



5 февраля в 04:44 на телефон диспетчера ЕДДС г. Кирова поступило сообщение о том, что в Нововятском районе г. Кирова (по другой информации – на станции Поздино в Кировской области) произошел сход 32 вагонов с газовым конденсатом. В результате возгорания полностью выгорели 14 цистерн. Из окрестных домов эвакуировано 692 человека.

*Комментарий президента Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрея Юрьева:*

– По данным НССО, осуществляющего контроль за исполнением закона об ОСОПО, за последние годы условия жизнедеятельности были нарушены у 0,5 млн человек в связи с авариями на опасных объектах. Если исходить из лимита в 200 тыс. руб. по каждому случаю, то потенциальный объем выплат по этому риску мог бы составить в рамках ОСОПО десятки миллиардов рублей. Однако люди не знают о своем праве на такие компенсации и практически не обращаются за выплатами.

В то же время, решая вопрос с информированием граждан, также целесообразно рассмотреть возможность расширения страхового покрытия на все потенциально опасные риски.

Национальный союз страховщиков ответственности выступает за создание механизма обязательного страхования ответственности при перевозке опасных грузов, при этом страхованием необходимо обеспечить перевозки опасных грузов на всех видах транспорта.

Ранее появлялись различные законодательные инициативы, в частности, о

распространении обязательного страхования, например, только в части перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом.

Страхование может стать действенным механизмом хеджирования рисков, позволит избежать возможного обременения бюджета, обеспечить финансирование переселения граждан в случае наступления катастрофических событий вследствие аварии.

*Комментарий первого заместителя председателя правления СОГАЗа Николая Галушина:*

– Абсолютно точно: страхование должно распространяться на перевозку опасных грузов любыми видами транспорта. Но сразу необходимо продумать механизм синхронизации требований по страхованию ответственности, вытекающих из нового законопроекта, а также из бункерной конвенции (в отношении водного транспорта – при этом надо иметь в виду, что бункерная конвенция подразумевает ответственность в связи с загрязнением вод бункерным топливом, а не грузом судна), Воздушного кодекса, других международных договоров и соглашений (например, ответственность за загрязнение территорий неотработанным топливом ракетных двигателей при неудачных запусках космических аппаратов) и т.д.

Необходимо идентифицировать, что такое «опасный груз», как определяется сумма страхового возмещения (это сопряжено с вопросами оценки риска при экологическом страховании, соответственно, опять поднимает тему отдельного законопроекта об экологическом страховании), кто несет ответственность (перевозчик, владелец груза и т.д.).

Учитывая масштабность экологических катастроф и трансграничный характер перемещения грузов, необходимо расставить и международный акцент подобного страхования и предъявления претензий.

Источник: [Википедия страхования](#) , 05.02.14