

# «ИНГОССТРАХ»

## осваивает водные просторы



Примерно схожая ситуация и в такой важной области, как страхование маломерных судов – совсем недавно соответствующих правил не существовало вообще. Но положение меняется буквально на глазах, и реальные услуги такого рода уже предлагает целый ряд компаний.

Естественно, открывающиеся перспективы были замечены в первую очередь «китами» страхового рынка – такими, например, как «Ингосстрах», завоевавший свою репутацию еще в доперестроечные времена. Об особенностях этой неизведанной для многих услуги мы беседуем с руководителем группы продаж филиала ОСАО «Ингосстрах» в Санкт-Петербурге Максимом Кондрашовым.

**– Насколько новый вид страхования популярен среди российских водномоторников и яхтсменов?**

– Дело это новое, так что пока можно говорить лишь о сотнях заключенных «Ингосстрахом» договоров. По имеющимся у меня сведениям, в той же Москве и области страхуется не более 10% от фактического количества яхт и катеров, в целом же по стране эта цифра еще ниже.

**– Страхование маломерных судов по-прежнему остается сугубо добровольным делом?**

– Да, в отличие от автомобилей, владельцы которых страхуют свою ответственность перед третьими лицами в обязательном порядке, аналогичного закона в отношении маломерных судов у нас нет. Кстати, насколько мне известно, нет его и во многих странах Европы, где частный прогулочный флот значительно более развит и имеет давнюю историю.

**– Какие виды страхования доступны на воде?**

– Прежде всего такой «имущественный» вид, хорошо знакомый автомобилистам, как КАСКО, покрывающий риски гибели, повреждения, кражи или угона судна. Кстати, действует он не только на воде. Катер или яхта могут быть застрахованы на любом этапе своей «жизни»: постройки, эксплуатации, берегового хранения, перевозки и т. п. Кроме того, судовладелец может застраховать свою ответственность перед третьими лицами, которая возникает в результате каких-либо происшествий, повлекших за собой повреждение или гибель других судов, плавучих

и береговых объектов, ущерб жизни и здоровью людей, загрязнение окружающей среды.

**– На какие ставки следует ориентироваться потенциальным клиентам «Ингосстраха»?**

– В связи с тем, что, скажем, в отличие от автострахования, каждый объект в нашей отрасли по-своему уникален, жестких тарифов как таковых не существует – правильнее говорить скорее о тарифной политике. Ставка премии зависит от стоимости и возраста судна, от характера и района эксплуатации, от набора рисков, которые выберет клиент, и от целого ряда иных факторов, так что может варьироваться от 0.5 до 5% и даже более в год.

**– Как определяется страховая сумма – стоимость судна, от которой берутся упомянутые проценты?**

– С этой целью мы обычно привлекаем независимых экспертов – профессиональных сюрвейеров, представителей дилерских фирм и т. д., которые оценивают рыночную стоимость объекта, но в ряде случаев ее может определить и сам владелец. При этом в его же интересах, чтобы она была максимально приближена к реальной, поскольку значительные отклонения в ту или иную сторону попросту невыгодны. В случае так называемого «недострахования» (когда страховая сумма существенно занижена), возмещение будет выплачено согласно пропорции стоимостей – скажем, если лодка, которая реально стоит 100 тыс. долл., но застрахована на 50 тыс., пострадала на 10 тыс., возмещено будет только 5 тыс. долл. А если сумма завышена (что соответственно предусматривает и

большой размер страховой премии, уплаченной страхователем), размер возмещения все равно не превысит пределов все той же рыночной стоимости. При оценке ущерба, как этого требует закон, мы применяем только экспертные оценки.

**– Вы упомянули, что ставка премии (взнос) зависит от района плавания. Имеет ли при этом значение продолжительность навигации в том или ином регионе?**

– Если судно используется на внутренних водных путях России, то ставки премии могут быть несколько ниже, чем при эксплуатации в Европе и, тем более, в иных регионах мира. Определенные риски могут

**Российский лодочный бум, продолжающий неуклонно набирать обороты, постепенно привел к осознанию того, что малый флот не может существовать в «безвоздушном пространстве» – его успешное развитие немислимо без соответствующей инфраструктуры.**

**И если ее «техническая» сторона (стоянки, топливные заправки, сервис и т. д.) осваивается уже достаточно давно, то, условно говоря, «финансовая» пока еще делает лишь первые шаги. Скажем, то же кредитование на отечественном лодочном рынке стало доступным не только в столице, но и в регионах лишь последние год-два.**

вообще нами не покрываются (например, участие в трансатлантических гонках). Длительность навигации теоретически имеет некоторое значение – на юге, где лодки эксплуатируют круглый год, ставка может быть выше.

**– Есть ли смысл заключать два отдельных договора – один на период навигации и другой на время зимнего хранения?**

– Такое возможно, но в этом нет особого смысла – при заключении одного договора сроком на один год львиная доля страховой премии покрывает риски периода эксплуатации, так что в плане расходов примерно то на то и выйдет. Если страхователь не пожелает страховать яхту на время зимнего хранения, скидка окажется совсем небольшой, так как риски в этот период сравнительно невелики.

**– А все-таки есть ли возможность каким-либо образом сэкономить?**

– Льготы при страховании в виде скидок могут быть предоставлены либо корпоративным клиентам «Ингосстраха», либо во время какой-либо акции – например, в ходе специализированных выставок потенциальным клиентам могут быть предложены более выгодные условия страхования. Кроме того, мы можем давать скидки представителям компаний-партнеров (членам ряда яхт-клубов, лицам, обратившимся к нам через некоторых дилеров), а также владельцам катеров и яхт определенных марок.

**– Страхуется ли лодка, стоящая на «дикой» стоянке, без охраны?**

– Если лодка принципиально хранится на такой стоянке – это, как выражаются страховщики, не очень хороший риск, и, скорее всего, страхователя не устроит стоимость подобного полиса. Другое дело, если в процессе эксплуатации возникают ситуации, когда владелец оставляет на какое-то время свою лодку без присмотра (причалил к берегу отдохнуть, порыбачить, перекусить в плавучем ресторане и т.п.) Это совершенно нормальные жизненные ситуации, и естественно, все это покрывается полисом.

**– Большая часть наших водномоторников – это владельцы лодок с подвесными моторами. Можно ли застраховать только подвесник?**

– Отдельно моторы мы не страхуем – объектом страхования является судно, но предусмотренные полисом риски распространяются и на его силовую установку.

**– Некоторые компании сразу исключают из своих договоров риски, связанные с повреждениями гребных винтов, рулей, подводных частей подвесных моторов и угловых колонок, считая их «расходным материалом». Какова позиция «Ингосстраха»?**

– Никаких оговорок на этот счет в наших правилах не предусмотрено, и все перечисленные узлы и детали входят в страховое покрытие на общих основаниях. Хотя любой полис предусматривает франшизу – невозмещаемую часть убытка. Размер ее может варьироваться в зависимости от ряда факторов и обычно составляет порядка 0.5% от страховой суммы. Применительно к небольшим катерам и мотолодкам размер франшизы – 250 долл. США, т.е. при ущербе, например, в 400 долл., наступившем в результате такого действительно распространенного происшествия, как столкновение гребного винта или подводной части с подводным камнем, размер возмещения составит 150 долл.

**– Предположим, судно угнано или украдено, и обнаружение его не удалось. Когда можно рассчитывать на возмещение ущерба?**

– Согласно нашим правилам, по прошествии двух месяцев с того момента, как по факту кражи или угона возбуждено уголовное дело.

**– Бывает ли, когда ущерб не возмещается, хотя судно и застраховано?**

– Да, в наших правилах такие ситуации перечислены. Прежде всего не считается страховым случаем гибель или повреждение судна в результате умысла или грубой неосторожности. Актуально будет, наверное, напомнить и то, что убытки и расходы, понесенные вследствие инциден-

тов, которые произошли при эксплуатации судна в состоянии опьянения или лицами, не имеющими прав управления, тоже не возмещаются.

**– Какие документы требуются для заключения договора страхования?**

– Применительно к лодкам, поднадзорным ГИМС, это в первую очередь судовый билет, а если судно еще не зарегистрировано – какой-либо иной документ, подтверждающий право собственности или интерес страхователя в объекте. Желательно и удостоверение на право управления – либо владельца, либо допущенного к управлению лица, однако это требование не жесткое, при расследовании после наступления страхового случая можно проверить, кто и с какими правами был за штурвалом.

**– Если наступил страховой случай на воде, как поступать? Аварийного комиссара нередко часами ждут даже при банальном ДТП на дороге...**

– Прежде всего руководствоваться правилами хорошей морской практики, т.е. действовать так, как если бы судно не было застраховано: бороться за его живучесть, обеспечивать все меры по обеспечению безопасности людей на борту и минимизации ущерба, при необходимости вызвать спасателей, представителей ГИМС или судоходной инспекции. При этом обязательно следует известить об инциденте страховщика. В полисе указываются номера «аварийных» телефонов, по которым с нами можно связаться в любое время дня и ночи – мы оперативно подскажем, что делать и куда обратиться, если наши представители не сумеют быстро появиться на месте происшествия. В ряде случаев мы можем даже вызвать спасательное судно – например, для снятия пострадавшего катера или яхты с мели. Возможности «Ингосстраха» позволяют не оставлять страхователя один на один с возможными проблемами в большинстве регионов не только России, но и всего мира.

**– И, напоследок: как бы вы оценили перспективы нового вида страхования?**

– На сегодняшний день страховые услуги пользуются наибольшей популярностью в области крупных моторных яхт, но к необходимости минимизировать возможные потери за счет страхования постепенно приходят и владельцы относительно небольших катеров и мотолодок, составляющие основную массу наших водномоторников. В России сейчас порядка миллиона зарегистрированных маломерных судов, причем число их на глазах растет. Мы во многом повторяем тот путь, который давно прошел западный яхтинг. Думается, что в ближайшем будущем страхование и у нас неизбежно станет неотъемлемым элементом жизни на воде.

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh*

(812) 332-1010; [www.ingos.ru](http://www.ingos.ru)

