

УДК 34.03

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ: АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА (НА ПРИМЕРЕ ДОПОГ)

Коробова Алина Евгеньевна, студент, направление подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов, Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск, Россия
e-mail: 2022102917@togudv.ru

Берман Нина Демидовна, старший преподаватель Высшей школы транспортных систем и технологий, Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск, Россия
e-mail: 000650@togudv.ru

Аннотация. В статье проводится комплексный анализ правового регулирования перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации. Рассмотрены структура и содержание Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), а также система российского законодательства в данной сфере. Исследование выявляет ключевую проблему: несмотря на успешную формальную имплементацию технических норм ДОПОГ, российское право создает дополнительный слой административных барьеров (специальные разрешения, согласование маршрутов), что приводит к правовым коллизиям и снижает эффективность перевозок. Методология включает сравнительно-правовой и формально-юридический анализы. Особое внимание уделяется вопросам административной ответственности и проблемам, возникающим при осуществлении перевозок опасных грузов. В работе сформулированы предложения по совершенствованию законодательства и цифровизации разрешительной системы.

Ключевые слова: опасные грузы, ДОПОГ, правовое регулирование, международное регулирование, законодательство Российской Федерации, контроль исполнения норм, правовые коллизии.

Для цитирования: Коробова А. Е., Берман Н. Д. Правовое обеспечение перевозки опасных грузов автомобильным транспортом: анализ национального и международного законодательства (на примере ДОПОГ) // Шаг в науку. – 2026. – № 2. – С. 61–65.

LEGAL SUPPORT FOR THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS BY ROAD: ANALYSIS OF NATIONAL AND INTERNATIONAL LEGISLATION (USING ADR AS AN EXAMPLE)

Korobova Alina Evgenievna, student, training program 23.03.01 Transport Process Technology, Pacific National University, Khabarovsk, Russia
e-mail: 2022102917@togudv.ru

Berman Nina Demidovna, Senior Lecturer at the Higher School of Transport Systems and Technologies, Pacific National University, Khabarovsk
email: 000650@togudv.ru

Abstract. This article provides a comprehensive analysis of the legal regulation of the transportation of dangerous goods by road in the Russian Federation. It examines the structure and content of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), as well as the Russian legislative system in this area. The study identifies a key problem: despite the successful formal implementation of ADR technical standards, Russian law creates an additional layer of administrative barriers (special permits, route approvals), leading to legal conflicts and reducing transportation efficiency. The methodology includes comparative legal and formal legal analysis. Particular attention is paid to issues of administrative liability and problems arising during the transportation of dangerous goods. The paper formulates proposals for improving legislation and digitalizing the permitting system.

Key words: *dangerous goods, ADR, legal regulation, international regulation, legislation of the Russian Federation, control over compliance with regulations, legal conflicts.*

Cite as: Korobova, A. E., Berman, N. D. (2026) [Legal support for the transportation of dangerous goods by road: analysis of national and international legislation (using ADR as an example)]. *Shag v nauku* [Step into science]. Vol. 2, pp. 61–65.

Автомобильный транспорт занимает доминирующее положение в транспортной системе Российской Федерации, обеспечивая значительную долю грузооборота страны. Особое место в структуре грузоперевозок занимают опасные грузы (ОГ) – «вещества и изделия, которые в силу своих физико-химических свойств могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, а также наносить непоправимый вред окружающей среде» [3].

Специфика таких перевозок требует жесткого правового регулирования. В условиях глобализации экономики и расширения внешнеторговых связей России критически важным становится вопрос унификации национальных стандартов с международными нормами. Присоединение России к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) стало значимым шагом в этом направлении.

Однако на текущем этапе правоприменения сохраняется ряд проблем. Существование параллельных правовых режимов – национального и международного – нередко приводит к правовым коллизиям. Несоответствие отдельных положений внутренних нормативных актов требованиям ДОПОГ создает административные барьеры для бизнеса и усложняет деятельность контрольно-надзорных органов. В связи с этим, анализ существующей правовой базы в сфере перевозок опасных грузов и поиск путей согласования разнородных законодательных норм является актуальной задачей для исследователей в области права.

Проблематика перевозки опасных грузов находится в сфере междисциплинарных исследований, затрагивая транспортное, международное, административное и экологическое право. В работах российских и зарубежных ученых анализировался ДОПОГ преимущественно с практической точки зрения, но недостаточно исследований, где ДОПОГ рассматривается не как изолированный технический регламент, а как интегрированный элемент правовой системы, находящийся в постоянном взаимодействии с национальными административными процедурами. Целью статьи является проведение комплексного анализа системы правового обеспечения автомобильных перевозок опасных грузов на стыке международного (ДОПОГ) и национального (на примере Российской Федерации) законодательства, направленного на выявление ключевых коллизий и проблем правоприменения.

Основу международной системы регулирования перевозок опасных грузов (ОГ) составляет Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Оно утверждено 30 сентября 1957 года в Женеве под эгидой Европейской экономической комиссии ООН. Россия является полноправным участником данного Соглашения с 1994 года.

ДОПОГ представляет собой многосторонний договор, целью которого является повышение безопасности международных дорожных перевозок и упрощение трансграничного перемещения опасных товаров. Структурно документ состоит из основного текста Соглашения и двух объемных приложений – А и В, которые обновляются каждые два года для учета научно-технического прогресса:

- Приложение А (общие положения и положения, касающиеся опасных веществ и изделий) регулирует классификацию грузов, требования к упаковке, маркировке, документации и испытаниям тары [6];
- Приложение В (положения, касающиеся транспортного оборудования и транспортных операций) устанавливает требования к конструкции транспортных средств, дополнительному оборудованию, экипажу и правилам эксплуатации [7].

Основой безопасности по ДОПОГ является строгое разделение всех опасных веществ на 9 классов в зависимости от их физико-химических свойств. Каждому веществу присваивается уникальный четырехзначный номер ООН (UN). Эта унификация позволяет спасательным службам любой страны-участницы мгновенно идентифицировать характер опасности и протокол ликвидации аварии, основываясь на маркировке транспортного средства, даже если сопроводительные документы отсутствуют или повреждены.

Международные нормы возлагают солидарную ответственность за безопасность на всех участников цепочки:

- грузоотправитель: обязан классифицировать груз и предоставить сертифицированную тару;
- перевозчик: обязан использовать специализированные транспортные средства (типы ЕХ/II, ЕХ/III, FL, AT, MEMU) и обеспечить обучение экипажа;
- водитель: обязан пройти специальную подготовку и иметь при себе действующее ДОПОГ-свидетельство (ADR Driver Training Certificate).

Главный юридический принцип ДОПОГ заключается в том, что за исключением определенных случаев (например, требований национальной безопасности), опасные грузы, упакованные и маркированные в соответствии с Соглашением, должны допускаться к перевозке по территориям всех стран-участниц без дополнительных технических барьеров.

Таким образом, ДОПОГ выступает в роли «технического регламента», который минимизирует риски техногенных катастроф за счет стандартизации всех этапов перевозки – от наполнения цистерны до квалификации водителя.

Процесс интеграции норм ДОПОГ в национальную правовую систему России прошел длительный путь – от факультативного применения до статуса основного регулятора внутренних перевозок [1]. Этот процесс имеет системообразующее значение, но сопровождается рядом характерных особенностей и проблем.

Современная система правового регулирования перевозки опасных грузов в России строится на трёх ключевых основаниях:

- Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (ст. 3). Это базовый акт, который указывает, что транспортировка опасных грузов производится с соблюдением требований, закрепленных в международных договорах Российской Федерации [8];

- Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом». В этом документе окончательно утвержден приоритет ДОПОГ: в соответствии с пунктом 3 Правил, транспортировка опасных грузов (в городском, пригородном и междугородном сообщении) должна соответствовать требованиям, изложенным в приложениях А и В к Соглашению [4];

- Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011). Он регулирует требования к конструкции и допуску транспортных средств к эксплуатации (наличие системы АБС, ограничителей скорости, защиты топливных баков и т.д.) [5].

В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации и положениями ст. 3 Устава автомобильного транспорта, нормы ДОПОГ обладают приоритетом над внутренними отраслевыми правилами. Ранее в Российской Федерации действовали «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (ППОГАТ), утвержденные Приказом Минтранса № 73, что создавало серьезную путаницу. С их отменой российское законода-

тельство совершило переход к единому стандарту безопасности, что существенно упростило работу перевозчиков, участвующих как во внутренних, так и в международных рейсах. Используя механизм отсылки с последующей административной трансформацией, ДОПОГ становится частью национальной правовой системы не напрямую, а через правительственное постановление и ведомственные приказы, что позволяет добавлять к нему специфические российские требования.

Несмотря на унификацию правил, механизмы контроля остаются национальными. Основными субъектами контроля выступают:

- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор): осуществляет лицензирование и проверку деятельности транспортных компаний, выдает специальные разрешения на перевозку грузов повышенной опасности;

- Госавтоинспекция (ГИБДД): контролирует соблюдение правил непосредственно на дорогах, проверяет техническое состояние транспортного средства, наличие свидетельств о допуске водителей и транспортного средства к перевозке ОГ.

Важно отметить, что ДОПОГ оставляет за государством право устанавливать дополнительные требования в определенных сферах:

- специальные разрешения. Российская Федерация сохраняет процедуру получения специальных разрешений для грузов «повышенной опасности» (согласно перечню в главе 1.10 ДОПОГ), если маршрут проходит по дорогам общего пользования;

- ограничение движения. Региональные власти вправе ограничивать движение транспортного средства с опасными грузами в определенных зонах (например, в центрах крупных городов или вблизи водохранимых объектов) через систему дорожных знаков 3.32 и 3.33.

Несмотря на формальное закрепление приоритета ДОПОГ, на практике сохраняется ряд системных проблем, обусловленных как сложностью самого международного соглашения, так и особенностями национального административного производства.

Одной из ключевых проблем является сосуществование ДОПОГ и Технического регламента Таможенного союза (ТР ТС 018/2011).

В практике нередко встречаются спорные ситуации, связанные с требованиями к оснащению транспортных средств (например, наличие проблесковых маячков оранжевого цвета, спецификации систем ограничения скорости). Инспекторы ГИБДД могут предъявлять требования, основанные на внутренних инструкциях, которые не всегда коррелируют с актуальной редакцией ДОПОГ.

Как отмечалось ранее, «правило 1000 пунктов» (п. 1.1.3.6 ДОПОГ) освобождает перевозчика от ряда обязательств. Однако отсутствие единообразия в понимании этой нормы сотрудниками надзорных органов часто приводит к непропорциональному составлению протоколов по ст. 12.21.2 КоАП Российской Федерации.

Основным инструментом государственного принуждения в рассматриваемой сфере является статья 12.21.2 КоАП Российской Федерации, которая предусматривает значительные штрафы (до 500 000 рублей для юридических лиц) и лишение водительских прав.

Анализ судебных решений показывает, что суды часто придерживаются формального подхода. Нарушения, не влияющие напрямую на безопасность (например, отсутствие в транспортной накладной указания кода ограничения проезда через туннели или незначительное повреждение знака опасности), квалифицируются так же строго, как и перевозка без специального разрешения.

Острой проблемой остается квалификация «опасности» груза на месте остановки транспортного средства. Без проведения лабораторных исследований инспектор зачастую делает выводы только на основании сопроводительных документов, что оставляет поле для злоупотреблений при неверном декларировании груза отправителем.

Для перевозки грузов повышенной опасности требуется получение специального разрешения через систему Ространснадзора.

ДОПОГ четко распределяет обязанности между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. Однако в российском праве основной объем ответственности по КоАП Российской Федерации традиционно возлагается на водителя и перевозчика. Это создает правовую несправедливость в случаях, когда перевозчик получает от отправителя неверно упакованный или некорректно промаркированный груз, не имея технической возможности проверить его внутреннее содержимое.

Проблемой является также несогласованность ряда внутренних нормативных документов, регламентирующих перевозки опасных грузов. Федеральное законодательство, отраслевые приказы Минтранса, ведомственные инструкции и региональные нормы часто противоречат друг другу или нормам ДОПОГ. Например, различия наблюдаются в процедурах сертификации транспортных средств, квалификационном обучении персонала и мерах наказания за нарушения. Разночтения также возникают вследствие существования дублирующих механизмов лицензирования и разрешительных процедур, что снижает эффективность всей системы контроля.

Проведенный анализ правового обеспечения перевозки опасных грузов автомобильным транспортом позволяет сделать ряд выводов о текущем состоянии и перспективах развития данной отрасли права в Российской Федерации. Современный этап требует не механической имплементации, а дальнейшей гармонизации, направленной на устранение избыточных административных барьеров, ускорение процедур обновления законодательной базы в соответствии с циклами ДОПОГ и цифровизацию процессов выдачи разрешений и согласований. Целью должна стать не просто трансплантация норм, а создание эффективной, прозрачной и безопасной системы, основанной на лучших международных практиках [2].

Для повышения эффективности системы предлагается:

- полный переход на цифровые специальные разрешения с возможностью их автоматической проверки через QR-коды и государственные информационные системы, что исключит субъективный фактор при проверке на дорогах;
- законодательное закрепление презумпции невиновности перевозчика в случаях, когда нарушение связано с внутренней упаковкой или скрытыми свойствами груза, за которые несет ответственность грузоотправитель.

ДОПОГ является эффективной международной системой, в которой детально регламентируются классификация грузов, требования к упаковке, маркировке, транспортным средствам и документации. ДОПОГ обновляется каждые 2 года с учетом появления новых классов веществ и технологических трендов. Национальные нормы (257-ФЗ, приказы Минтранса, ГОСТ 19433-88) в целом соответствуют базовым положениям ДОПОГ, сохранена 9-классная классификация опасных грузов, воспроизведены требования к маркировке и оснащению транспорта, предусмотрена выдача специальных разрешений. Но существуют избыточные требования к документации (например, паспорт безопасности вещества, не предусмотренный ДОПОГ), также присутствует разрозненность контрольных органов (Ространснадзор, ГИБДД, Росприроднадзор).

В заключение следует отметить, что Российская Федерация совершила значительный шаг в сторону унификации национальных норм с международными стандартами, закрепив приоритет ДОПОГ в правилах перевозки грузов. Это позволило создать единое правовое пространство для отечественных и иностранных перевозчиков, снизив неопределенность в требованиях к техническому состоянию транспортных средств и квалификации персонала.

Литература

1. Булатских М. М. Специфика и проблемы перевозки опасных грузов автомобильным транспортом // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 3–1 (54). – С. 109–112.
2. Евсева А. А., Красникова Д. А., Абрамов Н. В. Совершенствование законодательства в области перевозок опасных грузов // Техническое регулирование в транспортном строительстве. – 2017. – № 4 (24). – С. 15–18. – EDN: ZMRDWF.
3. Иванова Т. А. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом // Вопросы российского и международного права. – 2023. – Т. 13, № 5А. – С. 375–380. – <https://doi.org/10.34670/AR.2023.53.87.049>. – EDN: DCVFZD.
4. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 N 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_371981/?ysclid=ml50u1t0g29764789 (дата обращения: 17.12.2025).
5. Решение Комиссии Таможенного союза ЕврАзЭС от 09.12.2011 N 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с ТР ТС 018/2011) // КонсультантПлюс. – URL: https://gtm.admhmao.ru/upload/iblock/b71/zj6pdi4cdmy5qcy8tw0cxms720zb1r9d/Reshenie-Komissii-Tamozhennogo-soyuza-ot-09.12.2011-N-877-_red..pdf?ysclid=ml513s1rmf871637885 (дата обращения: 17.12.2025).
6. Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ). – Том I. – URL: https://adrnk.ru/f/dorog_2025-1.pdf (дата обращения: 17.12.2025).
7. Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ). – Том II. – URL: https://adrnk.ru/f/dorog_2025-2.pdf (дата обращения: 17.12.2025).
8. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // КонсультантПлюс. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/?ysclid=ml50m9cez5816792714 (дата обращения: 17.12.2025).

Статья поступила в редакцию: 28.01.2026; принята в печать: 22.04.2026.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.