

экономического освоения отдаленных северных районов, в разгар Гражданской войны подписывает постановление Совнаркома об ассигновании одного миллиона рублей на экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана. В период с 1921-го по 1941 год Балтийский завод строит восемь ледоколов, а в послевоенное время было построено еще десять речных ледоколов. И все же уникальность российского «ледового» флота – атомные ледоколы. Как тут не вспомнить атомоход «Ленин», ставший в свое время настоящей легендой. Сейчас Россия располагает шестью атомоходами класса «Арктика», не имеющими аналогов в мире; последний атомоход этого класса, получивший название «50 лет Победы», введен в эксплуатацию в апреле 2007 года. Между прочим, этот новый атомоход был застрахован Северо-Западной дирекцией ОАО «РОСНО».

Огонь во льдах

Водный транспорт – после автомобильного – считается самым опасным. Морские риски разнообразны: столкновения с другими судами, контакт с неподвижными и плавучими объектами, штормовые ситуации и посадка на мель, пожары и взрывы, выход из строя оборудования и многие другие. Все это может привести не только к серьез-

Основное предназначение ледоколов – прокладка судоходного пути другим судам. Это имеет решающее значение для навигации транспортных судов по Северному морскому пути. Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных рек Сибири. Именно благодаря морским перевозкам на Севере осуществляется круглогодичная добыча, производство и экспорт 90% никеля, 65% меди, что дает стране до \$3 млрд в год.

ным повреждениям самого судна, потере или порче груза, но и к гибели экипажа. Все перечисленные морские риски равно относятся и к ледоколам. Достаточно вспомнить недавний случай пожара на борту аргентинского ледокола. Пожар начался, когда судно находилось в полутора тысячах километров к югу от Буэнос-Айреса; к счастью, всех членов команды – 286 человек – удалось эвакуировать. Горят и российские атомные ледоколы. 23 декабря 1996 года на борту ледокола «Ямал» случился пожар, в результате которого несколько членов команды погибли. Последний пожар зафиксирован в апреле 2007 года на атомном ледоколе «Арктика». На этот раз обошлось без жертв.

Сейчас ледокольный сезон в полном разгаре: на всем протяжении Северного морского пути – от Владивостока до Мурманска – экипажи ледоколов вышли на вахту, которая продлится долгие месяцы. Труд в суровых климатических усло-

Как правило, страховые фирмы, предлагающие свои услуги страхования морских рисков, включают ответственность за причинение вреда жизни и здоровью экипажа в основной пакет услуг полиса страхования ответственности судовладельца. При этом обычно подлежат возмещению:

- расходы вследствие телесных повреждений, болезни или смерти в процессе эксплуатации застрахованного судна, включая расходы по госпитализации, медицинские расходы, расходы по погребению, связанные со страховым случаем;
- расходы по репатриации и замене члена команды;
- расходы, связанные с утратой или повреждением личных вещей на борту застрахованного судна.

виях, а также опасные условия мореплавания сопряжены с повышенным риском для жизни и здоровья моряков. Самое время задаться вопросом: какие страховые гарантии получают люди, прокладывающие путь через ледовые поля?

Минимум из КТМ

К сожалению, система страховых гарантий членов экипажа не только ледоколов, но и всех водных судов в целом развита в России еще довольно слабо. И все же в этом направлении происходят позитивные изменения, причем особенно хотелось бы отметить работу

крупнейшего ледокольного оператора – ОАО «Мурманское морское пароходство». Согласно постановлению Правительства РФ от 1994 года «О мерах по совершенствованию управления Северным морским путем», все атомные ледоколы, находящиеся в государственной собственности, переданы в доверительное управление этой компании. Таким образом, доверительный управляющий обязуется страховать все атомоходы, в том числе обеспечить страхование ответственности за нанесение ущерба жизни и здоровью членов экипажа.

