

## МІЖНАРОДНЕ ПРАВО ТА ПРАВО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

УДК 347.763:34.05

**Яновицька А. В.,**  
кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри господарсько-правових дисциплін  
юридичного факультету  
Львівського державного університету внутрішніх справ

### ЮРИДИЧНА ПРИРОДА НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ЗА МІЖНАРОДНИМ І НАЦІОНАЛЬНИМ ПРАВОМ

### LEGAL NATURE OF DANGEROUS GOODS BY INTERNATIONAL AND NATIONAL LEGISLATION

У статті розглянуто юридичну природу небезпечних вантажів, яка визначається на підставі вимог міжнародних договорів і норм чинного законодавства. Наведено критерії віднесення тих чи інших об'єктів до категорії небезпечних. Проаналізовано сучасні світові тенденції і перспективи правового регулювання транспортування небезпечних вантажів.

**Ключові слова:** небезпечний вантаж, небезпечні речовини, небезпечні відходи, перевезення вантажів, міжнародний договір.

В статье рассмотрена юридическая природа опасных грузов, которая определяется на основании требований международных договоров и норм действующего законодательства. Приведены критерии отнесения тех или иных объектов к категории опасных. Проанализированы современные мировые тенденции и перспективы правового регулирования транспортировки опасных грузов.

**Ключевые слова:** опасный груз, опасные вещества, опасные отходы, перевозка грузов, международный договор.

The article deals with the legal nature of dangerous goods, which based on the requirements of international treaties and the current legislation. The criteria for assigning certain objects to the category of dangerous are given. The current world tendencies and perspectives of legal regulation of carriage of dangerous goods are analysed.

**Key words:** dangerous goods, dangerous substances, hazardous waste, carriage of goods, international agreement.

**Постановка проблеми.** Небезпечні вантажі часто розглядаються як особлива категорія об'єктів перевезення. Сам термін «небезпечний вантаж» викликає тривогу, і будь-яка аварія або навіть незначний інцидент із таким об'єктом негайно набуває резонансу в засобах масової інформації та серед громадськості. Однак насправді небезпечні вантажі виробляються і транспортуються в дуже великих кількостях і охоплюють великий асортимент продукції, що спричиняє ризики для навколишнього середовища, майна та населення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження природи й особливостей транспортування небезпечних вантажів сьогодні актуальне і різнобічне. Це підтверджується наявністю чималої кількості праць науковців у сферах технічного, екологічного та правового забезпечення поведінки з небезпечними вантажами (О.І. Антонюк, І.В. Булгакової, В.О. Вишнівецької, О.В. Земської, Л.Я. Свистун, М.Л. Шелухіна, О.П. Цюня й ін.).

**Виклад основного матеріалу.** Через економічну важливість перевезень небезпечних вантажів постає необхідність в узгодженнях правил їх транспортування в міжнародному та внутрішньодержавному напрямках. Це гарантуватиме рівень безпеки, прийнятний для всіх держав і органів влади, відповідальних за роботу різних видів транспорту під час здійснення міжнародних і внутрішніх перевезень.

У Звіті Відділу транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (далі –

ООН) зазначено: «Усвідомлюючи, що уряди країн, які найбільше зацікавлені в міжнародному перевезенні небезпечних вантажів, окремо розробляють правила, що мають на меті гарантувати безпечно транспортування небезпечних вантажів різними способами, та визнаючи, що несумісність між цими правилами, рано чи пізно, стане серйозним технічним бар'єром у торгівлі, Економічна і соціальна рада ООН (ЕКОСОС) вирішила створити в 1953 р. Комітет експертів із перевезення небезпечних вантажів. Мандат Комітету полягав у розробленні рекомендацій, адресованих урядам та міжнародним організаціям, які займаються безпекою перевезення небезпечних вантажів, які дозволили б уніфікувати національні та міжнародні правила, що регулюють використання різних видів транспорту» [1].

Уперше питання про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів порушено в Женеві Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй (далі – ЄЕК ООН) 1957 р., тоді ж укладено Європейську угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (далі – ДОПНВ), яка набрала чинності 29 січня 1968 р. Текст ДОПНВ змінений Протоколом про внесення поправки до п. 3 ст. 14, який ухвалений у Нью-Йорку 21 серпня 1975 р. і набув чинності 19 квітня 1985 р. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів містить додатки, які є її невід'ємною частиною. Вони постійно

переглядаються Робочою групою з перевезення небезпечних вантажів ЄЕК ООН на її сесіях і періодично перевидуються. Останні зміни до ДОПНВ набрали чинності 1 січня 2019 р. [2].

Наступним важливим документом є Керівництво з випробувань і критеріїв, які доповнюють Рекомендації ООН із перевезення небезпечних вантажів. Даний документ містить критерії, методи випробувань та процедури, які використовуються для класифікації небезпечних вантажів. Насамперед він корисний організаціям, які відповідають за класифікацію небезпечних вантажів. Керівництво з випробувань і критеріїв розробляється Комітетом експертів із перевезення небезпечних вантажів та узгодженої на глобальному рівні системи класифікації та маркування хімічних речовин ООН. Сьогодні діє п'яте видання Керівництва з випробувань і критеріїв. Документом, вимоги якого практично без змін переносяться в міжнародні регламенти у сфері перевезення небезпечних вантажів, є Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів [3, с. 137-139].

Серед інших регуляторів варто назвати Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG CODE), який застосовують держави-сторони Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS74). Сторони Конвенції про міжнародну цивільну авіацію застосовують Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям (ICAO TI). Деякі учасники Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) застосовують Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів залізницею (RID) до міжнародних перевезень [4, с. 210; 5; 6]. Дотепер лише 18 країн ЄЕК ООН є учасниками Європейської угоди про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ADN).

У Радянському Союзі небезпечним речовинам надавався клас безпеки. Існувало 4 класи безпеки: 1-й – речовини надзвичайно небезпечні, 2-й – речовини високо небезпечні, 3-й – речовини помірно небезпечні, 4-й – речовини мало небезпечні [7, с. 12].

В Україні правові, організаційні, соціальні й економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним і авіаційним транспортом, установлюються Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів».

Згідно з даним Законом, небезпечний вантаж – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої й іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних чинників можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, завдати матеріальних збитків і шкоди довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин, і які, за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного із класів небезпечних речовин.

Небезпечні речовини (далі – НР) – речовини, віднесені до таких класів: клас 1 – вибухові речовини та вироби; клас 2 – гази; клас 3 – легкозаймисті рідини; клас 4.1 – легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 – речовини, що виділяють легкозаймисті гази за стикання з водою; клас 5.1 – речовини, що окислюють; клас 5.2 – органічні пероксиди; клас 6.1 – токсичні речовини; клас 6.2 – інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини та вироби [8].

Ідентифікувати НР можна різними способами, як-от: за назвою речовини (українська, російська, англійська, німецька тощо); за хімічною формулою речовини; за номером ООН (світовий класифікатор НР).

Оцінити рівень загрози НР і визначити порядок дії з ліквідації аварії можна: за квадратом безпеки (метод маркування НР, розроблений у Сполучених Штатах Америки); за HAZ-кодом небезпечних хімікатів (міжнародний код, уведений для рятувальних служб як керівництво до ліквідації НС); за знаками та числом безпеки (рекомендації ООН); за класом безпеки (метод маркування НР, розроблений у Радянському Союзі); за кодом IMDG (рекомендації ООН) тощо.

Кожна НР має свою хімічну формулу, а також назву, які можуть бути написані на ємності для зберігання. Номер ООН – це числове позначення НР, яке визначено рекомендаціями ООН [7, с. 10-12].

Варто маги на увазі, що загрозу під час транспортування можуть становити побутові і промислові відходи. Для уніфікації порядку поводження з такими об'єктами транспортування ухвалено Базельську конвенцію про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням [9]. Вона є найбільш всеохоплюючою міжнародною екологічною угодою про небезпечні й інші відходи, майже універсальною. Її сторони – це 187 держав. Ураховуючи загальну мету – захист здоров'я людини та навколишнього середовища від несприятливих наслідків небезпечних та інших відходів, її сфера охоплює широкий спектр відходів, які формують дві категорії: «небезпечні», на основі їх походження та/або складу і характеристик, а також «інші відходи» – побутові відходи та залишки внаслідок спалювання побутових відходів.

Екологічною проблемою глобального значення, яка досягла масштабів епідемії, є наявність 100 мільйонів тонн пластику, що зараз забруднює океани. У зв'язку з тим, що 80-90% сміття надходить із наземних джерел, 11 травня 2019 р. в Женеві ухвалено рішення, яким унесено поправки до Базельської конвенції про включення пластмасових відходів «у юридично обов'язкові рамки, що зробить глобальну торгівлю пластмасовими відходами більш прозорою та регульованою, а також гарантує безпечніше управління для здоров'я людини та навколишнього середовища» [10]. Оскільки наша держава приєдналася до Базельської конвенції ще в 1999 р., є сподівання, що ухвалене нещодавно рішення також набере чинності в Україні.

**Висновки.** Небезпечними є вантажі, які через їхні властивості та за наявності деяких чинників можуть становити серйозну небезпеку як для людини, так

і для навколишнього середовища. З метою уникнення негативних наслідків, які можуть виникнути під час перевезення цих вантажів, на міжнародному і національному рівнях ухвалено низку спеціальних нормативних актів, які визначають рівень безпеки

та відповідні вимоги поводження з таким вантажем. Однак сучасні тенденції до глобального забруднення навколишнього середовища зумовлюють постійну необхідність у вдосконаленні відповідних класифікацій і правил перевезення небезпечних вантажів.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Transport of Dangerous Goods. Review of the implementation of OSCE commitments in the economic and environmental dimension of 6 May 2008. *The OSCE*. URL: <https://www.osce.org/eea/31854?download=true>.
2. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. ECE/TRANS/275. Vol. I and II of 1 January 2019. *The United Nations Economic Commission for Europe*. URL: <https://www.unece.org/index.php?id=50858&nocache=1>.
3. Яновицька А.В. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Івано-Франківськ, 2017. 216 с.
4. Цьонь О.П. Правові аспекти організації перевезень вантажів у міжнародному сполученні. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка*. Вип. 169. 2016. С. 209-211.
5. Транспортне право України : підручник / за ред. М.Л. Шелухіна ; М-во освіти і науки України. Київ : Ін Юре, 2008. 893 с.
6. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України : підручник. Київ : Прецедент, 2011. 344 с.
7. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка довідниково-аналітичного програмного комплексу «Довідник небезпечних речовин». ДСНС України, Черкаський інститут пожежної безпеки ім. Героїв Чорнобиля Національного університету цивільного захисту України. 2015. 76 с.
8. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квітня 2000 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28.
9. Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням від 22 березня 1989 р. / Верховна Рада України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_022](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_022).
10. Governments agree landmark decisions to protect people and planet from hazardous chemicals and waste, including plastic waste. *UN Environment*. URL: <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/press-release/governments-agree-landmark-decisions-protect-people-and-planet>.