

УДК 347.795.3(575.2+1-87)

**ПРОБЛЕМЫ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ
И НАЦИОНАЛЬНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

Б.Б. Дарманбекова

Рассмотрены особенности правового регулирования перевозки грузов автомобильным транспортом в соответствии с нормами законодательства Кыргызской Республики, приведены примеры международного правового регулирования и правового опыта зарубежных стран. Отмечена актуальность исследования вопросов обеспечения безопасности грузов при их перевозке автомобильным транспортом в связи с тем, что неправильное размещение и закрепление груза оказывает негативное воздействие на его сохранность, своевременную доставку, безопасность транспортного средства и пр.

Ключевые слова: перевозка грузов; безопасность перевозки; закрепление груза; автомобильный транспорт; законодательство Кыргызской Республики; зарубежное законодательство; международное право.

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН УЛУТТУК МЫЙЗАМДАРЫ
ЖАНА ЭЛ АРАЛЫК УКУК МЕНЕН АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТУ МЕНЕН
ЖУК ТАШУУНУН КООПСУЗДУГУ ТУУРАЛУУ ЭРЕЖЕЛЕРДИ БЕКИТҮҮ МАСЕЛЕСИ**

Б.Б. Дарманбекова

Бул макалада Кыргыз Республикасынын мыйзамдарынын ченемдерине ылайык автомобиль транспорту менен жүк ташууну укуктук жөнгө салуунун өзгөчөлүктөрү каралган, чет мамлекеттердин укуктук тажрыйбасына жана эл аралык укуктук жөнгө салууга мисалдар келтирилген. Автомобиль транспорту менен жүк ташууда анын коопсуздугун камсыз кылуу маселесин изилдөөнүн актуалдуулугу белгиленген, анткени жүктү туура эмес жайгаштыруу жана бекемдөө анын сакталышына, өз убагында жеткирилишине, транспорттук каражаттын коопсуздугуна терс таасирин тийгизет.

Түйүндүү сөздөр: жүк ташуу; жүк ташуунун коопсуздугу; жүктү бекемдөө; автомобиль транспорту; Кыргыз Республикасынын мыйзамдары; чет мамлекеттердин мыйзамдары; эл аралык укук.

**PROBLEMS OF SECURING THE RULES ON SAFETY
OF CARGO TRANSPORTATION BY ROAD IN INTERNATIONAL LAW
AND NATIONAL LEGISLATION OF THE KYRGYZ REPUBLIC**

B.B. Darmanbekova

The article considers the peculiarities of the legal regulation of the carriage of goods by road in accordance with the laws of the Kyrgyz Republic, gives examples of international legal regulation and legal experience of foreign countries. The author notes the relevance of the study of ensuring the safety of goods during their transportation by road due to the fact that improper placement and securing of cargo has a negative impact on its safety, timely delivery, vehicle safety, etc.

Keywords: cargo transportation; transportation safety; cargo securing; road transport; legislation of the Kyrgyz Republic; foreign legislation; international law.

В Кыргызской Республике нормативно-правовая база, регулирующая осуществление транспортной политики страны, представлена значительным числом нормативно-правовых актов различной силы действия.

Основным правовым актом в рассматриваемой сфере выступает Гражданский кодекс Кыргызской Республики – часть II от 5 января 1998 г. (далее – ГК КР). В рамках данного кодифицированного акта сосредоточены правовые нормы, посвященные регулированию общих положений о перевозке грузов и пассажиров, условия заключения и исполнения договоров перевозки, ответственность перевозчика за нарушение обязательств и т.д. (гл. 32 ГК КР). При этом следует отметить, что в нормах гл. 32 ГК КР законодателем не закреплены условия о креплении груза при его перевозке, тем самым законодатель не уделил должного внимания вопросам безопасности при осуществлении автомобильных грузоперевозок [1].

Дальнейшая правовая регламентация отдельных аспектов перевозки грузов автомобильным транспортом урегулирована в законе Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте» от 19 июля 2013 г. Данный нормативно-правовой акт регулирует «отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом, который является частью транспортной системы Кыргызской Республики... определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно грузовыми автомобилями, автобусами, легковыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур» [2]. Согласно закону, обязанность подготовить груз для перевозки лежит на грузоотправителе; при организации погрузочно-разгрузочных работ и перевозок грузоотправителем должна обеспечиваться сохранность груза, а также предотвращение повреждения транспортного средства. Таким образом, в рамках данного закона урегулированы общие условия организации перевозок, но не предусмотрены вопросы крепления груза.

В Правилах организации грузовых перевозок автотранспортным средством в Кыргызской Республике, утвержденных постановлением Правительства КР от 21 мая 2015 г. № 311 (далее – Правила), устанавливается порядок организации перевозок грузов различного типа автомобильным транспортом, охраны грузов и транспортных средств, а также условия грузовых перевозок и доставка автотранспорта для перевозки. В разделе 3 Правил

закреплены рекомендации, касающиеся выбора средств крепления груза в кузове автомобиля (канаты, пологи, тросы, цепи), которые необходимы для обеспечения безопасности дорожного движения, сохранности груза и транспортных средств. Также обозначены крепления, которые не разрешены к использованию (гвозди, скобы или другие предметы, которые повреждают автомобиль) [3].

В разделе 10 Правил «Обеспечение безопасности при перевозке грузов» содержатся правила о том, что «любой груз должен быть размещен и, в случае необходимости, закреплен на автотранспортном средстве таким образом, чтобы он:

- не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, муниципальному или частному имуществу, в частности не волею и не падал на автодорогу;
- не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости автотранспортного средства и не затруднял управления им;
- не закрывал габаритных огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, световозвращающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации» [4].

Однако конкретные методы определения необходимого количества и типа крепежных приспособлений для каждой нагрузки не указаны.

Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 г. № 421 (далее – ПДД) в п. 23.2 закрепляют, что «перед началом и во время движения водитель обязан контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения» [4]. Однако следует отметить, что в ПДД не предусматривается последовательность действий водителя для проверки соответствия правильности безопасного размещения и крепления груза.

Таким образом, несмотря на достаточное количество нормативно-правовых актов Кыргызской Республики, регулирующих в той или иной части вопросы перевозки грузов автомобильным транспортом, контроль за состоянием груза во время его перевозки остается недостаточно подробно урегулирован нормами национального законодательства.

С 1 января 2015 г. вступил в силу технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [5]. В приложении № 8 к техническому регламенту указаны требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, согласно которым не допускается повреждение и ослабление крепежных изделий, разрушение каркасов бортов и приспособлений для крепления груза, а также отсутствие или

нефункциональные крепежные механизмы (лебедки, сцепления, тросы).

По нашему мнению, на национальном уровне необходимо разработать и принять специальный регламент, закрепляющий правила безопасности перевозки грузов, особенности их крепления, типы и виды крепления каждого вида грузов и пр.

Следует отметить, что в ряде зарубежных государств (например, в странах Европейского союза) уже на протяжении многих лет действуют нормативно-правовые документы, регулирующие безопасное размещение и закрепление груза в транспортных средствах. На законодательном уровне урегулированы также методы проверки крепления различных типов груза.

Анализируя международный опыт регулирования безопасного крепления грузов на автомобильном транспорте, можно сделать вывод, что в Европейском союзе почти в каждой стране есть своя правовая база, устанавливающая правила обеспечения безопасности грузов. Правила безопасности грузоперевозок приняты и в других зарубежных странах. Например, в Великобритании действует Кодекс безопасности для грузовых транспортных средств (Свод правил по безопасной нагрузке на транспортные средства), в США – Североамериканский стандарт обеспечения безопасности грузов, в Австралии – Руководство по обеспечению безопасности груза, в Новой Зеландии – Кодекс грузоперевозок.

Европейский стандарт EN 12195-1 «Устройства для крепления груза на транспортных средствах. Часть 1: Расчет крепежных сил» ратифицирован многими европейскими странами. Данный нормативный документ основан в соответствии с немецкими стандартами VDI-2700 [6]. Таким образом, чтобы соответствовать правилам безопасного крепления грузов, в Германии необходимо сделать следующее: отправитель должен пройти соответствующее обучение на двухдневном курсе, а для того чтобы получить водительские права, водитель обязан пройти курс обучения, включающий надлежащую защиту груза. Погрузчики должны проходить курсы повышения квалификации каждые 1–3 года. Соблюдение правил безопасности груза контролируется полицией и соответствующим ведомством. Перевозчики несут ответственность за несоблюдение правил безопасной перевозки груза. В качестве санкций на них может налагаться административный штраф.

Многие перевозчики намекают, что европейский стандарт EN 12195-1 должен действовать и на территории государств Евразийского экономического сообщества (далее – ЕАЭС). Однако для

«работоспособности» такого стандарта в государствах ЕАЭС необходимо создать условия, аналогичные германским. Такие требования касаются, в том числе, и качества дорожного полотна. При этом в настоящее время с учетом разнящихся экономических возможностей каждого из государств ЕАЭС создание таких условий весьма затруднительно.

Для Кыргызской Республики внедрение европейского стандарта EN 12195-1 представляется затруднительным ввиду того, что перевозка грузов по отечественным автомобильным дорогам имеет следующие особенности:

- длительное время транспортировки без возможности контроля транспортных креплений;
- значительные вибрационные нагрузки, возникающие при движении.

Будет справедливым упомянуть, что в Кыргызстане проводятся ежегодные работы по ремонту и обновлению дорожного полотна на дорогах республиканского значения. В связи с этим внедрение европейских стандартов в Кыргызстане – это только дело времени.

Таким образом, безопасность груза при транспортировке и безопасность грузоперевозки в целом зависят от правильности крепления в автомобильном транспорте.

Проанализировав нормативно-правовые акты Кыргызской Республики, касающиеся автомобильных грузоперевозок, можно сделать вывод, что регламент содержит только рекомендации, в которых говорится, что груз должен быть закреплен, но тип крепления, структурные характеристики крепежа и методы расчета остаются нерешенными.

В связи с этим назревает необходимость модернизации механизмов правового регулирования безопасности перевозки грузов автомобильным транспортом в Кыргызской Республике путем разработки нового правового акта, содержащего более детальные требования к безопасному креплению груза.

Литература

1. Гражданский кодекс Кыргызской Республики. Часть II от 5 января 1998 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/5?cl=ru-ru> (дата обращения: 13.05.2019).
2. Закон Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте» от 19 июля 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963> (дата обращения: 13.05.2019).
3. Правила организации грузовых перевозок автотранспортным средством в Кыргызской Республике (утверждены постановлением Правительства КР от 21 мая 2015 г. № 311). [Электронный

- ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/97564> (дата обращения: 13.05.2019).
4. Правила дорожного движения (утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 г. № 421). [Электронный ресурс]. URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/33664> (дата обращения: 13.05.2019).
 5. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 9 декабря 2011 г. № 877. [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902320557> (дата обращения: 13.05.2019).
 6. The European standard EN 12195-1 «Devices securing cargo on vehicles. Part 1: Calculation of securing forces». URL: <http://www.gostinfo.ru/catalog/Details/?id=4581812>