

УДК 34

DOI: 10.34670/AR.2021.86.56.005

Правовое регулирование автомобильных перевозок опасных грузов во Франции и России

Борисов Уолан Валерьевич

Старший преподаватель,
кафедра «Арктическое право и право стран Азиатско-Тихоокеанского региона»,
Северо-Восточный федеральный университет,
677007, Российская Федерация, Якутск, ул. Кулаковского, 42;
e-mail: borisov.uv@s-vfu.ru

Вилар Пьер-Ив

Университет Париж-Сакле,
Французская Республика;
e-mail: borisov.uv@s-vfu.ru

Статья печатается в рамках проекта РФФИ, № 21-510-22001 «Государственное регулирование недропользования и охраны окружающей среды во Франции и в арктической зоне Российской Федерации: сравнительное исследование, методология и практика».

Аннотация

В условиях Арктики автомобильная перевозка опасных грузов намного превышает риски, которые присущи другим регионам. Российский север, помимо сурового климата, имеет ряд условий, которые серьезно усложняют перевозки, повышая риск экологических проблем. Регулирование недропользования в арктических регионах требует соблюдения российских и международных требований при перевозке опасных грузов, которые неизбежны при добыче полезных ископаемых. В статье речь идет о международных, российских, французских требованиях к перевозке опасных грузов. Для успеха транспортной операции различные стороны, участвующие в транспортировке опасных грузов, должны быть заинтересованы в учете различных рисков, связанных с транспортировкой грузов. Французское и российское законодательство предусматривает несколько оснований для освобождения перевозчика от ответственности в случае утраты или повреждения опасного груза. Таким образом, система перевозки опасных грузов имеет свои особенности и требования во Франции и России, но базируется на общих международных требованиях к безопасности.

Для цитирования в научных исследованиях

Борисов У.В., Вилар П.-И. Правовое регулирование автомобильных перевозок опасных грузов во Франции и России // Вопросы российского и международного права. 2021. Том 11. № 9А. С. 47-55. DOI: 10.34670/AR.2021.86.56.005

Ключевые слова

Маркировка, автомобильные перевозки, опасный груз, законодательство, риск, охрана окружающей среды, недропользование, Франция, Россия, Арктический регион.

Введение

В условиях Арктики автомобильная перевозка опасных грузов намного превышает риски, которые присущи другим регионам. Российский север, помимо сурового климата, имеет ряд условий, которые серьезно усложняют перевозки, повышая риск экологических проблем. Регулирование недропользования в арктических регионах требует соблюдения российских и международных требований при перевозке опасных грузов, которые неизбежны при добыче полезных ископаемых.

В автомобильных перевозках опасных грузов задействовано много сторон. Это касается перевозки опасных грузов между отправителем и получателем через внешнего перевозчика.

Для успеха транспортной операции различные стороны, участвующие в транспортировке опасных грузов, должны быть заинтересованы в учете различных рисков, связанных с транспортировкой грузов.

Основная часть

Можно выделить два типа рисков. Есть риски безопасности и риски безопасности. Риски безопасности – это любое непреднамеренное действие или событие, которое представляет опасность для людей, окружающей среды или инфраструктуры. Эти риски включают несчастные случаи и риски, связанные с характером опасных грузов. Несчастные случаи, связанные с перевозкой опасных грузов, могут произойти в самом начале. Они могут возникать, как только опасные грузы загружаются в транспортное средство и вплоть до их разгрузки. Эти риски аварий касаются как рисков, связанных с движением транспортных средств, так и рисков, связанных с процедурами погрузки и разгрузки товаров. Эти аварии представляют опасность как для людей, так и для окружающей среды.

Опасные грузы несут в себе риски, связанные с их характером. В зависимости от категории опасные грузы имеют свои риски. Среди рисков, связанных с опасными грузами, мы можем найти такие риски, как риск коррозии, риск утечки, риск токсичности, риск воспламенения, риск взрыва, риск радиоактивности. Эти риски и их важность зависят от категории опасного вещества, используемого при транспортировке. Риски, связанные с характером опасных грузов, могут возникнуть во время аварии, но также могут повлиять на состояние транспортного средства и, таким образом, возникнуть вне любой аварии.

Риски безопасности – это любые преднамеренные действия, представляющие опасность для людей, окружающей среды или инфраструктуры. Риски безопасности включают кражу, угон транспортного средства с грузом или утечку части груза.

Эти риски необходимо учитывать на протяжении всей перевозки от погрузки на сайте отправителя до разгрузки на сайте получателя. Риск кражи приводит к убыткам отправителя и получателя. Кража транспортного средства и содержащихся в нем опасных грузов может иметь серьезные последствия, поскольку опасные грузы могут быть использованы не по назначению. Опасные грузы могут быть использованы при совершении уголовных преступлений, в том числе терроризма.

Компании должны соблюдать международные и национальные стандарты, чтобы гарантировать предотвращение этих рисков. Они могут принять рекомендуемые меры для предотвращения этих рисков. Компании могут пройти сертификацию своей политики управления рисками по стандартам ISO 45001 и ISO 14001. Стандарты ISO – это стандарты

управления, основанные на добровольном характере организаций, которые хотят их применять. Эти стандарты призваны определить ряд требований в определенных областях, чтобы компания была сертифицирована на ограниченный период времени. Стандарт ISO 45001 касается управления охраной труда и техникой безопасности, а стандарт ISO 14001 касается управления окружающей средой.

Менеджер компании отвечает за реализацию политики предотвращения рисков. Он может передать часть своих полномочий советнику по безопасности. Консультант по безопасности отвечает за проверку соблюдения стандартов Европейского соглашения о перевозке опасных грузов автомобильным транспортом и за руководство компанией по предотвращению рисков. Он отвечает за составление отчетов об авариях, произошедших при погрузке, разгрузке или транспортировке товаров. Этот отчет отправляется руководителю компании.

Каждая организация, которая занимается перевозкой опасных грузов, на принимать меры безопасности для предотвращения рисков.

Отправитель опасных грузов должен принять ряд мер по предотвращению рисков. Отправитель опасных грузов должен упаковать опасные грузы в соответствии с конкретными стандартами и принять меры по обеспечению безопасности при погрузке опасных грузов. Это обеспечивает безопасность людей и окружающей среды.

В зависимости от классификации товаров в «инструкциях по упаковке» предлагаются различные типы упаковки. Упаковка должна пройти различные испытания, чтобы убедиться в ее стойкости. После проведения этих испытаний упаковка может быть сертифицирована лабораторией, которая выдает сертификат утверждения. После выдачи свидетельства об одобрении упаковка должна быть снабжена специальной маркировкой, подтверждающей совместимость опасных грузов и выбранной упаковки, а также условия закрытия упаковки.

Каждая упаковка с опасными грузами должна быть маркирована в соответствии с рисками, связанными с перевозимыми товарами. Для этого на каждой упаковке должен быть указан идентификационный номер опасных грузов, которому предшествуют буквы «UN». Каждый перевозимый опасный груз имеет официальное обозначение и присвоенный ему международный идентификационный номер. Этот международный идентификационный номер является номером ООН. Этот номер представляет собой четырехзначный идентификационный номер для опасных грузов. Номера ООН определены Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Этот номер ООН дополняется определенным элементом, дающим информацию об опасных грузах, например, о классе опасности и возможных дополнительных рисках. Знаки опасности должны быть указаны на упаковке опасных грузов. Этот ярлык является знаком экологически опасных веществ. Он указывает класс, к которому относятся опасные грузы, и позволяет определить его категорию. Не следует пропускать ориентировочные этикетки для жидких продуктов, если крышки не видны снаружи, вентилируемых контейнеров и криогенных контейнеров. Все маркировки на упаковке должны быть четко видимыми и разборчивыми и выдерживать воздействие любых погодных условий.

Отправитель и получатель должны принять меры по предотвращению рисков на участках погрузки и разгрузки, чтобы обеспечить безопасность всех лиц, участвующих в перевозке опасных грузов. Для этого между перевозчиком и принимающей компанией должен быть установлен протокол безопасности. Этот протокол приема предусматривает протоколы и меры безопасности, которые должны быть приняты на этапах погрузки и разгрузки. При загрузке упаковки необходимо размещать в соответствии со стрелками ориентации и следить за тем, чтобы знаки опасности были видны. Пакеты должны быть закреплены соответствующими

средствами, чтобы они не повредили упаковки и не позволили им двигаться во время транспортировки.

Сотрудники, занимающиеся упаковкой, погрузкой или разгрузкой упаковок, должны пройти специальное обучение, целью которого является обучение сотрудников соблюдению правил техники безопасности. Обучение сотрудников компаний необходимо обновлять каждые два года.

Предприятия могут предусматривать любые меры, дополняющие требования Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов, с целью снижения рисков.

Перевозчик также должен принимать меры для предотвращения рисков. Перевозчик должен обеспечить маркировку транспортного средства, наличие средств безопасности и обучение водителей.

Для перевозки некоторых веществ классов 1 и 7 на транспортном средстве в дополнение к оранжевым табличкам должны быть нанесены знаки опасности. Таблички с знаками опасности, имеющиеся на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, аналогичны табличкам на упаковке опасных грузов, перевозимых транспортным средством. Они расположены по бокам и сзади автомобилей. Знаки опасности размещаются на всех четырех сторонах транспортного средства при международных перевозках. Определенные документы должны сопровождать перевозку опасных грузов. Перевозка грузов должна сопровождаться транспортным документом «Декларация об опасных грузах». Этот документ содержит обязательную информацию, идентифицирующую нагрузку. Среди этих обязательных упоминаний можно найти номер ООН, которому предшествуют буквы «UN», группу упаковки, количество и описание упаковок, общее количество каждого опасного груза, имена и адреса отправителя и получателя. Перевозчик также должен дать инструкции экипажу транспортного средства перед отправлением. Инструкции должны быть даны на языке, который каждый участник может прочитать и понять. Эти инструкции должны быть легко доступны внутри кабины. Водители должны пройти специальную подготовку. Водители должны иметь сертификат обучения водителей, выданный компетентным национальным органом. Водители должны иметь при себе документ, удостоверяющий личность, с фотографией. Автомобиль должен быть оборудован определенными устройствами безопасности. Среди обязательного оборудования транспортное средство должно быть оборудовано подходящим огнетушителем, люминесцентными жилетами, двумя предупредительными сигналами, противооткатным упором для колеса и переносным освещением.

Компании, занимающиеся перевозкой опасных грузов, должны принимать меры безопасности для предотвращения рисков кражи грузов или нападений. Компании должны иметь план безопасности, включающий необходимые рекомендации по предотвращению рисков.

План безопасности – это документ, принимаемый перевозчиками и отправителями опасных грузов. Его структура определена Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов в п. 1.10.3.2.2. План безопасности должен содержать распределение ответственности, список опасных грузов, оценку рисков, меры по снижению рисков, отчетность о рисках, оценку рисков.

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов содержит положения о безопасности транспортных средств, которые должны соблюдаться компаниями. Согласно пункту 1.10.1.2 настоящего договора опасные грузы должны передаваться должным образом идентифицированным перевозчикам.

В следующем разделе Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов говорится, что «в пределах терминалов временного хранения, мест временного хранения, автобазов, мест стоянки и сортировочных станций зоны, используемые для временного хранения во время перевозки опасных грузов. товары должны быть надлежащим образом закреплены, хорошо освещены и, по возможности, в соответствующих случаях, недоступны для публики". Таким образом, соглашение предусматривает требования безопасности парковки для ограничения рисков безопасности.

Согласно 1.10.1.3, грузоотправитель и грузополучатель должны обеспечить безопасность на своих участках во время погрузки и разгрузки при выполнении транспортных операций на этих участках. Они должны принять меры, чтобы закрыть эти сайты для публики. Эти места должны быть хорошо освещены. Могут быть приняты такие меры, как видеонаблюдение и контроль на входе на объекты, чтобы предотвратить доступ общественности к объектам.

Перевозчик должен обеспечить меры безопасности для обеспечения перевозки опасных грузов.

В разделе 1.10.3.3 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов говорится, что транспортное средство должно быть оснащено любыми устройствами, оборудованием и процедурами для защиты от кражи транспортного средства и опасных грузов или радиоактивных материалов с высокой степенью риска. Однако эти устройства, оборудование и процедуры не должны препятствовать вмешательству в аварийной ситуации.

Документ, удостоверяющий личность с фотографией члена экипажа, является одной из мер по предотвращению угроз безопасности. Этот элемент позволяет проверить идентификацию водителя. Компетентный национальный орган также должен постоянно обновлять реестры действующих сертификатов обучения водителей.

Различные вовлеченные стороны несут ответственность за обеспечение безопасности. Несоблюдение стандартов безопасности может повлечь за собой ответственность различных сторон, участвующих в перевозке опасных грузов. В России перевозки регламентируются Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 г. № 27, приказом Минтранса России от 15.01.2014 г. № 7; приказом Минтранса РФ от 4.07.2011 г. № 179 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов», государственным стандартом ГОСТ 19433-88, указом Президента Российской Федерации от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения, постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2020 № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»», постановлением Правительства от 29.09.2020 № 1566 «Об утверждении особенностей защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности», постановлением Правительства от 15.09.2020 № 1442 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, и признании утратившими силу актов и отдельные положения актов Правительства Российской Федерации, постановлением Правительства от

03.10.2020 № 1595 «Об утверждении правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры, постановлением Правительства Российской Федерации от 26.02.2015» № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности».

Согласно российскому и французскому законодательству, перевозчик опасных грузов обязан доставить опасные грузы. Согласно французскому законодательству, обязанность доставить опасные грузы является обязательством результата. В договоре перевозки предусмотрена обязанность предъявить груз получателю. Непредставление товара грузополучателю или представление товара с дефектами является нарушением обязательства по доставке, предусмотренного в договоре перевозки. Он должен обеспечить сохранность и сохранность товара. Существует презумпция ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза. Презумпция ответственности является предметом публичного порядка во французском праве. Поскольку поставка товара является предметом контракта, стороны контракта не могут отступить от этой ответственности посредством пункта, освобождающего их от ответственности. Эта ответственность не распространяется на телесные повреждения, за которые несет ответственность перевозчик. За телесные повреждения распространяется внеконтрактная ответственность. В случае дорожно-транспортного происшествия внедоговорная ответственность покрывается ответственностью за дорожно-транспортные происшествия, введенной Законом Бадинтера.

Французское и российское законодательство предусматривает несколько оснований для освобождения перевозчика от ответственности в случае утраты или повреждения опасного груза.

Компании, занимающиеся перевозкой опасных грузов, должны принимать меры безопасности для предотвращения рисков кражи грузов или нападений. Компании должны иметь план безопасности, включающий необходимые рекомендации по предотвращению рисков.

План безопасности – это документ, принимаемый перевозчиками и отправителями опасных грузов. Его структура определена Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов в п. 1.10.3.2.2. План безопасности должен содержать распределение ответственности, список опасных грузов, оценку рисков, меры по снижению рисков, отчетность о рисках, оценку рисков.

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов содержит положения о безопасности транспортных средств, которые должны соблюдаться компаниями. Согласно пункту 1.10.1.2 настоящего договора опасные грузы должны передаваться должным образом идентифицированным перевозчикам.

В следующем разделе Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов говорится, что «в пределах терминалов временного хранения, мест временного хранения, мест стоянки и сортировочных станций зоны, используемые для временного хранения во время перевозки опасных грузов товары должны быть надлежащим образом закреплены, хорошо освещены и, по возможности, в соответствующих случаях, недоступны для публики». Таким образом, соглашение предусматривает требования безопасности парковки для ограничения рисков безопасности.

Согласно 1.10.1.3, грузоотправитель и грузополучатель должны обеспечить безопасность на своих участках во время погрузки и разгрузки при выполнении транспортных операций на этих участках. Они должны принять меры, чтобы закрыть эти места для публики. Эти места должны

быть хорошо освещены. Могут быть приняты такие меры, как видеонаблюдение и контроль на входе на объекты, чтобы предотвратить доступ населения к объектам. Перевозчик должен обеспечить меры безопасности для обеспечения перевозки опасных грузов.

В разделе 1.10.3.3 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов говорится, что транспортное средство должно быть оснащено любыми устройствами, оборудованием для защиты от кражи транспортного средства и опасных грузов или радиоактивных материалов с высокой степенью риска. Однако эти устройства, оборудование и процедуры не должны препятствовать вмешательству в аварийной ситуации.

Документ, удостоверяющий личность экипажа с фотографией члена экипажа, является одной из мер по предотвращению угроз безопасности. Этот элемент позволяет проверить идентификацию водителя. Компетентный национальный орган также должен постоянно обновлять реестры действующих сертификатов обучения водителей.

Различные вовлеченные стороны несут ответственность за обеспечение безопасности. Несоблюдение стандартов безопасности может повлечь за собой ответственность различных сторон, участвующих в перевозке опасных грузов.

Согласно российскому и французскому законодательству, перевозчик опасных грузов обязан доставить опасные грузы. Согласно французскому законодательству, обязанность доставить опасные грузы является обязательством результата. В договоре перевозки предусмотрена обязанность предъявить груз получателю. Непредставление товара грузополучателю или представление товара с дефектами является нарушением обязательства по доставке, предусмотренного в договоре перевозки. Он должен обеспечить сохранность и сохранность товара. Существует презумпция ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза. Презумпция ответственности является предметом публичного порядка во французском праве. Поскольку поставка товара является предметом контракта, стороны контракта не могут отступить от этой ответственности посредством пункта, освобождающего их от ответственности. Эта ответственность не распространяется на телесные повреждения, за которые несет ответственность перевозчик. За телесные повреждения распространяется внеконтрактная ответственность. В случае дорожно-транспортного происшествия внедоговорная ответственность покрывается ответственностью за дорожно-транспортные происшествия, введенной Законом Бадинтера.

Заключение

Французское и российское законодательство предусматривает несколько оснований для освобождения перевозчика от ответственности в случае утраты или повреждения опасного груза. Таким образом, система перевозки опасных грузов имеет свои особенности и требования во Франции и России, но базируется на общих международных требованиях к безопасности.

Библиография

1. Маркировка транспортных средств при перевозке опасных грузов. URL: <https://www.labadr.com.ua/Sprav/markirovka/marking-of-vehicles/>
2. Межгосударственный стандарт. Транспортные средства. Маркировка. 2018. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200145827>
3. Трудовой кодекс Российской Федерации.
4. Требования к маркировке транспортных средств (шасси) идентификационным номером.
5. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорожной деятельности в Российской Федерации»

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

6. Bon Garcin I. et al. Droit des transports. Dalloz, 2018. 744 p.
7. Directive 78/507/EEC. Amending Directive 76/114/EEC Plates manufacturers of motor vehicles and trailers. Their content, location and methods of attachment.
8. Kesteloot J.-P. Droit des transports. Larcier Eds, 2020. 562 p.
9. Labour Code. European Directive 78/114/EEC of 18 December 1975. Directive 76/114/EEC. Manufacturer's data plates for vehicles and trailers, their contents, location and methods of attachment.
10. The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

Legal regulation of road transport of dangerous goods in France and Russia

Uolan V. Borisov

Senior Lecturer,
Department of Arctic Law and Law of the Asia-Pacific Region,
North-Eastern Federal University,
677007, 42, Kulakovskogo str., Yakutsk, Russian Federation;
e-mail: borisov.uv@s-vfu.ru

Pierre-Yves Vilar

Paris-Saclay University,
French Republic;
e-mail: borisov.uv@s-vfu.ru

Abstract

In the Arctic, the carriage of dangerous goods by road far exceeds the risks inherent in other regions. The Russian North, in addition to the harsh climate, has a number of conditions that seriously complicate transportation, increasing the risk of environmental problems. The regulation of subsoil use in the Arctic regions requires compliance with Russian and international requirements for the transportation of dangerous goods, which are inevitable in the extraction of minerals. The article deals with international, Russian, French requirements for the transport of dangerous goods. For a transport operation to be successful, the various parties involved in the transport of dangerous goods must have a stake in taking into account the different risks associated with the transport of goods. The various parties involved are responsible for ensuring security. Failure to comply with safety standards can lead to the liability of the various parties involved in the transport of dangerous goods. French and Russian legislation provides for several grounds for exemption of the carrier from liability in the event of loss or damage to dangerous goods. Thus, the system for the transport of dangerous goods has its own characteristics and requirements in France and Russia, but is based on general international safety requirements.

For citation

Borisov U.V., Vilar P.-Y. (2021) Pravovoe regulirovanie avtomobil'nykh perezovok opasnykh грузов vo Frantsii i Rossii [Legal regulation of road transport of dangerous goods in France and Russia]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 11 (9A), pp. 47-55. DOI: 10.34670/AR.2021.86.56.005

Keywords

Marking, road transport, dangerous goods, legislation, risk, environmental protection, subsoil use, France, Russia, Arctic region.

References

1. Bon Garcin I. et al. (2018) *Droit des transports*. Dalloz.
2. *Directive 78/507/EEC. Amending Directive 76/114/EEC Plates manufacturers of motor vehicles and trailers. Their content, location and methods of attachment.*
3. *Federal'nyi zakon ot 08.11.2007 g. № 257-FZ «Ob avtomobil'nykh dorozhnoi deyatel'nosti v Rossiiskoi Federatsii i o vnesenii izmenenii v ot del'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii»* [Federal Law of 08.11.2007, No. 257-FZ: On road activities in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation].
4. Kesteloot J.-P. (2020) *Droit des transports*. Larcier Eds.
5. *Labour Code. European Directive 78/114/EEC of 18 December 1975. Directive 76/114/EEC. Manufacturer's data plates for vehicles and trailers, their contents, location and methods of attachment.*
6. *Markirovka transportnykh sredstv pri perezovke opasnykh gruzov* [Marking of vehicles for the transport of dangerous goods]. Available at: <https://www.labadr.com.ua/Sprav/markirovka/marking-of-vehicles/> [Accessed 09/09/2021]
7. (2018) *Mezhgosudarstvennyi standart. Transportnye sredstva. Markirovka* [Interstate standard. Transport vehicles. Marking]. Available at: <https://docs.cntd.ru/document/1200145827> [Accessed 09/09/2021]
8. *Trudovoi kodeks Rossiiskoi Federatsii* [Labor Code of the Russian Federation].
9. *Trebovaniya k markirovke transportnykh sredstv (shassi) identifikatsionnym nomerom* [Requirements for marking vehicles (chassis) with an identification number].
10. *The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.*