

*Опасный груз – партия жидкого брома в стеклянных пятилитровых банках, которая провозилась по железной дороге – не был застрахован, как и ответственность грузоотправителя. Это выяснилось уже после утечки брома, которая произошла при стыковке вагонов на станции «Челябинск-Главный» Южно-Уральской железной дороги. Украинская компания-производитель оформила договор страхования груза, но его действие закончилось после пересечения российской границы. Российская сторона не позаботилась о безопасности перевозки ядовитого груза – предприятие «Алтайхимпром» и РЖД оказались не готовыми к экологической аварии.*

-

В четверг, 1 сентября, жителей Челябинска охватила паника: рано утром над путями железнодорожного вокзала поднялись ярко-бурые клубы дыма. Причиной задымления, как выяснилось позже, стал вагон, в котором перевозили бром в стеклянной таре. Именно утечка опасного вещества и вызвала появление ядовитых паров. В вагоне находилось более шести тысяч стеклянных банок с жидким бромом. Точное число разбившейся тары до сих пор неизвестно.

При формировании состава вагон спустился с горки своим ходом, что привело к удару с другим вагоном. Между тем, по правилам, вагоны с химическими веществами должны перевозиться только локомотивом. Именно удар привел к тому, что какое-то количество банок с жидким бромом в деревянных ящиках разбилось.

По данным ЮУЖД, вагон следовал со станции Красноперекопск Приднестровской железной дороги до станции Славгород-Яровое Алтайского края. Поставщиком опасного вещества был крупный украинский производитель хлорного железа ОАО «Бром». При отправлении ядовитого груза производитель застраховал товар в компании «Крымский страховой альянс». Однако действовал страховой полис только на территории Украины – таким образом, производитель полностью обезопасил себя от невыполнения договора поставки. После пересечения границы вся ответственность за доставку и сохранность груза ложилась на российскую сторону.

«Для оценки перспектив возмещения вреда потерпевшим неважно, был ли застрахован сам груз, важно – была ли застрахована ответственность, – говорит руководитель

центра страхования ответственности компании «Росгосстрах» Алина Малышева. – Для понимания, чья ответственность наступает в данном случае, нужно точно знать причины аварии, чтобы установить, по чьей вине был причинен ущерб. Возможно, это перевозчик, владелец транспортной инфраструктуры или собственник груза – если упаковка была ненадлежащей».

Заказчиком партии ядовитого вещества оказался «Алтайхимпром». На предприятии очень ждали поставку брома, однако позаботиться о безопасности важного груза и предотвратить возможные потери не смогли. «Нам никто не предлагал оформить страховку, – говорит заместитель коммерческого директора, начальник отдела маркетинга предприятия «Алтайхимпром» Алексей Волков. – Украинская сторона перед нами все обязательства выполнила, к ним претензий нет. Может быть, вагон застраховала железная дорога, но мы ничего не оформляли».

Как пояснили корреспонденту ChelFin.ru в страховой компании «ЮжУралЖАСО», сейчас страхование грузов является делом сугубо добровольным. А закон о введении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев опасных объектов вступит в силу только с 1 января 2012 года. Согласно новому закону, владельцы особо опасных объектов будут обязаны страховать гражданскую ответственность на весь срок эксплуатации. При заключении и в течение срока действия договора страховая компания может провести экспертизу объекта, чтобы оценить потенциальный ущерб в результате аварии, максимально возможное число пострадавших.

Основной целью данного законопроекта является необходимость обеспечить деньгами восстановление последствий техногенных аварий и катастроф, говорят участники рынка. Однако получить компенсацию можно только в случае, если производственный объект, где произошло экологическое ЧП, зарегистрирован как опасный в Ростехнадзоре. Так что, вероятно, даже после вступления закона в силу предприятия, осуществляющие поставки опасных веществ, смогут сэкономить на страховом полисе при отправлении очередной партии.

«Если застрахован только груз, то страховая компания возмещает стоимость самого груза, – говорит Алина Малышева. – Чтобы по договору страхования происходило возмещение ущерба жизни и здоровью других лиц, а также их имуществу и окружающей среде, должен быть заключен договор страхования ответственности. Если данный объект не подпадает под закон об обязательном страховании, то такой договор может быть заключен в форме добровольного страхования».

Между тем, по оценкам экологов, даже быстро ликвидированная утечка брома может оказать существенное воздействие на окружающую природу и здоровье людей. Самыми страшными будут последствия, которые люди сразу почувствовать не могут.

«Бром – сильнейший окислитель, поэтому листва растений, скорее всего, сгорит, – говорит лидер движения «За ядерную безопасность» Наталья Миронова. – Пострадают их корневые системы. Но намного серьезнее, на мой взгляд, окажутся отдаленные последствия для здоровья человека. Пострадают почки и иммунная система, так как бром в организме вытесняет йод. Скорее всего, в регионе резко возрастет заболеваемость».

Как заверил в пятницу на пресс-конференции глава Челябинской транспортной прокуратуры Василий Лавров, пострадавшие из-за утечки брома смогут добиться возмещения вреда здоровью в судебном порядке. По его словам, проверка только началась и прокуратура пока не может дать оценки действиям железнодорожников и сотрудников регионального ГУ МЧС. «Нам предстоит не только установить причину и виновных в утечке опасного химического вещества, – подчеркнул Василий Лавров, – но и дать оценку работе системы оповещения, отлаженности взаимодействия всех участвовавших в ликвидации происшествия служб».

По словам Василия Лаврова, заведено дело по факту административного нарушения – несоблюдения правил эксплуатации при перевозке опасных веществ. «Думаю, что как только будут точно установлены виновные в происшествии, все пострадавшие смогут подать иски в суд, – резюмировал прокурор. – Пока, до получения результатов проверки, говорить об этом более определенно невозможно. Помимо изучения всех обстоятельств утечки брома мы должны проверить и грузоотправителя, и правильность соблюдения всех нормативов, которыми регламентируется перевозка химических веществ – а это, поверьте, тысячи документов».

Кто будет отвечать за последствия аварии, которая привела к утечке брома, – грузоотправитель, не позаботившийся о должной сохранности опасного вещества при транспортировке, или сотрудники железной дороги, грубо нарушившие внутренний регламент, – еще предстоит выяснить следствию.

**Источник: ChelFin.ru, 02.09.11**

**Автор: Труднева Ю.**