

**БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МВД РОССИИ ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА**

Е.А. Кравцова

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТИРОВКИ
ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

Учебное пособие

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2018**

УДК 349.6
ББК 67.407
К 77

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина

К 77 Кравцова, Е. А.
Обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортировки опасных грузов : учебное пособие / Е. А. Кравцова. – Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2018. – 60 с.
ISBN 978-5-91776-250-0

Рецензенты:

Иванова Ю.А., кандидат юридических наук, доцент (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя);

Садков А.Н., кандидат юридических наук, доцент (Волгоградская академия МВД России).

В пособии рассматривается нормативное регулирование транспортировки опасных грузов. Особое внимание уделяется обеспечению экологической безопасности при перемещении ядовитых и радиоактивных веществ.

Предназначено для курсантов, слушателей, профессорско-преподавательского состава образовательных организаций системы МВД России.

УДК 349.6
ББК 67.407

ISBN 978-5-91776-250-0

© РИО Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина, 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. Понятие опасного груза в современном законодательстве.....	6
Контрольные вопросы	18
ГЛАВА 2. Организация железнодорожных перевозок опасных грузов....	20
Контрольные вопросы	29
ГЛАВА 3. Осуществление автомобильных перевозок опасных грузов	30
Контрольные вопросы	41
ГЛАВА 4. Обеспечение экологической безопасности при транспорти- ровке опасных грузов с использованием трубопроводов.....	42
Контрольные вопросы	51
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	52
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	54

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в сельском хозяйстве и промышленности используется большое количество различных химических веществ и их соединений. Ряд из этих веществ представляет собой опасность для окружающей среды, в связи с чем их транспортировка представляет собой достаточно большие трудности с точки зрения обеспечения безопасности. В общем потоке грузов доля опасных грузов по официальным данным составляет до 15%. При этом возникает риск возникновения чрезвычайных ситуаций и нанесение большого ущерба окружающей среде и здоровью человека.

Большинство перевозок опасных грузов осуществляется по территории России с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта (до 95% перевозок всех опасных грузов)¹, оставшееся количество выпадает на долю водного и воздушного транспорта. При этом железнодорожные и автомобильные дороги сконцентрированы естественным образом в густонаселенных территориях, где любая авария может привести к значительному экологическому ущербу и нанести существенный вред здоровью населения, проживающему на соответствующей территории. Именно поэтому во всех развитых странах разработаны и действуют строгие правила перевозки грузов, которые направлены на пресечение возможных аварий и минимизацию их последствий.

В связи со значительным количеством трансграничных перевозок опасных грузов на международном уровне разработан ряд нормативных актов и международных соглашений, которые регулируют такие перевозки. Например, в Европе на сегодняшний момент действуют «Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов»², «Соглашение о межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов»³, «Рекомендации по перевозке опасных грузов»⁴ ООН и другие документы. Помимо вышеупомянутых документов большинство стран заключают двухсторонние соглашения со странами-соседями, в которых описываются правила перемещения опасных грузов по территориям граничащих стран. Кроме того, в каждой стране действует национальное законодательство, посвященное данным вопросам.

¹ Солдатова М.В. Анализ состояния перевозок опасных грузов автомобильным транспортом // Молодой ученый. 2016. № 1. С. 497-499.

² Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // СПС «КонсультантПлюс».

³ Соглашение стран СНГ от 23.12.1993 «О межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов» // Бюллетень международных договоров. 1995. № 3.

⁴ Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила. Том 1. Семнадцатое пересмотренное издание. - Нью-Йорк и Женева: Организация Объединенных Наций, 2011.

Несмотря на то, что безопасность движения уже достаточно давно является одним из значимых вопросов в Российской Федерации и органы государственной власти постоянно занимаются вопросами обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов и нормативным регулированием особенностей таких перевозок, данные перевозки по-прежнему представляют собой большой риск и нуждаются в дальнейшем совершенствовании их правового регулирования.

В представленной работе рассмотрены актуальные вопросы нормативного регулирования обеспечения безопасности при осуществлении перевозок опасных грузов, а также общие тенденции развития законодательства в данной сфере.

ГЛАВА 1.

Понятие опасного груза в современном законодательстве

В настоящее время определение «опасный груз» зафиксировано в Уставе железнодорожного транспорта¹. Ст. 2 указанного документа дает понятие «груз» и «опасный груз». «Грузом» является «любой объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах». «Опасный груз – груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде». В других документах, регламентирующих осуществление перевозок (Гражданский кодекс РФ², Кодекс торгового мореплавания³, Устав автомобильного транспорта и электрического наземного транспорта⁴ и т.д.) понятие опасного груза не закреплено, несмотря на то, что данный термин по тексту документов употребляется.

Вышеприведенное определение опасного груза, на наш взгляд, несовершенно, поскольку оно трактует понятие «опасный груз» слишком широко, так как «при определенных условиях» практически любое вещество, даже обыкновенная вода, может стать причиной повреждения технических средств. Указанная неопределенность в определении понятия опасного груза может привести к ошибкам как при отнесении груза к опасному, либо неопасному, так и к дальнейшим негативным последствиям, которые могут быть выражены в самых разнообразных формах. Следовательно, необходимо выделить признаки, характерные для понятия «опасный груз», которые позволят провести границу между обычными и опасными грузами.

О.А. Гаращук указывает, что термин «опасный груз» имеет общие и квалифицирующие признаки. К общим признакам, характерным для любых грузов, будет относиться то, что каждый груз представляет собой:

- объект определенного рода;
- объект, который принят для перевозки;

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 170.

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 05.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

³ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.

⁴ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5555.

– перевозка которого должна осуществляться в грузовых вагонах и контейнерах.

К квалифицирующим признакам О.А. Гаращук относит: «существование условий, которые могут повлиять на состояние груза и перевести его в категорию опасных; присутствие свойств у груза, в результате чего он может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения в ходе проведения особых видов работ, характерных для железнодорожного транспорта; потенциальную возможность нанести вред техническим средствам, устройствам, оборудованию и другим объектам железнодорожного транспорта и третьих лиц, гражданам и окружающей среде»¹.

Исходя из вышесказанного, мы можем дать следующее определение опасного груза: «это груз, физические, химические и биологические свойства которого способны оказать отрицательное воздействие на людей, технику, сооружения и окружающую среду»².

Итак, опасные грузы – те грузы, которые в силу своих свойств могут причинить вред окружающей среде и здоровью человека, которые нуждаются в специальном правовом регулировании при осуществлении их перевозок и особом организационном оформлении.

В связи с вышеизложенным возникает ряд вопросов: что представляет собой правовая категория «опасность» и в каком виде она может быть выражена? какими именно свойствами должны обладать вещества для того, чтобы занести их в класс опасных? будет ли единым определение опасного груза для всех видов транспорта или «опасность» груза может быть различной в зависимости от того, каким видом транспорта осуществляется его транспортировка? каким объектом является опасный груз с точки зрения гражданского права (всегда ли он относится к категории вещей, ограниченных в обороте, или может относиться к неограниченным в обороте вещам и объектам)? на эти вопросы мы ответим ниже.

Вещества, которые могут представлять опасность для человека, обозначены в приложении 1 к Федеральному закону «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»³. Согласно данному документу к ним относятся:

а) воспламеняющиеся вещества – газы, которые при нормальном давлении и в смеси с воздухом становятся воспламеняющимися и температура кипения которых при нормальном давлении составляет 20 градусов Цельсия или ниже;

¹ Гаращук О.А. Правовые проблемы осуществления перевозок железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2016. № 11. С. 27-40.

² Балык О.В. Экологическая опасность хранения и транспортировки опасных грузов // Вестник Бурятского государственного университета. 2013. № 4. С. 3-7.

³ Федеральный закон от 21.07.1997 № 116-ФЗ (ред. от 07.03.2017) «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 30. Ст. 3588.

б) окисляющие вещества – вещества, поддерживающие горение, вызывающие воспламенение и (или) способствующие воспламенению других веществ в результате окислительно-восстановительной экзотермической реакции;

в) горючие вещества – жидкости, газы, способные самовозгораться, а также возгораться от источника зажигания и самостоятельно гореть после его удаления;

г) взрывчатые вещества – вещества, которые при определенных видах внешнего воздействия способны на очень быстрое самораспространяющееся химическое превращение с выделением тепла и образованием газов;

д) токсичные вещества – вещества, способные при воздействии на живые организмы приводить к их гибели и имеющие следующие характеристики:

– средняя смертельная доза при введении в желудок от 15 миллиграммов на килограмм до 200 миллиграммов на килограмм включительно;

– средняя смертельная доза при нанесении на кожу от 50 миллиграммов на килограмм до 400 миллиграммов на килограмм включительно;

– средняя смертельная концентрация в воздухе от 0,5 миллиграмма на литр до 2 миллиграммов на литр включительно;

е) высокотоксичные вещества – вещества, способные при воздействии на живые организмы приводить к их гибели и имеющие следующие характеристики:

– средняя смертельная доза при введении в желудок не более 15 миллиграммов на килограмм;

– средняя смертельная доза при нанесении на кожу не более 50 миллиграммов на килограмм;

– средняя смертельная концентрация в воздухе не более 0,5 миллиграмма на литр;

ж) вещества, представляющие опасность для окружающей среды, – вещества, характеризующиеся в водной среде следующими показателями острой токсичности:

– средняя смертельная доза при ингаляционном воздействии на рыбу в течение 96 часов не более 10 миллиграммов на литр;

средняя концентрация яда, вызывающая определенный эффект при воздействии на дафнии в течение 48 часов, не более 10 миллиграммов на литр;

– средняя ингибирующая концентрация при воздействии на водоросли в течение 72 часов не более 10 миллиграммов на литр.

Международная общепринятая классификация опасных грузов произведена в Рекомендациях по перевозке грузов, изданных ООН¹, Опасные грузы согласно указанному документу подразделяются на следующие классы:

Класс 1. Взрывчатые вещества и изделия.

Класс 2. Газы.

Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости.

¹ Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила. Том 1. Семнадцатое пересмотренное издание. - Нью-Йорк и Женева: Организация Объединенных Наций, 2011. С. 3.

Класс 4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества.

Класс 4.2. Самовозгорающиеся вещества.

Класс 4.3. Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

Класс 5.1. Окисляющие вещества.

Класс 5.2. Органические пероксиды.

Класс 6.1. Ядовитые (токсичные) вещества.

Класс 6.2. Инфекционные вещества.

Класс 7. Радиоактивные материалы.

Класс 8. Едкие (коррозионные) вещества

Класс 9. Прочие опасные вещества и изделия.

Данная классификация является общепризнанной и полностью имплементирована в российскую национальную систему права. Например, данная классификация полностью продублирована в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам¹ и в ГОСТ19433-88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка».

Ниже приведена таблица подклассов опасных грузов по ГОСТ:

1.1	Взрывчатые материалы с опасностью взрыва массой
1.2	Взрывчатые материалы, не взрывающиеся массой
1.3	Взрывчатые материалы пожароопасные, не взрывающиеся массой
1.4	Взрывчатые материалы, не представляющие значительной опасности
1.5	Очень нечувствительные взрывчатые материалы
1.6	Изделия чрезвычайно низкой чувствительности
2.1	Невоспламеняющиеся неядовитые газы
2.2	Ядовитые газы
2.3	Воспламеняющиеся (горючие) газы
2.4	Ядовитые и воспламеняющиеся газы
3.1	Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки менее минус 18° С в закрытом тигле
3.2	Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не менее минус 18° С, но менее 23° С в закрытом тигле
3.3	Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не менее 23° С, но не более 61° С в закрытом тигле
4.1	Легковоспламеняющиеся твердые вещества
4.2	Самовозгорающиеся вещества
4.3	Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой
5.1	Окисляющие вещества
5.2	Органические пероксиды
6.1	Ядовитые вещества
6.2	Инфекционные вещества

¹ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (утв. СЖТ СНГ, протокол от 05.04.1996 № 15) (ред. от 19.05.2017) // СПС «КонсультантПлюс».

–	Радиоактивные материалы на подклассы не разделены
8.1	Едкие и (или) коррозионные вещества, обладающие кислотными свойствами
8.2	Едкие и (или) коррозионные вещества, обладающие основными свойствами
8.3	Разные едкие и (или) коррозионные вещества
9.1	Грузы, не отнесенные к классам 1-8
9.2	Грузы, обладающие видами опасности, проявление которых представляет опасность только при их транспортировании навалом водным транспортом

Все вышеуказанные вещества имеют особенности транспортировки, которые напрямую зависят от их опасных свойств. Рассмотрим, в чем же заключаются их опасные свойства.

Взрывоопасность. Взрывоопасные грузы имеют достаточно широкую распространенность и занимают достаточно большой объем в общем объеме перевозок. Определяющий характер таких грузов при их транспортировке имеет такое их качество, как чувствительность к детонации, степень которой определяется массой минимального заряда инициирующего вещества. На детонационные свойства взрывоопасных веществ влияют следующие факторы: плотность веществ, расстояние между ними и детонатором, наличие примесей, а также окружающая среда. Хорошо детонация передается через воздух, хуже – через воду, еще хуже – через глину и совсем плохо – через сталь, порошкообразную или рыхлую среду. Поэтому проблема изолирования взрывоопасного вещества от внешней среды является определяющей при их перевозке. Другая опасность при перемещении таких грузов заключается в том, что при сильном механическом воздействии, осуществляемом на такие грузы, может возникнуть реакция в виде взрыва. К взрыву может привести механический удар, который получит транспортное средство в результате ДТП, падение груза при перегрузке или случившееся в результате плохого его закрепления.

Огнеопасность – самый распространенный вид опасности при перевозке грузов¹. Номенклатура огнеопасных грузов, то есть веществ, которые способны вызвать воспламенение и горение, весьма велика. Огнеопасность является понятием пограничным с понятием взрывоопасности, поскольку, как правило, указанные два свойства проявляются одновременно. Для возникновения реакции горения необходимо осуществить нагрев вещества до определенной температуры, то есть должен наличествовать источник воспламенения, а также вещество должно обладать свойством поддерживать реакцию горения.

Следующим опасным свойством, характеризующим опасность грузов, является **токсичность**. Объекты, обладающие свойством токсичности, представляют собой ядовитые вещества, негативно воздействующие на окружающую среду. Как правило, это вещества искусственного происхождения. Но

¹ Балык О.В. Экологическая опасность хранения и транспортировки опасных грузов // Вестник Бурятского государственного университета. 2013. № 4. С. 3-7.

бывают также токсины растительного, животного или микробиологического происхождения. Такие вещества при перевозках могут вызвать нарушения нормальной жизнедеятельности организма. Токсичные вещества представляют потенциальную опасность для состояния здоровья людей и могут вызвать значительные поражения окружающей среды в результате инцидентов при перевозках. Разновидностью токсических веществ являются инфекционные вещества, которые содержат патогенные организмы. М.Н. Малеина указывает, что «патогенные организмы – это микроорганизмы, в том числе вирусы, бактерии, грибки, паразиты и другие инфекционные агенты, которые могут вызывать заболевания у животных или людей»¹. Также к данному классу опасности относят генетически измененные организмы или микроорганизмы, зараженных животных и диагностические образцы. Данные объекты подразделяются на:

- инфекционные вещества опасные для людей;
- инфекционные вещества опасные только для животных;
- клинические отходы;
- биологические препараты.

Коррозионные вещества – это такие вещества, которые в силу своих химических свойств могут разъедающее действовать на кожные покровы человека, включая слизистые оболочки, а также могут разъедающе действовать на другие грузы или транспортные средства, включая изделия из стали и алюминия. Коррозионные вещества делятся на три группы: сильнокоррозионные, коррозионные и слабокоррозионные. К сильнокоррозионным веществам относятся кислоты. Они обладают свойством разрушать кожный покров полностью за 60 минут в случае прямого взаимодействия с ними менее 3 минут. К коррозионным веществам относятся щелочи. Они обладают свойством разрушать кожный покров полностью за срок до 14 суток в случае прямого воздействия на него в течение времени от 3 до 60 минут. Слабокоррозионные вещества – это те вещества, которые не разрушают кожный покров, но в течение длительного воздействия могут разъесть сталь и алюминий.

Перевозка таких веществ сопряжена с риском получения химических ожогов.

Вещества, обладающие **окислительным** действием. Данные вещества не требуют присутствия кислорода для горения, а наоборот, разлагаясь, выделяют кислород, что может вызвать реакцию горения или поддержать ее. Данные вещества не могут перевозиться одним грузом с легковоспламеняющимися веществами, так как при взаимодействии друг с другом их негативные свойства многократно усиливаются. Поэтому при перевозке таких веществ необходимо исключить соприкосновение данных материалов с другими материалами, способными вызвать реакцию окисления, а также соблюдать необходимый температурный режим. Окисляющие вещества принято делить на

¹ Малеина М.Н. Болезнь как юридический факт - состояние, вызывающее правовые последствия // Медицинское право. 2016. № 3. С. 7-11.

жидкие, твердые и изделия. Твердые окисляющие вещества делятся на твердые легковоспламеняющиеся, твердые самонагревающиеся и твердые, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой.

Газы относятся к опасным грузам, даже если они являются неядовитыми. Газы не перевозят в естественном состоянии. Их перевозят в виде сжатых газов, сжиженных газов, растворенных газов, аэрозолей, другой продукции, включающей в себя газ под давлением. Именно поэтому даже невоспламеняющиеся неядовитые газы, которые участвуют в перевозке, представляют собой опасность, поскольку при разгерметизации их упаковки может произойти взрыв.

Радиоактивные вещества. Традиционно именно перевозка радиоактивных веществ вызывает наибольшее недоверие со стороны населения и самой опасной, хотя с точки зрения классификации опасных грузов большинство радиоактивных веществ рассматривается как обычный опасный груз и не являются особо опасными грузами. М.-С.З. Ильясов указывает, что «радиоактивные вещества – любая субстанция, включающая в себя радиоактивные нуклиды, ядра которых нестабильны, и их радиационный распад превышает установленные значения»¹. Ассортимент радиоактивных грузов достаточно широк – от лекарств до радиоактивных отходов. Для того, чтобы снять излишнюю напряженность вокруг перевозок радиоактивных веществ в ст. 45 Федерального закона «Об использовании атомной энергии» указано, что транспортировка таких веществ осуществляется по правилам транспортировки особо опасных грузов².

К особо опасным грузам относятся такие грузы, которые обладают одним из вышеперечисленных опасных свойств или их комбинацией и представляют собой максимальную степень угрозы для жизни, здоровья и внешней среды. В случае возникновения непредвиденных ситуаций, приведших к попаданию таких грузов во внешнюю среду, может произойти гибель большого количества людей или экологическая катастрофа.

Наиболее удачное, на наш взгляд, определение опасного груза дается в п. 1.10.3.1.1 ДОПОГ – Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов, принятого в первой редакции в 1957 году и действующего в настоящее время в редакции 2016 года. Согласно данному документу «грузами повышенной опасности являются грузы, которые могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях и, следовательно, привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные людские

¹ Ильясов М.-С.З. Негативное воздействие на природную среду при размещении отходов: вопросы экологической безопасности // Современное право. 2017. № 12. С. 47-49.

² Федеральный закон от 21.11.1995 № 170-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Об использовании атомной энергии» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 48. Ст. 4552.

потери, массовые разрушения или, особенно в случае грузов класса 7, массовые социально-экономические потрясения»¹.

Исходя из возможных неблагоприятных последствий при повреждении таких грузов или выбытия их из обладания их законных владельцев, перевозка таких грузов подразумевает повышенную степень ответственности перевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей, а также включает повышенные меры обеспечения их безопасности, включая их охрану.

В связи с тем, что опасные грузы обладают свойствами, которые могут причинить значительный вред окружающей среде и человеку, законодательство детально регулирует правила перевозки опасных грузов и предъявляются особые требования как к организации таких перевозок, так и лицам, которые занимаются такими перевозками. Перевозка таких грузов осуществляется исключительно по специальным разрешениям, с указанием маршрута перевозки, на специально оборудованном транспорте, лицами, которые прошли специальное обучение.

А.В. Чупшев и А.И. Зябиров на основании произведенного анализа действующих нормативных актов указывают, что к мерам обеспечения безопасности перевозки опасных грузов относятся:

- 1) подготовка персонала;
- 2) подготовка и организация транспортного средства в соответствии с перевозимым грузом, по указанной классификации;
- 3) разработка маршрутной карты².

Рассмотрим эти пункты подробнее.

Особое внимание обращается на подготовку водителя транспортного средства, поскольку именно на него возлагается ответственность за сохранность груза и безопасность его доставки. Точно так же требуется подготавливать персонал, который отвечает за погрузку, разгрузку и сопровождение груза, если она необходима. Указанные лица должны пройти аттестацию и подтвердить свою профессиональную пригодность к осуществлению такого рода деятельности. Перед осуществлением каждой перевозки лицо, которое будет ее осуществлять, должно пройти инструктаж, в котором будут обозначено какой опасный груз подлежит перевозке, какими свойствами он обладает и какие меры необходимо принять в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. О проведении инструктажа делается отметка в специальном журнале.

Одной из важнейших составляющих при организации перевозки опасного груза является подготовка транспортного средства к перевозке. Как указывает С. Михайлов: «Транспорт должен соответствовать всем необходимым нормам, должен быть адаптирован для перевозки опасного груза, иметь спе-

¹ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (действует с 1 января 2017 года). - Нью-Йорк и Женева: Организация Объединенных Наций, 2016.

² Чупшев А.В., Зябиров А.И. Безопасность перевозок опасных грузов / К 65-летию ФГБОУ ВО Пензенская ГСХА: сборник научных трудов профессорско-преподавательского состава. ВО Пензенская ГСХА, Межотраслевой научно-информационный центр (МНИЦ). - Пенза, 2016. С. 144.

циальные атрибуты, к которым относятся проблесковые маячки оранжевого цвета, наклейки с указанием класса груза, опознавательные знаки и многие другие средства, которые должны предупреждать других участников дорожного движения о возможной опасности. Полуприцеп, в котором будет осуществляться перевозка, должен предназначаться исключительно для указанного груза и быть аналогичным образом оснащен»¹.

Транспортные средства маркируются специальными знаками, на которых указывается, какая категория груза перевозится. Для каждого класса и подкласса опасности существует своя маркировка с номером аварийной карточки, наносимая на тару и подвижной состав, а также номер ООН, который идентифицирует груз².

На рисунке 1 изображены принятые в Российской Федерации знаки классификации грузов.



Рисунок 1. Визуальное обозначение классификации опасных грузов

В международных перевозках применяются похожие знаки, которые однако имеют различия с принятыми в Российской Федерации.

¹ Михайлов С. Безопасность перевозок опасных грузов // ТехНадзор. 2015. № 12 (109). С. 86.

² Гарацук О.А. Правовые проблемы обеспечения безопасности перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2016. № 11 (11). С. 27.

Цвето- графическое изображение	Смысловое значение	Цвето- графическое изображение	Смысловое значение	Цвето- графическое изображение	Смысловое значение
	Знак опасности класс 1		Знак опасности класс 2		Знак опасности класс 3
	Знак опасности класс 4		Знак опасности класс 5		Знак опасности класс 6
	Знак опасности класс 7		Знак опасности класс 8		Знак опасности класс 9
	Знак ООН		Знак ООН		Знак ООН

Разработка маршрутной карты для транспортного средства с опасным грузом предполагает тщательный расчет наиболее оптимального и безопасного для окружающих маршрута следования. Учитывается наиболее короткий путь следования, с максимальным удалением от населенных пунктов и загруженных автомагистралей, от объектов архитектуры и охраняемых заповедных зон.

Маршрут перевозки опасного груза разрабатывается перевозчиком и согласовывается с грузоотправителем. В некоторых случаях маршрут и срок осуществления перевозки опасных грузов подлежит согласованию с ГИБДД. Как правило, опасный груз может перевозиться по согласованному маршруту в пределах 6 месяцев со дня согласования. О.В. Балык указывает, что «при разработке маршрута перевозчик опасного груза руководствуется следующими основными требованиями:

- 1) вблизи маршрута транспортировки не должны находиться важные крупные промышленные объекты;
- 2) маршрут транспортировки не должен проходить через зоны отдыха, участки, занятые особо охраняемыми природными территориями и культурно-историческими памятниками;
- 3) на маршруте транспортировки должны быть предусмотрены места стоянок транспортных средств и заправок топливом;

4) маршрут транспортировки по возможности не должен проходить через населенные пункты, особенно вблизи зрелищных, культурно-просветительных, учебных, дошкольных и лечебных учреждений»¹.

Нарушение правил перевозки опасных грузов влечет за собой ответственность перевозчика. Так, в соответствии со ст. 12.21.2 КоАП² «Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения или аварийной карточки системы информации об опасности, предусмотренных правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере от двух тысяч до двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев; на должностных лиц, ответственных за перевозку, – от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – от четырехсот тысяч до пятисот тысяч рублей». Также в КоАП есть еще одна статья, устанавливающая ответственность за несоблюдение правил при перевозке опасных грузов. Это ст. 11.14 КоАП: «Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов». Согласно указанной статье «нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов на воздушном транспорте – влечет наложение штрафа на граждан в размере от пятисот до одной тысячи рублей; на должностных лиц – от одной тысячи до двух тысяч рублей; на юридических лиц – от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей».

Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов на морском и внутреннем водном транспорте – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трехсот до пятисот рублей; на должностных лиц – от пятисот до одной тысячи рублей; на юридических лиц – от пяти тысяч до десяти тысяч рублей.

Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов на железнодорожном транспорте – влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от ста до трехсот рублей; на должностных лиц – от трехсот до пятисот рублей; на юридических лиц – от трех тысяч до пяти тысяч рублей».

¹ Балык О.В. Экологическая опасность хранения и транспортировки опасных грузов // Вестник Бурятского государственного университета. 2013. № 4. С. 3-7.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.03.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

Поскольку термин «транспорт» можно отнести ко всем видам транспорта, мы считаем, что действие ст. 12.21.2 можно распространить на все виды транспорта, и, учитывая, размер возможных штрафов, ст. 11.14 в отношении перевозки опасных грузов применять не следует за исключением случаев, когда такая перевозка осуществляется гражданами.

Уголовный кодекс РФ¹ не содержит статьи, которые бы устанавливали ответственность перевозчика за несоблюдение правил перевозки опасных грузов, однако в его главе 26 «Экологические преступления» и главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» есть составы, которые могут быть применены к таким перевозкам.

Так, по главе 26 УК РФ при нарушении правил перевозки опасных грузов, в зависимости от веществ, которые перевозились, и от наступивших последствий, можно привлекать к ответственности по ст. 247 «Нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов», которая указывает, что лицо, осуществлявшее транспортировку радиоактивных, бактериологических, химических веществ и отходов с нарушением установленных правил, подлежит уголовной ответственности. Тяжесть ответственности зависит от тяжести последствий, причем ответственность по данной статье может наступать не только в случае фактического причинения вреда, но и при создании угрозы ее причинения. Также при причинении вреда окружающей среде лиц, участвующих в перевозке грузов, можно привлекать к ответственности по статьям 250 УК РФ «Загрязнение вод», 251 «Загрязнение атмосферы», 252 «Загрязнение морской среды», 254 «Порча земли». В главе 27 УК РФ есть специальная статья 263.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности», которая также может быть применена в данном случае.

Как уже отмечалось, полиция является одним из субъектов обеспечения рассматриваемого вида безопасности, правомочным использовать самые разнообразные правовые средства. В задачи полиции входит охрана правопорядка и обеспечение безопасности движения. При этом полиция выполняет контрольно-надзорную, разрешительную, а также юрисдикционную деятельность.

Основные полномочия по обеспечению порядка на транспорте возложены на линейные отделы (управления) полиции. Согласно Приказу МВД России «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте»² линейный отдел является территориальным органом МВД России на районном уровне и входит в состав соответствующих органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Основными направлениями деятельности таких отделов являются: предупреждение, выявление, раскрытие, пресечение и профилактика преступле-

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 19.02.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.

² Приказ МВД России от 15.06.2011 № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» // Российская газета. 2011. № 183.

ний и административных правонарушений на транспорте, на дорогах и на объектах транспортной инфраструктуры; производство по делам об административных правонарушениях, исполнение административных наказаний.

Рассматривая специфику работы линейных отделов, В.П. Руденок, О.А. Чаптыков указывают, что «исходя из специфики работы полиции по обеспечению транспортной безопасности и охраны общественного порядка, а также обеспечения общественной безопасности в Федеральном законе от 7 февраля 2011 г. «О полиции» было бы вполне целесообразно в ст. 2 в качестве одного из направлений деятельности полиции специально определить такую функцию, как обеспечение транспортной безопасности. Такой подход позволит раскрыть потенциал полиции в соответствующем направлении ее работы, а также позволит концентрировать внимание не только на вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, но и в целом на проблемах обеспечения транспортной безопасности и безопасного функционирования транспортного комплекса нашей страны»¹.

В заключение следует сказать, что для различных видов транспорта понятие «опасного груза» отличается. Это объясняется в большей степени спецификой вида транспорта, характером операций при осуществлении перевозки (приемка, разгрузка и т.п.) и иных сопутствующих услуг, нежели физическими свойствами груза как материального объекта. Поэтому при проверке законности перевозки того или иного груза следует обращаться к специализированным нормативным актам, регулирующим специфику перевозок тем или иным видом транспорта.

Контрольные вопросы:

1. Какими нормативными актами регулируются перевозки опасных грузов?
2. В каких нормативных актах содержится классификация опасных грузов?
3. Сколько классов опасности грузов существует?
4. Что такое опасный груз?
5. Что такое особо опасный груз?
6. Как маркируются опасные вещества?
7. Какие опасные свойства веществ вы знаете?
8. Охарактеризуйте опасные свойства таких веществ, как газы, радиоактивные материалы, коррозионные вещества, окисляющие вещества. В чем заключается опасность таких веществ?
9. В чем заключается разница между токсичными и инфекционными веществами?

¹ Руденок В.П., Чаптыков О.А. Организация безопасности авиаперелетов сотрудниками территориальных органов МВД России на транспорте в условиях современности // Транспортное право. 2017. № 4. С. 21-27.

10. Какие требования предъявляются к лицам, осуществляющим перевозку опасных грузов?

11. Какие требования предъявляются к транспортным средствам, осуществляющим перевозку опасных грузов?

12. Что такое маршрутная карта и каким требованиям она должна соответствовать?

13. К какой ответственности можно привлечь перевозчика, нарушающего правила транспортировки опасных грузов?

14. Что такое линейные отделы (управления) полиции и какие функции они выполняют?

ГЛАВА 2.

Организация железнодорожных перевозок опасных грузов

Железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта в Российской Федерации. Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования составляет 86 тыс. км, из которых электрифицировано 50,6 тыс. км. Россия занимает третье место по протяженности эксплуатационной сети, уступая только США (194,7 тыс. км) и Китаю (более 100 тыс. км), и второе место по протяженности электрифицированных магистралей, уступая Китаю (55,8 тыс. км). Доля в грузообороте транспортной системы страны составляет 43,2%, а в пассажирообороте 25,4%¹.

Российскими железными дорогами перевозятся более 900 наименований опасных грузов, а их доля в грузообороте Российской Федерации достигает 30%², и эта величина постоянно растет.

Аварии при перевозке опасных грузов наносят ущерб не только транспортной инфраструктуре, производственным, складским помещениям, жилым домам, но и причиняют значительный вред окружающей среде, несут угрозу жизни и здоровью людей. Количество аварийных ситуаций на российских железных дорогах превышает их уровень в развитых странах в 23 раза. При этом, какое количество аварий происходит при перевозке опасных грузов и к каким последствиям это приводит, подсчитать не представляется возможным, поскольку в России такая статистика не ведется.

Общий анализ аварийных ситуаций на железнодорожном транспорте позволяет сделать вывод, что наиболее частыми чрезвычайными происшествиями, связанными с железнодорожными перевозками опасных грузов, являются пожары. Несмотря на то, что количество техногенных пожаров на железнодорожном транспорте за последние годы значительно сократилось, по данным статистики Международной ассоциации противопожарных и спасательных служб (CTIF) в настоящее время Россия занимает второе место по количеству пожаров и количеству жертв на 100 тыс. чел., в том числе и на железнодорожном транспорте³. Возникновение пожаров вызывают неосторожное обращение с огнем, неисправности подвижного состава и локомотивов, нарушения при перевозках опасных грузов.

Если подобные инциденты возникают в черте населенных пунктов, они, как правило, приводят к катастрофическим последствиям, включая причинение

¹ Федеральная служба государственной статистики (Росстат). Россия в цифрах 2017: краткий статистический сборник. - Москва: Росстат, 2017. С. 313-316.

² Соколов Ю.И. Вопросы безопасности транспортировки опасных грузов // Проблемы анализа риска. 2009. № 1. С. 39.

³ CTIF. Мировая пожарная статистика: Отчет № 22. 2017 г. С. 23. URL: https://ctif.org/sites/default/files/ctif_report22_world_fire_statistics_2017.pdf

вреда не только окружающей среде, но и жизни и здоровью людей. Одна из таких катастроф произошла в г. Ла-Мегантик, Канада: с рельс сошел поезд с 73 нефтяными цистернами¹, в результате чего произошел взрыв, уничтоживший 40 зданий и приведший к гибели 47 человек. В России примером такой катастрофы является железнодорожная катастрофа, произошедшая в Арзамасе 4 июня 1988г., когда при транспортировке гексогена случился пожар, приведший ко взрыву, который оставил после себя воронку в несколько сотен метров в диаметре и глубиной 26 метров. В результате взрыва было разрушено около 150 домов. Жертвами трагедии стали 91 человек, а пострадали более 1500.

Общие положения перевозки грузов регулируются главой 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ)². Ст. 784 ГК РФ устанавливает, что перевозка осуществляется на основании договора перевозки. При этом общие условия перевозки для конкретных видов транспорта определяются транспортными уставами и кодексами. Для железнодорожного транспорта таким документом является Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – УЖТ РФ).³

В данном документе дается понятие «опасный груз» и устанавливаются общие правила перевозки, которые затем конкретизируются в других нормативных актах, таких как «Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом»,⁴ «Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам»⁵ и ряде других.

Так, ст. 18 УЖТ РФ устанавливает, что вагоны, в которых перевозятся особо опасные грузы, подлежат маркировке в соответствии с классом опасности перевозимого груза. Сама перевозка осуществляется по специально разработанным правилам и при наличии специальных разрешений на перевозку такого груза, которые подучаются в порядке, разработанном Правительством Российской Федерации.

Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом устанавливают общие требования, предъявляемые:

- к изготовлению, эксплуатации и ремонту транспортных средств (железнодорожных составов, которые осуществляют перевозки);
- к подготовке опасных грузов к перевозкам;

¹ Медведев В.И., Тесленко И.О. Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом: учебное пособие. - Москва, 2015. С. 228.

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 05.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.

³ Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 170.

⁴ Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом (утв. Постановлением Госгортехнадзора РФ от 16.08.1994 № 50) (ред. от 20.06.2002) // СПС «КонсультантПлюс».

⁵ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (утв. СЖТ СНГ, протокол от 05.04.1996 № 15) (ред. от 19.05.2017) // СПС «КонсультантПлюс».

- к проверке пригодности тары и упаковки, которые используются для перевозки опасных грузов;
- к организации процесса перевозки;
- к осуществлению контроля за перевозкой опасных грузов.

При этом правила перевозки опасных грузов распространяются не только на работников ОАО «РЖД», которые выступают в качестве перевозчика, но и на всех остальных лиц, которые осуществляют работы, связанные с перевозкой опасных грузов. К таким лицам относятся грузоотправители, грузополучатели, лица, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы и т.д.

Если правила безопасности перевозки грузов содержат общие правила перевозки и насчитывают относительно немного норм, обозначая общие правила, то Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (далее ППОГ) представляют собой развернутый документ, детально регламентирующий осуществление указанной деятельности.

При этом ППОГ содержит Алфавитный указатель опасных грузов, который определяет, какие именно вещества относятся к определенному классу опасности, что и будет предопределять дальнейшую организацию перевозок таких веществ, поскольку транспортировка веществ каждого класса опасности имеет свою специфику, направленную на обеспечение безопасности такой перевозки. В первую очередь это относится к таре и упаковке таких грузов (контейнер, вагон, цистерна и т.д.).

Является очевидным, что Алфавитный указатель опасных грузов не может содержать исчерпывающий перечень опасных грузов, допускаемых к перевозкам железнодорожным транспортом. Это связано с тем, что по мере развития науки и техники, появления новых технологий, постоянно появляются новые вещества и законодатель не успевает достаточно оперативно классифицировать все эти вещества по степени опасности, дополняя действующее законодательство. В связи с этим, согласно п. 1.3.2 ППОГ, если груз, который необходимо отправить, не содержится в Алфавитном указателе, но имеет свойства, сходные с какой-либо из категорий опасных грузов, то грузоотправитель должен исходить из правил безопасности, предъявляемых для осуществления перевозок грузов данного класса опасности. При этом в накладной указывается надлежащее обобщенное наименование груза.

Опасные грузы должны предъявляться грузоотправителями к перевозке в таре и упаковке, предусмотренной стандартами или техническими условиями на продукцию, а также соответствующей требованиям Типовых правил ООН или ГОСТ 26319-84 «Грузы опасные. Упаковка» с учетом национального законодательства. Общее правило к упаковке таких грузов – это их герметичность. Опасные грузы не должны взаимодействовать с окружающей средой во избежание причинения ей вреда. Если груз упаковывается в непрочную тару, например, стеклянные банки, то он должен быть запечатан во второй слой упаковки, состоящий из таких материалов и расположенный так, чтобы избежать возможности разгерметизации первого слоя упаковки.

По общему правилу, в одном грузовом месте должен располагаться только один из видов опасных грузов (п. 2.1.7 ППОГ). Данное правило связано с тем, что взаимодействие отдельных видов опасных грузов между собой (например, обладающих окислительными свойствами и легковоспламеняющихся) может привести к тому, что потенциальная опасность таких грузов и их возможность негативного воздействия на окружающую среду многократно возрастет. Совместная перевозка в одном вагоне допускается только в случаях, прямо указанных в приложениях 4 и 5 к ППОГ. При этом каждое вещество упаковывается отдельно в соответствии со стандартами или техническими условиями на это вещество. Упакованные вещества помещаются в плотный деревянный ящик с гнездами. Дно ящика, свободные промежутки в гнездах, а также свободное пространство под крышкой заполняются мягким негорючим упаковочным материалом. Все совместно упакованные вещества должны быть поименованы в накладной с указанием массы каждого вещества.

Каждое грузовое место, предназначенное для перевозки опасного груза, должно быть в обязательном порядке промаркировано. На маркировке указывается:

- знак опасности;
- наименование груза согласно Алфавитному указателю;
- классификационный шифр;
- номер ООН.

Знаки опасности должны располагаться таким образом, чтобы при любом положении предмета знак мог бы быть визуально наблюдаем. При этом если груз содержит несколько классов опасности (например, легковоспламеняем и токсичен), то груз должен быть помечен знаками, четко обозначающими каждую возможную опасность.

Для перевозки опасных грузов используются специализированные особо прочные вагоны. Вагоны и контейнеры, предназначенные для перевозки опасных грузов, кроме знаков и надписей, предусмотренных техническими нормативными правовыми актами, должны иметь знаки опасности, соответствующие характеру опасности груза (согласно Алфавитному указателю опасных грузов) и номер ООН перевозимого груза.

Номер ООН перевозимого груза определяется согласно рекомендациям ООН по перевозке опасных грузов. Номер ООН состоит из четырех цифр.

Например, вещества, относящиеся к третьему классу опасности, пестицид – производный нитрофенола, жидкий, легковоспламеняющийся, токсичный, с температурой вспышки менее 23 градусов Цельсия имеет номер 2780, а легковоспламеняющаяся жидкость, токсичная – номер 1993.

Номера, присваиваемые опасным грузам ООН, установлены в Рекомендациях по перевозке опасных грузов¹.

¹ Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила. Том I. - Нью-Йорк и Женева: Организация Объединенных Наций, 2011.

Вагоны и контейнеры, подаваемые под погрузку опасных грузов, должны быть очищены от ранее перевозимых грузов и пройти технический осмотр. Грузоотправитель вправе использовать собственные вагоны, предназначенные для перевозки только для одного вида опасных грузов.

Погрузка и выгрузка опасных грузов (п. 2.1.22 ППОГ) должна осуществляться в специально предназначенных местах необщего пользования при условии обеспечения требований безопасности.

После осуществления выгрузки опасного груза вагон должен быть продезинфицирован грузополучателем, все остатки груза должны быть полностью из него удалены. Маркировка опасности груза с вагона должна быть снята.

Если в вагоне перевозились генетически измененные организмы или микроорганизмы, то получатель груза обязан письменно сообщить железной дороге о том, что при выгрузке груза из вагона или контейнера утечки, разлива, специфического запаха и россыпи не было, а в случае утечки, разлива, специфического запаха или россыпи груза – что вагон или контейнер очищен от остатков перевозимого груза и обработан (промыт или обезврежен экологически безопасными методами, в зависимости от свойств груза), а также о пригодности вагона или контейнера для дальнейшего использования. Данный документ должен быть заверен представителем органов санитарного надзора или другого компетентного органа, установленного внутренним законодательством.

Если по каким-либо причинам очистка вагона на месте выгрузки не производилась, то его дальнейшее перемещение должно осуществляться на условиях ранее перевозимого опасного груза.

Рассматривая ППОГ и Правила очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, утвержденные приказом МПС России от 18 июня 2003 года № 46, Т.П. Ахрем делает вывод, что «не установлены критерии, согласно которым вагон признается чистым, что порождает споры между грузоотправителями и грузополучателями, а также указанными лицами и перевозчиком. Так, согласно п. 2 данных Правил очищенными признаются вагоны, не имеющие остатков груза. Между тем внутренняя поверхность вагона может не иметь видимых остатков, но содержать наслоения, которые отслаиваются во время транспортировки вагона и могут повлечь порчу груза»¹. Мы согласны с указанным замечанием и считаем, что правила очистки вагонов и контейнеров от опасных грузов должны быть уточнены.

Погрузка и выгрузка опасных грузов не входит в обязанности представителей железной дороги, она должна осуществляться самим грузоотправителем (грузополучателем) лично или специально уполномоченными органами по договоренности.

¹ Ахрем Т.П. Требования к безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2012. № 5. С. 122-126.

Следует отметить, что в соответствии со ст. 5 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»¹ отдельные виды деятельности, осуществляемой на железнодорожном транспорте, подлежат лицензированию. Перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию, установлен Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности»². Ст. 12 указанного нормативного акта указывает два вида деятельности, связанных с перевозками опасных грузов железнодорожным транспортом, которые нуждаются в лицензировании. К ним относятся:

- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;

- погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Во исполнение норм закона Правительство Российской Федерации приняло Постановление «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте»³.

Для получения лицензии на осуществление такого рода деятельности необходимо, чтобы лицо, претендующее на ее получение, обладало рядом специфических признаков. Так, для получения лицензии на перевозку опасных грузов необходимо, чтобы у перевозчика были на праве собственности или аренды специальные вагоны (контейнеры), предназначенные для перевозки опасных грузов; имелись специализированные подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или заключен договор со специализированными организациями, которые соответствуют требованиям, предъявляемым ст. 24 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», а именно имеют необходимый запас технических и организационных средств, а также штат сотрудников, достаточный для ликвидации чрезвычайной ситуации местного или регионального масштаба. В штате соискателя лицензии должен находиться работник, который будет отвечать за перевозку опасных грузов. Данный работник должен иметь среднее специальное профессиональное образование или высшее профессиональное образование и стаж работы в области осуществления лицензируемой деятельности не менее 5 лет за последние 10 лет трудовой деятельности. Также в штате соискателя

¹ Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 20.12.2017) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 169.

² Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 19. Ст. 2716.

³ Постановление Правительства РФ от 21.03.2012 № 221 (ред. от 16.11.2012) «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» (вместе с "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров", "Положением о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов", "Положением о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте") // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 14. Ст. 1629.

лицензии должны быть работник, который будет ответственен за обеспечение безопасности эксплуатации и движения подвижного состава, ведение учета транспортных происшествий и обеспечение их анализа, включая причины возникновения, и работники, которые будут обеспечивать перевозку опасных грузов, соответствующие квалификационным требованиям, аттестованные в установленном порядке и проходящие повышение квалификации по требуемой специализации не реже 1 раза в 3 года.

Для получения лицензии на осуществление погрузочно-разгрузочных работ опасных грузов необходимо наличие у соискателя лицензии специализированных погрузо-разгрузочных устройств и сооружений, необходимых для осуществления данной деятельности. Кроме того, у данного лица должно находиться собственное подразделение по ликвидации чрезвычайных ситуаций или заключен договор со сторонней организацией. Он должен иметь средства противопожарной защиты и средства для ликвидации возможного пожара, а также иметь дипломированных специалистов, прошедших аттестацию, которые будут отвечать за осуществление такой деятельности.

Однако следует заметить, что согласно ППОГ допускается осуществление погрузки (разгрузки) грузов непосредственно самим грузополучателем или грузоотправителем. В связи с чем встает закономерный вопрос: необходимо ли наличие у данных лиц лицензии на осуществление погрузки (разгрузки) опасных грузов? Судебная практика по делам такого рода весьма противоречива. Так, в постановлении Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 17 июня 2010 г. по делу № А59-1075/2010 и в постановлениях Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 23 июня 2010 г. по делу № А43-35797/2009 высказана позиция, что иметь лицензию на осуществление такой деятельности должны только те юридические лица, для которых указанная деятельность является основной.

Другая позиция судов заключается в том, что лицензия должна быть у любого лица, которое фактически занимается данной деятельностью. При этом неважно, имеется ли лицензия на иной вид деятельности, при котором осуществление погрузочно-разгрузочных работ опасных грузов является сопутствующей деятельностью, как, например, при осуществлении деятельности по хранению и уничтожению химического оружия (п. 1 ст. 12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»). Такая позиция изложена в постановлениях Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 19 января 2010 г. по делу № А45-12037/2009, Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 19 мая 2010 г. по делу № А19-27065/09-33 и т.д.

Современные ученые также высказывают неоднозначные взгляды на необходимость наличия лицензии при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ лицами, которые работают непосредственно с опасными материалами, для которых погрузочно-разгрузочная деятельность является сопутствующей. Так, Т.П. Ахрем высказывает точку зрения о том, что в таких слу-

чаях наличие лицензии является обязательным¹. Противоположную точку зрения на данный вопрос высказывает Д.В. Отчик². Мы считаем, что если у лица, отправляющего или принимающего груз, есть лицензия на работу с таким грузом, то специальную отдельную лицензию на осуществление таким лицом погрузочно-разгрузочных работ получать нет необходимости.

Следует также обратить внимание на п. 2.1.40 ППОГ, который устанавливает, что вагоны с опасными грузами должны быть приняты грузополучателями на свои подъездные пути. Грузополучатели не имеют права отказываться от приема прибывших в их адрес опасных грузов. Таким образом, даже если груз отправлен грузополучателю ошибочно, грузополучатель, в случае, если он указан в сопроводительных документах в качестве такового, не имеет права отказаться от принятия груза. При возникновении такой ситуации грузополучатель, принявший груз, может обратиться к грузоотправителю, ошибочно направившему груз, с иском о возмещении убытков, вызванных получением и хранением такого груза.

Так, решением Арбитражного суда города Москвы от 10 мая 2007 года по делу № А40- 6896/07-65-68, был удовлетворен иск ОАО «СГ-Транс», которое выступило в роли истца, о взыскании убытков, возникших от необходимости принять и хранить опасный груз (пропан-бутан), с отправителя груза ОАО «ТНК-ВР Холдинг». В ходе судебного разбирательства было установлено, что ответчик направил в адрес истца вагоны-цистерны с опасным грузом (пропан-бутан) в большем объеме, чем было предусмотрено договором поставки. В соответствии с требованиями законодательства ответчик не смог отказаться от принятия данного груза, относящегося к классу опасных, а затем возвратил вагоны-цистерны с грузом ответчику за свой счет. Суд вынес решение о взыскании в пользу истца всех понесенных им убытков.

Перевозка отдельных опасных грузов без присутствия сопровождающих лиц не допускается. В Алфавитном указателе грузы, сопровождение которых обязательно, помечаются в колонке 14 «специальные условия». Так, например, неочищенные от остатков опасного груза вагоны и контейнеры перевозятся в сопровождении проводников (специалистов) грузоотправителя (грузополучателя).

Проводники, сопровождающие опасные грузы, должны знать опасные свойства и особенности грузов, которые они сопровождают, обладать знаниями о необходимых действиях при возникновении утечки грузов и возникновении иных чрезвычайных ситуаций с ними. В обязанности сопровождающих входит контроль за соблюдением мер безопасности при осуществлении перевозки грузов. Сопровождающие должны быть снабжены средствами индивидуальной защиты, которая должна применяться при контакте с грузом, средствами пожаротушения и иными средствами, необходимыми для

¹ *Ахрем Т.П.* Опасные грузы на железнодорожном транспорте: вопросы права // Российское предпринимательство. 2012. № 10. С. 69-73.

² *Отчик Д.В.* Экологическая безопасность перевозки опасных грузов // Экология и безопасность жизнедеятельности. 2013. № 1. С. 70-73.

уменьшения негативных последствий при чрезвычайных ситуациях, а также медикаментами.

При обнаружении в пути признаков разгерметизации груза или повреждения вагона или тары, в которой груз перевозится, вагон, в котором размещен указанный груз, отцепляется от состава, подается на специально выделенные пути. На лицо, сопровождающее груз, возлагается охрана такого вагона. Если в составе было несколько вагонов с опасным веществом, которые сопровождал один работник, то от состава отцепляется вся группа вагонов, даже если поврежден только один из них.

Если груз должен быть с сопровождением, но таковое отсутствует, данный груз подлежит задержанию на станции, где обнаружено отсутствие сопровождающих, до прибытия представителя грузоотправителя (грузополучателя). Данные вагоны перегоняются на специально выделенные пути и должны находиться под охраной.

Как указывает М.М. Зиганшин: «Обеспечение транспортной безопасности – процесс достаточно сложный. Он подразумевает осуществление комплекса мер различного функционального характера»¹.

Большая роль в данной сфере отводится полиции. Является очевидным, что не все предписания законодательства являются предметом контроля со стороны полиции. Полиция является исполнительно-распорядительным органом государственной власти, обеспечивающим транспортную безопасность как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими органами государственной власти и управления.

Так, при осуществлении перевозок опасных грузов на железнодорожном транспорте деятельности полицейских отводится довольно значительная роль. Основные полномочия по обеспечению порядка на железнодорожном транспорте возложены на линейные отделы (управления) полиции, которые не только расследуют уголовные преступления и административные правонарушения, но и осуществляют контрольно-надзорные функции при осуществлении перевозок опасных грузов. Так, работники линейных отделов проверяют наличие маркировки на вагонах, перевозящих опасные грузы, наличие пломб на этих вагонах, их герметичность и наличие сопровождающих в тех случаях, когда такое сопровождение необходимо в соответствии с действующим законодательством. Также на работников полиции возложены функции охраны опасных грузов, которые в нарушение закона перевозились без сопровождающих, до прибытия представителей грузополучателя (грузоотправителя). Также на них возложена функция проверки сопроводительной документации таких грузов и общей организации их перевозок, что свидетельствует о том, что сотрудники линейных отделов должны обладать специальными знаниями нормативной базы, регулирующей организацию перевозки опасных грузов.

¹ Зиганшин М.М. Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в деятельности полиции // Российская юстиция. 2017. № 1. С. 13-16.

Контрольные вопросы:

1. Какими нормативными актами регулируется перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом?
2. Какие требования устанавливаются правилами безопасности при осуществлении перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом?
3. В каком нормативном акте содержится Алфавитный указатель опасных грузов?
4. Что делать, если груз, который необходимо провезти на железнодорожном транспорте, отсутствует в Алфавитном указателе?
5. Какие требования предъявляются к упаковке опасных грузов при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом?
6. Что такое знаки опасности опасных грузов?
7. Какие требования предъявляются к грузовому месту при осуществлении железнодорожных перевозок опасных грузов?
8. Какие виды деятельности при осуществлении перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом подлежат лицензированию?
9. На какое лицо возложена обязанность по очистке вагонов после осуществления перевозки опасных грузов?
10. Что такое сопровождение опасных грузов, и какие опасные грузы при осуществлении железнодорожных перевозок опасных грузов подлежат сопровождению?
11. Какие действия должны быть предприняты в случае разгерметизации опасного груза, повреждения пломб или при возникновении иных нестандартных ситуаций?
12. Какие обязанности возложены на сотрудников линейных отделов полиции в сфере перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом?

ГЛАВА 3.

Осуществление автомобильных перевозок опасных грузов

Перевозка грузов с использованием автомобильного транспорта на сегодняшний день является самой распространенной в России. Согласно данным Росстата, грузооборот автомобильного транспорта с января по август 2017 года составил 153,6 млрд км/тонн, что на 4,2% выше, чем было зафиксировано в аналогичном периоде прошлого года¹. Несмотря на то, что автомобильные отправления в общей структуре грузоперевозок по данным Росстата уже занимают лидирующее место (более 65%), они имеют тенденцию к росту. Этому, прежде всего, способствует уменьшение среднего размера грузовых отправок, что позволило перевозчикам «перетянуть» клиентов у конкурирующих компаний, в том числе железнодорожных операторов.

При этом объем перевозок опасных грузов в общем объеме перевозок автомобильным составляет 15%, что говорит о достаточном большом объеме опасных грузов, перемещаемых с использованием автомобильного транспорта. Если обратиться к общему объему перевозок опасных грузов, то и перевозка их при помощи автотранспорта составляет более 50%. При этом автомобильный транспорт является самым аварийноопасным транспортом. По статистике ГИБДД с января по декабрь 2017 года произошло 169 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибло 169 432 человека².

Все это говорит о том, что перевозки грузов автомобильным транспортом, являясь наиболее опасными и самыми распространенными, нуждаются в особом правовом регулировании, предусматривающем применение специальных мер, направленных на обеспечение безопасности окружающей среды и здоровья населения при осуществлении транспортировки опасных грузов.

Перевозки грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации регламентируются целым рядом нормативных правовых актов. К ним можно отнести Правила дорожного движения (далее – ПДД)³, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – Устав автомобильного транспорта)⁴, Правила перевозки

¹ Обзор рынка грузоперевозок России. Сайт перевозка 24. URL: <http://perevozka24.ru/pages/obzor-rynka-gruzoperevozok-v-rossii>

² Статистика ДТП за 2017 год. Официальный сайт МЧС. URL: <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html>

³ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 13.02.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

⁴ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5555.

грузов¹, Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – Правила обеспечения безопасности перевозок)², ДОПОГ³ – Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов (далее – ДОПОГ).

Основным законом в области автомобильного транспорта является Устав автомобильного транспорта. П. 2 ст. 1 данного закона устанавливает, что в нем определяются общие условия перевозок автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов. Перевозке грузов в нем отведена глава 2 «перевозки грузов». В данной главе содержатся общие правила, дополняющие нормы Гражданского кодекса РФ о перевозке грузов, которые устанавливают особенности заключения договора перевозки грузов автомобильным транспортом, документы, которые должны сопровождать груз, правила предоставления транспортного средства под погрузку и разгрузку, требования к его техническому состоянию и другие правила.

Так, согласно ст. 8 Устава автомобильного транспорта, к договору перевозки груза обязательно прикладывается транспортная накладная, форма которой утверждена правилами перевозки грузов. Если транспортная накладная отсутствует, груз к перевозке не может быть принят за исключением случаев, когда его сопровождает владелец груза. Также к грузу прикладываются документы, которые предусмотрены таможенным, санитарным и иным законодательством в зависимости от вида груза, а также сертификаты, удостоверения, паспорта качества и иные документы, наличие которых установлено нормативными правовыми актами Российской Федерации.

При приеме груза для перевозки, водитель транспортного средства предъявляет грузоотправителю документ, удостоверяющий личность, и путевой лист. Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и его сохранность, а также не допустить повреждение транспортного средства, контейнера. При предъяв-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272 (ред. от 12.12.2017, с изм. от 16.03.2018) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 17. Ст. 2407.

² Приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 (ред. от 07.11.2017) «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 № 32585) // Российская газета. 2014. № 36.

³ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) // СПС «КонсультантПлюс».

лении для перевозки груза в таре или упаковке, грузоотправитель обязан маркировать каждое грузовое место в соответствии с правилами перевозок грузов.

Погрузка грузов в транспортные средства, контейнеры и выгрузка грузов из них должны выполняться в сроки, установленные договором перевозки груза, а в случае, если указанные сроки в договоре перевозки груза не установлены, в сроки, предусмотренные правилами перевозок грузов.

Грузоотправитель, грузополучатель обязаны отмечать в путевом листе, транспортной накладной, сопроводительной ведомости время подачи транспортного средства, контейнера в пункты погрузки, выгрузки и время отправления из них.

Погрузка грузов в транспортное средство, контейнер осуществляется таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозок грузов и их сохранность, а также не допустить повреждение транспортного средства, контейнера.

Перед отправкой груз опечатывается и взвешивается. Это делается для того, чтобы обеспечить сохранность груза. При этом, если груз подвержен усушке или изменению массы по другим причинам, об этом в накладной делается специальная запись. Взвешивание груза и его опломбирование происходит в присутствии грузоотправителя и перевозчика. Исключение составляют случаи, когда груз опломбирован грузоотправителем самостоятельно до его погрузки. В этом случае груз перевешивается перевозчиком, но его упаковка не вскрывается.

Перевозчик обязан доставить и выдать груз грузополучателю по адресу, указанному грузоотправителем в транспортной накладной, грузополучатель - принять доставленный ему груз. При передаче груза грузополучателю проверяется наличие неповрежденных пломб и других признаков отсутствия повреждений груза. Выдача грузов, доставленных в исправных крытых транспортных средствах, контейнерах при наличии исправных пломб грузоотправителей, осуществляется грузополучателям без проверки массы, состояния грузов, количества грузовых мест. Если в процессе перевозки груз был поврежден, то ущерб взыскивается с перевозчика.

Выдача груза перевозчиком в пункте назначения с обязательной проверкой массы, состояния груза, количества грузовых мест осуществляется в следующих случаях:

1) доставка груза в крытом транспортном средстве, контейнере, принятом для перевозки без пломб;

2) доставка груза в неисправном кузове транспортного средства, контейнере или в исправных кузове, контейнере, но с поврежденными пломбами грузоотправителя;

3) доставка скоропортящегося груза с нарушением срока доставки, установленного договором перевозки груза, или температурного режима при перевозке, установленного правилами перевозок грузов.

При необходимости проведения экспертизы для определения размера фактических недостачи, повреждения (порчи) груза грузополучатель либо по его требованию или по своей инициативе перевозчик приглашает экспертов в

соответствующей области. Результаты экспертизы, проведенной без уведомления перевозчика или грузополучателя, являются недействительными. В случае уклонения перевозчика от вызова экспертов в соответствующей области или уклонения перевозчика, грузополучателя от участия в проведении экспертизы соответствующая сторона вправе провести экспертизу без участия уклоняющейся стороны, предварительно уведомив ее в письменной форме о проведении экспертизы, если иная форма уведомления не предусмотрена договором перевозки груза. Расходы, связанные с проведением экспертизы, оплачиваются лицом, заказавшим экспертизу, с последующим отнесением расходов на лицо, виновное в недостатке, повреждении (порче) груза.

По общему правилу после выгрузки грузов транспортные средства, контейнеры должны быть очищены от остатков этих грузов, а после перевозки опасных грузов транспортные средства, контейнеры должны быть промыты и при необходимости продезинфицированы.

Обязанность по очистке, промывке и дезинфекции транспортных средств, контейнеров лежит на грузополучателях.

Нормы, установленные Уставом автомобильного транспорта, конкретизированы в Правилах перевозки грузов и Правилах обеспечения безопасности перевозок.

Так, в Правилах перевозки грузов зафиксирован запрет на перевозку открытым способом (навалом, насыпью) опасных грузов, а также перевозка опасных грузов в универсальных автомобильных контейнерах.

В Правилах обеспечения безопасности перевозок указывается, что безопасность перевозки автомобильным транспортом опасных грузов осуществляется на основании ДОПОГ.

Таким образом, несмотря на то, что ДОПОГ является международным правовым актом, который был изначально разработан для осуществления перевозок опасных грузов в международном сообщении, данный документ полностью имплементирован в российскую систему права и используется для перевозок опасных грузов в городском, пригородном и междугородном сообщении Российской Федерации (п. 60.1 Правил обеспечения безопасности перевозок). Также указание на то, что ДОПОГ является основным актом, используемым при перевозке опасных грузов, зафиксировано в Постановлении Правительства РФ «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»¹.

Несмотря на то, что ДОПОГ – Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов было совершено в Женеве 30 сентября 1957 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, оно актуально и на сегодняшний день. Поправки в него принимаются постоянно, с учетом изменений современных условий жизни и увеличением количества и видов опасных веществ, которые нуждаются в осо-

¹ Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 12.12.2017, с изм. от 16.03.2018) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 17. Ст. 2407.

бых правилах перевозки. В настоящее время ДОПОГ действует в редакции 1917 года, которая вступила в действие с 01.01.2018 г. Перечень опасных грузов, который является приложением к ДОПОГ, постоянно пересматривается и обновляется.

Согласно ДОПОГ перевозка опасных грузов разрешается при соблюдении специальных правил, установленных непосредственно в тексте ДОПОГ. Опасные грузы допускаются к перевозке исключительно при соблюдении правил по их упаковке и маркировке, а также в специально приспособленных для этого транспортных средствах, которые отвечают условиям безопасности перевозки опасных грузов.

В ДОПОГ не предусматривается ответственность лиц, нарушивших правила перевозки, такая ответственность наступает в соответствии с нормами национального законодательства той страны, на чьей территории правила перевозки опасных грузов были нарушены.

На 2017 год сторонами, которые приняли к руководству правила ДОПОГ, являются: Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Мальта, Марокко, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Таджикистан, Тунис, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция и Эстония. Согласно статье 4 ДОПОГ каждая из стран, участвующая в соглашении, может устанавливать собственные дополнительные правила по перевозке опасных грузов по своей территории. Еще раз подчеркнем, что в России такие особые правила отсутствуют, и перевозка опасных грузов по территории страны полностью подчинена ДОПОГ.

Кроме того, следует отметить, что правила ДОПОГ не распространяются на перевозку опасных грузов частными лицами; внутренние перевозки внутри одного предприятия; перевозки при проведении аварийно-спасательных работ с целью спасения людей или сохранения окружающей среды; при перевозке топлива, необходимого для функционирования любого оборудования транспортного средства, используемого или предназначенного для использования во время перевозки.

Для осуществления перевозок опасных грузов допускаются только специально обученные люди. Подготовка к перевозке опасных грузов должна в себя включать: общее ознакомление с правилами перевозки опасных грузов и специализированную подготовку в отношении перевозки конкретных грузов, которые предстоит перевезти данному лицу, соразмерно выполняемым ими функциям и обязанностям. Работники должны быть подготовлены в области рисков и видов опасности, которые представляют опасные грузы. Данная подготовка должна быть направлена на обучение работника применять спецсред-

ства и знать, какие действия и в какой последовательности необходимо применять при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Подготовка должна производиться периодически, при этом работодатель должен вести учет учебных курсов, пройденных работником, и выдавать ему соответствующую справку. Сведения о полученной подготовке должны проверяться при найме на новую работу.

Глава 1.4 ДОПОГ устанавливает обязанности участников перевозки опасных грузов. Основное правило – это неукоснительное соблюдение требований ДОПОГ. Грузоотправители должны предоставлять к перевозке грузы, соответствующие требованиям ДОПОГ. В контексте требований ДОПОГ такой груз должен иметь сопроводительные документы: разрешения, допущения, уведомления, свидетельства и т.д., которые устанавливаются ДОПОГ в отношении каждой категории опасных грузов. Для перевозки грузов использовать специально промаркированную тару. При этом маркировке подлежит и пустая тара, уже освобожденная от опасного груза.

Перед погрузкой и разгрузкой опасного груза грузоотправитель (грузополучатель) исследует тару на предмет повреждений и не вправе осуществлять погрузку (разгрузку) при наличии повреждений до устранения недостатков в таре. Сразу же после разгрузки опасного груза тара должна быть очищена от остатков опасного груза в соответствии с требованиями по ее обеззараживанию. Если была осуществлена полная дезинфекция, то маркировку об опасном грузе с тары можно снять.

Требования к упаковке опасных грузов утверждаются правилами МАГАТЭ по безопасной перевозке радиоактивных материалов. Другие (нерадиоактивные) опасные грузы перевозятся в упаковках, которые утверждены на международном уровне, в частности ДОПОГ. Если компетентные органы установят, что требования ДОПОГ не соблюдены, они могут запретить отправку или приостановить перевозку до тех пор, пока не будут устранены выявленные несоответствия, или же предписать применение других надлежащих мер. Перевозка может быть приостановлена непосредственно на месте или же в любом другом месте, выбранном компетентным органом с учетом соображений безопасности. Эти меры не должны создавать значительных помех для эксплуатации автомобильных дорог.

Для обеспечения безопасности перевозок на каждом предприятии, которое осуществляет деятельность по перевозке опасных грузов, либо погрузочно-разгрузочные работы с ними, либо их упаковку или иные операции с ними, должна быть предусмотрена должность консультанта по вопросам безопасности перевозки опасных грузов, задача которого состоит в содействии предотвращению присущей такого рода деятельности опасности для людей, имущества и окружающей среды.

Консультант по вопросам безопасности подчиняется непосредственно руководителю предприятия.

На консультанта возлагаются функции по обеспечению максимальной безопасности опасных грузов с помощью всех возможных средств и мер. Для этого консультант осуществляет:

- консультирование предприятия по вопросам, связанным с перевозкой опасных грузов;
- наблюдение за выполнением требований, регулирующих перевозку опасных грузов;
- подготовку ежегодного отчета для администрации его предприятия или, в случае необходимости, для местных органов власти по вопросам деятельности данного предприятия, связанной с перевозкой опасных грузов. Этот ежегодный отчет хранится в течение пяти лет и предоставляется национальным органам по их требованию.

Консультант осуществляет контроль за соблюдением следующих процедур и действий:

- направленных на обеспечение соблюдения требований по идентификации опасных грузов;
- направленных на обеспечение требований к транспортным средствам, предназначенным для перевозки опасных грузов;
- направленных на проверку оборудования, предназначенного для изготовления, погрузки, разгрузки, упаковки опасных грузов;
- направленных на подготовку работников предприятия, которые непосредственно работают с опасными грузами и ведение учета такой подготовки;
- применяемых при расследовании аварий и других чрезвычайных ситуаций, возникающих при осуществлении перевозок опасных грузов, включая составление отчета о причинах аварии и мерах по ее ликвидации;
- направленных на соблюдение работниками техники безопасности при работе с опасными грузами и на составление подробных инструкций по технике безопасности, а также ознакомление с ними работников;
- направленных на применение процедур проверки, позволяющих удостовериться в наличии на перевозочных средствах требуемых документов и оборудования для обеспечения безопасности и в соответствии этих документов и оборудования действующим правилам.

Функции консультанта могут также выполняться руководителем предприятия, работником предприятия, выполняющим иные обязанности, или лицом, не работающим непосредственно на данном предприятии, при условии, что это лицо способно выполнять обязанности консультанта.

Для назначения на должность консультанта кандидат на занятие данной должности должен сдать экзамен на знание законодательства о перевозке опасных грузов, пройдя перед этим обучение в организации, которая имеет соответствующую лицензию. Основная цель подготовки заключается в предоставлении кандидату достаточных знаний о видах опасности, связанных с перевозкой, упаковкой, наполнением, погрузкой и разгрузкой опасных грузов, о применимых в законодательстве правилах и административных положениях, а также о функциях консультанта. При этом организация, принимающая

экзамен, не может быть той же организацией, которая осуществляла обучение кандидата. Изучаться также должны такие вопросы, как характер рисков опасности, распознавание рисков, способы уменьшения этих рисков и действия, которые необходимо предпринимать в случае нарушения безопасности.

На основании сданного экзамена выдается свидетельство о его сдаче. Данное свидетельство действительно в течение 5 лет, после чего экзамен необходимо пересдать в течение года, предшествующего дате истечения срока действия свидетельства. В таком случае срок действия свидетельства продлевается.

Если во время перевозки, упаковки, наполнения, погрузки или разгрузки опасных грузов, производившихся соответствующим предприятием, произошла авария, причинившая ущерб людям, имуществу или окружающей среде, консультант, собрав все необходимые сведения, составляет отчет об аварии для администрации предприятия или, в случае необходимости, для местных органов власти. Этот отчет не может заменять собой отчет администрации предприятия, который может требоваться в соответствии с любым другим международным или национальным нормативным правовым актом. Отчет составляется в срок, не превышающий 1 месяц со дня происшествия.

В случае серьезных последствий для жизни и здоровья населения либо окружающей среды, наступивших в результате инцидента с опасным грузом, отчет направляется также секретариату Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций в целях информирования других стран о возможных последствиях инцидента.

ДОПОГ (п. 1.8.5) устанавливает критерии, по которым страна может определить необходимость предоставления отчета Европейской экономической комиссии ООН или отсутствие такой необходимости. Отчет предоставляется, если в результате происшествия высвободились опасные грузы или если существует неминуемая опасность потери продукта, если был причинен физический вред, имущественный или экологический ущерб или если имело место вмешательство властей и происшествие отвечает одному или нескольким из нижеследующих критериев:

а) в результате происшествия наступила смерть или было причинено телесное повреждение, непосредственно связанное с перевозимыми опасными грузами, и полученное телесное повреждение:

- требует интенсивного медицинского лечения;
- требует пребывания в больнице в течение не менее одного дня;
- приводит к нетрудоспособности в течение не менее трех дней подряд;

б) произошла потеря продукта. Потеря продукта означает высвобождение опасного груза:

- транспортной категории 0 или 1 в количестве 50 кг/50 л или более;
- транспортной категории 2 в количестве 333 кг/333 л или более;
- транспортной категории 3 или 4 в количестве 1 000 кг/1 000 л или более.

Критерий потери продукта применяется также, если существует неминуемая опасность потери продукта в вышеупомянутых количествах. Как пра-

вило, такую опасность следует предполагать в случае, если из-за получения структурного повреждения средство удержания груза уже непригодно для дальнейшей перевозки или если по какой-либо другой причине уже не обеспечивается достаточный уровень безопасности (например, из-за деформации цистерн или контейнеров, опрокидывания цистерны или пожара, возникшего в непосредственной близости).

Особые правила по потере продукта установлены для радиоактивных грузов. Такое положение связано с повышенной опасностью утечки радиоактивных грузов, их недостаточной изученностью и невозможностью точного прогнозирования их воздействия на окружающую среду. В связи с этим о происшествии с радиоактивными грузами сообщается в случаях:

- любого высвобождения радиоактивного материала из упаковок;
- облучения, ведущего к нарушению пределов, установленных в правилах защиты работников и населения от ионизирующего излучения (карточка II Серии изданий МАГАТЭ по безопасности № 115 – «Международные основные нормы безопасности для защиты от ионизирующих излучений и безопасного обращения с источниками излучения»);
- когда имеются основания считать, что произошло существенное ухудшение какой-либо из функций безопасности упаковки (удержание груза, защитная оболочка, теплоизоляция и т.д.), которое могло сделать упаковку непригодной для продолжения перевозки без принятия дополнительных мер безопасности.

Имущественный или экологический ущерб означает высвобождение опасных грузов, независимо от количества, при котором оцениваемая сумма ущерба превышает 50 000 евро. Ущерб любым непосредственно затронутым перевозочным средствам, содержащим опасные грузы, и инфраструктуре данного вида транспорта в этом случае в расчет не принимается.

Вмешательство властей означает непосредственное вмешательство властей или аварийных служб в ходе происшествия, связанного с опасными грузами, и эвакуацию людей или закрытие дорог общественного пользования (автомобильных/железных дорог) не менее чем на три часа ввиду опасности, представляемой опасными грузами.

Как отмечает О.Г. Тараканов: «Последствия дорожно-транспортных происшествий при перевозках опасных грузов отличаются, как правило, высокой тяжестью, во многом обусловленной свойствами указанных грузов. Характерно, что эти последствия нередко проявляются не только в отношении непосредственных участников происшествий. Так, например, в ряде случаев, в зависимости от обстоятельств происшествия, существенное значение имеет информация об объектах, расположенных в непосредственной близости от места происшествия»¹.

¹ Тараканов О.Г. Особенности перевозки опасных грузов // Транспортное право. 2015. № 3. С. 17-20.

Поэтому правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом предусматривают реализацию дополнительных мер, позволяющих предупредить или снизить негативное воздействие свойств указанных грузов на население и территории. При этом особое внимание уделяется классификации грузов, их упаковке, способам и условиям перевозки, специальной подготовке персонала к участию в перевозочном процессе и соблюдению этим персоналом требований безопасности, а также конструкции и дополнительному оборудованию транспортных средств, используемых для перевозок.

Участники перевозки опасных грузов должны учитывать требования в отношении обеспечения безопасности. Опасные грузы должны предлагаться для перевозки лишь тем перевозчикам, которые соответствующим образом удостоверили свою личность. В процессе перевозки опасных грузов каждый член экипажа автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, должен иметь при себе удостоверение личности с фотографией. Водители должны пройти специальное обучение и получить свидетельство о допуске к перевозкам опасных грузов. Указанное свидетельство должно быть внесено в реестр всех действительных свидетельств по подготовке водителей. Обучение водителей может осуществлять только специализированная организация, получившая лицензию на осуществление такого обучения. При осуществлении обучения водители должны получать знания о характере рисков для безопасности, распознаванию рисков, способах уменьшения этих рисков и действиях, которые необходимо предпринимать в случае нарушения безопасности, а также получить знания о планах безопасности.

При перевозках опасных грузов составляются планы обеспечения безопасности. Они должны содержать следующие элементы:

а) конкретное распределение обязанностей по обеспечению безопасности среди лиц, имеющих соответствующие компетенцию, квалификацию и полномочия;

б) список соответствующих опасных грузов или типов опасных грузов;

в) оценку текущих операций и обусловленных ими рисков, связанных с безопасностью, включая любые остановки, требуемые в соответствии с условиями перевозки, нахождение опасных грузов в транспортном средстве, цистерне или контейнере до, во время и после рейса и промежуточное временное складирование опасных грузов в процессе смены вида транспорта или перегрузки, в зависимости от конкретной ситуации;

г) четкое изложение мер, которые должны приниматься для уменьшения рисков, связанных с безопасностью, соразмерно служебным функциям и обязанностям участника перевозки, включая меры, касающиеся:

– обучения;

– политики по обеспечению безопасности (например, реагирования на условия повышенной опасности, проверки при найме новых работников или их назначении на некоторые должности и т.д.);

– эксплуатационной практики (например, выбора или использования известных маршрутов, доступа к опасным грузам, находящимся на промежуточ-

ном временном хранении (в соответствии с подпунктом «в»)), близости уязвимых объектов инфраструктуры и т.д.);

– оборудования и средств, которые должны использоваться для уменьшения рисков для безопасности;

д) эффективные и современные методы информирования об опасностях, нарушениях безопасности или связанных с ними происшествиях и их устранения;

е) методы оценки и опробования планов безопасности, а также методы периодической проверки и обновления этих планов;

Ж) меры по обеспечению физической безопасности информации о перевозке, содержащейся в плане обеспечения безопасности;

з) меры по обеспечению того, чтобы информация о перевозке, содержащаяся в плане обеспечения безопасности, распространялась только среди тех, кому она необходима. Такие меры не должны препятствовать предоставлению информации в соответствии с другими положениями ДОПОГ.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что в настоящее время в Европе функционирует единая система перевозки опасных грузов, которая содержит общие правила перевозки для всех стран, и направлена на максимальное обеспечение безопасности при осуществлении таких перевозок. Эта система полностью, без всяких изъятий, имплементирована в российскую систему права. Однако некоторые аспекты осуществления таких перевозок и учета происшествий с опасными грузами, на наш взгляд, нуждаются в уточнении. Так, происшествия при перевозках опасных грузов автомобильным транспортом квалифицируются как дорожно-транспортные происшествия и согласно правилам их учета, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647, подлежат учету органами внутренних дел, владельцами транспортных средств, государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог. При этом, по существующим правилам, при осуществлении статистики ДТП отдельно выделяются только дорожно-транспортные происшествия, в которых погибли или были ранены люди. А ДТП с опасными грузами отдельно в статистике не учитываются, равно как и не описываются их последствия, что, на наш взгляд, является неправильным и не позволяет увидеть влияние таких происшествий на жизнь и здоровье граждан и на окружающую среду.

Согласно установленному порядку на каждое дорожно-транспортное происшествие, в результате которого пострадали люди, оформляется карточка учета, в которой, наряду с другими сведениями, указывают допущенные водителем транспортного средства нарушения, явившиеся причинами происшествия. Формат карточки предусматривает возможность указывать лишь на нарушение правил перевозки опасных грузов в качестве причины происшествия. Вместе с тем большинство происшествий при перевозках опасных грузов с данным видом нарушений не связано. Данный пробел в праве нуждается в устранении.

Контрольные вопросы:

1. Какими нормативными актами регулируется перевозка опасных грузов автомобильным транспортом?
2. Какие документы необходимы при осуществлении перевозок опасных грузов автомобильным транспортом?
3. В каких случаях при выдаче груза обязательна проверка его массы и состояния груза в присутствии перевозчика и грузополучателя?
4. В чьи обязанности входит осуществление опломбирования и упаковка опасных грузов при осуществлении их перевозки автомобильным транспортом?
5. В чьи обязанности входит очистка контейнеров для перевозки опасных грузов от их остатков?
6. Что такое ДОПОГ?
7. Какие страны признали в качестве обязательных правила, установленные ДОПОГ?
8. Что включает в себя подготовка к перевозке опасных грузов? Какие лица должны проходить такую подготовку?
9. Какие последствия наступают, если в процессе перевозки опасных грузов будет выяснено, что правила ДОПОГ не соблюдены?
10. Какие функции выполняет консультант по безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом?
11. Какие требования предъявляются к кандидатам на должность консультанта по безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом?
12. Какой период действует свидетельство о сдаче экзамена на должность консультанта по безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом?
13. В течение какого времени составляется отчет о чрезвычайном происшествии с автомобильным транспортом при осуществлении перевозок опасных грузов?
14. В каких случаях отчет о перевозках опасных грузов предоставляется Европейской экономической комиссии ООН?
15. Какие элементы должен содержать план обеспечения безопасности при осуществлении перевозок опасных грузов автомобильным транспортом?

ГЛАВА 4.

Обеспечение экологической безопасности при транспортировке опасных грузов с использованием трубопроводов

В России традиционно развит сырьевой сегмент. В стране добывается много ресурсов, которые поставляются в другие страны. В первую очередь, к таким ресурсам относятся газ и нефть. Данные вещества относятся ко 2 и 3 классу опасности по общепринятой шкале опасных веществ, которая была нами рассмотрена в главе 1 данной работы. Масштабы добычи данных полезных ископаемых таковы, что транспортировка их при помощи обычных транспортных средств была бы весьма затруднительна, убыточна и приносила бы большой вред окружающей среде. Транспортирование нефти и нефтепродуктов осуществляется трубопроводным, железнодорожным, автомобильным, воздушным, морским и речным транспортом. Трубопроводным транспортом перевозится до 95% объемов транспортируемой нефти. Данный вид транспортировки используется при необходимости постоянного перемещения больших количеств нефти, нефтепродуктов и газа в одном направлении. Перемещение опасных веществ по трубопроводам имеет множество преимуществ: трубопроводная трасса, как правило, прокладывается по наиболее коротким маршрутам, с одновременным обходом населенных пунктов, которые могут пострадать в случае аварии трубопровода; трубопроводы наилучшим способом обеспечивают непрерывность и необходимую ритмичность поставок и бесперебойное снабжение потребителей без затрат на создание крупных хранилищ груза на концах трасс; при перемещении опасных грузов с использованием трубопроводов обеспечиваются минимальные потери продуктов, наибольшая механизация и автоматизация. Недостатками трубопроводного транспорта является единая трасса перевозок, наличие только одного маршрута, который не может быть изменен, сложность сохранения качества транспортируемой нефти, большие потери в природной среде при авариях на трубопроводах вследствие значительного количества выброса вредных веществ в окружающую среду.

Как указывают Б.Н. Епифанцев, А.М. Завьялов: «По трубопроводам России перекачивается более 90% добываемой нефти. В эксплуатации находится более 1 млн километров магистральных, промысловых и распределительных нефтегазопроductопроводов. Эта система покрывает 35% территории страны, на которой проживает 60% населения»¹.

Основное строительство трубопроводного транспорта углеводородного сырья приходится на 70-е годы и начало 80-х. В настоящее время 3% российских магистралей имеет срок эксплуатации менее 10 лет, 30% – от 10 до 20

¹ Епифанцев Б.Н., Завьялов А.М. Безопасность трубопроводного транспорта: введение в проблему // Вестник СибАДИ. 2011. № 1. С. 9-17.

лет, 32% – от 20 до 33 лет, остальные эксплуатируются более 33 лет. При этом, как замечает А. Чуйков: «Ежегодно на магистральных трубопроводах происходит 55 крупных аварий и от 20 до 40 тыс. мелких. Потери нефти и нефтепродуктов за счет аварий оцениваются в 1-1,2% от объема перекачки, т.е. миллионами тонн»¹.

При авариях на трубопроводах происходит значительное загрязнение природной среды нефтью и нефтепродуктами, что ведет к экологическим проблемам, затрагивающим не только топливно-энергетический комплекс, но и другие производственные отрасли. Большие объемы разливов нефти и нефтепродуктов, которые обусловлены значительным давлением в нефтепроводах, приводят к тому, что, несмотря на проводимые природоохранные мероприятия, общая площадь загрязнения вокруг нефтепроводов неуклонно возрастает, оказывая негативное воздействие на окружающую среду, способствуя деформированию и уничтожению существующих экологических систем, формируя техногенные скопления в приповерхностной атмосфере, гидросфере и почве.

Чаще всего повреждения трубопроводов случаются на участках, проходящих через водные объекты: под судоходными трассами морей, рек и каналов. Это связано с высокими коррозионными свойствами воды, а также значительным количеством механических повреждений из-за подводных оползней, размывов, волочения якоря. Такие утечки могут в течение длительного времени оставаться незамеченными, поскольку визуальное наблюдение таких объектов невозможно, а ущерб окружающей среде при таких авариях наносится максимальный, поскольку опасные вещества переносятся текущей водой на значительные расстояния, нанося ущерб всем экологически значимым объектам окружающей среды.

Значительное количество аварий происходит на нефтегазосборных коллекторах и технологических установках. При отсутствии необходимых очистных сооружений и отстойников отходы опасных веществ попадают в близлежащие водоемы и болота, загрязняют поверхностные и подземные водные объекты. На бурящихся кустовых скважинах могут разрушаться обваловки земляных амбаров для сбора отработанного бурового раствора и шлака в водоемы.

Трубопроводный транспорт можно разделить на две достаточно обособленные системы: внутренний и магистральный транспорт.

Регулирование организационно-правовых отношений, связанных с функционированием систем внутренних трубопроводов, осуществляется, главным образом, в рамках регулирования деятельности тех объектов, в состав которых они входят. Вместе с тем в ряде случаев на них распространяются общие требования эксплуатации трубопроводов, например, предельно-допустимые нормы выброса, противопожарные требования и т.п.

Вторая система – система магистрально трубопроводного транспорта – является самостоятельным крупномасштабным объектом организационно-

¹ Чуйков А. Разглядеть золото в тайге // Аргументы недели. 2011. № 5. С. 11.

правового регулирования, который осуществляет транспортные операции в больших объемах и на дальние расстояния. Система состоит из магистральных трубопроводов и относящихся к ним объектов, технологически, организационно и экономически взаимосвязанных и централизованно управляемых.

Наиболее значимой частью магистрального трубопроводного транспорта, безусловно, являются системы магистрального транспорта нефти и магистрального транспорта газа. Магистральные нефтепродуктопроводы представляют собой систему национального масштаба, не имеющую аналога в мире.

Согласно материалам открытой энциклопедии «магистральные трубопроводы – трубопроводы и отводы от них диаметром до 1420 мм (включительно); единый производственно-технологический комплекс, включающий в себя здания, сооружения, его линейную часть, в том числе объекты, используемые для обеспечения транспортировки, хранения и (или) перевалки на автомобильный, железнодорожный и водный виды транспорта жидких или газообразных углеводородов, измерения жидких (нефть, нефтепродукты, сжиженные углеводородные газы, газовый конденсат, широкая фракция легких углеводородов, их смеси) или газообразных (газ) углеводородов, соответствующих требованиям законодательства»¹.

Интересно, что действующее законодательство не дает определения понятия «магистральный трубопровод», данное определение попытались дать авторы законопроекта «О магистральном трубопроводном транспорте», который был внесен в Государственную Думу еще в 1999 году, однако так и не был принят. Согласно указанному проекту закона «под магистральными трубопроводами понимается единый имущественный производственный транспортный комплекс, состоящий из подземных, подводных, наземных и надземных трубопроводов, иных технологических объектов и предназначенный для транспортировки продукции от пунктов ее приемки до пунктов сдачи, технологического хранения или перевалки (передачи) на другой вид транспорта»².

Как отмечает Ю.Н. Шапошникова: «Особую остроту приобретает проблема экологической безопасности при использовании магистрального трубопроводного транспорта нефти, газа и нефтегазопродуктов. Отказ магистрального нефтегазопровода, проявляющийся в местной потере герметичности стенки трубы, трубных деталей или в общей потере прочности в результате разрушения, приводит, как правило, к значительному экологическому ущербу с возможными непоправимыми последствиями для окружающей природной среды»³.

¹ Открытая энциклопедия. Электронный ресурс. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Трубопровод>

² О магистральном трубопроводном транспорте [Электронный ресурс]: проект Федерального закона Российской Федерации № 99045329-2 (ред., принятая ГД ФС РФ в первом чтении от 21.09.1999) // СПС «КонсультантПлюс». URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi-online.cgi?req=doc; base=PRJ;n=953> (дата обращения: 10.03.2018).

³ Шапошникова Ю.Н. Проблема экологической безопасности трубопроводов для транспортировки нефти, газа и нефтегазопродуктов // Интернет-журнал «Технологии техносферной безопасности». 2010. № 1. С. 1-6.

Проведенный анализ аварийных ситуаций показал, что при рассмотрении рисков возникновения нештатных ситуаций следует учитывать ряд факторов:

- принятая технология прокладки трубопроводов;
- материал труб;
- режим эксплуатации;
- природные явления и т.д.¹

Анализ статистических данных позволил выявить основные причины возникновения аварий при эксплуатации нефтегазопроводных трубопроводов. Самым опасным и самым распространенным явлением, приводящим к утечке нефтепродуктов в трубопроводном транспорте, является коррозия металла, а также механический износ оборудования.

Данные явления приводят к разрыву труб, которые постоянно находятся под давлением со стороны нефтепродуктов, что, в свою очередь, вызывает значительный экологический ущерб. Чаще всего загрязнение окружающей среды нефтью происходит из-за аварий на внутренних нефтепроводах. Например, в России действует около 350 тыс. км таких нефтепроводов, и на них ежегодно, согласно данным официальной статистики, происходит от 20 до 40 тыс. аварий. Говоря о нефтегазопроводных трубах, следует отметить, что их долговечность в целом очень низкая. Результаты анализа эксплуатации нефтегазопромысловых трубопроводов в разных регионах России и Украины показывают, что прорывы нефтепроводов обычно происходят уже через 6-12 месяцев после ввода их в эксплуатацию. Установлено, что в 70,75% случаев они являются результатом коррозии металла.

В 1970-е гг. началось активное коррозионное разрушение трубопроводов, выявившее полную неподготовленность нефтяной промышленности к этой проблеме, которая и поныне остается актуальной и не до конца решенной для многих нефтедобывающих районов России. При этом в таких регионах катастрофически ухудшается экологическая обстановка из-за разлива нефти в больших объемах. Как пишут И.А. Томарева и В.А. Перфилов: «по имеющимся данным, затраты на ликвидацию неблагоприятных последствий коррозионных разрушений составляют до 30% от затрат на добычу нефти и газа»².

Магистральные трубопроводы являются уникальными сооружениями из-за их большого диаметра и производительности, их энергетической мощности.

Надежность нефтепровода – это основной фактор обеспечения его безопасности для окружающей среды. Магистральный трубопровод представляет собой систему последовательно соединенных элементов – труб, трубных деталей, арматуры. Отказ любого из элементов приводит к аварийным ситуациям. Наибольшая вероятность возникновения дефектов падает на трубы и сварные соединения, выполняемые при строительстве трубопровода.

¹ Томарева И.А., Перфилов В.А. Обеспечение опасности на трубопроводах, пути их решения // Строительство нефтяных и газовых скважин на суше и на море. 2013. № 11. С. 23-25.

² Томарева И.А., Перфилов В.А. Указ. раб.

Рассматривая проблему работоспособности и надежности трубопроводов, Ю.Н. Шапошникова отмечает: «следует отметить уникальный характер и интенсивность взаимодействия этих сооружений с окружающей средой, протяженность прокладки в различных климатических и гидрогеологических условиях, площадь поверхности контакта с грунтом, массу транспортируемого продукта, его теплосодержание и количество вносимого тепла (холода) в грунт, пересечение множества естественных и искусственных преград. Уникальность состоит в том, что трубопроводы (особенно больших диаметров) постоянно в течение всего срока службы во всех своих частях испытывают значительные внутренние напряжения, близкие к нормативным характеристикам прочности металла. Поэтому даже незначительные отклонения действительных условий от принятых за исходные в расчетах приводят систему в состояние предельного состояния»¹.

Конструктивной надежностью трубопровода является его свойство сохранять потенциальную способность выполнять заданные функции в течение требуемого промежутка времени. Данная способность обеспечивается качественными критериями материалов, из которых изготовлен трубопровод, и качественным выполнением работ по его сборке и эксплуатации. При этом окружающая среда оказывает существенное влияние на эксплуатацию трубопровода. Уже является общеизвестным, что наибольшая аварийность трубопроводов существует в условиях Крайнего Севера, там, где погодные и климатические условия являются наиболее неблагоприятными. С точки зрения экологии, конструктивная надежность (как свойство трубопроводной конструкции) должна удовлетворять экологическим критериям, поскольку полная или частичная утрата трубопроводом его работоспособности неизбежно сопровождается значительным отрицательным воздействием на окружающую среду.

Расчетные модели конструктивной надежности трубопроводов должны строиться с учетом экологических ограничений. Количественной мерой таких ограничений должны быть значения предельных допустимых воздействий, оцениваемых по всем компонентам окружающей природной среды, находящимся в контакте с трубопроводом.

Конструктивная надежность трубопровода, как критерий его экологической безопасности опирается на систему нормированных количественных показателей, определяющих уровень работоспособности трубопровода в реальном диапазоне эксплуатационных нагрузок и воздействий. В этой связи можно считать, что экологическая безопасность трубопровода является объективной мерой его эксплуатационных свойств, обеспечиваемых в процессе проектирования, строительства и эксплуатации трубопровода.

Экологическая надежность трубопроводов – собирательное понятие для обозначения совокупности свойств, определяющих качество функционирования объекта. Так, Ю.Н. Шапошникова считает, что «под экологической на-

¹ Шапошникова Ю.Н. Проблема экологической безопасности трубопроводов для транспортировки нефти, газа и нефтегазопродуктов // Интернет-журнал «Технологии техносферной безопасности». 2010. № 1. С. 1-6.

дежностью магистральных трубопроводов следует понимать их свойство сопротивляться внешним и внутренним нагрузкам и воздействиям, сопутствующим транспортировке продукта без нарушения герметичности при соблюдении правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта»¹.

Н.В. Глущенко считает, что «под обеспечением экологической безопасности магистральных трубопроводов следует понимать осуществление комплекса организационно-правовых, производственно-технологических, социально-экономических и иных мер, направленных на выявление, оценку и предупреждение угроз стабильного их функционирования с целью снижения негативного воздействия на окружающую среду»².

Для обеспечения безопасности трубопроводов владельцы трубопроводов обязаны принимать меры по обеспечению их надежности, направленные на предотвращение могущих возникнуть аварийных ситуаций. Кроме того, следует исходить из того, что воздействие трубопроводов на охрану окружающей среды осуществляется не только в случае возникновения аварийных ситуаций, но и при строительстве трубопроводов, когда наблюдается деструкция грунтового массива и нарушение сложившихся равновесных взаимосвязей между компонентами ландшафта, а также в процессе их эксплуатации. Аэрокосмические исследования районов прокладки трубопроводов в Западной Сибири показали значительное обводнение трасс трубопроводов и особенно коридоров, в которых проложено несколько их ниток в первые годы после строительства, что негативно воздействует на окружающую среду, а также снижает качество самих трубопроводов и сокращает срок их эксплуатации вследствие повышенной коррозии.

В соответствии с Федеральным Законом РФ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»³ опасные производственные объекты делятся на 4 класса опасности:

I класс опасности – опасные производственные объекты чрезвычайно высокой опасности;

II класс опасности – опасные производственные объекты высокой опасности;

III класс опасности – опасные производственные объекты средней опасности;

IV класс опасности – опасные производственные объекты низкой опасности.

¹ Шапошникова Ю.Н. Проблема экологической безопасности трубопроводов для транспортировки нефти, газа и нефтегазопродуктов // Интернет-журнал «Технологии техносферной безопасности». 2010. № 1. С. 1-6.

² Глущенко Н.В. Организационно-правовые вопросы обеспечения экологической безопасности магистральных трубопроводов // Защита окружающей среды в нефтегазовом комплексе. 2015. № 9. С. 42-45.

³ Федеральный закон от 21.07.1997 № 116-ФЗ (ред. от 07.03.2017) «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 30. Ст. 3588.

Классы опасности опасных производственных объектов устанавливаются исходя из количества опасного вещества или опасных веществ, которые одновременно находятся или могут находиться на опасном производственном объекте.

Магистральные трубопроводы отнесены к источникам повышенной опасности, которая обусловливается опасными свойствами транспортируемых грузов, а также совокупностью опасных производственных факторов процесса транспортировки таких продуктов. Обладая высоким уровнем потенциальной опасности, магистральные трубопроводы относятся к объектам 1 класса опасности.

Правила охраны магистральных трубопроводов (далее – Правила) к опасным производственным факторам магистральных трубопроводов относят:

- возможность разрушения трубопровода или его элементов, сопровождающуюся разлетом осколков металла и грунта;
- утечки нефти и газа;
- разлив нефтепродуктов;
- возгорание продуктов транспортировки при разрушении трубопровода, открытый огонь и термическое воздействие пожара;
- обрушение и повреждение зданий, сооружений, установок;
- токсичность продукции;
- загрязнение окружающей среды¹.

Для исключения возможности повреждения трубопроводов вдоль трасс трубопроводов устанавливаются охранные зоны, которые представляют собой участок земли, ограниченный условными линиями по 25 метров от трубопровода в каждую сторону. Вокруг емкостей для хранения продукции и отходов продукции – 50 метров от емкости во все стороны; вокруг технологических установок – 100 метров во все стороны; вдоль подводных переходов – в виде участка водного пространства от водной поверхности до дна, заключенного между параллельными плоскостями, отстоящими от осей крайних ниток переходов на 100 метров с каждой стороны.

Земельные участки, включенные в охранные зоны трубопроводов, не изымаются у землепользователей и могут использоваться для проведения сельскохозяйственных и иных работ с обязательным соблюдением требований Правил. В частности, в охранных зонах трубопроводов запрещается производить всякого рода действия, могущие нарушить нормальную эксплуатацию трубопроводов либо привести к их повреждению.

В случае, если трубопровод был поврежден, персонал и технические средства должны быть немедленно отведены за пределы опасной зоны, а предприятие трубопроводного транспорта извещено о происшествии.

¹ Правила охраны магистральных трубопроводов (утв. Минтопэнерго Российской Федерации 29.04.1992, Постановлением Госгортехнадзора Российской Федерации от 22.04.1992 № 9) (с изм. от 23.11.1994) (вместе с «Положением о взаимоотношениях предприятий, коммуникации которых проходят в одном техническом коридоре или пересекаются») // СПС «КонсультантПлюс».

До прибытия аварийно-восстановительной бригады руководитель работ должен принять меры, предупреждающие доступ в опасную зону посторонних лиц и транспортных средств. Аварийная бригада должна немедленно приступить к ликвидации аварии.

В соответствии с п. 3 ст. 46 Федерального закона «Об охране окружающей среды»¹ строительство и эксплуатация объектов транспортировки допускается при наличии проектов восстановления загрязненных земель в зонах временного и (или) постоянного отвода земель, положительных заключений государственной экологической экспертизы и иных установленных законодательством государственных экспертиз, финансовых гарантий реализации таких проектов.

Согласно закону «Об экологической экспертизе»² до 2006 года магистральные трубопроводы являлись объектом обязательной экологической экспертизы. В 2006 году был принят закон № 232-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»³.

Данный закон исключил из объектов обязательной государственной экологической экспертизы проекты строительства, реконструкции, переустройства, консервации и ликвидации магистральных трубопроводов. Согласно нормам Градостроительного кодекса⁴ экспертиза таких объектов в настоящее время проводится в рамках государственной экспертизы проектной документации, государственной экспертизы результатов инженерных изысканий. Данные виды экспертиз решают ограниченные задачи, их проведение направлено на оценку соответствия проектной документации требованиям технических регламентов, что специалисты в области охраны окружающей среды оценивают как разрушение, уничтожение государственной экологической экспертизы.

Помимо чисто технических и природных компонентов, которые негативно влияют на магистральные трубопроводы и могут привести к негативным последствиям для окружающей среды, значительную долю негативных экологических последствий вызывают криминальные действия, например, незаконные врезки в трубы, несанкционированный слив нефтепродуктов из трубопроводов и другие акты незаконного вмешательства в деятельность трубопроводов.

¹ Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «Об охране окружающей среды» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 2. Ст. 133.

² Федеральный закон от 23.11.1995 № 174-ФЗ (ред. от 28.12.2017) «Об экологической экспертизе» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 48. Ст. 4556.

³ Федеральный закон от 18.12.2006 № 232-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 52 (ч. 1). Ст. 5498.

⁴ Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. № 1 (часть 1). Ст. 16.

Согласно закону «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса»¹ под актом незаконного вмешательства следует понимать противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт или покушение на его совершение, угрожающее безопасному функционированию объекта топливно-энергетического комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, повреждение или уничтожение имущества либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Ч. 3 ст. 158 Уголовного кодекса РФ предусматривает ответственность за кражу, совершенную из нефтепровода, нефтепродуктопровода, газопровода, а ст. 215.3 Уголовного кодекса РФ устанавливает ответственность за приведение в негодность нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, газопроводов. При этом, согласно примечанию к данной статье, «под приведением в негодность понимается разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, газопроводов, а также технологически связанных с ними объектов, сооружений, средств связи, автоматики, сигнализации, которые повлекли или могли повлечь нарушение их нормальной работы и были совершены из корыстных или хулиганских побуждений».

Проблема криминальных врезок в трубопроводы приобрела в последние годы характер бедствия федерального масштаба. Ущерб, наносимый предприятиям, оценивается сотнями миллионов долларов, в то время как эффективность противодействия этому явлению недостаточна. Причина этого – несовершенство российского уголовного законодательства, что позволяет виновным уйти от справедливого наказания.

Возглавляющий компанию «Универ Капитал» Д. Александров оценил только прямые потери нефтяников от хищения сырья в сумму от 180 до 800 млн дол./год. На ликвидацию врезки в трубопровод требуется приблизительно 2,5 млн р., разлива 1 т нефти на почву – около 3 млн р., а на воде – уже 3,7 млн р.²

Н.В. Глуценко считает, что «к основным причинам стабильного роста числа криминальных угроз можно отнести:

- несовершенство российского уголовного законодательства;
- ослабление государственного контроля за отраслями промышленности, имеющими стратегическое значение;
- закрытость предприятий и нежелание доводить факты совершения преступлений до общественности;
- доступность и незащищенность трубопроводов большой протяженности, нахождение их на значительном расстоянии от населенных пунктов, на-

¹ Федеральный закон от 21.07.2011 № 256-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 30 (ч. 1). Ст. 4604.

² Бойцов А.Ю. Борьба с поставками контрафактной продукции в области АКЗ. URL: <http://www.contrafakt.com/content/articles/Lphp>

личие подъездных путей, обеспечивающих доступ к трубопроводам грузового транспорта»¹.

Исходя из сложившейся обстановки в сфере обращения опасными грузами и необходимости улучшения экологической обстановки, уголовное законодательство должно идти по пути увеличения наказаний для лиц, которые негативно воздействуют на окружающую среду, в том числе и при осуществлении криминальных деяний на трубопроводном транспорте.

Контрольные вопросы:

1. Какими нормативными актами регулируется обеспечение экологической безопасности трубопроводного транспорта?
2. Что такое магистральные трубопроводы?
3. Что такое акт незаконного вмешательства в деятельность трубопроводного транспорта?
4. Являются ли магистральные трубопроводы объектом экологической экспертизы и почему?
5. Какие опасные производственные факторы магистральных трубопроводов вы знаете?
6. Какими нормами Уголовного кодекса РФ устанавливается ответственность за незаконные врезки в трубопроводы?
7. Какие основные факторы, негативно влияющие на рост преступности в сфере перемещения нефтепродуктов трубопроводным транспортом, вы можете назвать?

¹ Глуценко Н.В. Организационно-правовые вопросы обеспечения экологической безопасности магистральных трубопроводов // Защита окружающей среды в нефтегазовом комплексе. 2015. № 9. С. 42-45.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вещества, обладающие теми или иными опасными свойствами, занимают довольно большой сегмент в экономике любой страны. Они могут участвовать в гражданском обороте как неограниченные в обороте вещи, так и быть ограничены в обороте и изъяты из гражданского оборота. Однако для переработки и использования данные вещества нуждаются в перемещении. При этом опасные свойства таких веществ предъявляют повышенные требования при их перемещении.

К мерам обеспечения безопасности перевозки опасных грузов следует отнести особые требования, к юридическим лицам, которые получают лицензии на перевозки опасных грузов, в частности требования к оборудованию транспортных средств, наличию дополнительных средств обеспечения безопасности, требования, предъявляемые к профессиональным качествам лиц, осуществляющим непосредственную перевозку опасных грузов, и их подготовке; требования к разработке маршрутов таких перевозок и сопровождению грузов.

Требования к перевозке опасных грузов существенно разнятся в зависимости от вида транспорта, используемого при перевозке. Основными видами транспорта, которые используются при перевозке опасных грузов, традиционно являются автомобили и железнодорожный транспорт. Так, по железной дороге в России перевозится порядка 30% опасных грузов. Основными нормативными актами, регулирующими такие перевозки, выступают Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, «Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом», «Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам».

Автомобильным транспортом в России, равно как и во всей Европе, перевозится более 50% опасных грузов. Нормативная регламентация таких перевозок осуществляется как внутрироссийскими нормативными актами (к ним можно отнести Правила дорожного движения, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Правила перевозки грузов и т.д.), так и международными, в частности ДОПОГ – Европейским соглашением о международной перевозке опасных грузов. Анализ действующего законодательства позволяет сделать вывод, что единая система перевозки опасных грузов, действующая в Европе, полностью имплементирована в российскую систему права.

Транспортировка опасных грузов трубопроводным транспортом также традиционно развита в России. Трубопроводным транспортом перевозится до 95% объемов транспортируемой нефти. Данный вид транспортировки используется при необходимости постоянного перемещения больших количеств нефти, нефтепродуктов и газа в одном направлении. Перемещение опасных веществ по трубопроводам имеет множество преимуществ: именно трубопроводы наилучшим способом обеспечивают непрерывность и необходимую ритмичность поставок нефтепродуктов и их минимальными потерями. Маги-

стральные трубопроводы в соответствии с Федеральным Законом РФ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» отнесены к объектам 1 класса опасности – опасные производственные объекты чрезвычайно высокой опасности.

Соблюдение и совершенствование законодательства об обеспечении безопасности при перевозках опасных грузов, увеличение мер ответственности при нарушении нормативных актов в данной сфере будет способствовать уменьшению правонарушений при осуществлении таких перевозок, обеспечению экологической безопасности и улучшению экологической обстановки в стране.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Официальные документы и нормативные правовые акты

1. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (заключено в г. Женеве 30.09.1957) (действует с 1 января 2017 года) // СПС «КонсультантПлюс».
2. Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила. Том 1. Издание семнадцатое, пересмотренное. – Нью-Йорк и Женева: Организация Объединенных Наций, 2011.
3. Соглашение стран СНГ от 23.12.1993 «О межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов» // Бюллетень международных договоров. 1995. № 3.
4. Рекомендации по перевозке опасных грузов. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (утв. СЖТ СНГ, протокол от 05.04.1996 № 15) (ред. от 19.05.2017) // СПС «КонсультантПлюс».
5. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. № 4. Ст. 445.
6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.03.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 19.02.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.
8. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.
9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 5. Ст. 410.
10. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. № 1 (ч. 1). Ст. 16.
11. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 46. Ст. 5555.
12. Федеральный закон от 21.11.1995 № 170-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Об использовании атомной энергии» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 48. Ст. 4552.
13. Федеральный закон от 18.12.2006 № 232-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законода-

тельные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 52 (1 ч.). Ст. 5498.

14. Федеральный закон от 21.07.2011 № 256-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «О безопасности объектов топливно-энергетического комплекса» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 30 (ч. 1). Ст. 4604.

15. Федеральный закон от 21.07.1997 № 116-ФЗ (ред. от 07.03.2017) «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 30. Ст. 3588.

16. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 18.07.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 170.

17. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 20.12.2017) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 2. Ст. 169.

18. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

19. Федеральный закон от 23.11.1995 № 174-ФЗ (ред. от 28.12.2017) «Об экологической экспертизе» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 48. Ст. 4556.

20. О лицензировании отдельных видов деятельности: Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 19. Ст. 2716.

21. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «Об охране окружающей среды» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 2. Ст. 133.

22. Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 (ред. от 02.03.2018) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 25. Ст. 2897.

23. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.03.2012 № 221 (ред. от 16.11.2012) «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте (вместе с «Положением о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров», «Положением о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов», «Положением о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте») // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 14. Ст. 1629.

24. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2011 № 272 (ред. от 12.12.2017, с изм. от 16.03.2018) «Об утверждении Правил пе-

ревозок грузов автомобильным транспортом» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 17. Ст. 2407.

25. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 13.02.2018) «О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»)» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

26. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 (ред. от 07.11.2017) (зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 № 32585) «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» // Российская газета. 2014. № 36.

27. Приказ МВД России от 15.06.2011 № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте» // Российская газета. 2011. № 183.

28. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом (утв. Постановлением Госгортехнадзора РФ от 16.08.1994 № 50) (ред. от 20.06.2002) // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: [http:// www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 15.03.2018).

29. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам (утв. СЖТ СНГ, протокол от 05.04.1996 № 15) (ред. от 19.05.2017) // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: [http:// www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 15.03.2018).

30. Правила охраны магистральных трубопроводов (утв. Минтопэнерго РФ 29.04.1992, Постановлением Госгортехнадзора РФ от 22.04.1992 № 9) (с изм. от 23.11.1994) (вместе с «Положением о взаимоотношениях предприятий, коммуникации которых проходят в одном техническом коридоре или пересекаются») // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: [http:// www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 15.03.2018).

Научная литература и материалы периодической печати

31. *Акимов В.А., Соколов Ю.И.* Риски транспортировки опасных грузов. МЧС России. – Москва, 2011. – 276 с.

32. *Ахрем Т.П.* Требования к безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. 2012. № 5. С. 122-126.

33. *Балык О.В.* Экологическая опасность хранения и транспортировки опасных грузов // Вестник Бурятского государственного университета. 2013. № 4. С. 3-7.

34. *Бойцов А.Ю.* Борьба с поставками контрафактной продукции в области АКЗ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.contrafakt.com/content/articles/Lphp>
35. *Гаращук О.А.* Правовые проблемы обеспечения безопасности перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом // Транспортное право и безопасность. 2016. № 11 (11).
36. *Глущенко Н.В.* Организационно-правовые вопросы обеспечения экологической безопасности магистральных трубопроводов // Защита окружающей среды в нефтегазовом комплексе. 2015. № 9. С. 42-45.
37. *Гордон В.А., Кондратов С.В., Новиков А.Н.* О безопасности перевозки опасных грузов с использованием новых технологий // Вестник НЦБЖД. 2017. № 1. С. 14-18.
38. *Гречуха В.Н.* Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. – Москва: Юстиция, 2016. – 243 с.
39. *Евсеева А.А., Шустов Р.А.* Анализ проблем обучения водителей и консультантов по перевозке опасных грузов на примере Саратовской области // Научная мысль. 2017. № 2. С. 48-50.
40. *Евсеева А.А., Абрамов Н.В.* Совершенствование законодательства в области перевозоопасных грузов // Научная мысль. 2017. № 2. С. 159-162.
41. *Егизаров В.А.* Транспортное право: учебник. – 8-е изд., доп. и перераб. – Москва: Юстицинформ, 2015. – 592 с.
42. *Замотаева Е.С.* Организация перевозок опасных грузов автомобильным транспортом / Актуальные проблемы реформирования современного законодательства: сборник статей международной научно-практической конференции. 2017. С. 133-136.
43. *Зиганишин М.М.* Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в деятельности полиции // Российская юстиция. 2017. № 1. С. 13-16.
44. *Ильясов М.-С.З.* Негативное воздействие на природную среду при размещении отходов: вопросы экологической безопасности // Современное право. 2017. № 12. С. 47-49.
45. *Ковалев В.Г., Бухта В.А.* Обеспечение безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом / Строительство и природообустройство: сборник научных трудов / отв. ред. М.В. Маканникова. – Благовещенск, 2016. С. 48-50
46. *Козлов И.В., Подлесников Я.Д., Смольянинов А.В.* [и др.]. Соблюдение действующих норм – важный фактор обеспечения безопасности перевозки опасных грузов // Инновационный транспорт. 2013. № 1 (7) С. 7-13.
47. *Кузьмин А.В., Муравьева Е.В., Романовский В.Л.* Опасные перевозки (экологическая безопасность перевозки опасных грузов) / Урбоэкология. Экологические риски урбанизированных территорий: научный симпозиум. – Самара: Самарский государственный технический университет, 2017. С. 122-132.
48. *Малеина М.Н.* Болезнь как юридический факт – состояние, вызывающее правовые последствия // Медицинское право. 2016. № 3. С. 7-11.

49. *Медведев В.И., Тесленко И.О.* Перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом: учебное пособие. – Москва, 2015. – 151 с.
50. *Михайлов С.* Безопасность перевозок опасных грузов // ТехНадзор. 2015. № 12 (109). С. 86-88.
51. *Отчик Д.В.* Экологическая безопасность перевозки опасных грузов // Экология и безопасность жизнедеятельности». 2013. № 1. С. 70-73.
52. *Островский А.М., Лисютин А.М.* О разработке нормативной документации в сфере перевозки опасных грузов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2009. № 2. С. 9-12.
53. *Руденок В.П., Чантыков О.А.* Организация безопасности авиаперелетов сотрудниками территориальных органов МВД России на транспорте в условиях современности // Транспортное право. 2017. № 4. С. 21-27.
54. *Соколов Ю.И.* Вопросы безопасности транспортировки опасных грузов // Проблемы анализа риска. 2009. № 1. С. 37-39.
55. *Солдатова М.В.* Анализ состояния перевозок опасных грузов автомобильным транспортом // Молодой ученый. 2016. № 1. С. 497-499.
56. *Томарева И.А., Перфилов В.А.* Обеспечение опасности на трубопроводах, пути их решения. Строительство нефтяных и газовых скважин на суше и на море. 2013. № 11. С. 23-25.
57. Федеральная служба государственной статистики (Росстат). Россия в цифрах 2017: краткий статистический сборник. – Москва: Росстат, 2017. С. 313-316.
58. *Чушиев А.В., Зябиров А.И.* Безопасность перевозок опасных грузов / К 65-летию ФГБОУ ВО Пензенская ГСХА: сборник научных трудов профессорско-преподавательского состава. – Пенза: Пензенская ГСХА, 2016. С. 13-18.
59. *Шапошникова Ю.Н.* Проблема экологической безопасности трубопроводов для транспортировки нефти, газа и нефтегазопродуктов // Интернет-журнал «Технологии техносферной безопасности» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ipb.mos.ru/ttb>. 2010. № 1. С. 1-6.
60. *Шевелев В.А., Лутков С.А., Боран-Кеишиьян А.Л.* Опасные грузы: учебное пособие. – Новороссийск, 2016. – 371 с.

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

Кравцова Елена Александровна,
кандидат юридических наук

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ**

Учебное пособие

Редактор
Техн. редактор

О.Н. Тулина
Т.Л. Ковалева

Подписано в печать 2018 г., формат бумаги 60х90/16, уч.изд.л. 3,7,
бумага офсетная, печать трафаретная
Тираж экз., заказ №

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71

ISBN 978-5-91776-250-0



