

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

---

**О. А. Хотько**

**ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

---

МИНСК  
БГУ  
2022

УДК 349.6+504.6:656  
ББК 67.407.03  
Х85

*Печатается по решению  
Редакционно-издательского совета  
Белорусского государственного университета*

**Рецензенты:**

доктор юридических наук профессор *Н. А. Карпович*;  
доктор юридических наук профессор *В. С. Каменков*;  
доктор юридических наук доцент *А. А. Чеботарева*

**Хотько, О. А.**

Х85 Правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько. – Минск : БГУ, 2022. – 415 с.

ISBN 978-985-881-308-6.

Раскрыты актуальные теоретико-правовые проблемы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, проанализированы эколого-правовые требования к различным видам транспорта; обоснована необходимость развития эффективного комплексного эколого-правового регулирования транспортной деятельности. Определены правовые механизмы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на международном и региональном уровнях. Разработаны предложения по совершенствованию правового обеспечения для уменьшения вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду.

**УДК 349.6+504.6:656  
ББК 67.407.03**

**ISBN 978-985-881-308-6**

© Хотько О. А., 2022  
© БГУ, 2022

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>5</b>
<b>Глава 1. АНАЛИЗ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В СФЕРЕ ЭКОЛОГО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....</b>	<b>10</b>
<b>Глава 2. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....</b>	<b>23</b>
2.1. Сущность правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и предпосылки увеличения его эффективности в современных условиях .....	23
2.2. Теоретико-концептуальные основы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	42
2.3. Принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	62
2.4. Проблемы эффективности и полноты правового регулирования в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	80
2.4.1. Система источников обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	80
2.4.2. Роль эколого-правовых требований в системе правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	108
<b>Глава 3. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К УСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВОВОЙ МОДЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....</b>	<b>120</b>
3.1. Формирование правового механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в доктрине экологического права .....	120
3.2. Институциональные основы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	151

3.3. Правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	170
<b>Глава 4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ .....</b>	<b>194</b>
4.1. Правовые средства обеспечения экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта, организации дорожной деятельности .....	194
4.2. Эколого-правовые требования к функционированию железнодорожного транспорта и иных видов рельсового транспорта .....	214
4.3. Специфика правового регулирования экологической безопасности при воздушных перевозках .....	225
4.4. Правовые аспекты экологической безопасности в процессе функционирования внутреннего водного транспорта.....	235
4.5. Особенности законодательного регулирования экологической безопасности трубопроводного транспорта .....	244
<b>Глава 5. РАЗВИТИЕ ПРАВОВЫХ МЕХАНИЗМОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ И РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ .....</b>	<b>254</b>
5.1. Направления и формы участия Республики Беларусь в международном сотрудничестве в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности .....	254
5.2. Обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в условиях правовой интеграции Республики Беларусь с другими государствами.....	274
5.2.1. Основания гармонизации законодательства государств – участников интеграционных объединений в области экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности при реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики .....	274
5.2.2. Совершенствование технического регулирования как правового инструмента, влияющего на обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на евразийском пространстве .....	293
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>302</b>
<b>БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....</b>	<b>315</b>

## ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях концепт правового обеспечения экологической безопасности является доминантой развития большинства стран. Глобальные экологические проблемы междисциплинарного характера во многом определяют настоящее и будущее государства, обуславливают необходимость принятия последовательных мер по обеспечению защищенности окружающей среды от угроз, возникающих в результате техногенного воздействия.

Особое влияние на состояние окружающей среды за последние десятилетия оказывает транспортная деятельность, интенсивно развивающаяся ввиду необходимости удовлетворения посредством этой деятельности материальных потребностей. Транспортная деятельность играет ключевую роль в межгосударственных и внутригосударственных коммуникациях и обеспечении товарообмена, развитии инфраструктуры территорий. Вместе с тем такая деятельность имеет масштабные отрицательные последствия для окружающей среды, включая негативные изменения отдельных компонентов природной среды.

Актуальность научного исследования правовых проблем обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности обусловлена тем, что проблема воздействия транспортной деятельности на окружающую среду является одним из главных вызовов, стоящих перед человечеством, что порождает глубокие социальные и экономические трансформации. На необходимость развития правовых и экономических механизмов обеспечения экологической безопасности, систем учета природных ресурсов, мониторинга чрезвычайных ситуаций и качества окружающей среды как приоритетных направлений национальных интересов в экологической сфере указано в Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной Указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. № 575 [837]. В Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития на период до 2030 г. в качестве задач предусматривается обеспечение экологической безопасности, снижение антропогенной нагрузки на окружающую среду, восстановление экологического равновесия, рациональное использование всех видов природных ресур-

сов (подп. 3), стратегическими приоритетами названы необходимость экологизации производства, «развитие экологического образования и совершенствование управления субъектами хозяйствования с целью повышения ответственности за обеспечение экологической безопасности, минимизацию возможного вреда, наносимого окружающей среде экономической деятельностью» (подп. 3.4) [733].

Внедрение новых транспортных технологий, интенсивное развитие автомобилизации, увеличение количества дорог и железнодорожных путей, строительство логистических центров, повышенный уровень шума и электромагнитного излучения, модернизация транспортной системы, призванной устранить пробелы в сообщении между странами и усилить транспортные связи, дать толчок экономическому росту, приводят к снижению защищенности окружающей среды, жизни и здоровья граждан в связи с вредным воздействием транспортной деятельности.

В современных условиях полноценно реализовать правовой механизм охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, гарантировать осуществление прав граждан, достигнуть целей устойчивого развития государства и успешно взаимодействовать с государствами затруднительно без научного обоснования обеспечения экологической безопасности в транспортной отрасли, а также без должной экологизации транспортного законодательства. Участие Республики Беларусь в интеграционных объединениях предполагает формирование взаимосвязанного эколого-правового пространства государств-участников, включая консолидацию усилий государств в целях разработки мер по гармонизации законодательства в области экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на основе общепризнанных мировых подходов и стандартов. Острой является проблема трансграничного перемещения вредных веществ в связи с эксплуатацией транспортных средств, что сказывается на защищенности окружающей среды нашего государства, соседних и иных стран и свидетельствует о необходимости совместного решения проблем в данной области.

Вышеизложенное подтверждает, что нужны комплексные правовые меры, призванные минимизировать вредное воздействие транспорта на окружающую среду, компоненты природной среды и природные ресурсы и, соответственно, достигнуть баланса экономической деятельности и обеспечения экологической безопасности. Требуется оценка подходов, методов и законодательных решений, касающихся уменьшения негативного влияния транспорта на окружающую среду, применяемых в зарубежной практике, и имплементация приемлемых из них в целях развития правовых инструментов, обеспечивающих экологическую безопасность.

Особое значение приобретает разработка прочной концептуальной основы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с учетом теоретического обоснования и определения приоритетных направлений развития, что обусловлено ин-

новационными преобразованиями в транспортной отрасли и многообразием факторов отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду, влияющими на обеспечение экологических прав граждан. Указанное предопределило изучение правовых проблем обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в рамках отдельного направления научного исследования, выработку научно обоснованных предложений по их решению.

Впервые в юридической науке автором проведен системный, комплексный научный анализ эколого-правовых проблем транспортной деятельности, обеспечения экологической безопасности в условиях влияния на нее всех задействованных в перемещении грузов и пассажиров видов транспорта, а также обоснована необходимость принятия ряда нормативных, организационно-правовых, управленческих и иных мер, базирующихся на доктринальных подходах.

В основу исследования положена гипотеза о необходимости кардинальной трансформации законодательного обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в современных условиях с учетом усиления отрицательного воздействия данной деятельности на окружающую среду и здоровье человека, существенных экономических последствий указанного воздействия и отсутствия научного обоснования решения перечисленных проблем в эколого-правовой доктрине. Цель исследования состоит в разработке научной концепции комплексного правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, оказывающей воздействие на окружающую среду, на основе теоретических подходов к исследованию эколого-правовых проблем, анализа правовых норм, касающихся регулирования экологических требований к осуществлению транспортной деятельности и практики их применения, формулирования основных положений о направлениях совершенствования законодательства в данной сфере общественных отношений. Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в связи с правовым обеспечением экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Данная монография является фундаментальным научным исследованием в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, содержит системный анализ законодательства в данной области.

В работе поставлены следующие задачи:

- 1) научно обосновать необходимость системного правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в условиях развития государства, нацеленного на достижение эколого-экономического баланса, устойчивое экологически безопасное развитие с учетом межгосударственных взаимодействий на основе положений экологического права, анализа экологического законодательства и правовых норм, регулирующих транспортные правоотношения;

2) сформулировать теоретические основы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включающие цели и задачи, понятийно-категориальный аппарат в исследуемой сфере, что будет способствовать развитию экологического права с уточнением экологических правоотношений, связанных с транспортной деятельностью, и наполнению их экосистемным подходом; и доказать потребность в выделении в рамках особенной части экологического права самостоятельного теоретического раздела «правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности», определить его концептуальное содержание;

3) определить научную классификацию принципов правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, исходя из основополагающих правовых начал, системы принципов охраны окружающей среды, их значения и функций, а также на основе общего подхода, касающегося всех субъектов данных правоотношений, и узкоспециализированного подхода, связанного с деятельностью непосредственно субъектов транспортного процесса;

4) сформулировать систему источников, регулирующих обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, установить необходимость экологизации транспортного законодательства и разработки документа стратегического планирования в данной области, в том числе раскрыть сущность и роль эколого-правовых требований к осуществлению транспортной деятельности, обосновать необходимость их уточнения в законодательстве с учетом многоаспектности негативного воздействия транспортной деятельности на состояние защищенности окружающей среды, выявить их место в законодательстве об охране окружающей среды;

5) выявить институциональные признаки деятельности по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортных процессов, представить систему органов государственного управления в сфере экологической безопасности транспортной деятельности и показать специфику их компетенции в данной сфере;

6) разработать концептуально новую правовую модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, направленную на уменьшение воздействия транспортных процессов на окружающую среду и базирующуюся на теоретико-правовых положениях эколого-правового механизма и определении самостоятельного механизма обеспечения экологической безопасности в данной сфере с учетом основ институционализации;

7) исследовать особенности эколого-правового регулирования перевозок различными видами транспорта и функционирования объектов транспортной деятельности в свете их воздействия на окружающую среду и на основе сформулированных составляющих правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности



выработать концептуальные направления по совершенствованию правового обеспечения экологической безопасности в рассматриваемой области отношений;

8) определить общие закономерности и современные тенденции правового регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на международном и региональном уровнях, представить направления и формы взаимодействия государств, обосновать целесообразность установления принципов международного сотрудничества в данной сфере, а также дальнейшей гармонизации законодательства, в том числе технического регулирования в этой области, государств – членов интеграционных объединений, участником которых является Республика Беларусь;

9) обосновать необходимость концептуально нового научного направления – правовое обеспечение экологически безопасного инновационного развития транспортных технологий – на основании созданной автором правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, призванного обеспечивать условия для повышения эффективности законодательного регулирования экологической безопасности в процессе транспортной деятельности с учетом роста количества транспортных средств и расширения транспортных магистралей, трансграничного переноса вредных веществ, ускоренного развития высокотехнологичных производств, интенсивного индустриального развития и, соответственно, риска увеличения техногенной нагрузки на окружающую среду.

Специфика выработки научных позиций автора состоит в том, что они определены на основе доктрины экологического права, поскольку не имеется правовых документов стратегического планирования, концепций, включающих институциональные основы обеспечения экологической безопасности. Научные выводы и предложения, изложенные в монографии, базируются на сформированных в белорусской эколого-правовой науке концептуальных подходах к определению функций государства в обеспечении охраны окружающей среды и экологической безопасности, правового положения лиц в экологических отношениях, особенностей осуществления государственного управления в области охраны окружающей среды и др.

Автор посвящает данную монографию Наталье Александровне Карпович, доктору юридических наук, профессору, своему Учителю, и благодарит за поддержку и рецензирование научного издания. Автор выражает также признательность рецензенту Каменкову Виктору Сергеевичу, доктору юридических наук, профессору, заслуженному юристу Республики Беларусь, за ценные советы, а также сотрудникам кафедры экологического и аграрного права юридического факультета Белорусского государственного университета за рекомендации при подготовке данного труда.

## **Глава 1. АНАЛИЗ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В СФЕРЕ ЭКОЛОГО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

В период преобразования системы законодательства Республики Беларусь особого внимания и исследования требуют вопросы эффективности правового обеспечения экологической безопасности. В свете интенсивной транспортной деятельности, внедрения инноваций в транспортной сфере необходима разработка правовых концептуальных направлений по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, включая совершенствование эколого-правовых требований, без которых невозможно решить задачи развития общества на ближайшую и далекую перспективы, исходя из реализации конституционных прав граждан на благоприятную окружающую среду, жизнь и здоровье, из интересов государства, потребностей экономической и социальной сфер.

В сложившихся социально-экономических условиях развивающихся интеграционных отношений требуется создание системы более совершенного и адаптированного законодательства, регулирующего как деятельность различных видов транспорта, так и осуществление транспортной деятельности в целом с учетом причиняемого вреда окружающей среде при эксплуатации путей сообщения. Недостаточная разработанность теоретико-правовых положений негативно сказывается на экологической ситуации, процессах перехода к устойчивому развитию и адаптации к изменению климата как важнейших проблемах современности. Совершенствование подходов в данной сфере целесообразна с точки зрения достижения целей правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и результатов действия правовых норм, направленных на реальные изменения в гарантировании реализации прав человека.

Теоретической и методологической основой исследования послужили научные изыскания ученых в области теории права: А. М. Абрамовича [6–9], С. С. Алексеева [27–29], В. Н. Бибило [89; 90], А. В. Васильева [186], А. Б. Вен-

герова [202], В. А. Витушко [215; 216], Н. А. Власенко [218], А. А. Головки [263], Д. М. Демичева [280–282], Т. И. Довнар [296], С. Г. Дробязко [302–306], А. В. Егорова [329], С. А. Калинина [432–435], А. Д. Керимова [469; 470], В. В. Лазарева [586; 856], А. В. Малько [676–678], М. Н. Марченко [683–685], В. С. Нерсисянца [737; 738], Л. Н. Рябцева [990; 991], Н. В. Сильченко [1022–1025], В. М. Сырых [1083; 1084], А. Г. Тиковенко [1091–1093], Ю. А. Тихомирова [1099–1107], В. И. Шабайлова [1242–1245] и других исследователей.

Научные исследования экологической политики и экологической функции государства, экологического правопорядка, правового механизма охраны окружающей среды выступают необходимой теоретической основой для концептуального обоснования и разработки научной концепции обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Такая концепция сформирована автором благодаря работам отечественных и зарубежных ученых, осуществляющих правовые исследования в вышеуказанной сфере: Е. Н. Абаниной [1–4], В. Б. Агафонова [20–23], В. И. Андрейцева [31], А. П. Анисимова [33–44], С. А. Балашенко [58–75], С. А. Боголюбова [99–113], М. М. Бринчука [126–163], М. И. Васильевой [187–195], Г. В. Выпхановой [235], Р. Х. Габитова [238–240], Р. Х. Гиззатулина [256], А. К. Голиченкова [257–260], О. Л. Дубовик [310–317], Н. А. Духно [320–327], Н. Г. Жаворонковой [342–356], А. А. Жлобы [359–361], В. М. Жуйкова [362; 363], Т. В. Злотниковой [379–382], В. И. Ивакина [385–388], И. А. Игнатъевой [394–407], Н. А. Карпович [446–462], Н. В. Кичигина [478–486], Л. Г. Ключановой [488; 489], О. С. Колбасова [505–510], М. Н. Копылова [531], И. О. Красновой [542–546], М. В. Красновой [547–549], Ю. А. Красновой [550–553], О. И. Крассова [554; 555], Е. В. Лаевской [579–585], В. Е. Лизгаро [597–604], Е. В. Луневой [623], Т. И. Макаровой [632–672], О. В. Мороза [716–724], В. В. Петрова [887; 888], А. Я. Рыженкова [988; 989], В. В. Саскевич [999; 1000], Г. П. Серова [1017; 1018], А. С. Тимошенко [1094; 1095], В. Н. Харькова [1138; 1139], Н. И. Хлуденевой [1146–1152], И. С. Шахрай [1255–1267], Ю. С. Шемшученко [1271; 1272], Н. А. Шингель [1279–1291] и др. Стоит отметить, что многие правоведы акцентировали внимание на соотношении экологической безопасности и охраны окружающей среды, например А. Г. Авдей [13; 14], А. П. Анисимов [38–42], М. В. Бегак [79], М. М. Бринчук [140; 142], Е. Э. Ванькович [177–179], В. В. Вербицкий [205], Е. В. Зданович [372], А. И. Лагунова [578] и другие исследователи, что способствовало четкому пониманию основ эколого-правового обеспечения транспортной деятельности.

Роль экологической безопасности в эколого-правовой науке рассматривалась с разных позиций. Особое внимание данной правовой категории как важнейшему институту экологического права уделили ученые Н. Н. Веденин [199], Н. Г. Жаворонкова [354; 355], О. С. Колбасов [508], Ю. Г. Шпаковский [1295], как самостоятельному праву – Ю. А. Краснова [551], как элементу национальной безопасности – С. Н. Русин [985], как самостоятельному правовому режиму – Е. В. Новикова [749]. Г. П. Серов рассматривал обеспе-

чение безопасности при осуществлении промышленной и военно-оборонной деятельности как нижний уровень структуры национальной безопасности Российской Федерации в экологической сфере [1017;1018].

Существенное значение имеют материалы, изложенные С. А. Балашенко [58; 63; 74], С. А. Боголюбовым [1317], Н. А. Карпович [446–462], Т. И. Макаровой [669], В. В. Саскевич [1000], И. С. Шахрай [1266] и другими учеными, содержащие основные определения правовых категорий, в том числе важнейшие характеристики, касающиеся правовых аспектов обеспечения экологической безопасности.

Для создания собственных разработок в обозначенной теме автором приняты во внимание глубокие исследования методологии экологического права Т. И. Макаровой [644; 646], раскрывающие и уточняющие методологию науки экологического права, методы познания охраны окружающей среды, а также работы М. М. Бринчука [128; 135; 136], М. И. Васильевой [188], И. А. Игнатъевой [395], украинских правоведов Ю. А. Красновой о методах правового регулирования экологической безопасности при рассмотрении права экологической безопасности как составной части экологического права [550] и М. В. Красновой о научно-методологических вопросах приоритетов в эколого-правовой науке [548].

Развитие экологического законодательства, проблемы его систематизации, гармонизации, рассмотренные в научных исследованиях М. М. Бринчука [149; 153], А. П. Гетьмана [254], Ж. С. Елюбаева [331], Т. В. Злотниковой [380], И. А. Игнатъевой [398; 402; 406], Ю. А. Красновой [553], Т. И. Макаровой [662], Г. В. Пахारेвой [884] и других ученых, послужили автору основой для разработки направлений совершенствования эколого-правовых норм в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, их системного правового регулирования.

С позиции конституционно-правовой стратегии проблемы обеспечения экологической безопасности исследовали Д. С. Велиева [200], А. А. Железинский [357], М. В. Майданова [629], А. О. Миняев [696], Т. В. Редникова [962; 963], О. В. Устьянцева [1130], Н. А. Чертова [1227] и др. Труды Г. А. Василевича [180–185] и многих других ученых включают вопросы, связанные с обеспечением прав человека, гарантируемых основным законом государства, их реализацией и защитой. Однако основы обеспечения экологической безопасности и соблюдения прав граждан, закрепленных в конституции государства, при осуществлении транспортных процессов не были рассмотрены.

В науке экологического права системно не разработан механизм правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении перевозок различными видами транспорта с учетом требований охраны окружающей среды. Основой создания теоретико-правовой концепции в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной

деятельности, а на ее базе – правовой модели в данной сфере послужили труды правоведов-экологов В. Е. Лизгаро [599; 600; 603; 604], Т. И. Макаровой [638; 656], О. В. Мороза [716–724], а также зарубежных авторов С. Н. Бобылева [97], Н. Д. Вершило [209], Н. Г. Жаворонковой [347], И. А. Игнатьевой [407], Н. В. Кичигина [484], Е. В. Новиковой [747], Т. В. Петровой [891; 893], М. В. Пономарева [910], Н. И. Хлуденевой [1147; 1150; 1151], А. А. Ялбуганова [1322], в которых освещена проблематика установления и закрепления экологических прав и обязанностей. Данные исследования внесли существенный вклад в разработку эколого-правового механизма охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности. Автором также изучены возможности применения иных механизмов охраны окружающей среды в зарубежных странах.

Работы, касающиеся проведения экологической политики, С. Н. Бобылева [96], Н. П. Ворониной [229], А. С. Заржицкого [366], Ю. Г. Шпаковского [1295] и других ученых, а также исследования интересов личности, экологических интересов публичного и частного характера М. И. Васильевой [189; 195], Г. А. Мисник [701], М. В. Пономарева [908], А. В. Чередникова [1222], Н. А. Шайкенова [1246] также послужили фундаментом для определения концепции обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Важнейшее значение при изучении баланса экономической деятельности и экологической безопасности имеют правовые исследования профессоров Г. И. Балюк [76], С. А. Боголюбова [104], М. М. Бринчука [154; 163], Ю. А. Тихомирова [1107] и др. Данные труды позволили проанализировать проблемы установления баланса транспортных процессов и экологической безопасности, необходимого для разработки стратегии правового обеспечения в указанной сфере.

Проведению исследований юридической ответственности за нарушения эколого-правовых требований при осуществлении транспортной деятельности способствовал ряд трудов: М. М. Бринчука [128; 152; 161], М. И. Васильевой [194], Т. В. Гашниковой [251; 252], Н. Г. Жаворонковой [351], В. И. Ивакина [386], Н. И. Кичигина [485], И. О. Красновой [542; 544], О. Н. Кузнецовой [564], Г. А. Мисник [700], О. В. Мороза [717], О. Л. Радчик [955], Н. И. Хлуденевой [1149] и др. При подготовке работы большое внимание уделено трудам ученых, исследующих вопросы причинения вреда здоровью человека из-за воздействия антропогенной, в том числе транспортной, деятельности: В. О. Бабкина [51], Т. А. Богорубовой и В. В. Решетникова [115], Н. В. Путило [952], Р. В. Филипповой [1134].

Экологическая безопасность транспортной деятельности – это особая сфера, в которой не сложилось единого подхода к пониманию и содержанию управленческой деятельности в юридической науке и правоприменительной практике, не разработаны основы институционализации, что не способствует системному правовому обеспечению в данной области. В то же

время современные правовые подходы требуют научной обоснованности для эффективности эколого-правового регулирования в исследуемой сфере.

Ввиду повышенной опасности транспорта как источника воздействия на окружающую среду, загрязнения компонентов природной среды и как фактора влияния на климат автором уделено особое внимание изучению экологических рисков в трудах Ю. А. Каспровой [463], В. В. Кваниной и Т. И. Макаровой [468], Н. В. Кичигина [480], М. А. Рыбакова [986], А. А. Транина [1113] и других исследователей. Отметим, что учеными не акцентируется внимание на особых рисках при интенсивной транспортной деятельности, хотя и упоминается о значении предоставления преференций субъектам хозяйственной деятельности для снижения рисков причинения вреда окружающей среде [1187].

Научно-теоретические проблемы и понятийный аппарат экологического образования и воспитания, правовой культуры, правового сознания, экологической культуры и экологического мышления исследовали С. А. Балашенко [75], Е. В. Васильчук [197], Н. Д. Вершило [208], И. Л. Вершок [212], И. Ф. Габидуллин [237], В. П. Казначеев [429], Ю. А. Каспрова [464], Т. И. Макарова и В. Е. Лизгаро [649], В. А. Попкова [913], Е. В. Семашко [1007], У. Таджиханов [1085], труды которых послужили выработке правовых требований экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Особую роль при подготовке исследования сыграли труды ученых в области устойчивого развития государства и общества: М. М. Бринчука [134], Н. Д. Вершило [210], Т. И. Макаровой [665; 666], А. И. Романова [975], И. С. Шахрай [1265], являющиеся основой создания научной теории правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности. Зеленая экономика как перспективное направление и вектор устойчивого развития являлась предметом научных исследований в области как юриспруденции, так и экономики: А. А. Ващило [198], И. А. Игнатьевой [404], В. Е. Лизгаро и Т. И. Макаровой [651], С. С. Полоника [907], Э. В. Хоробрых [1154], О. С. Шимовой [1277; 1278] и других специалистов различных отраслевых наук.

Эколого-правовые проблемы охраны окружающей среды при использовании отдельных видов транспорта исследованы в кандидатских диссертациях: И. В. Бригадиром [125], А. В. Зеленовым [373], Р. Г. Миннихметовым [694], С. Ф. Ярославцевым [1325; 1326] – в связи с деятельностью автомобильного и городского пассажирского транспорта; У. В. Антонюк – в связи с эксплуатацией железнодорожного транспорта [46]; Ю. А. Красновой – при использовании воздушного транспорта [552]; Д. Р. Коваленко – при транспортировке нефти в Российской Федерации и Норвегии [492]; В. С. Кошовской – при транспортировке нефти в целом [539]. Имеются и научные исследования, которые посвящены правовому режиму земель транспорта: работы В. В. Саскевич [999], Д. Ф. Абузьяровой [10], Л. В. Солдатовой [1046], В. В. Попова [915], А. В. Постоева [918], Е. Ю. Чернобай [1225]. Разрознен-



ные исследования на уровне кандидатских диссертаций, представляющие непреходящую ценность для развития юридической науки, позволяют комплексно изучить большинство проблем, связанных с воздействием транспорта на окружающую среду и правовым режимом земель, и являются основой для крупного научного исследования правовых проблем обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Основой для изучения вредного воздействия транспорта на вышеназванные компоненты и природные ресурсы и для выработки предложений в целях обеспечения экологической безопасности послужили научные исследования, касающиеся правовой охраны компонентов природной среды, проведенные О. А. Бакиновской [56], Е. С. Болтановой [120], Е. А. Галиновской [241], Г. Т. Джабаилдаевой [283; 284], В. С. Елисеевым [330], В. В. Игнатович (Саскевич) [390–393], И. А. Иконицкой [408], С. А. Липски [607], Е. В. Ухловой [1131], Н. А. Шингель [1284] – в отношении земель; В. Б. Агафоновым [21; 22], А. В. Слепцовым [1030] – в отношении недр; Е. В. Речиц [968–970], О. А. Романовой [976] – в отношении вод и водно-болотных угодий; А. П. Анисимовым [37], О. Л. Дубовик [312], Е. В. Лаевской [579–585], В. А. Семенихиной [1013], В. Ю. Соловьев [1049], И. М. Чиж [1229; 1230], Н. А. Шингель [1283] – в отношении климата и озонового слоя; М. М. Бринчуком [146; 151], Р. Х. Габитовым [238–240], С. В. Какарекой [430], Е. С. Кананыкиной [441] – в отношении атмосферного воздуха; И. С. Шахрай и Н. А. Шингель [1280; 1290] – в отношении использования природных ресурсов.

Недостаточно полно в юридической науке освещено влияние транспортной деятельности на изменение климата, в связи с чем нами проанализированы работы в области технических, экономических и географических наук: В. Х. Бердина [86], Р. М. Буквича [166], Ю. В. Кузминых [562], Р. А. Логачева [616], Н. И. Николайкина [742], Н. И. Пляскиной [899], Б. Н. Порфирьева [916], О. Г. Феоктистовой [1132] и иных специалистов. Автором выявлено, что исследования, касающиеся регулирования выбросов парниковых газов, в большей степени осуществлялись зарубежными специалистами, при этом в белорусской правовой науке данные вопросы с учетом эксплуатации транспорта как одного из основных источников изменения климата не изучались, несмотря на актуальность проблематики. Кроме того, правовые меры, направленные на уменьшение вредного воздействия транспортных средств на окружающую среду, снижение выбросов парниковых газов, не разрабатывались. В то же время совершенствование законодательства, регулирующего транспортную деятельность, тесно взаимосвязано с вопросами, касающимися охраны климата, адаптации к изменению климата, что подтверждается спецификой мер по достижению целей устойчивого развития, разработкой документов стратегического характера как в Республике Беларусь, так и в иных государствах.

Вместе с тем при наличии ряда работ [924–933], посвященных охране окружающей среды и отдельных компонентов природной среды, обеспечению экологической безопасности, остается нерешенным вопрос комплексного правового обеспечения защищенности окружающей среды в связи с деятельностью различных видов транспорта. Проблематика экологической безопасности автомобильного транспорта была наиболее подробно изучена также в теории экологии, транспорта. Эколого-правовые проблемы перемещения пассажиров и грузов иными видами транспорта (железнодорожным, внутренним водным, воздушным, трубопроводным) имеют малую проработанность. Исследования в основном не носят междисциплинарного характера и в большей мере касаются технических аспектов уменьшения негативного воздействия транспорта на экологию, связанных с конструктивными особенностями транспортных средств, отказа от использования того или иного вида транспорта. Однако необходима выработка правовых мер, ограничивающих негативное воздействие транспорта на окружающую среду и обеспечивающих экологическую безопасность.

В процессе исследования автором обращено особое внимание на значимые научные труды в области энергетической безопасности во взаимосвязи с экологическим правом (В. А. Богоненко [114], М. М. Бринчук [163], В. С. Каменков [439]) и экологической безопасности при использовании возобновляемых источников энергии (С. А. Балашенко, Е. Э. Ванькович [70]), а также энергетической политики, взаимосвязанной с эксплуатацией транспортных средств, электрификацией транспортных путей. Важную роль сыграли научные работы в области защиты населения и объектов от чрезвычайных ситуаций техногенного характера: Я. Л. Мархоцкого [682], А. Р. Мирончика [699], К. А. Ралитного [958], Л. А. Самусенко [994; 995] и др.

Международно-правовые аспекты экологической безопасности и защиты экологических прав на международном уровне, отмеченные в работах С. А. Балашенко [64; 65], Е. Ф. Довгань, Е. В. Конновой [291], Т. И. Макаровой [642; 643], А. М. Солнцева [1047; 1048], О. А. Шомпол [1294] и других ученых, оказали также большое влияние на формирование правовой стратегии международного сотрудничества в области экологической безопасности транспортной деятельности. Государствам необходимо решать проблему обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности сообща в силу ее масштабности и интенсивного задействования транспортных средств, перемещающихся из одних стран в другие. Игнорирование ряда возникающих проблем (отрицательное воздействие на окружающую среду, изменение климата, ухудшение здоровья населения и др.), непринятие правовых мер и неосуществление комплекса мероприятий, основанных на нормах законодательных актов, будут только усугублять ситуацию.



Ряд исследований, посвященных влиянию интеграционных процессов на развитие права в контексте обеспечения экологической безопасности, проведения транспортной политики, деятельности региональных интеграционных образований и процессов регионализации, к которым относятся работы Я. А. Блажеева [92], С. А. Боголюбова [100; 109], Г. А. Василевича [181], А. А. Головки [264], Е. Ф. Довгань [291–295], О. Л. Дубовик [313], А. А. Жлобы [360], А. Е. Кадомцевой [424], А. В. Калмыковой [436; 437], Н. А. Карпович [451], С. Ю. Кашкина [467], Д. Г. Колоса [511], Д. Е. Кульчикова [568], Р. А. Курбанова [570], В. Ю. Лукьяновой [620–622], Т. И. Макаровой [648; 655], М. Н. Марченко [683–685], Т. Н. Михалевой [702–704], В. Г. Тихини [1096], В. Е. Чиркина [1231], Д. И. Шакировой [1247; 1248] и других ученых, положены в основу совершенствования правового регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с учетом глобализации, вследствие чего экологическая функция «претерпевает трансформацию, наполняется новым содержанием, соответствующим современным реалиям» [369, с. 57].

Исходя из положений, сформулированных учеными, и анализа законодательства, можно сделать вывод, что вопросы обеспечения соблюдения требований по охране окружающей среды и экологической безопасности при проектировании дорог, международных транспортных коридоров как элемента транспортной инфраструктуры межгосударственных образований рассматривались в докладах, информационно-аналитических материалах, обзорах, однако теоретико-прикладные правовые подходы в целях модернизации законодательства не разработаны. Вместе с тем необходимы новые системные и эффективные меры с учетом научного обоснования, касающиеся применения различных правовых средств в условиях технологического роста, экономического и социального развития.

Философские аспекты экологической безопасности, исследуемые такими учеными, как Р. Х. Арсанукаев [48], И. Б. Мулин [725], А. А. Ойцев [863], имеют огромное значение в разработке научных положений данной работы. Бесспорно, философия играет особую роль, поскольку «философские категории служат теоретической основой решения конкретно правовой проблемы» [1083, с. 24], и в познании проблем правоведения, как фундаментальных, так и прикладных, важность философии многократно увеличивается. Кроме того, отдельные проблемы в области политологии и социологии, касающиеся экологической безопасности, в том числе зарубежных стран, изучались учеными Н. Г. Ермоловым [335], В. Б. Казаковой [427], С. О. Станбаевой [1057] и непосредственно были приняты автором в качестве составляющего правового аспекта формирования стратегии по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Работы специалистов иных отраслевых наук: экономики, экологии, транспорта – также оказали влияние на доктринальные подходы к разработке правового обеспечения экологической безопасности при осуществле-

нии транспортной деятельности. Проблемы негативного воздействия развития транспорта на экологическую безопасность страны рассматривали такие специалисты, как Т. А. Власюк [219], Д. В. Капский [442–444], А. Г. Кириллова [473], О. Г. Кирсанова [475], Н. Г. Кучевский [574–576], В. Е. Левкевич [590; 591], С. И. Христенко [1218]. Виды воздействия автомобильных дорог на окружающую среду, способы борьбы с различными загрязнениями при строительстве и эксплуатации дорог, включая рекомендации по защите окружающей среды от действия различных факторов, и способы минимизации вреда окружающей среде представлены А. А. Мироновым [698], М. В. Яшиной [1327], конкретные мероприятия по улучшению дорожных условий для обеспечения охраны окружающей среды исследованы В. Н. Луканиным [618], аспекты защиты окружающей среды от пыли рассмотрены Н. А. Бобровниковым [95] и другими специалистами. В то же время цельного, комплексного исследования проблемы экологической безопасности транспортной деятельности не имеется даже среди специалистов технических наук. Наибольшее внимание в исследованиях уделено защите окружающей среды от воздействия автомобильного, авиационного и водного транспорта.

Концептуальные направления правового обеспечения экологической безопасности исследуемой сферы автором сформированы также на основе изучения работ по теме градостроительства, в которых представлены понятия транспортной инфраструктуры, сети, доступности [269; 919; 920]. Подчеркнем, что реализация идей и предложений в имеющихся публикациях возможна только при правовой регламентации, которая до настоящего времени не сформирована системно. Авторская концепция базируется на идее о том, что юридическая наука должна охватить своим вниманием целостное эколого-правовое обеспечение транспортной деятельности, включая влияние транспорта в городах и за их пределами, планирование транспортной деятельности с учетом ее отрицательного воздействия на окружающую среду.

Особое значение при комплексном рассмотрении проблем транспортной деятельности и ее влияния на экологическую сферу имеют труды специалистов стран дальнего зарубежья. Так, иностранными исследователями рассматривались проблемы развития транспортных систем и воздействия транспорта на окружающую среду в рамках градостроительного планирования (В. Р. Вучик [234], Т. Литман [1339; 1340]), взимания налогов на транспортные средства, установления платежей за пользование ими и экологической эффективности данного налогообложения (И. А. Майбуров [1310], Д. Хейм и Д. Пирс [1338]), вопросы использования электротранспорта (Л. Фридсторм [1335], Дж. Харпер [1337]) и иные проблемы влияния на окружающую среду [1341]. Однако многоаспектного научного исследования, касающегося правового обеспечения экологической безопасности в свете влияния различных видов транспорта, обеспечивающих перемещение грузов и пассажиров, и деятельности стационарных объектов транспортного обслуживания не проводилось.

Ученые постоянно акцентируют внимание на избыточности правового регулирования, противоречивости и пробелах, дефектах права, нестабильности законодательства. Вместе с тем интенсивно развиваются межгосударственные процессы, связанные с новым этапом разработок науки и техники, внедрением огромного количества технологий (электрификация, химизация, информатизация), как положительным образом сказывающиеся на развитии и функционировании государства, общества, так и негативно влияющие на их благополучие, ставящие под сомнение существование человека в благоприятной окружающей среде.

Проанализировав научную литературу, можно отметить, что в экологическом праве до настоящего времени не выработаны теоретические основы правового обеспечения экологической безопасности при использовании транспортных средств и иных объектов транспортной деятельности. Целесообразно выделить ряд взаимообусловленных факторов, указывающих на низкую эффективность реализации мер экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности: а) отсутствие доктринальных основ правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включающих различные аспекты – эксплуатацию транспортных средств, функционирование стационарных объектов транспортной инфраструктуры; б) отсутствие стройного правового механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и гарантий его реализации; в) отсутствие системы институционального характера в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности; г) неразработанность на теоретико-правовом уровне направлений и форм международного сотрудничества по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, а также недостаточность мер по гармонизации законодательства государств – членов интеграционных объединений в данной области общественных отношений.

В основу данного научного исследования положены те философские представления, правовые ценности и идеи, которые имеют непреходящее значение и являются фундаментом существования и развития права в современных демократических обществах: концепция естественных прав и свобод, их незыблемость, верховенство права и закона, разделение властей с учетом методологии научного познания в юридических науках [935]. Как отмечает В. С. Нерсесянц, метод «есть юридическое знание (юридическая теория) в движении, формировании, изменении, углублении и развитии» [737, с. 11].

Презюмируется, что «в правовой науке понятия создаются не только путем отражения реально существующих явлений и процессов. В ряде случаев процесс формирования понятий предшествует отражаемому в нем явлению, правовому отношению, событию» [1083, с. 109]. Методы восхождения от абстрактного к конкретному и наоборот, выдвинутые В. М. Сырых, ко-

торые коренным образом отличаются от остальных, представляют форму реализации ядра диалектического метода, создают основу для научного анализа и приводят к образованию понятий (переход от видовых понятий к родовым и наоборот), что дает позитивные результаты для определения признаков [1083, с. 146]. Особенно это имеет большое значение, когда ни видовые, ни родовые признаки понятия не известны или не выявлены. Для этого задействуется ряд логических, общих и частноправовых методов (конкретно-социологических, толкования права и др.). Вместе с тем «методология не есть только нечто раз и навсегда установленное, защищенное от дальнейшего пересмотра или рассматриваемое как данность, но то, что может и должно быть предметом исследования» [885, с. 12]. В последние годы в юридической науке широко распространено мировоззрение, складывающееся на базе многих факторов, ценностей, методов.

В связи с комплексным характером экологических проблем, требующих должной систематизации взглядов, подходов (дифференцированный и интегрированный), а также способов охраны окружающей среды и направлений экологической безопасности при проведении научного исследования в методологическую основу легли различные методы познания: общепhilosophические (диалектика, материализм, идеализм), позволяющие изучать закономерности права; общенаучные (анализ, синтез, семиотика, синергетика, аналогия, индуктивный и дедуктивный методы, моделирование, системный подход, структурно-функциональный анализ, исторический метод) и частные юридические (формально-юридический, историко-правовой методы, метод сравнительного правоведения и системного анализа правовых явлений), направленные на формулирование правовых теорий, изложение научных результатов, которые позволили рассмотреть исследуемые явления в их взаимосвязи, единстве, описать, обобщить, классифицировать, систематизировать и передать полученное знание ясным, вполне определенным, выявить ряд особенностей в установлении правового механизма и формулировании модели обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, осуществить сравнительную характеристику законодательства различных стран [1172].

Следует констатировать, что не все подходы с учетом прогрессивных технологий учтены в юридической науке, а способы формализации экологических интересов реализуются через ряд средств [188, с. 60]. Ввиду вышесказанного, а также ряда факторов, объединяющих науку и технологии, например отсутствие адаптационных мер транспортной отрасли к прогнозируемым изменениям климата при разработке направлений других отраслей экономики [83, с. 24–26], особо острой проблемой является применение такого метода, как научное прогнозирование, для определения правовых критериев экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, на основе которых могут быть достигнуты цели устойчивого развития [1176].

Исследования данной проблематики подтверждают, что в условиях современного общественного научно-технического развития необходимо учитывать следующие эколого-правовые проблемы, требующие решения: 1) упорядочение правовых категорий и разработка правовых принципов в системе экологической безопасности транспортной деятельности; 2) совершенствование и закрепление в новом системном виде эколого-правовых требований при осуществлении транспортной деятельности; 3) обеспечение экологических прав не только нынешних, но и будущих поколений при осуществлении многочисленных перевозок, связанных с развитием сферы торговли и услуг; 4) максимально возможное сохранение природных ресурсов при расширении транспортной инфраструктуры и коммуникаций; 5) преодоление противоречий норм экологического и транспортного законодательства, а также целенаправленное достижение консенсуса при осуществлении транспортной деятельности и соблюдении экологических нормативов; 6) повышение уровня эколого-правовой культуры. Для надлежащего решения данных проблем целесообразно опираться на методологию правовой науки, принимая за основу позицию о том, что «устойчивое развитие при эффективном использовании природно-ресурсного потенциала... позволит обеспечить экологическую безопасность» [210, с. 17], а также положения одобренной в 2015 г. государствами – членами ООН повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. [934], в которой закреплены 17 целей устойчивого развития. Как замечает М. М. Бринчук, «полезность науки тем выше, чем системнее, всестороннее в ней исследуются факторы, влияющие на состояние сферы взаимодействия общества и природы» [139, с. 24].

Таким образом, в данной главе раскрыты не изученные в теории экологического права вопросы и проблемы, требующие решения на доктринальном и законодательном уровнях, связанные с обеспечением экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Обзор научной литературы, касающейся объекта исследования, позволил выявить следующие тенденции. Во-первых, теоретические проблемы правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности не представлены в правовой литературе, отсутствуют научные подходы, связанные с решением вопросов экологически безопасного развития в свете функционирования транспорта, что не способствует реализации прав граждан, предусмотренных законодательством. Во-вторых, довольно широко изучаются экологические проблемы транспорта в иных отраслевых науках (экономика, техника, градостроительство), но в юридической науке недостаточно исследованы фундаментальные и методологические проблемы, включая практику выполнения экологических требований, установленных в нормативных правовых актах.

Выявленные факторы низкой эффективности реализации мер экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности

обуславливают острую потребность в формировании концептуальных положений, направленных на правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, связанных с необходимостью:

- установления комплексного подхода, обеспечивающего охрану окружающей среды и защиту граждан от воздействия вредных факторов транспортной деятельности;
- обеспечения баланса интересов государства, реализующего политику расширения экономического сотрудничества с другими странами, субъектов транспортной деятельности, осуществляющих перевозки в различных целях, и граждан, заинтересованных в обеспечении экологической безопасности;
- учета достижения целей устойчивого развития для обеспечения экологической безопасности, а также осуществления деятельности государства в направлении экологически безопасного развития;
- переосмысления приоритетов транспортной деятельности в свете преобладания внешних и внутренних угроз национальной безопасности;
- создания и функционирования постоянно действующего правового механизма экологической безопасности транспортной деятельности и адаптации существующей системы управления к вызовам экологической безопасности;
- участия Республики Беларусь в интеграционных процессах, процессах глобализации и учета данного взаимодействия при оценке эколого-правовых последствий воздействия транспортных процессов на состояние окружающей среды и граждан.

## **Глава 2. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

### **2.1. Сущность правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и предпосылки увеличения его эффективности в современных условиях**

В современном мире, обусловленном развитием инженерии и технологий, автоматизацией производства, совершенствованием промышленности, интегрированными высокоскоростными транспортными системами, интеллектуальными инновациями, растет необходимость в формировании правового обеспечения экологической безопасности. Особенно это относится к транспортной деятельности, при осуществлении которой стремительно расширяются транспортные коммуникации и увеличивается количество транспорта.

Объекты транспортной деятельности, которые включают транспортные средства и коммуникации, сооружения, иное имущество, используемое для осуществления данной деятельности [819, ст. 1], являются крупнейшим источником загрязнения окружающей среды, что представляет угрозу для обеспечения экологической безопасности. Так, фиксируется, что «большинство загрязнений – 91,3 % – происходит в результате работы автомобильного транспорта, 3,7 % – железнодорожного, 2,7 % – морского, 0,9 % – речного и 1,4 % – воздушного транспорта» [1122, с. 14]. В то же время промышленные предприятия загрязняют окружающую среду на 12–14 %. Ухудшение состояния окружающей среды является насущной проблемой,



и, как отмечает профессор А. П. Анисимов, причины этой негативной ситуации носят философский характер, «а потому и не принимается эффективных мер по выходу из экологического кризиса» [42, с. 86].

Обеспечение экологической безопасности выступает «важнейшим условием устойчивого экономического и социального развития общества» [691, с. 264]. В современных социально-экономических реалиях возникает ряд угроз для обеспечения экологической безопасности и фундаментальных прав человека, соответственно, множатся проблемы, требующие решения посредством правовой науки, на что обращается внимание в юридической литературе [1105, с. 30]. Загрязнение окружающей среды происходит как при функционировании транспорта, особенно автомобильного, так и в результате аварий, практически всегда связанных с выбросами и сбросами загрязняющих веществ в окружающую среду. С непрерывным увеличением количества транспортных средств вред от выбросов загрязняющих веществ и шума будет расти. Следствием технологических новшеств должны стать кардинальные изменения, направленные на создание системного правового обеспечения экологически безопасного развития общества в свете осуществления транспортной деятельности. Необходимо прежде всего с помощью правовых механизмов выстроить концептуальную стратегию, результатами которой следует считать юридическую и социальную эффективность, где юридическая включает соответствие поведения людей правовым предписаниям, а социальная направлена на достижение социальных целей и выходит за пределы сферы правового регулирования.

Стоит заметить, что еще с 1970-х гг. высказывались мнения, что применение альтернативных видов топлива позволит решить проблему загрязнения воздуха. Положительный эффект на защищенность окружающей среды может оказать использование газомобилей, автомобилей с двигателями на основе сжиженного водорода, метанола, эксплуатация электромобилей, которые полностью исключают выхлопные газы, вместо транспортных средств с дизельным двигателем [1135, с. 4–7]. Но совершенствование технических эксплуатационных свойств транспортных средств – это лишь часть решения проблемы обеспечения экологической безопасности, так как меры правового регулирования должны иметь особое значение для достижения экологического благополучия в контексте обеспечения национальной безопасности. Кроме того, «значительная часть нефтегазовых сооружений находится на грани исчерпания планового ресурса работы, что представляет огромную экологическую опасность» [1090, с. 19], а аварии, связанные с транспортом, причиняют вред природным ресурсам. Электротранспорт активно используется в европейских странах (Норвегия, Финляндия, Франция), что способствует обеспечению права граждан на благоприятную окружающую среду. Вместе с тем вопрос экологичности электромобилей остается не до конца решенным в силу проблем производства аккумуляторов, разработки новых месторождений металлов (кобальта, лития, марганца) и ее организации, неясности технологий их утилизации и переработки, увеличения



расхода электроэнергии в случае массового выпуска в эксплуатацию электротранспорта, выбросов угольных электростанций, т. е. данные аспекты от начала производства и до окончания жизненного цикла элементов питания, особенно при стремительном росте количества таких транспортных средств, могут стать в перспективе острой проблемой экологической безопасности, что требует организационно-правового подхода. При этом использование электромобилей в городах значительно сокращает выбросы загрязняющих веществ. В таких странах, как Люксембург, Исландия, Италия, Канада, Финляндия, Эстония, наблюдается рост автомобилизации, но одновременно там принимаются меры по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Вышеуказанное подтверждает острую необходимость разработки и научного обоснования правовой концепции обеспечения экологической безопасности в связи с использованием транспорта, деятельностью производств в транспортной отрасли, предупреждением и ликвидацией чрезвычайных ситуаций, а также необходимость совершенствования законодательства, регулирующего охрану окружающей среды, охрану компонентов природной среды, процессы перевозки, с учетом экологически безопасного перемещения транспорта.

Факторы вредного воздействия на окружающую среду при осуществлении транспортной деятельности негативно влияют на генетику и здоровье человека, поскольку загрязненный продуктами сжигания углеводородного топлива воздух влечет за собой серьезный риск ряда заболеваний [1205]. В результате антропогенных загрязнений, содержащихся в выхлопных газах воздушных судов, автомобилей, продуктах сгорания в виде водяного пара и оксидов азота, образуются озоновые дыры. Разрушение озонового слоя может привести к избыточному нагреву планеты, увеличению скорости ветра, снижению урожайности. В Венской конвенции об охране озонового слоя указано, что неблагоприятное воздействие включает «изменения климата, которые имеют значительные вредные последствия для здоровья человека, или для состава, восстановительной способности или продуктивности природных и регулируемых экосистем, или для материалов, используемых человеком» [203]. Согласно данным ООН, «микрочастицы в воздухе способны проникать в дыхательную и сердечно-сосудистую систему, они повреждают легкие, сердце и мозг и ежегодно убивают семь миллионов человек, вызывая инсульт, провоцируя сердечно-сосудистые и легочные заболевания. Около 90 % смертей от атмосферного загрязнения приходится на страны с низким и средним уровнем дохода, с высокими объемами вредных выбросов от промышленности, транспорта» [880]. Таким образом, между ростом количества транспорта и увеличением концентрации CO в атмосфере установлена прямая зависимость, поскольку «ежегодно примерно 50–60 % преждевременных смертей по экологическим причинам, связанным с загрязнением воздуха, происходит именно из-за вредных выбросов, производимых автотранспортом» [115, с. 107].

При использовании транспорта происходит выброс озоноразрушающих веществ, создается парниковый эффект, в результате чего вредное влияние на здоровье человека и продолжительность его жизни является не мгновенным, а отложенным во времени. Наибольшие выбросы парниковых газов в атмосферный воздух осуществляют транспортные средства. По данным ООН, в транспортном секторе труднее всего сокращать выбросы, и меры необходимо принимать на всех уровнях – от международного до местного, что является очень сложной задачей [1115, с. 31]. Последствием истончения озонового слоя становится ультрафиолетовое излучение на поверхности Земли, которое влечет онкологические и офтальмологические заболевания. Злокачественные опухоли, вызываемые неблагоприятной экологической ситуацией, являются второй по распространенности причиной смертности после сердечно-сосудистых заболеваний. Сокращение количества случаев смерти в результате воздействия опасных химических веществ, отравления воздуха, воды и почв ставится задачей Всемирной организации здравоохранения на пути достижения цели устойчивого развития «обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте» [880]. С точки зрения Н. Г. Жаворонковой, экологическое право должно играть основную роль в выявлении проблем использования генных технологий, содержать перечень видов угроз, «с тем чтобы перейти к юридическому оформлению самой “экологической безопасности”» [349, с. 252].

Г. А. Ефимов обращает внимание на причинение значительного вреда растительному миру вследствие загрязненного атмосферного воздуха, скопления выхлопных газов, дыма и пыли [338, с. 11]. Соглашаясь с данной точкой зрения, отметим, что растущие масштабы осуществления транспортной деятельности негативно влияют не только на окружающую среду, здоровье человека, но и на компоненты природной среды и природные ресурсы. Исходя из вышесказанного, подчеркнем, что загрязнение воздуха в силу непрерывных транспортных потоков, истощение природных ресурсов и их деградация из-за увеличения территорий, занимаемых транспортными коммуникациями, повышенный шум и иные проявления значительно снижают качество жизни людей, поэтому для предупреждения указанных явлений необходимо четкое регулирование правовыми средствами обеспечения экологической безопасности [1168].

Республика Беларусь – транзитная страна, поэтому следует принимать во внимание специфику оказания транспортных услуг, эффективность и надежность транспортных коммуникаций при перевозке грузов, необходимость соблюдения требований к эксплуатации транспортных средств и совершенствование транспортной деятельности с учетом обеспечения защищенности окружающей среды. Имея выгодное географическое положение, государство выступает как вектор создания специальных условий для торговли и инвестиций стран Европейского союза (далее – ЕС) и Юго-Вос-

точной Азии, являясь логистическим перекрестком, связывающим эти страны. Массовая автомобилизация, расширение магистралей создают условия для постоянного увеличения транспортного потока, в частности активно развивается транспортное сообщение Российской Федерации и Республики Беларусь, через территорию нашего государства следует свыше 100 млн тонн грузов в другие страны. Кроме того, импульсом транзитного развития в Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) в целях создания конкурентоспособной транспортной системы является формирование единого транспортного пространства, осуществление деятельности по созданию рынка единых транспортных услуг и снятие ограничений в осуществлении перевозок всеми используемыми видами транспорта на территории ЕАЭС. Также государства – члены ЕАЭС планируют поэтапную либерализацию транспортных услуг.

Создание горизонтальной транспортной сети ЕАЭС – Шанхайская организация сотрудничества (далее – ШОС) и вертикальной сети BRICS станет динамичным стимулом развития не только транспортно-логистического потенциала, но и взаимовыгодной торговли. Однако фактически транспортная деятельность в Республике Беларусь осуществляется без учета влияния на окружающую среду, выражающегося в таких явлениях, как шум транспорта, загрязнение природных ресурсов, их истощение и деградация, образование твердых отходов, ухудшение здоровья населения. Соответственно, с одной стороны, устойчивая и эффективная работа транспорта позволяет стимулировать рост производства и потребления, обеспечивает мобильность, способствует расширению международных связей, интеграции экономики в мировую экономическую систему, с другой – порождает ряд серьезных проблем продолжающегося ухудшения состояния окружающей среды, ее деградации под воздействием транспортной деятельности. В условиях трансграничного переноса загрязняющих веществ и развития интеграционных процессов проблема обеспечения экологической безопасности для Республики Беларусь приобретает характер острой и в то же время глобальной, а значит, сейчас как никогда актуализировались задачи совершенствования правовых подходов в эколого-правовой сфере в контексте воздействия на окружающую среду объектов транспортной деятельности, обеспечения защищенности жизни и здоровья человека [1214].

На основе вышеизложенного экологические проблемы, возникающие вследствие воздействия транспортной деятельности на окружающую среду и влияющие на обеспечение экологической безопасности, можно разделить на следующие четыре группы: 1) влекущие последствия для цивилизации (изменение климата, разрушение озонового слоя); 2) имеющие негативные последствия для национальной безопасности (обострение демографических проблем вследствие заболеваний населения, продовольственных – при ограничении или запрете использования транспорта, не соответствующего экологическому классу, и при иных обстоятельствах, энергетических –

в силу прямой взаимосвязи транспорта и энергетических ресурсов и др.); 3) причиняющие ущерб окружающей среде и природным ресурсам (нарушение состояния благоприятной окружающей среды, загрязнение водных ресурсов, загрязнение земель, разрушение почвенного покрова, деградация земель, истощение лесных ресурсов, сокращение плодородных площадей земель и лесов); 4) наносящие ущерб здоровью человека (заболевания людей в результате шумов, выбросов выхлопных газов) [1188]. Право, являясь элементом социального регулирования, направлено и на решение многих общественно значимых проблем, которые, «находясь вне права, фактически обуславливают вектор развития правового регулирования» [435, с. 30]. Таким образом, требуется повышенное внимание к решению проблем эколого-правового характера в транспортной сфере.

В соответствии с Концепцией национальной безопасности Республики Беларусь экологическая безопасность определена как составляющая национальной безопасности Республики Беларусь [837]. Согласно вышеуказанному документу одним из внутренних источников угроз для экологической безопасности является недостаточное развитие правовых и экономических механизмов такого обеспечения, что напрямую связано с внешними источниками угроз: глобальными изменениями окружающей среды, трансграничным переносом загрязняющих веществ на территорию Республики Беларусь воздушными и водными потоками и др.

Законом Республики Беларусь от 26 ноября 1992 г. «Об охране окружающей среды» (далее – Закон «Об охране окружающей среды») закреплены требования экологической безопасности как обязательные условия, ограничения или их совокупность, предъявляемые в том числе к транспортной деятельности. Вместе с тем в ранее действующей Стратегии по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 г. на фоне роста спроса на транспортные услуги в системе обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса зафиксировано несколько нерешенных проблем (старение транспортных средств; состояние транспортного оборудования; производство, эксплуатация и утилизация транспортных средств) [1070]. Безусловно, «правовое обеспечение решения экологических задач белорусским государством постоянно совершенствуется» [446, с. 36], что говорит о его внимании к этим проблемам, эффективности действий в данной сфере.

В концепции Национальной стратегии устойчивого развития на период до 2035 г. отмечено, что такие мировые экологические проблемы, как усиление парникового эффекта, разрушение озонового слоя и глобальное потепление климата, эрозия почв и сокращение пахотных земель, будут лишь усугубляться в обозримом будущем [947]. При этом в соответствии с мировым прогнозом выбросы диоксида углерода в глобальном масштабе могут вырасти на 13 % к 2035 г., и в вышеуказанном документе делается акцент на необходимость безопасности транспортной деятельности, внедрения

зеленых технологий [947]. Указанное свидетельствует о том, что актуальность эколого-правового обеспечения транспортной деятельности будет расти как на глобальном, так и на региональном уровне.

Сегодня заметно изменяется производство путем обновления характеристик транспортных средств, что очевидно из внедрения электромобилей и электробусов, электрификации железнодорожных путей и других мер. Такой подход реализуется в Республике Беларусь исходя из положений Национального плана действий по развитию зеленой экономики в Республике Беларусь до 2020 г., в котором одной из актуальных проблем указывается «удельный вклад транспорта в загрязнение атмосферного воздуха (в Беларуси вклад передвижных источников в загрязнение воздуха достигает 70 %, тогда как в среднем в мире данный показатель не превышает 20 %)» [734]. Кроме того, в проекте одноименного Национального плана на следующие пять лет речь ведется о научном обеспечении перехода к зеленой экономике, развитии сферы низкоуглеродной энергетики, электротранспорта и городской мобильности [948]. Полагаем, что экологическое равновесие не может быть обеспечено односторонними действиями со стороны государства, а соответственно, минимизация причинения ущерба окружающей среде как одна из важнейших задач обеспечения экологической безопасности возлагается на всех субъектов общественных отношений, что требует правового закрепления их соответствующих обязанностей в специальном законодательстве. Это связано с интенсивной эксплуатацией транспорта, следовательно, выполнение правовых требований субъектами способствует достижению целей правотворческой деятельности относительно обеспечения экологической безопасности.

Транспортная деятельность, неразрывно связанная с экономическим ростом, развитием мировой торговли, расширением сферы услуг с учетом эколого-правовых предписаний, – сложный процесс, требующий установления баланса в эколого-правовой сфере в вопросах воздействия транспорта на окружающую среду. Возникает противоречие интересов перевозчиков, владельцев транспортных средств, субъектов торговых отношений, которые преследуют экономические цели, с интересами лиц, которые прилагают усилия к недопущению причинения ущерба окружающей среде и обеспечению экологической безопасности [1194]. В государстве уже заметна заинтересованность в обеспечении экологических интересов, гарантировании прав граждан на благоприятную окружающую среду при интенсивной автомобилизации и иных процессах транспортной деятельности, что подтверждается разработкой программных документов [734; 1070]. Так, по мнению М. И. Васильевой, «нормативной формулы экологических интересов не существует» [189, с. 31], однако же интересы служат значимым базисом для разработки новых правовых норм и создают модель того или иного поведения субъектов. В. В. Субочев отмечает, что удовлетворить интересы часто невозможно в связи с объективными и субъективными причинами,

к которым он относит «очевидные погрешности правовой доктрины, уделение явно недостаточного внимания важнейшим правовым категориям, игнорирование действенных адекватных методов специально-юридического воздействия» [1073, с. 3].

Обозначим следующие тенденции функционирования транспортной системы, представляющей собой совокупность транспортных путей, транспортных средств и средств организации перевозки, и ее взаимосвязь с экологической безопасностью. В современных условиях совершенствования процесса перевозок транспорт активно развивается, включает обширную сеть дорог и транспортных средств, продолжается процесс их модернизации. В Беларуси перевозки грузов и пассажиров осуществляются шестью видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным, городским электрическим (электробусы, троллейбусы, трамваи, метрополитен) и трубопроводным. Согласно статистическим данным в Республике Беларусь зарегистрировано почти 4 млн автотранспортных средств, включая грузовые автомобили и автобусы, из которых более 3 тыс. легковых автомобилей находится в собственности граждан, при этом фиксируется постоянный рост персонального транспорта: «с 2000 г. количество личных авто выросло более чем вдвое» [1028].

Автомобильный транспорт является самым распространенным при перевозке пассажиров и грузов, на втором месте – железнодорожный, на третьем и четвертом местах – воздушный и водный виды транспорта [444, с. 15–16]. Использование автомобилей, строительство автодорог, производство топливно-энергетических ресурсов для эксплуатации автомобилей причиняют огромный экологический вред; деятельность железнодорожного, воздушного, трубопроводного транспорта влияет на обеспечение экологической безопасности, вызывая необратимые изменения окружающей среды, включая ее загрязнение, истощение природных ресурсов и другие проблемы. Кроме того, иные виды транспорта, такие как строительные транспортные средства, дорожный транспорт, механические маломерные транспортные средства, беспилотный транспорт, в отношении деятельности которых еще проводятся научные исследования, также существенно влияют на обеспечение экологической безопасности, однако четкое правовое регулирование в отношении их использования в транспортном законодательстве еще не сложилось [1175].

В Республике Беларусь сеть автомобильных дорог составляет более 86 тыс. км, протяженность железнодорожных путей – более 5 тыс. км, водных путей – около 2 тыс. км [444, с. 19–20], для перевозки задействуются воздушные трассы, коммуникации городского электрического транспорта, трубопроводы. Все вышеуказанные транспортные коммуникации, включаемые в транспортную систему, а также территории транспортной деятельности, предназначенные для обслуживания транспортных средств,



предприятия, обслуживающие данную сферу, оказывают непосредственное воздействие на окружающую среду.

Согласно Закону Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности» (далее – Закон «Об основах транспортной деятельности»), транспортная деятельность – «совокупность организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, внутренним водным, городским электрическим транспортом, метро и иным транспортом, а также транспортно-экспедиционная деятельность, другие связанные с перевозкой транспортные работы и услуги, выполняемые (оказываемые) на договорной основе или иных законных основаниях» [819]. Транспортную деятельность следует считать экологически опасной, она относится к высокой группе риска, что предусмотрено соответствующими критериями отнесения к экологически опасной деятельности, определенными Указом Президента Республики Беларусь от 24 июня 2008 г. № 349 «О критериях отнесения хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает вредное воздействие на окружающую среду, к экологически опасной деятельности» [770].

Безопасность транспортной деятельности в ст. 1 вышеуказанного Закона понимается как состояние транспортной деятельности, при которой обеспечена минимальная вероятность опасности для окружающей среды [819]. Однако, на наш взгляд, такой подход не учитывает комплексность объекта правового регулирования отношений по поводу обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Такая комплексность следует из положений законодательных актов, регулирующих экологические отношения, отношения в области обеспечения национальной безопасности, отношения в области транспортной деятельности и иных отраслей законодательства, и общепризнана в юридической литературе. Правовые нормы, регулирующие отношения в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, выступают объективно обособившимися внутри отрасли экологического права, а также иных отраслей права, являясь совокупностью взаимосвязанных юридических норм, регулирующих соответствующий вид общественных отношений. В связи с этим правомерно выделение обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в качестве межотраслевого института права с преобладанием в нем норм экологического права.

Специалисты в области технических наук полагают, что экологическая безопасность транспорта – это состояние защищенности окружающей природной среды от транспортных воздействий [219, с. 58], свойство транспортного средства снижать степень отрицательного влияния на окружающую среду [520, с. 137]. Однако такой подход, в котором речь ведется только о транспорте, весьма узкий. С правовой точки зрения, системное законода-

тельное регулирование должно охватывать все объекты транспортной деятельности, в том числе воздействие на окружающую среду транспортных коммуникаций, объектов транспортного обслуживания, процесса и результата производства транспорта и оказания транспортных услуг в целях обеспечения экологической безопасности.

Кардинальных изменений в решении вопросов экологической безопасности не наблюдается, а осуществление прорывных разработок, формирование новых сегментов – электромобилей, возобновляемой энергетики, интеллектуальных систем управления инфраструктурой [274, с. 443] – ресурсозатратно и требует длительного периода для их внедрения. В науке ранее были предприняты попытки определить направления для предотвращения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду специалистами в области технических наук, экономистами, социологами, которыми рассматривались такие воздействия на здоровье человека, разрабатывалась «система экотовздушений» функционирования транспорта, заострялось внимание на активном участии в экологической пропаганде по организации охраны окружающей среды при осуществлении деятельности автотранспортных предприятий [573; 593; 596; 600; 603]. Кроме того, формулировались позиции о том, что применение экологически чистых альтернативных видов топлива, изменение способов транспортировки [198, с. 13] позволит решить некоторые проблемы охраны окружающей среды, загрязнения воздуха, но это лишь одностороннее представление, не охватывающее весь спектр вопросов. Действительно, требуется обновление парка транспортных средств с более высоким экологическим классом, использование топлива с улучшенными экологическими характеристиками, создание необходимой инфраструктуры зарядных станций для электромобилей, улучшение дорожных условий, изменение организации дорожного движения. Вместе с тем полагаем, что недостаточно внедрения указанных мер, необходимо также создание и воплощение полноценного системного правового механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, поскольку «проблема обеспечения экологической безопасности стала не только наукой, но и способом мышления, поведением, реальностью действий для всего человечества» [1145, с. 44].

Не все предлагаемые меры учитываются в нормативных правовых актах, а если они закреплены как фактор для снижения вредного воздействия на окружающую среду (например, стимулирование использования электромобилей), то не всегда исполняются (не реализуются возможности зарядки электромобилей из-за парковки автомобилей с двигателями внутреннего сгорания и др.). Для установления иного порядка в осуществлении транспортной деятельности, нового способа мышления, правосознания и поведения граждан нужен комплекс мер на законодательном уровне, направленных на изменение подхода к охране окружающей среды. Так,



по мнению О. Р. Саркисова, экологический кризис проявляется в массовом эколого-правовом нигилизме, т. е. «массовом неуважении эколого-правовых требований, в их нарушении или невыполнении» [998, с. 19]. Безусловно, повышение уровня экологического образования субъектов, осуществляющих эксплуатацию транспорта и иных объектов транспортной деятельности, будет способствовать обеспечению экологической безопасности [1204; 1207], что подтверждается Законом «Об охране окружающей среды», в ст. 4 которого закреплено, что одним из принципов охраны окружающей среды является обеспечение пропаганды знаний в области охраны окружающей среды и природопользования и формирования экологической культуры. Соответственно, данный принцип следует развернуто актуализировать (расширить) в законодательстве, поскольку охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности тесно взаимосвязаны, а обеспечение экологической безопасности состоит в единстве с выполнением требований в области охраны окружающей среды, достижением целей устойчивого развития на базе прочного знания гражданами экологического законодательства и сформированной у них экологической культуры.

В качестве положительного факта стоит отметить, что в юридической научной литературе частично изучены вопросы улучшения состояния окружающей среды непосредственно в городах в связи с загруженностью дорог, плотностью транспортных потоков, изношенностью автопарка, что влияет на загрязнение атмосферного воздуха [610, с. 143]. Вместе с тем теоретико-правовые проблемы состоят в том, что обеспечение экологической безопасности при эксплуатации как передвижных, так и стационарных источников – объектов транспортной деятельности системно не исследовано. Потребности в улучшении экологической ситуации требуют выработки и закрепления основ экологической политики в рассматриваемой области, цели которой возможно достичь «только через взаимодействие государства, общества и личности» [229, с. 97].

Глубокую разработанность в юриспруденции получило исследование правовых категорий «правовое регулирование», «механизм правового регулирования», которые рассмотрены в теории права С. С. Алексеевым как формы правового воздействия на общественные отношения [27, с. 316–356; 28, с. 347–379]. При этом в некоторых случаях целесообразно говорить о правовом регулировании (если дело касается определенных общественных отношений), в другом – о правовом обеспечении (например, в случае безопасности). В свете вышесказанного следует обратить внимание и на само лексическое значение слова «обеспечить», которое С. И. Ожегов описывает как «сделать вполне возможным, действительным, несомненным» [862, с. 643], т. е. реально выполнимым с помощью необходимых средств и способов.

В юридической литературе под правовым обеспечением предлагается понимать «научно обоснованную последовательную систему правовых и иных средств, при помощи которых гражданское общество и государство

осуществляют воздействие на общественные отношения исходя из очередности задач, возникающих перед обществом, и целей, которые они преследуют» [47, с. 51]. В. М. Сырых рассматривает правообеспечение как «деятельность органов исполнительной власти по созданию необходимых условий для реализации и добросовестного исполнения обязанностей субъектами конкретного правоотношения» [1084, с. 335]. Именно правовое обеспечение тех или иных отношений демонстрирует процесс действия правовых актов, политико-программных документов, реализацию прав человека и гражданина, проблемы эффективности правовых норм и необходимость совершенствования законодательства, а также готовность государственных органов и граждан реализовать положения нормативных правовых актов. Однако анализ кандидатских [178; 261; 1233] и докторских диссертаций [94; 445; 904], посвященных правовому обеспечению в различных сферах деятельности, показывает, что в эколого-правовой доктрине не проведено глубоких исследований относительно сущности и содержания категории «правовое обеспечение». Так, преимущественно рассматривается обеспечение экологической безопасности либо совершенствование правового регулирования описываемых отношений. Обратим внимание, что российский ученый О. И. Крассов дает следующее определение: «Правовое обеспечение экологической безопасности – это система предусмотренных законодательством специальных мер, соблюдение которых призвано предотвратить или свести к минимуму причинение вреда жизни и здоровью населения, окружающей среде в результате действия природных стихийных и техногенных факторов» [555, с. 621].

Обеспечение экологической безопасности как правовую категорию в науке экологического права исследовали Е. Э. Ванькович, М. М. Бринчук, А. К. Голиченков, Н. Г. Жаворонкова, Н. А. Карпович, Т. И. Макарова, С. Н. Русин и другие ученые. Проблемы правового обеспечения экологической безопасности конкретных видов деятельности с учетом их полного охвата в исследованиях эколого-правового характера комплексно не определялись. С нашей точки зрения, сущность правового обеспечения экологической безопасности заключается в системном закреплении правовыми нормами принципов, экологических требований, включающих меры защищенности окружающей среды от негативного воздействия хозяйственной деятельности, от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера; полной системы источников правового регулирования и механизма реализации. Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский полагают, что правовое обеспечение в данной области не может рассматриваться «вне контекста общих требований экологического законодательства» [344, с. 8]. В этом отношении необходимо отметить, что эффективность правового обеспечения основывается на разработанных научных подходах, касающихся, во-первых, уменьшения вредного воздействия на окружающую среду как результата деятельности источников повышенной опасности, во-вторых, выполнения

требований, закрепленных в законодательстве. Таким образом, правовое обеспечение включает многогранную деятельность по созданию условий для реализации правовых норм. Соответственно, механизм правового регулирования, реализации правовых норм, правотворческой деятельности, и в том числе механизм защиты прав человека, – это составляющие правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности [1201; 1212].

Исходя из вышесказанного, определим, что правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в широком смысле следует рассматривать как создание государством основанных на системе эколого-правовых требований гарантий состояния защищенности окружающей среды от угроз в связи с эксплуатацией мобильных и стационарных объектов. В узком смысле правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности необходимо понимать как основанную на нормах права деятельность государственных органов, граждан и их объединений, направленную на достижение эффективности законодательства в уменьшении вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду.

Ввиду особых факторов экологической опасности деятельности различных видов транспорта, изложенных выше, следует усилить правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Такая позиция обусловлена необходимостью системного закрепления в экологическом законодательстве эколого-правовых требований, предъявляемых к транспортной деятельности, формирования концептуально новых подходов к регулированию видов транспортной деятельности с позиции обеспечения экологической безопасности в специальном транспортном законодательстве. Необходимость обеспечения экологической безопасности подтверждается и потребностью в решении актуальных вопросов, связанных с восстановлением транспортных процессов после пандемии COVID-19.

Проблематика правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включает определение стратегии комплексного регулирования, выработки соответствующих направлений на законодательном уровне в данной сфере [1202; 1214; 1217]. Отсутствие документов стратегического планирования порождает ряд проблем применения права. Так, документы стратегического планирования общего характера в отношении экологической безопасности в Российской Федерации приняты, однако все еще остается ряд вопросов, что не способствует четкости задач и показателей. Вместе с тем не имеется специально разработанного законодательства, эффективно регулирующего вопросы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, последовательно поддерживающего экологическую политику, при которой бы обеспечивалось состояние защищенности окружа-

ющей среды и соблюдение прав человека на жизнь и здоровье. Наличие правовых норм и требований в области охраны окружающей среды, касающихся транспортной деятельности, закрепленных в Законе «Об охране окружающей среды», не решает накопившихся острых проблем в данной области. Цели и принципы обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в законодательстве отсутствуют. Кроме того, правовые основы экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на евразийской территории не сформированы, не имеется конкретных, совместно выработанных и установленных на законодательном уровне согласованных направлений экологической политики и механизмов ее реализации, поэтому правовое обеспечение в исследуемой сфере неэффективно в силу его несостоятельности.

Пробелы в праве могут образовываться «в связи с появлением новых общественных отношений, которые законодатель не мог предвидеть при издании соответствующего акта» [586, с. 39], и такие пробелы именуется прощительными. Но данное положение дел в современных условиях, связанное с неполным правовым регулированием эколого-правовых отношений и пробелами в экологическом праве [1199], не обеспечивает эффективность закрепленных правовых норм, касающихся экологической безопасности транспортной деятельности, поскольку не приносит должного результата.

С точки зрения теоретика права С. А. Жинкина, исследующего эффективность правовых норм, важным фактором выступает гармонизация норм права и потребностей, ожиданий человека [358, с. 7]. Полагаем, что действительно необходимы конкретные целевые ориентиры в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с учетом вызовов и угроз экологической безопасности, в частности загрязнения окружающей среды, атмосферного воздуха, деградации земель и почв, истощения природных ресурсов, изменения климата и иных. Это следует из того, что эффективность правового обеспечения считается достигнутой в случае выполнения поставленных целей (ближайших, отдаленных и конечных), основой которого и выступает согласование законодательства и потребностей граждан в удовлетворении их интересов, другими словами, в результативности правового инструментария, способного производить заданный эффект, соответствующий целям.

Таким образом, исходя из приведенных выше причин низкой эффективности обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и с учетом признания законодателем необходимости закрепления требований экологической безопасности к эксплуатации объектов транспортной деятельности в главе 6 Закона «Об охране окружающей среды», необходимо комплексное решение задач по формированию целостного, системного механизма в исследуемой сфере, эффективно функционирующего в условиях технологических трансформационных про-

цессов, нарастания экологических проблем, направленного на устранение угроз окружающей среде в процессе транспортной деятельности, сочетающего применение правовых средств, призванных обеспечить защищенность окружающей среды. Правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности требуется на всех стадиях ее функционального цикла: а) при производстве транспорта и сопутствующей продукции; б) при движении транспортных средств; в) при утилизации транспорта (обращении с отходами объектов транспортной деятельности); г) при эксплуатации транспортных коммуникаций. Каждая из стадий должна быть обеспечена эколого-правовыми требованиями, отраженными в законодательстве и устанавливающими ответственность за их невыполнение, поэтому решение ряда проблем в сфере экологической безопасности возможно только посредством комплексного подхода в правовой науке, а также при совместных усилиях государства, общества и каждого гражданина.

Выдающийся ученый О. С. Колбасов более тридцати лет назад задавался вопросами, почему страны и народы пренебрегают экологической угрозой, «почему, в принципе соглашаясь с необходимостью охранять природу, они стремятся уклониться от выполнения природоохранных мер или откладывают их реализацию на неопределенный срок» [508, с. 49], и отмечал, что нет иного пути у человека, чем перестроиться самому на другой образ жизни и перестроить производство. Необходима концепция обеспечения экологической безопасности в связи с высокой активностью антропогенной деятельности, оказывающей влияние на окружающую среду и создающей угрозу климатической катастрофы. Современное регулирование транспортной деятельности требует пересмотра правовых норм и выработки концептуально нового подхода, обеспечивающего уменьшение влияния транспортной деятельности на окружающую среду, состояние защищенности человека и учитывающего соотношение экологических и экономических интересов и реализации прав человека, предусмотренных основным законом государства.

Новые социально-экономические условия уже диктуют внедрение современных мер по вопросам, касающимся обеспечения экологической безопасности. Поэтому должен предусматриваться научно ориентированный и системный эколого-правовой подход к осуществлению хозяйственной деятельности, включая экологизацию отраслевого законодательства. Более того, если исходить из реализации норм по обеспечению экологической безопасности (трехсторонней составляющей – статической, динамической и результативной [972, с. 38]), то мы не можем говорить о результативности права, когда не достигается конечный итог. Для того чтобы добиться эффективных результатов в свете современных вызовов, необходимо отказаться от использования подходов, не полным образом решающих современные правовые проблемы, и преодолеть негативную тенденцию, за-

ключающуюся, по мнению С. А. Калинина, в том, что имеется «отставание фундаментальных научных исследований от практических потребностей, недостаточное количество фундаментальных исследований <...> фрагментарность» [434, с. 50]. Это объясняется в том числе отсутствием единой теоретической позиции ученых относительно понимания экологической безопасности в доктрине экологического права, расхождением взглядов на необходимость правового обеспечения экологической безопасности, неразработанностью в системном виде законодательства, регулирующего эколого-правовые требования, предъявляемые к деятельности транспорта.

В философской литературе относительно теории познания академик В. С. Степин отмечает, что «старая картина мира начинает тормозить развитие науки» [1060, с. 215], а в свете возникающих вызовов и новых технологических возможностей требуются принципиально новые стратегии деятельности, «обеспечивающие коэволюцию человека и природы» [1060, с. 30]. В научной теории установлено, что к предмету международно-правовой охраны относятся общественные отношения в области обеспечения экологической безопасности в чрезвычайных условиях природного или техногенного характера [932, с. 131], а объектами международных экологических правоотношений являются наряду с окружающей средой, компонентами природной среды, явлениями и факторами также и «материальные процессы, вытекающие из самого факта существования людей и их жизнедеятельности (например, загрязнение окружающей среды, размещение отходов)» [932, с. 132]. В связи с этим как для международного, так и для национального экологического права особое значение приобретает обеспечение права на благоприятную окружающую среду в условиях всепроникающих цифровых и информационных технологий, развития искусственного интеллекта и внедрения технологических инноваций, а сама благоприятная окружающая среда выступает основой «для удовлетворения жизненно важных интересов личности и общества» [489, с. 159].

Инновационные технологии развиваются стремительно, при этом экологизация общественной жизни и отраслей хозяйства должна выступать объективным требованием, а в основе «должен быть императив – развиваться в соответствии с законами природы» [130, с. 30]. И особая роль в этом принадлежит науке экологического права. Так, в современном мире задействуются аддитивные технологии в авиастроении, искусственный интеллект и интеллектуальные транспортные системы, которые не ограничиваются только автомобилями, но взаимосвязаны с объектами транспортной инфраструктуры, играют роль в повышении безопасности дорожного движения. Их разработкой занимаются ведущие автопроизводители, а литий-ионные батареи используются как в электромобилях, так и в кораблях и служат источником питания воздушных судов. Соответственно, наблюдается трансформация автомобильной промышленности, совершенствование технологий. Прогнозируется в течение следующих десятилетий активное ис-



пользование литий-ионных аккумуляторов, в которых будет заложен большой запас энергии. В свою очередь, вопрос о производстве и последующей утилизации таких батарей в свете их влияния на окружающую среду еще подлежит решению, притом что все еще используются углеводороды, наносящие ущерб окружающей среде.

Нельзя не упомянуть об особой роли природы в жизни человека, экологическом кризисе, на что обращает внимание М. М. Бринчук. Он пишет, что настоящий кризис тяжелый и по своим масштабам и серьезности беспрецедентный, поскольку «затрагивает все стороны жизни: наше здоровье, образ жизни, качество окружающей среды и социальных отношений, экономику, технику и политику» [130, с. 5], при этом тяжесть и глубина такого кризиса указывают на то, что неизбежен поворотный пункт для всей планеты. Стоит отметить, что основной проблемой, с точки зрения Н. А. Карпович, является не сам факт признания кризиса, а «интерпретация процесса его преодоления» [459, с. 18]. Пандемия во всем мире доказала, что сделанный человеком выбор потребления природных ресурсов без осознанного экологически безопасного развития общества приводит к экологическому кризису. Экологическое право должно быть адаптированным к новым вызовам, а инновационные разработки, информационные и коммуникационные технологии, способные привести к глобальному и синергетическому эффекту, не должны отражаться на окружающей среде. Экологическая составляющая должна «задавать основные параметры и ограничения для новых технологий» [353, с. 112], концепт экологически безопасного развития государств в условиях трансформации технологий должен быть сформулирован для решения проблем вредного воздействия внедряемых технологий на окружающую среду. Так, в силу глобальности исследуемых проблем усилиями одного государства обеспечить правовое регулирование эколого-правовых требований не представляется возможным, однако отсутствие правового обеспечения на национальном уровне не будет способствовать в перспективе улучшению ситуации в целом. Для решения рассматриваемой глобальной экологической проблемы требуются согласованные усилия нескольких государств, в первую очередь участвующих в интеграционных объединениях. Существенные организационно-правовые предпосылки для совместного решения значимых вопросов в различных сферах жизнедеятельности, в том числе экологической, создаются в процессах усиления экономического взаимодействия государств, функционирования их интеграционных объединений. Вместе с тем развитие интегрированной транспортной сферы, направленной на формирование общего рынка транспортной деятельности, единого транспортного пространства ЕАЭС, сопряжено с рядом проблем эколого-правового обеспечения, связанных с отсутствием эффективного законодательного решения вопросов, касающихся уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Все вышеизложенное свидетельствует о необходимости увеличения эффективности правового обеспечения в исследуемой сфере. Дополнительно следует отметить, что вред от эксплуатации транспорта представляет опасность и для будущих поколений: население городов увеличивается, инфраструктура становится все более технологичной, транспортные средства и иные объекты транспортной деятельности будут функционировать интенсивнее. Необходим ряд координированных действий, чтобы упорядочить, систематизировать, модернизировать правовые нормы, касающиеся эколого-правовых требований к транспортной деятельности, сделав акцент на построении внутренне согласованной и научно обоснованной структуры правовых норм, нацеленной на повышение качества правового регулирования, а не на количество нормативных правовых актов. В связи с этим стоит руководствоваться правилом о том, что «наибольший эффект достигается тогда, когда все используемые средства, методы и восприятия объединяются в единую целостную специальную комплексную систему, которые между собой находятся во взаимосвязи» [911, с. 102].

Итак, к важнейшим предпосылкам формирования специальной комплексной стратегии правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с учетом факторов низкой эффективности охраны окружающей среды в данной области относятся следующие:

- научно-технический прогресс в транспортной сфере и усиление негативного воздействия транспорта на окружающую среду;
- гарантирование реализации конституционных правовых норм, закрепляющих право человека на благоприятную окружающую среду, жизнь и здоровье при осуществлении транспортной деятельности;
- неэффективность правовых норм, касающихся охраны окружающей среды при осуществлении транспортной деятельности;
- закономерности экономического развития, связанного с развитием торговых отношений и обеспечением роста грузоперевозок;
- деградация окружающей среды и истощение природных ресурсов из-за интенсивного развития транспортной деятельности;
- потребность изменения правосознания граждан, задача которого заключается в переходе от потребительского отношения в сфере природопользования к экологически безопасной транспортной деятельности;
- укрепление взаимодействия государств на региональном и международном уровнях по экологизации транспортной сферы, а также при осуществлении экологической политики в указанном направлении.

Целью правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является создание доктринальных основ экологической безопасности транспортной деятельности, включающих различные правовые аспекты: эксплуатацию транспортных средств, функционирование стационарных объектов транспортной инфраструктуры, оказание транспортных услуг, выполнение работ в транспортной сфере, – и на



этой основе формирование эффективной системы регулирования эколого-правовых отношений при использовании транспорта и транспортных коммуникаций, соответствующей современным тенденциям. Достижение указанной цели предполагает целенаправленное комплексное, системное решение следующих задач: 1) устранение фрагментарности и недостаточности правового регулирования экологических требований в отношении мобильных и стационарных объектов в транспортной сфере; 2) разработка правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в связи с воздействием такой деятельности на окружающую среду, определение основных инструментов и гарантий ее реализации; 3) выявление направлений обеспечения экологической безопасности в отношении различных видов транспорта в совокупности; 4) совершенствование законодательных положений о юридической ответственности за нарушение эколого-правовых требований, предъявляемых к осуществлению транспортной деятельности; 5) определение институциональных основ обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности; 6) создание правовых механизмов уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду на международном и региональном уровнях.

Практическая значимость поставленной цели имеет особое значение, так как решение общетеоретических проблем в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности позволит упорядочить правовое регулирование эколого-правовых требований данной сферы общественных отношений, выявить конкретные направления экологически безопасной деятельности различных видов транспорта, устранить коллизии и пробелы законодательства на основании особой методологии в разработке понятийного аппарата, формулировании принципов и построении модели правового обеспечения экологической безопасности, а также реализовать подходы в рамках региональных и международных механизмов взаимодействия государств в рассматриваемой сфере.

Совершенствование правового регулирования выполнения эколого-правовых требований является также одной из ключевых задач зеленой экономики, которая может быть достигнута через ряд направлений, для реализации которых необходимы концептуальные законодательные меры в системе правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности. Соответственно, проблемы решения исследуемых вопросов основываются на том, что законодательство в данной области находится на пути к экологизации транспортной сферы, что и обуславливает необходимость усиления правового обеспечения экологической безопасности. Требуется проанализировать отражение обеспечения экологической безопасности применительно к транспортной деятельности для установления правового механизма в данной сфере и определения способов реализации государственной экологической политики в связи с интенсивным развитием технологий и техники [1210].

Выявленные автором сущность, цель, задачи, предпосылки правового обеспечения в исследуемой сфере позволяют подытожить, что экосистемный подход в транспортной деятельности предполагает всесторонний охват оснований (истощение мировых запасов природных ресурсов, ускорение научно-технического прогресса, сопровождаемого влиянием инноваций на окружающую среду, развитие транспортной инфраструктуры, максимально учитывающей сохранение компонентов природной среды и обеспечение права человека на благоприятную окружающую среду и иных) для установления в юридической науке комплексной научной теории обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности (от уменьшения негативных химических, физических и иных воздействий транспорта до повышения экологической культуры и экологического правосознания граждан и международного сотрудничества государств).

## **2.2. Теоретико-концептуальные основы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

«Экологическая безопасность как правовое понятие является одной из ключевых категорий экологического права» [925, с. 11]. В современных условиях обеспечение экологической безопасности и защита экологических прав человека становится одной из важнейших целей деятельности и развития государства.

В целях выработки теоретико-концептуальных основ правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности обратимся к более подробному анализу доктринальных подходов к решению соответствующих проблем, нормативных предпосылок их решения, а также зарубежной практике. Доктрина права призвана упорядочивать подходы, излагаемые учеными, систематизировать хаотичный разноотраслевой эмпирический материал и направлена на создание целостной и согласованной системы права, учитывая ее взаимосвязи и необходимые структурные элементы. Доктрина создает «определенную юридико-логическую (мыслительную) модель позитивного права – модель (логико-теоретическую конструкцию, схему, способ и метод) как для надлежащего доктринального понимания и толкования позитивного права, так и для его фактического установления и действия в реальной действительности» [737, с. 382]. Непосредственно такая модель и формируется с помощью док-

тринально-юридического словаря, поскольку без определенных правовых категорий невозможна взаимосвязанная система позитивного права.

В. С. Каменков полагает, что «один из белорусских законов должен содержать общие положения о безопасности и тем самым носить координирующий характер для иных законов и нормативных правовых актов» [439]. Отметим, что в Российской Федерации действует Закон «О безопасности» [752], в рамках СНГ принят Модельный закон государств – участников СНГ «О безопасности» [751]. В российском Законе «О транспортной безопасности» закреплены объекты транспортной инфраструктуры, виды транспортных средств, составляющие в совокупности транспортный комплекс [807]. В белорусском Законе «Об основах транспортной деятельности» указаны объекты транспортной деятельности [819], но конкретных направлений по обеспечению безопасности в процессе эксплуатации данных объектов не установлено. Однако вышеуказанные объекты являются источником повышенной опасности для окружающей среды и здоровья человека, поэтому современные тенденции развития общественных отношений предполагают осуществление научного исследования в области обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в связи с особой многообразностью вопросов в данной сфере и в силу различных подходов к экологической безопасности в юридической науке [43; 158].

Стратегия экологической безопасности Российской Федерации до 2025 г., утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 19 апреля 2017 г. № 176, выступает базовым документом для выработки направлений государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности и содержит основные области и механизмы реализации такой политики, вызовы, цели, основные задачи и угрозы экологической безопасности [1071]. Среди всех документов эколого-правового содержания данная Стратегия, по мнению Н. Г. Жаворонковой, «является одним из наиболее реалистичных для исполнения документов стратегического планирования» [350, с. 171], несмотря на иные мнения о целесообразности данного документа [543, с. 38]. При этом обратим внимание на позицию, обозначенную в научной литературе, относительно необходимости доктрины безопасности личности, общества, государства и обеспечения национальных интересов: «Их последовательная реализация в принципе невозможна без надежной системы отраслевого законодательства» [1221, с. 16]. Стоит отметить, что акты стратегического планирования включают руководящие идеи, систему взглядов и представлений, согласованные стратегические цели и приоритеты для конкретной сферы общественных отношений, которые могут и должны быть закреплены для последующей их реализации в нормативных правовых актах.

В современных условиях затруднительно говорить о четких направлениях экологической политики в транспортной сфере, поскольку в Республике Беларусь нет концептуального документа эколого-правового содержания. Более того, Т. И. Макарова справедливо замечает, что «в определенном смысле

мы запоздали с формированием того, что принято называть эколого-правовым пространством, почти на двадцать лет» [632, с. 618], ссылаясь на принятие ряда международных документов как основополагающих для развития экологического законодательства и науки экологического права. Н. А. Карпович обоснованно указывает, что «мероприятия в области охраны окружающей среды и обеспечения рационального природопользования должны проводиться на уровне не ниже того, который обеспечивает экологическую безопасность» [459, с. 20], опираясь на то, что состояние экологической безопасности является безусловным критерием минимальности промежуточных целей государственной экологической политики.

Экологическая безопасность – достаточно обширная область общественных отношений, которая характеризуется многоаспектностью по сферам охвата экономических видов деятельности, а также многочисленным законодательством, обеспечивается комплексом предусмотренных в нормативных правовых актах мер, направленных на защищенность окружающей среды, жизни и здоровья граждан от возможного вредного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. В Законе Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» закреплено понятие экологической безопасности, схожее с определением, указанным в Концепции национальной безопасности Республики Беларусь.

Сущность и правовое регулирование экологической безопасности, основные национальные интересы, внутренние и внешние источники угроз в экологической сфере раскрыты Н. А. Карпович в Белорусской юридической энциклопедии [458, с. 240–242]. В Юридическом энциклопедическом словаре под редакцией С. А. Боголюбова отмечается, что экологическая безопасность представляет собой «систему реальных мер по предотвращению и ликвидации последствий особо вредных воздействий на окружающую среду. Они могут возникнуть в результате: а) вредных природных явлений; б) стихийных бедствий; в) техногенных катастроф, аварий; г) безудержных выбросов вредных веществ промышленными и другими производственными предприятиями, объектами и отраслями в окружающую среду с грубым нарушением предельно допустимых нормативов качества окружающей среды; д) непринятия мер по усилению охраны окружающей среды» [1317, с. 13].

Концептуально теоретико-правовое понимание экологической безопасности представлено различными взглядами исследователей в области экологического права: Е. Э. Ваньковичем [177], Н. Н. Ведениным [199], В. В. Вербицким [204], А. К. Голиченковым [257], Т. В. Злотниковой [380], О. С. Колбасовым [508], М. Н. Копыловым [531], С. Н. Русиным [982], А. С. Тимошенко [1094] и другими специалистами. Учитывая многообразность рассматриваемой правовой категории, С. Н. Русин полагает, что понятие «экологическая безопасность» трансформировалось в самостоятельный междисциплинарный институт [981, с. 172], на основании межотраслевого

характера экологической безопасности С. Н. Русин, О. В. Вагина, Е. Ю. Гавевская, Л. Я. Савина считают ее составной частью национальной безопасности [174; 985]. Н. Г. Жаворонкова, Л. Г. Ключанова, И. О. Краснова определяют экологическую безопасность как институт экологического права [355; 488; 546], при этом в белорусской эколого-правовой науке данный институт не выделен, и, по нашему мнению, он сначала должен получить обоснование для его обособленности. Л. Г. Ключанова полагает, что экологическая безопасность – одно из направлений экологической политики, а «обеспечение экологической безопасности представляет собой вид общественных отношений, которые регламентируются преимущественно экологическим правом» [488, с. 168]. Т. И. Макарова отмечает, что «экологическая безопасность подлежит обеспечению относительно территории» [671, с. 37].

Стоит отметить, что экологическое право охватывает определенную группу «общественных отношений (природоресурсных, природоохранных, по обеспечению экологической безопасности)» [547, с. 392]. «На выделении экологических требований, предъявляемых к хозяйственной и иной деятельности, с позиции обеспечения экологической безопасности» [1311, с. 28] основаны направления правовой охраны окружающей среды, которые включены в особенную часть экологического права [1311, с. 27]. Г. П. Серов отмечает, что «экологическая безопасность трактуется двояко» [1017, с. 41]: как безопасность личности, общества, государства и как безопасность техногенных объектов, их продукции, работ, услуг. Исследование содержания экологической безопасности позволяет согласиться с утверждением, что она включает «предотвращение негативного воздействия окружающей природной среды на жизненно важные интересы человека, общества и государства» [981, с. 35], поскольку затрагивает ряд вопросов, таких как обеспечение демографической, продовольственной, энергетической безопасности и ряд иных. Проблема защищенности человека в свете угроз экологической и продовольственной безопасности создает особую необходимость в регулировании правом, для того чтобы обеспечить баланс интересов социально-экономического и экологического характера [1203].

Защищенность окружающей среды и граждан включает состояние, соответствующее обеспечению в полном объеме критериев благоприятности окружающей среды и реализации прав и интересов граждан, предусмотренных Конституцией Республики Беларусь. Состояние экологической опасности возникает при совершении экологических правонарушений, причиняющих экологический ущерб не только окружающей среде, но и жизни и здоровью людей. В современных условиях необходимо от экологически опасной деятельности переходить к иному пути развития, тем самым гарантируя обеспечение экологической безопасности. В научной литературе предлагается «наравне с отношениями по охране окружающей среды» в предмет экологического права включать отношения по поводу охраны жизни и здоровья граждан от неблагоприятных экологических воздей-

ствий [974, с. 67], основываясь на том, что это диктуется общественной потребностью в более совершенном правовом регулировании экологических отношений, видоизмененных в связи с осуществлением хозяйственной деятельности и учитывающих мнения и обобщенный опыт ученых в области экологического права (С. А. Боголюбов, Н. А. Духно, Т. И. Макарова). Так, по мнению профессора Т. И. Макаровой, «конечная цель правовых мер по охране окружающей среды заключается в обеспечении экологической безопасности человека, поэтому направления развития законодательства следует формулировать для достижения названной цели» [664, с. 13]. Однако включение в предмет экологического права отношений, связанных с защитой прав граждан от экологических воздействий, на наш взгляд, требует обоснования, поскольку, как мы полагаем, такие права подлежат защите от воздействий не экологического, а техногенного характера, а сама защита прав граждан осуществляется при реализации мер по охране окружающей среды, и тем самым обеспечивается экологическая безопасность. В связи с этим отметим, что эксплуатация объектов транспортной деятельности представляет угрозу для реализации прав человека, угрозу непосредственно техногенного характера, защищенность окружающей среды при данной деятельности обусловлена процессом охраны окружающей среды.

При рассмотрении проблематики экологической безопасности транспортной деятельности необходимо обратиться к анализу научных взглядов на понимание категории «обеспечение экологической безопасности». Исследование трудов ученых показывает, что в современной науке экологического права и законодательстве подходы разнообразные. В. Н. Харьков высказывает верное суждение, что обеспечение экологической безопасности выступает составляющей экологической политики, «направленной на сбережение природы и окружающей среды в качестве главного условия сохранения человечества» [1139, с. 213]. Действительно, осуществление транспортной деятельности взаимосвязано с обеспечением экологической безопасности и исходит из основополагающих направлений экологической политики, соответственно, является ее частью.

Новаторское видение предложено Е. А. Суховой, с позиции которой правовое обеспечение экологической безопасности должно представлять собой самостоятельное нормативное образование, включающее систему норм экологической и иных отраслей права, «регулирующих однородные общественные отношения в сфере защиты прав и свобод человека, создания условий для благоприятного состояния окружающей среды и устойчивого развития человеческого общества» [1080, с. 208]. Вместе с тем такое понимание представляется дискуссионным в силу его наименования, содержания и непосредственно регулируемых отношений, поскольку не все нормы права объединены в отрасли права (это касается норм в сфере транспортных правоотношений), а сферы регулирования отношений выступают скорее не самостоятельными, а вытекающими одна из другой: при создании



условий для благоприятной окружающей среды обеспечиваются права человека и в конечном итоге достигаются цели устойчивого развития общества. В ст. 1 Модельного экологического кодекса для государств – участников Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) определение понятия «обеспечение экологической безопасности» закреплено как «система действий по предотвращению возникновения и развития экологически опасных ситуаций и ликвидации их последствий» [710], однако, с нашей точки зрения, оно не включает конкретизацию действий (правового, технического, экономического, идеологического характера), что требует уточнения комплекса мер и их результата.

Стоит также отметить, что понимание целесообразности обеспечения экологической безопасности трансформируется с течением времени, что можно объяснить на примере взглядов М. М. Бринчука. Если ранее (в 1994 г.) он отрицал подход, связанный с необходимостью обеспечения экологической безопасности, выделения как самостоятельного направления практической деятельности, предлагал рассматривать в качестве синонима охраны окружающей среды и рационального природопользования [142, с. 125], то спустя двадцать лет признает экологическую безопасность «доминантой развития не только общества, но и права как специфического, потенциально наиболее эффективного регулятора общественных отношений, призванного обеспечивать устойчивое развитие общества» [155, с. 113], на основании особенной актуальности и остроты вопроса и убеждения в том, что потенциал природного фактора изменяется с учетом деятельности человека, и приводит доказательство, что экологическая безопасность выступает главной методологической и философской предпосылкой общественного развития.

В белорусской юридической литературе Е. Э. Ванькович предлагает рассматривать обеспечение экологической безопасности в широком смысле как деятельность, ориентированную на защиту национальных интересов Республики Беларусь в экологической сфере от внутренних и внешних угроз, а в узком понимании – как особую цель в области охраны окружающей среды, выражающуюся «в обеспечении защищенности окружающей среды, жизни и здоровья граждан от возможного вредного воздействия хозяйственной и иной деятельности, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» [179, с. 10–11]. В докторской диссертации Н. А. Карпович дается обоснованное определение обеспечения экологической безопасности как «деятельности государства по созданию условий для состояния защищенности жизни и здоровья граждан, а также защищенности условий и факторов жизнедеятельности общества и интересов государства от угроз, возникающих в результате экологически значимых антропогенных воздействий, а равно от факторов, процессов и явлений природного характера» [457, с. 223]. В вышеуказанном научном исследовании обстоятельно описана значимость обеспечения экологической безопасности как особого компонента реализации экологической функции государства,



выявлены и сформулированы составляющие решения задач по обеспечению экологической безопасности, на основании которых логично в эколого-правовой доктрине должны развиваться научные положения об обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности как деятельности, негативным образом воздействующей на окружающую среду.

Представляется необходимым в рамках нашего исследования обратиться к анализу соотношения охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в целях четкого уяснения применения терминологии при осуществлении транспортной деятельности. С. А. Балашенко отмечает, что «охрана окружающей среды близко соприкасается с обеспечением экологической безопасности как деятельности по защите жизненно важных экологических интересов человека. Более того, природоохранительные отношения составляют основу обеспечения экологической безопасности человека, ибо закладывают принципиальные положения о сочетании экологии и экономики в современных условиях развития» [60, с. 35]. А. И. Лагунова, отделяя экологическую безопасность от охраны природы, характеризует ее «не только как состояние защищенности, но и как созданную (в государстве, регионе, мире) систему сдерживающих и наступательных средств, оборонительных сооружений для отпора любому посягающему (или представляющему угрозу посягнуть) на объекты защиты» [578, с. 20]. Вместе с тем в эколого-правовой науке имеются различные взгляды на соотношение охраны окружающей среды и экологической безопасности [256; 344]. При этом стоит обратить внимание, что охрану окружающей среды и экологическую безопасность невозможно объединить в силу различий по предмету правового регулирования, однако деятельность государственных органов может быть направлена на охрану окружающей среды и обеспечение экологической безопасности одновременно. Сферу обеспечения экологической безопасности отличает от охраны окружающей среды то, что обязательным признаком правоотношений, складывающихся в сфере обеспечения экологической безопасности, является «наличие реальных или потенциальных экологических угроз жизни и здоровью личности, стабильному функционированию и развитию общества и государства» [558, с. 59]. Соответственно, охрана окружающей среды включается в направления деятельности по поддержанию экологической безопасности наряду с защитой жизни и здоровья граждан, точнее – ради их жизни и здоровья, обеспечения благополучия. Из этого следует, что в процессе охраны окружающей среды обеспечивается экологическая безопасность.

В определенной степени обеспечение экологической безопасности выходит за рамки охраны окружающей среды, включая в себя защищенность окружающей среды и, следовательно, обеспечение защищенности граждан от вредного воздействия хозяйственной и иной деятельности. В специальной литературе указывается, что «нельзя допускать безосновательного рас-

ширения сферы эколого-правового регулирования» [547, с. 390], при этом данный вопрос «не может рассматриваться вне контекста общих требований экологического законодательства» [1313, с. 183]. Сферы правового регулирования охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности тесно взаимосвязаны, но каждая из них необходима, их взаимодействие проявляется в том, чтобы «комплексно обеспечить охрану окружающей среды, предупредить и минимизировать неблагоприятные экологические последствия деятельности» [21, с. 14].

По нашему убеждению, имеются дополнительные аргументы к необходимости установления научных подходов в обеспечении экологической безопасности. Во-первых, при осуществлении экономических видов деятельности обеспечение экологической безопасности охватывает как комплекс мероприятий по охране окружающей среды, поскольку предполагается достижение состояния ее защищенности, так и «предотвращение обычной опасности и защиту от чрезмерной опасности, которая не всегда может быть надлежащим образом соизмерена и, следовательно, ликвидирована с наименьшими потерями» [243, с. 64]. Во-вторых, обеспечение экологической безопасности означает не только охрану окружающей среды, но и «определение национальных интересов в этой сфере» [1228, с. 171], а значит, данная деятельность должна включать осуществление мер по предупреждению возникновения угроз окружающей среде и минимизации их последствий, учитывая научно обоснованное сочетание экономических и экологических интересов общества [1194].

Необходимо указать, что если научные исследования в области охраны окружающей среды имеют место в специальной юридической литературе, что проявляется в разработке принципов такой охраны, правового механизма, то без развития соответствующей научной базы в сфере обеспечения экологической безопасности невозможно установить концептуальные основы правового регулирования в рассматриваемой в данной работе области и в конечном итоге выявить способы достижения баланса интересов между социально-экономическим развитием и реализацией прав граждан. С учетом вышеизложенного отметим, что основой разрабатываемой автором научной теоретической концепции является осознание экологического интереса в качестве приоритета безопасности государства. А. П. Анисимов подчеркивает, что обеспечение экологической безопасности выступает целью всей природоохранной деятельности, поскольку «обеспечение благоприятного качества окружающей среды и есть главный экологический интерес человека и общества» [35, с. 182].

Основной целью обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является недопущение отрицательного воздействия измененной в результате антропогенной деятельности окружающей среды на человека, предотвращение и ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций, влияющих на окружающую среду, а так-

же угроз состоянию ее защищенности, поступающих от процесса и результата транспортной деятельности как высокорисковой и достижение качества окружающей среды, обеспечивающего здоровье человека и реализацию иных прав. Без регулирования обеспечения экологической безопасности в процессе транспортных отношений должным образом на правовом уровне не может быть соблюдено фундаментальное право человека на жизнь и гарантированы иные права, предусмотренные законодательством. По мнению Д. С. Велиевой, «именно интересы обуславливают вектор развития государственно-правовых отношений в сфере обеспечения безопасности» [201, с. 120]. Экономический интерес, входящий в конфликт с интересом экологическим, не может дальше развиваться, так как такое столкновение может привести лишь к ухудшению экологической безопасности и ряду соответствующих последствий, если не будет установлен оптимальный баланс транспортной и природоохранной деятельности [1157; 1194]. Следует обозначить, что обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включает применение системы мер, адекватных угрозам окружающей среде в связи с эксплуатацией объектов транспортной деятельности. Такие меры правового характера не включаются в охрану окружающей среды, они основываются на деятельности по охране окружающей среды для достижения состояния ее защищенности и в конечном итоге должны быть направлены на реализацию целей установления экологического правопорядка и устойчивого развития.

Стоит отметить, что, с точки зрения Н. Н. Веденина, экологическая безопасность – это «состояние защищенности человека, общества, государства и окружающей природной среды от негативного природного и техногенного воздействия, обеспечиваемое организационно-правовыми, экономическими, научно-техническими и иными средствами и способами» [199, с. 53]. Полагаем, с одной стороны, он прав, поскольку обеспечение экологической безопасности – это прежде всего деятельность по сохранению и восстановлению благоприятной окружающей среды, осуществляемая в целях ее защиты непосредственно от техногенного воздействия, а также реализации и защиты прав человека. С другой стороны, возникает и ряд вопросов: что подлежит защите в первую очередь (человек, общество и государство или окружающая среда) и что следует понимать под защищенностью человека – обеспечение комплекса его прав или потребностей? Безопасное его существование подразумевает прежде всего наличие определенных потребностей как насущных нужд в чем-либо и реализацию прав, основанных на потребностях [1169]. «Потребность человека создает состояние неудовлетворенности, которое он стремится преодолеть» [1086, с. 164]. Так, экологические потребности заключаются в чистой воде, воздухе, т. е. «связаны с чистотой жизненной среды в целом» [1086, с. 165]. На этом основании следует констатировать, что состояние защищенности человека от угроз техногенного характера, реализация его прав обусловлены состоянием

защищенности окружающей среды от воздействия негативных факторов (токсичных, химических и иных веществ), что ранее становилось предметом исследования в эколого-правовой науке [146].

Принимая во внимание цели и задачи правового обеспечения, сущность деятельности по охране окружающей среды, особого воздействия транспорта на нее, необходимо уяснить, что включает безопасность для окружающей среды при транспортной деятельности, какие угрозы содержит такая деятельность, чтобы знать, каким образом их минимизировать и с помощью каких правовых инструментов. Исходя из установления, что «понятие должно содержать общие существенные свойства, отношения, признаки исследуемого (познаваемого) объекта» [216, с. 289], под экологической безопасностью транспортной деятельности предлагается понимать состояние защищенности окружающей среды, жизни и здоровья граждан от вредного воздействия объектов транспортной деятельности, транспортных аварий и катастроф, при котором посредством ряда мер правового и иного характера сведено к минимуму вредное воздействие такой деятельности. Утверждение новой для экологического права категории отвечает потребности обеспечения экологической безопасности в связи с воздействием транспортной деятельности на окружающую среду исходя из научно обоснованных подходов и определения концептуальных правовых основ создания всеобъемлющей стратегии по определению механизма обеспечения экологической безопасности в рассматриваемой сфере.

С точки зрения М. М. Бринчука, правовыми средствами обеспечения соблюдения экологических прав и законных интересов физических и юридических лиц как деятельности по обеспечению их экологической безопасности являются «нормирование качества окружающей среды, вредных воздействий на природу отдельными источниками, использования природных ресурсов, оценка воздействия планируемой деятельности на окружающую среду, экологическая экспертиза, экологическое лицензирование, сертификация, регулирование режима экологически неблагоприятных территорий, контроль, юридическая ответственность за экологические правонарушения и некоторые другие» [158, с. 69]. Однако помимо данных мер необходимы и иные, решающие комплексно весь спектр затрагиваемых проблем при обеспечении экологической безопасности, в частности касающиеся институциональных подходов к экологической безопасности транспортной деятельности, защиты прав граждан в связи с вредным воздействием транспорта на окружающую среду и в целом достижением устойчивого развития. Так, с точки зрения С. Г. Дробязко, к закономерностям развития права относится ряд факторов, например рост количества норм и принципов по мере усложнения отношений в обществе в процессе его поступательного прогрессивного движения, непрерывность совершенствования правовых систем, интеграция правовых норм в отраслях права в пределах национальных правовых систем, сближение правовых систем мира, юриди-

ческое взаимообогащение и взаимопроникновение национальных правовых систем и системы международного права и некоторые иные [305, с. 14]. Сохранение окружающей среды и повышение качества жизни населения при интенсивных транспортных процессах возможно обеспечить, прилагая усилия к соблюдению целей и приоритетов предыдущих лет и внедрению правовых средств, обеспечивающих развитие и функционирование требований экологической безопасности. Соответственно, для выявления принципов, уточнения норм права и совершенствования законодательства в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности требуется определить правовые средства, необходимые для регулирования отношений в вышеуказанной области.

Теория правовых средств подробно разработана в российской науке С. С. Алексеевым, который выделил и ряд их признаков (многообразность данных субстанциональных явлений, возможность использования субъектами, наличие социальной силы) [29, с. 218–219]. Российский ученый А. В. Малько под правовыми средствами понимает правовые явления, выражающиеся в инструментах (установлениях) и деяниях (технологии), с помощью которых удовлетворяются интересы субъектов права, обеспечивается достижение социально полезных целей [677, с. 69]. В. А. Сапун определяет правовые средства как «юридические инструменты, конструкции, обеспечивающие в соответствии с правовыми началами решение многообразных социальных задач» [996, с. 21]. Поскольку первостепенной задачей обеспечения экологической безопасности является выработка комплекса правовых средств в целях достижения социально значимых результатов в правоприменительной деятельности, следует исходить из особого значения сбалансированности интересов сторон, затрагивающих вопросы использования транспорта и охраны окружающей среды, а также повышения эффективности действия права.

Применительно к исследуемому объекту правовые средства юридического характера включают международно-правовые соглашения и акты межгосударственных образований, национальное законодательство, соответственно, определенная система таких средств сложилась. Они являются базой для решения проблем вредного воздействия транспорта на окружающую среду. По нашему убеждению, под **правовыми средствами обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности** следует понимать устанавливаемые в целях обеспечения защищенности окружающей среды от угроз негативного воздействия транспортной деятельности положения нормативных правовых актов, включающие принципы и направления минимизации негативных последствий данной деятельности на окружающую среду и компоненты природной среды. Они содержат меры охраны окружающей среды и экологического правопорядка, государственно-правового принуждения субъектов транспортной деятельности (охранительные правовые средства), а также опре-

деляют способы осуществления транспортной деятельности с учетом требований экологической безопасности, обеспечивают правореализующую деятельность (регулятивные правовые средства). Значение точного понимания правовых средств и их видов в исследуемой сфере заключается в том, что они позволят раскрыть и обобщить сущность применяемых элементов эколого-правового механизма, направленных на обеспечение экологической безопасности, эффективно реализовать комплекс действий (должного и возможного поведения) участников транспортной деятельности, органов государственного управления, граждан, руководствующихся нормативными предписаниями, предотвратить возникновение экологических рисков.

Обеспечить эффективное правовое регулирование возможно на общих началах, соответственно, закономерно к ним относить средства-принципы как базисные правовые инструменты (основополагающие начала), а также правовые средства – запреты использования определенных видов транспорта, правовые средства – стимулы выполнения экологических требований, взаимодействующие между собой и оказывающие влияние в совокупности на экологическую безопасность. Поскольку стабильная система законодательства – залог устойчивого развития государства и размеренной жизни общества, то «чем большее время без существенных изменений действует нормативный правовой акт, тем большая эффективность в регулировании общественных отношений этим временным фактором достигается» [881, с. 99].

Стоит отметить, что в комплекс средств обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности включаются средства различного характера, однако в правовой доктрине не установлено, что относится к таким средствам в эколого-правовой сфере. Правовые средства отражают степень урегулированности правом определенной сферы отношений. К общим признакам правовых средств обеспечения экологической безопасности в рассматриваемой области можно отнести следующие: они выступают основными элементами действия (выполнения) требований экологической безопасности; выражают способы обеспечения экологической безопасности; должны приводить к юридическим последствиям, конкретным результатам поставленной цели (именно должны, как мы полагаем, поскольку в данной сфере еще многое предстоит исследовать и урегулировать); внедряются непосредственно органами государственного управления [1161, с. 598].

Соответственно, правовые средства, касающиеся обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, создаваемые и гарантируемые государством, – это ключевой элемент в уменьшении негативного воздействия вредных факторов на окружающую среду – цельного многогранного процесса, включающего прогнозирование, выявление, оценку угроз и правовое регулирование в данной области. Это означает, что правовые средства в исследуемой сфере имеют теоретическое и практическое значение, выполняют ряд функций: пре-



вентивную, охранительную, воспитательную, социальную, регулятивную и иные. Их применение позволит не допустить загрязнения окружающей среды (превентивная роль), своевременно реагировать на нарушения в области транспортной деятельности, причиняющие вред окружающей среде (охранительная роль), сформировать экологически культурное поведение граждан (воспитательная роль), достичь безопасности путем применения мер по защите окружающей среды и выполнению социально значимых задач по оказанию транспортных работ и услуг (социальная роль) на основе организации правового пространства и упорядочивания правового регулирования в данной сфере (регулятивная роль).

Обратимся к источникам угроз обеспечению экологической безопасности в транспортной сфере. Выделяют как передвижные (мобильные) источники загрязнения окружающей среды, к которым можно отнести транспортные средства, так и стационарные источники, включающие промышленные и ремонтные предприятия транспорта, автозаправочные станции и другие объекты. В литературе при классификации мобильных и стационарных источников загрязнений от транспортной деятельности к первым относят двигатели внутреннего сгорания, продукты сжигания топлива, утилизацию шин и другое, ко вторым – сброс отходов жизнедеятельности, промышленные отходы и свалки, водоснабжение и водоотведение [705, с. 81]. С нашей точки зрения, такой подход дискуссионный, поскольку это сугубо субъективное понимание исследователя, не включающее существенной разницы между движимыми и недвижимыми объектами. При этом в законодательстве Республики Беларусь об охране окружающей среды не разграничены и не закреплены данные источники. Как передвижные, так и стационарные источники охватываются понятием «объекты транспортной деятельности», так как такие объекты, согласно Закону «Об основах транспортной деятельности», включают «транспортные средства и коммуникации, системы управления движением, сооружения и иное имущество, используемое для осуществления транспортной деятельности» [819, ст. 1]. Вместе с тем системное регулирование, устанавливающее правовые понятия вышеназванных источников, специфические подходы в определенных областях, связанных с регулированием деятельности как транспорта, так и иных объектов транспортной деятельности, призвано способствовать комплексному и детальному правовому обеспечению.

Понятие «мобильный источник» закреплено в Законе Республики Беларусь от 16 декабря 2008 г. № 2-3 «Об охране атмосферного воздуха» и определено как «транспортные средства и самоходные машины, оснащенные двигателями, эксплуатация которых влечет за собой выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух» [823, ст. 1]. Места стоянки и хранения транспортных средств и самоходных машин, здания и сооружения, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (станции технического обслуживания, автозаправочные станции,



мойки и др.), грузовые и пассажирские терминалы, вокзалы, аэропорты, причалы и иные подобные объекты именуются объектами тяготения мобильных источников согласно вышеназванному Закону [823, ст. 1]. Соответственно, в нем приведены определения терминов, которые в консолидирующем природоохранные правовые нормы Законе «Об охране окружающей среды» не раскрыты, при этом порядок обращения с ними регулируется.

Исследуя терминологию в данной области, мы отметили, что подходы законодателей Российской Федерации и Республики Беларусь различаются. Так, в ст. 1 Федерального закона Российской Федерации «Об охране окружающей среды» закреплено понятие передвижных (аналогичное определению «мобильный источник» в белорусском Законе «Об охране атмосферного воздуха») и стационарных источников, а также четко установлены требования при производстве и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств [826, ст. 45], тем самым конкретно обозначено воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду в российском экологическом законодательстве. Тот же подход отражен и в Законе Украины «Об охране окружающей среды», в котором закреплены требования в отношении непосредственно транспортных и других передвижных средств и установок (ст. 56) [939]. Кроме того, обратим внимание, что в Законе Российской Федерации «О транспортной безопасности» четко установлены объекты транспортной инфраструктуры и конкретные виды транспортных средств, составляющие в совокупности транспортный комплекс [807, п. 5, п. 11 ст. 1]. Позиция российского законодателя представляется более верной и обоснованной, поскольку в законодательстве об охране окружающей среде предусмотрены данные объекты как источники загрязнения окружающей среды, и, соответственно, из нормативных правовых актов явствует, о каких источниках идет речь.

Исходя из вышесказанного, отметим пробелы в основополагающих правовых конструкциях, связанных с обеспечением экологической безопасности в транспортной сфере, и их неполноту регулирования в экологическом законодательстве. Соответственно, необходимо уточнить объекты транспортной деятельности в законодательстве об охране окружающей среды путем разграничения понятий, включающих виды транспорта, а также объекты транспортного обслуживания и транспортные коммуникации в целях установления конкретной угрозы окружающей среде. Так, под мобильными (передвижными) объектами транспортной деятельности, оказывающими воздействие на окружающую среду, следует понимать транспортные средства, эксплуатация которых приводит к изменению окружающей среды и причинению вреда жизни и здоровью человека; под стационарными объектами транспортной деятельности, оказывающими воздействие на окружающую среду, – объекты, созданные для обслуживания транспортных средств и функционирования транспортных коммуникаций, деятельность которых связана с изменением окружающей среды и причинением вреда жизни и здоровью человека. Предложенные определения

понятий целесообразно закрепить в Законе «Об охране окружающей среды», а для единообразия данной терминологии необходимо придерживаться сформулированных определений и в Законе «Об охране атмосферного воздуха», поскольку в указанных нормативных правовых актах не должны различаться толкования терминов.

В качестве основной угрозы обеспечению экологической безопасности выделяется техногенное влияние, связанное с созданием научно-технических разработок, развитием высокотехнологичного производства, в том числе и с использованием транспорта с низким экологическим классом. Безусловно, «негативное воздействие техногенной деятельности на окружающую среду, а не его последствия является основным источником опасности», с точки зрения В. А. Попова [914, с. 73], в то же время С. Н. Русин полагает, что не сами объекты либо их деятельность, а угрозы воздействия несут опасность состоянию защищенности окружающей среды [985]. Определение реальных угроз безопасности и выработку консолидированного перечня как необходимый элемент решения задач по обеспечению экологической безопасности отмечает Н. А. Карпович [457, с. 223]. Поскольку процессы транспортной деятельности в современном мире многомерны, необходимо сформировать правовое обеспечение для достижения экологической безопасности и упреждения экологических угроз. Угрозами обеспечению экологической безопасности в процессе осуществления транспортной деятельности выступают ряд взаимосвязанных факторов – техногенных (аварии при эксплуатации транспорта), социальных (ухудшение здоровья человека), природных (уменьшение и деградация природных ресурсов) [1196]. К ним можно отнести также внешнеэкономические условия развития государства, связанные с развитием торговли и обеспечением экономического роста, необходимостью расширения транспортных коммуникаций, в результате которых возникает потенциальная и реальная опасность причинения вреда окружающей среде и состоянию ее защищенности при эксплуатации объектов транспортной деятельности. Таким образом, представляется целесообразным сформулировать следующее определение: **угрозы обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности** – это совокупность внутренних техногенных, социальных, природных, а также внешнеэкономических условий и факторов, создающих опасность причинения вреда окружающей среде и состоянию ее защищенности, компонентам природной среды и обеспечению прав граждан при эксплуатации объектов транспортной деятельности. Основным условием обеспечения экологической безопасности в исследуемой сфере является обязательность выполнения эколого-правовых требований, предъявляемых к транспортной деятельности, которые определяют правила ее осуществления с учетом ограничений, связанных с необходимостью соблюдения определенных принципов охраны окружающей среды, реализации механизма охраны окружающей среды и обеспечения экологической без-

опасности, охраны компонентов природной среды и природных ресурсов. Данные эколого-правовые требования являются необходимым элементом в системе базовых понятий правовой теории обеспечения экологической безопасности применительно к различным видам транспорта и служат основой для формирования концептуальных направлений уменьшения вредного воздействия объектов транспортной деятельности, обладающих особой спецификой при их эксплуатации.

**Уровень обеспечения экологической безопасности в связи с осуществлением транспортной деятельности** следует понимать как степень защищенности окружающей среды, соответствующую степени угроз, возникающих в процессе транспортной деятельности, а обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности целесообразно рассматривать как деятельность органов государства, общественных организаций, юридических и физических лиц по предупреждению угроз экологической безопасности и контроль за соблюдением мер минимизации вредных последствий для окружающей среды при использовании объектов транспортной деятельности, включая защиту национальных интересов, интересов общества и человека. Представленное понимание терминологии обусловлено необходимостью обозначить самостоятельное направление в области обеспечения экологической безопасности в связи с интенсивными транспортными процессами и отсутствием научных подходов, направленных на охрану окружающей среды и реализацию прав человека, путем выработки средств правового обеспечения экологической безопасности.

В литературе исследователи обращают внимание на необходимость установления экологического равновесия, главная особенность которого – подвижность, что обуславливается «внешними либо внутренними факторами, поддерживается сложными механизмами взаимоотношений между живыми организмами и условиями обитания, и если изменение среды будет резким (разлив нефти), то экологическое равновесие нарушится» [1119, с. 15]. В исследованиях по градостроительству и территориальной планировке приводится понимание экологического равновесия как черты экосистемы, выражающейся в балансе «прихода и расхода энергии вещества, обеспечивающем нормальное функционирование системы» [269, с. 114]. В градостроительной отрасли предусмотрено, что «экологическое равновесие, устойчивость среды, воспроизводство природных ресурсов» обеспечивается системой мероприятий, именуемых как экологически оптимальное планировочное регулирование [919, с. 104]. Вместе с тем транспортная деятельность особым образом связана с экологическим балансом (равновесием), при этом в эколого-правовой науке данный термин не закреплён, так как отсутствуют комплексные научные исследования. В научном исследовании Н. А. Шингель отмечается, что организационно-планировочные мероприятия играют значимую роль в обеспечении охраны окружающей среды городов [1284, с. 50, 71, 79]. Исходя из вышесказанного, необходимо отметить, что предназначение закрепления в законодательстве экологи-

ческого баланса (равновесия) состоит в том, чтобы правовыми средствами обеспечить функционирование транспорта при минимальном воздействии его объектов [456, с. 10]. В связи с этим мы полагаем, что в науке экологического права требуется теоретическое понимание сущности экологического баланса (равновесия) в сфере транспортной деятельности, под которым следует понимать такое состояние окружающей среды, которое достигается при соблюдении эколого-правовых требований к осуществлению транспортной деятельности с учетом необходимых критериев экологической безопасности, а причиняемый ущерб окружающей среде, компонентам природной среды и природным ресурсам транспортными процессами (эксплуатацией мобильных (передвижных) и стационарных объектов) не ухудшает состояние экологической безопасности. Данное понятие способствует разработке и реализации направлений обеспечения экологической безопасности и недопущению торможения учета экологического фактора как в транспортной, так и в иных сферах деятельности.

Важно отметить, что ряд государств уделяют пристальное внимание вопросам ограничения выбросов и торговли парниковыми газами для установления количества разрешенных выбросов, защиты климата, недопущения причинения ущерба окружающей среде. На становление экологического законодательства европейских государств «большое влияние оказали регламенты и директивы Европейского союза» [334, с. 32], реализация стратегии экологической безопасности, ежегодное присуждение титула зеленой столицы Европы за комплексное развитие зеленых технологий, в том числе транспорта (такой статус получил Стокгольм в 2018 г., Осло в 2019 г., Лиссабон в 2020 г.). Критериями присуждения данного титула являются уменьшение изменения климата, снижение уровня выбросов парниковых газов, отказ от ископаемых видов топлива, развитие общественного транспорта и велодвижения, увеличение количества электромобилей и пунктов их подзарядки, наличие парков, состояние атмосферного воздуха, экологические инновации и иные. Все вышеперечисленное стимулирует к проведению исследований, которые касаются сущности экологической устойчивости городов [1078] и зеленых инноваций [55] и могут получить развитие на евразийском пространстве (в частности, присуждение данного титула в ЕАЭС). Специфика проведения эффективной экологической политики, являющейся результатом как «внедрения единых норм и стандартов в практику, так и проведения собственных стратегий» [457, с. 167], заключается в том, что ее обеспечение возможно с учетом достаточности теоретико-правовых исследований, подтверждающих явную потребность и пробельность в законодательных механизмах. Это означает, что на государственном уровне необходима разработка мер по обеспечению экологической безопасности при осуществлении деятельности, оказывающей вредное воздействие на окружающую среду, чтобы в перспективе решить проблемные вопросы на межгосударственном уровне на пути к уменьшению трансграничного загрязнения окружающей среды. Так, изменениями к Конституции Рос-

сийской Федерации от 1 июля 2020 г. предусматривается решение вопросов охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности как Российской Федерацией, так и ее субъектами [524, п. «д» ч. 1 ст. 72], что иллюстрирует всесторонний подход к правовому регулированию экологических отношений, увеличивает потенциал применения правовых средств других отраслей права, в которых содержатся нормы, включающие требования к субъектам хозяйственной деятельности и направленные на обеспечение экологической безопасности.

Опасность окружающей среде, а также угрозу жизни и здоровью человека несет не только транспорт, т. е. транспортные средства, но и транспортная деятельность в совокупности, включающая как эксплуатацию транспорта, перевозки различными видами транспорта, так и транспортные работы и услуги (ремонт, производство транспортных средств). В связи с этим в доктрине экологического права необходимо предусмотреть самостоятельный раздел «правовое обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности» в силу того, что не только транспорт, но и все протекающие транспортные процессы как составляющие транспортной деятельности оказывают влияние на состояние защищенности окружающей среды и здоровье человека. Кроме того, поскольку транспортная деятельность постоянно влияет на иные сферы хозяйственной деятельности, воздействует на окружающую среду и компоненты природной среды, обеспечение прав человека, целесообразно в теории экологического права данный раздел определить приоритетным и на этом основании перенести его на первое место в рамках правовой охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности в процессе экономической деятельности, где направления такой охраны основаны на выделении экологических требований, предъявляемых к осуществлению различных видов деятельности [1311, с. 28], признанных экологически опасными и связанными с эксплуатацией источников, оказывающих вредное воздействие на окружающую среду. Содержание данного теоретического раздела должно включать как понятийный аппарат, так и концептуальные подходы, охватывающие направления уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и реализацию прав граждан, а дальнейшее его развитие необходимо с целью учета развивающихся технологий в транспортной сфере и своевременного выявления влияния угроз на состояние защищенности окружающей среды. Предложение о выделении особого раздела «правовое регулирование экологических отношений на транспорте», выдвигаемое В. И. Ивакиным и В. М. Корякиным [385, с. 89], не представляется возможным поддержать, поскольку вопросы охраны окружающей среды относятся к предмету экологического права, а в рамках иных отраслей возможно вести речь об экологизации тех или иных отношений.

Обратим внимание, что в Едином правовом классификаторе Республики Беларусь имеется п. 11 «Законодательство об охране окружающей среды и рациональном использовании природных ресурсов», поэтому не

предусматривается законодательство об экологической безопасности [834]. Понимание экологической безопасности закреплено в Законе «Об охране окружающей среды», установлены требования экологической безопасности. Вышеуказанный классификатор лишь содержит подпункт 11.01.05.00 «Экологические требования к хозяйственной и иной деятельности. Генно-инженерная деятельность», однако, на наш взгляд, этого явно недостаточно. Соглашаясь с позицией о дополнении Единого правового классификатора Республики Беларусь пунктом 11.09 «Законодательство об экологической безопасности» [457, с. 345], считаем, что следует выделить направление «экологическая безопасность при осуществлении хозяйственной деятельности» и закрепить одну из его позиций «экологическая безопасность при осуществлении транспортной деятельности. Эколого-правовые требования». Это объясняется задачей формирования более совершенных актуальных законодательных положений в силу необходимости решения особо значимых проблем эколого-правового характера в свете ряда возникающих угроз со стороны транспортной деятельности и важностью гарантирования реализации прав человека, предусмотренных Конституцией Республики Беларусь. При регулировании транспортной деятельности, чрезвычайно необходимой для оказания транспортных услуг, не учитываются факторы, касающиеся причинения вреда окружающей среде, целей правового обеспечения экологической безопасности.

О. С. Колбасов замечает, что «эколого-правовая наука <...> располагает всеми возможностями» [506, с. 11], которые необходимо видеть и использовать в условиях «исчерпания природных ресурсов, видимости их конца, погружения крупных городов с миллионным населением в выхлопы автомобильных газов, отравленности продуктов питания» [103, с. 9]. Н. А. Карпович обращает внимание на то, что «растет антропогенная нагрузка на экологическую сферу, недостаточными остаются меры по сохранению биологического и ландшафтного разнообразия» [458, с. 240]. В литературе (как в технической, касающейся деятельности транспорта, так и юридической) авторы употребляют термин «экологические потери» [233; 442; 589; 623]. При этом если одни ученые считают потери как комплексный оценочный критерий, обусловленный использованием «природных ресурсов в технологическом цикле» [705, с. 81], выраженный в денежном эквиваленте [233, с. 70], и оценку экологичности дорожного движения осуществляют по двум факторам – объем выбросов вредных веществ в атмосферу и уровень транспортного шума, то Е. В. Лунева с правовой позиции полагает уместным употреблять вместо «потери окружающей среды» емкое словосочетание «экологические потери», под которыми предлагает понимать «безвозвратные или длительно восстанавливаемые утраты отдельных компонентов природной среды, природных и природно-антропогенных объектов, а также нарушение прямых и обратных связей элементов экологической системы, проявляющиеся в результате как неправомерных, так и правомерных действий природопользователей или событий природного происхождения» [623, с. 326]



и указывает, что не каждая утрата природных ресурсов относится к экологическим потерям, а касается лишь невозобновимых природных ресурсов и истощения возобновимых природных ресурсов. Такой подход (в том числе научное определение) вполне может закрепиться в эколого-правовой доктрине в части применения необходимых правовых средств, в том числе юридической ответственности за правонарушения в сфере экологической безопасности в связи с причинением вреда окружающей среде.

В науке экологического права часто требуется уточнение правоотношений, исследуемых в связи с необходимостью их правового обеспечения, с учетом общих положений о правоотношении [1140]. Экологические отношения, возникающие в процессе транспортной деятельности, – это самостоятельные сложные и качественно новые своеобразные общественные отношения по обеспечению экологической безопасности при эксплуатации мобильных и стационарных объектов. Объектами данных отношений являются, во-первых, окружающая среда, во-вторых, компоненты природной среды и природные ресурсы, в-третьих, права человека и обеспечение их реализации. Субъектами исследуемых отношений выступают органы государственного управления, реализующие функции в сфере экологической безопасности транспортной деятельности, международные организации и межгосударственные образования, осуществляющие разработку соглашений, направленных на уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Субъектами, которые воздействуют на окружающую среду, являются физические и юридические лица, оказывающие услуги и выполняющие работы в сфере транспортной деятельности, однако «соотношение их прав и обязанностей в законодательстве приведено не системно» [673, с. 117]. В законодательстве не установлен системный и точный объем их компетенций, прав и обязанностей, что требует пересмотра правовых норм. Отсутствие интегрированного экосистемного подхода является одной из проблем обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Содержание данных правоотношений составляет многообразный комплекс прав и обязанностей субъектов по предупреждению экологических рисков, применению правовых средств обеспечения экологической безопасности, уменьшению причиняемого окружающей среде вреда; данные права и обязанности реализуются в целях недопущения угроз, возникающих при осуществлении транспортной деятельности. Соответственно, мы полагаем, что доктрина экологического права в отношении экологической безопасности нуждается в трансформации в силу того, что не только транспорт, а все протекающие транспортные процессы как явления транспортной деятельности оказывают влияние на состояние защищенности окружающей среды и здоровье человека.

Таким образом, концептуальные теоретико-правовые основы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включают выявление необходимости обеспечения экологической безопасности как одного из направлений экологической политики



в сравнительно-правовом анализе с охраной окружающей среды, разработку понятийно-категориального аппарата исследуемой области научного направления, обоснование применения и конкретизацию правовых средств обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, которые характеризуются особенностями, связанными со спецификой современного состояния и развития экологического законодательства, и направлены на расширение научных знаний в области экологической безопасности как составляющей экологического права. Кроме того, разрабатываемая правовая концепция охватывает ряд значимых составляющих аспектов, а именно принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении рассматриваемой деятельности, на базе которых возможно развитие законодательства по формированию безопасной для окружающей среды эксплуатации транспорта, а также систему источников, регулирующих данные правоотношения, установление специальной модели правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, требующих самостоятельных теоретико-методологических исследований в рамках данной работы.

### **2.3. Принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

В науке экологического права достаточно подробно исследована проблематика принципов экологического права и экологического законодательства, проанализированы установленные в законодательстве принципы охраны окружающей среды [399; 479; 988; 989]. Вместе с тем проблема особой значимости принципов в регулировании эколого-правовых отношений в сфере негативного воздействия транспортной деятельности на окружающую среду представляется актуальной в силу того, что они не сформулированы в системном виде в юридической науке и не закреплены на уровне национальных нормативных правовых актов.

Относительно недавно в эколого-правовой науке была предпринята обстоятельная попытка осмысления и формулирования принципов экологической безопасности, Е. Н. Абанина выделила несколько групп таких принципов [2]. Принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должны быть предметом самостоятельного научного исследования в целях определения эффективного правового механизма обеспечения экологической безопасности в данной сфере, поскольку без установления принципов деятельности

невозможно понимание, каким образом следует усовершенствовать обеспечение безопасности в данной сфере и вывести на уровень достаточной защищенности окружающей среды.

Трансформация законодательства в области транспортной деятельности в части усиления значимости экологического фактора должна быть осуществлена наряду с определением понятийно-категориального аппарата также и путем применения новаторского подхода, включающего разработку принципов правового обеспечения экологической безопасности в исследуемой сфере в системном виде, охватывающую ряд проблемных аспектов защищенности окружающей среды от угроз техногенного характера на каждой стадии транспортной деятельности. Необходимо констатировать, что отсутствие данных принципов не позволяет установить четкую систему требований, которые целенаправленно позволили бы решить проблему обеспечения экологической безопасности при функционировании мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности. Справедливо отмечается в научной литературе, что отсутствие положений о принципах «может быть отнесено к проблеме пробельности в законе, не согласуется с прогрессивной законотворческой технологией» [1246, с. 42]. В данном контексте стоит отметить, что принципы правового обеспечения должны иметь отражение в законодательстве с учетом комплексности отношений, подлежащих регулированию, и прежде всего научной обоснованности разработки правовой концепции обеспечения экологической безопасности, ведь «только в этом случае они переходят из области научных понятий в плоскость их практической реализации» [867, с. 3]. Соответственно, принципы выполняют ряд функций, посредством которых они, по мнению Н. Л. Бондаренко, «приобретают способность воздействовать на общественные отношения, влиять на их характер» [123, с. 15].

Принципы должны получать развитие в нормах как экологического права, так и иных отраслей законодательства, если регулируемая деятельность представляет опасность для окружающей среды. К таковой деятельности относится производство транспортных средств, подвижного состава, электрических аккумуляторов и аккумуляторных батарей и иные [770], т. е. ряд видов деятельности в сфере транспортных процессов. Важно, как отмечает И. А. Игнатьева, чтобы принципы были применимы [400, с. 37], не подменяли собой обязанности, учитывались в современных актах и при осуществлении транспортной деятельности субъектами, поскольку «экологически небезопасная деятельность одних лиц угрожает жизни и здоровью других лиц» [230, с. 42].

Исследуя принципы реализации экологической функции государства, профессор Н. А. Карпович выделяет несколько групп, включая общие, специальные, видовые, отраслевые и частные принципы, а также указывает, что они представляют собой основу, на которой «осуществляется вся многогранная деятельность в области экологических отношений» [461, с. 9]. Поддерживая данную позицию, отметим, что принципам принадлежит опре-

деляющая роль в формировании правовых предписаний, в них содержатся отправные идеи, которые придают импульс реализации мер по обеспечению экологической безопасности. Принципы правового обеспечения как система руководящих идей в эколого-правовой сфере отражают сущность деятельности государства и пронизывают всю совокупность направлений в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, поскольку они «скрепляют правовую систему, обеспечивают ее целостность, определяют общий вектор ее развития, а также методы и основные направления правового регулирования» [1093, с. 25]. Такие принципы, вытекающие из сути правовых норм и устанавливающие общеобязательные правовые положения, должны быть нацелены на соблюдение и защиту прав человека, развитие экологической культуры и экологического образования, установление ответственности за причинение вреда окружающей среде, обеспечение баланса экологических и экономических интересов субъектов. Четкая структура принципов необходима как фундамент для новых, более совершенных и адаптированных правовых норм, составляющих систему правового регулирования в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, и будет способствовать устойчивому развитию отношений [1155; 1206].

Можно выделить ряд проблемных аспектов, связанных с закреплением правовых принципов: какие из установленных в законодательстве принципов относятся к принципам охраны окружающей среды, какие – к принципам экологического законодательства, а какие – к абсолютным обязанностям и в каких разделах Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» они должны быть закреплены. С. Н. Русин полагает, что все принципы экологического законодательства объединены в две группы: принципы законодательства и принципы осуществления конкретного вида деятельности в сфере взаимодействия общества и природы [984, с. 111]. В научном исследовании, посвященном новым правам человека в контексте международного права, Е. Ф. Довгань отмечает, что в деятельности по созданию зеленой экономики необходимо использовать принцип предосторожности, широко используемый в международном экологическом праве, при осуществлении предварительной оценки воздействия на права человека планируемой деятельности [292, с. 213]. Данный принцип и некоторые другие относятся к принципам правил принятия решений согласно Кодексу окружающей среды Швеции [131, с. 38]. Полагаем, что основными направлениями для формулирования принципов в исследуемой сфере следует выделить обеспечение устойчивого развития, поддержание благоприятной окружающей среды в районах загрязнения при эксплуатации объектов транспортной деятельности, участие граждан в решении экологических проблем, использование безопасных технологий и изменение деятельности в сфере транспортного обслуживания.

Исходя из анализа теоретических положений, под **принципами правового обеспечения экологической безопасности в сфере транспортной**

**деятельности** следует понимать руководящие начала, выражающие базисные регулятивные положения и основные направления деятельности в сфере обеспечения экологической безопасности при использовании объектов транспортной инфраструктуры, включающие меры уменьшения их вредного воздействия на окружающую среду. Система принципов правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должна базироваться, во-первых, на конституционных ценностях, принципах верховенства права, гуманизма, равноправия всех перед законом, взаимной ответственности государства и личности и других, которые носят универсальный характер и выступают, как указывает А. Г. Тиковенко, в качестве «ориентиров нормотворческого процесса, руководящих идей для правоприменительной деятельности» [1092, с. 138]; во-вторых, на принципах, закрепленных в ст. 4 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» (уменьшения вредного воздействия на окружающую среду, презумпции экологической опасности рассматриваемой деятельности, ее запрещения в случае отрицательных изменений окружающей среды и иных последствий, обеспечения особых подходов к установлению требований в области охраны окружающей среды к данной деятельности и др.). Такие принципы должны реализовываться в государственной политике для обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и получить закрепление в законодательстве Республики Беларусь. Поскольку «время пассивных политических размышлений о роли государства в решении проблем охраны окружающей среды исчерпано» [362, с. 44], в целях сбалансированности экологического и устойчивого социально-экономического развития необходимо определить способы правового обеспечения экологически безопасной при осуществлении транспортной деятельности с учетом системной совокупности принципов.

Т. И. Макарова справедливо отмечает, что «содержание некоторых принципов ставит под сомнение отнесение их к принципам в целом» [653, с. 139]. Поясним это на примере принципа обязательности участия в деятельности по охране окружающей среды государственных органов, общественных объединений, иных юридических лиц и граждан, который целесообразно конкретизировать в законодательстве в качестве обязанности вышеуказанных лиц. Такое суждение автора вытекает на основании того, что упомянутые субъекты должны принимать максимальные меры для поддержания состояния защищенности окружающей среды согласно Конституции Республики Беларусь [523, ст. 55].

Обратившись к опыту деятельности ЕС, отметим следующее. Обязательность участия в деятельности по охране окружающей среды состоит в том, что государства – члены ЕС считают своим долгом разрабатывать директивы ЕС, законы о предотвращении вреда окружающей среде, о качестве атмосферного воздуха и иные. Каждые пять лет они должны составлять стратегические шумовые карты «для агломерационных пространств, главных транспортных магистралей и главных железнодорожных путей» [556; 1333].

В частности, Директива 98/70/ЕС по качеству бензинового и дизельного топлива в редакции Директивы 2003/17/ЕС определяет экологические требования к качеству и характеристикам топлива, сокращению выбросов парниковых газов в целях снижения негативного влияния на климат и качество воздуха, в том числе за счет широкого использования биотоплива [285]. В рамках Директивы страны – члены ЕС должны внедрить системы мониторинга соблюдения природоохранных требований, аккумулировать информацию о качестве топлива, что обеспечит эффективную борьбу с загрязнением воздуха [1005]. Граждане стран – членов ЕС считают приоритетом использование общественного транспорта для перемещения либо выбирают велосодвижение вместо использования личных автомобилей, для чего и предусматривается ряд стимулирующих мер со стороны государственных органов. Вопросы охраны окружающей среды касаются общества, государства, соседних государств, поскольку посредством участия как органов государственного управления (путем разработки и утверждения конкретных мер в области экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности гарантируются права на благоприятную окружающую среду), так и граждан (при соблюдении эколого-правовых требований, развитии эколого-правовой культуры в части недопущения загрязнения окружающей среды при эксплуатации транспорта) обеспечивается экологическая безопасность. Таким образом, рассматриваемый принцип уже приобрел статус обязанности, в связи с чем должен быть предусмотрен в качестве таковой в ст. 12 Закона «Об охране окружающей среды».

Кроме того, Т. М. Киселева, исследуя сущность обязанности, делает вывод о том, что она понимается как мера должного поведения, охватывающая два важных признака: «ее принудительный характер (внешнее должествование) и осознание важности ее исполнения (внутреннее должествование) [476, с. 13]. В этом смысле необходимо заострить внимание на то, что для эффективности обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности осознание выполнения обязанности как внутренний фактор действительно имеет важное значение, однако «обязанность без ответственности – юридическое ничто, лишь благое пожелание» [124, с. 75]. Это значит, что участвовать в деятельности по охране окружающей среды необходимо на основании правовых норм, что вытекает из ст. 55 Конституции Республики Беларусь. Неосуществление мер по охране компонентов природной среды предусматривается административным законодательством, что и подтверждает полноценность обязанности, с точки зрения С. Н. Братуся [124]. Соответственно, И. С. Шахрай права в том, что не все указанные положения, закрепленные в ст. 4 Закона «Об охране окружающей среды», «соответствуют содержанию понятия “правовой принцип”» [1262, с. 95]. В связи с изложенным обязанности субъектов транспортной деятельности по охране окружающей среды следует отграничивать от принципов правового обеспечения экологической безопасности.

На наш взгляд, то же касается и принципа «запрещения хозяйственной и иной деятельности, которая может привести к деградации естественных экологических систем, изменению и (или) уничтожению генетического фонда объектов растительного и животного мира, истощению природных ресурсов и иным отрицательным изменениям окружающей среды» [825, ст. 4], поскольку одной из особенностей обязанности является, по утверждению С. С. Алексеева, «наличие у другого лица или лиц права требования исполнения обязанности» [28, с. 68], что трактуется как притязание. Такое требование полагаем абсолютно имеющим право на существование на основании совокупности взаимосвязанных факторов: уменьшения вредного воздействия экологически опасной деятельности на окружающую среду, «необходимости реализации эколого-правового статуса человека с целью обеспечения его экологических (обеспечение экологической безопасности) интересов» [664, с. 64], недостаточности закрепления обязанности «выполнять требования (предписания) государственных органов и должностных лиц, осуществляющих контроль в области охраны окружающей среды, рационального использования природных ресурсов» [825, ст. 12], ведь негативное воздействие на окружающую среду влечет за собой отрицательные изменения в окружающей среде. С учетом сравнительного исследования о запретах и обязанностях и руководствуясь тем, что «запреты имеют часто неадресный характер» [463, с. 22], а обязанности направлены на определенных субъектов, являющихся участниками конкретных правоотношений, отметим, что в отношениях, касающихся обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, такая обязанность по запрещению деятельности (например, сокращению транспортных потоков либо полному запрещению движения в определенных зонах) будет относиться непосредственно к владельцам транспортных средств, перевозчикам либо всем субъектам в данной сфере, и в этом запрет и обязанность пересекаются. Однако правовые идеи (принципы) «выступают в качестве определяющего фактора для всех других слоев правовой материи» [27, с. 299], для содержания субъективных прав и обязанностей, а непосредственно обязанность принуждает к выполнению предусмотренных действий.

Отдельно стоит обратить внимание на принцип обеспечения пропаганды знаний в области охраны окружающей среды и природопользования и формирования экологической культуры. Устанавливая такой принцип, законодатель не уточняет, кто должен обеспечивать такую пропаганду знаний, формирование экологической культуры и насколько это обязательная деятельность. Исследуя вопросы обеспечения экологической безопасности, не стоит забывать о том, что состояние защищенности окружающей среды может быть достигнуто в том числе благодаря сформированной экологической культуре каждого человека. При этом формирование экологической культуры не просто должно быть включено в программы обучения, «следует организовать сам процесс экологического воспитания, образова-



ния и просвещения, проанализировать уже имеющийся опыт деятельности в этой сфере» [197, с. 80]. В связи с этим в экологическом законодательстве целесообразно закрепить обязанность государственных органов по разработке направлений и способов формирования правовой культуры в целях установления качественно иного подхода в мировоззрении нынешнего и последующего поколений в рамках реализации принципа государственного регулирования в данной сфере. Соответственно, в данную деятельность должны быть вовлечены и граждане как субъекты, осуществляющие предписания государственных органов, выраженные в правовых нормах.

Анализируя научные исследования в области экологической безопасности, необходимо остановиться на следующих дискуссионных моментах. Так, М. В. Майданова относит к принципам экологической безопасности гармонизацию законодательства в целях обеспечения экологической безопасности, формирование эффективного управления обеспечением экологической безопасности [629, с. 10], что, по нашему мнению, достаточно сомнительно, поскольку это скорее способы совершенствования законодательства и деятельности по обеспечению экологической безопасности, нежели основополагающие предписания данной деятельности. О. В. Устьянцева предлагает авторское определение конституционного принципа экологической справедливости как регулятива, обеспечивающего «баланс конституционных экологических прав и обязанностей в интересах настоящего и будущего поколений» [1130, с. 10]. Однако такой баланс при воздействии на окружающую среду необходим именно в связи с осуществлением хозяйственной деятельности, ведь приоритетом обеспечения экологической безопасности является ликвидация негативных последствий деятельности. Касательно предложения о принципе экологической справедливости спорным представляется тезис о том, что необходимо приводить к балансу экологические права и обязанности: если обязанности обусловлены потребностями охраны окружающей среды, их количество и содержание не может зависеть или соотноситься с экологическими правами, так как может быть гораздо больше обязанностей, чем прав, исходя из цели обеспечения экологической безопасности – достижения состояния защищенности окружающей среды.

Отметим, что в Экологической доктрине Российской Федерации сформулированы принципы государственной экологической политики [1305], в Стратегии экологической безопасности – принципы экологической безопасности [1071], при этом в Республике Беларусь основополагающими для экологической безопасности транспортной деятельности можно считать принципы, заложенные в Стратегии в области охраны окружающей среды Республики Беларусь на период до 2025 г. [1066]. Впервые в Российской Федерации подготовлен проект стратегии развития транспортной отрасли до 2035 г. с увязкой со стратегиями низкоуглеродного развития [1315]. Утвержденная в Республике Беларусь Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг. не включает в качестве цели умень-



шение вредного воздействия транспорта на окружающую среду [833, гл. 2], в белорусском Законе «Об основах транспортной деятельности» указаны принципы транспортной деятельности без эколого-правовой составляющей [825, ст. 3]. Обратим внимание, что и Федеральный закон Российской Федерации «О транспортной безопасности» не включает положений, касающихся охраны окружающей среды и экологической безопасности, делая акцент на обеспечение транспортной безопасности [807]. Транспортная безопасность и экологическая безопасность при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры – не идентичные понятия. Таким образом, белорусским законодателем при формулировании принципов в сфере транспортной деятельности не обращено внимания на причиняемый вред окружающей среде (на транспорт приходится значимое количество выбросов парниковых газов, что требует декарбонизации всех его видов).

В СНГ в Модельном законе «О транспортной деятельности» акцентируется внимание на безопасности транспортной деятельности для окружающей среды, растительного и животного мира в числе принципов [808], а в Модельном законе «Об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта» справедливо выделен принцип научной обоснованности принимаемых решений в области обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта [817], целесообразность которого отмечает М. М. Бринчук [148]. Особое значение для дальнейшего правового регулирования имеет и установленный принцип приоритета обеспечения экологической безопасности при формировании государственной транспортной политики. Однако стоит отметить, что принципы, закрепленные в вышеуказанных модельных законах, не получили воплощения в национальных правовых актах.

Исследуя принципы транспортной деятельности, взаимосвязанные с охраной окружающей среды, следует подвергнуть анализу принципы, отраженные в разделе XXI «Транспорт» Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор о ЕАЭС), в котором закреплены положения о проведении скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС. Данная политика направлена на формирование единого в рамках ЕАЭС транспортного пространства и осуществляется на принципах «конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности» [297, ч. 1 ст. 86]. Экологичный понимается как соответствующий нормам экологии [340, с. 915], на основании чего следует сделать вывод, что экологичность относится к чему-либо. Вместе с тем М. М. Бринчук отмечает, что выполнение экологических требований, их соблюдение в повседневной жизни является «критерием оценки экологичности поведения человека» [156, с. 29]. На наш взгляд, экологичным, экологически чистым можно называть продукт, продукцию, например экологичный транспорт. Полагаем, что принцип экологичности сформулирован в отношении непосредственно транспортных средств, но смыслу и сущности правового обе-

спечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в целом более соответствует принцип экологизации. Поскольку транспортная политика оказывает влияние на транспортную деятельность, которая обусловлена действующими правовыми нормами, следует говорить об экологизации транспортного законодательства как особо необходимого правового инструмента охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности.

Суть экологизации сводится к внедрению экологических требований в отрасль транспортного законодательства, установлению механизма их выполнения, развитию фактора, повышающего значимость обеспечения экологической безопасности. При этом верно указывает Н. А. Карпович, что неизбежной является системная корректировка законодательства «как результат влияния факторов, объективно обуславливающих внедрение экологического императива во все сферы, направления и стороны социальной жизни, подвергающиеся правовому регулированию» [461, с. 294]. Стоит обратить внимание также на возрастающую актуальность исследований в юридической науке, касающихся экологизации экономических отношений, в свете защиты окружающей среды, в том числе климата.

Представляет особый интерес выделение в научной литературе принципов как основы формирующейся модели эколого-правового регулирования с учетом таких инструментов, как эколого-правовая культура, создание долгосрочных стратегий экологической безопасности, в рамках философского познания взаимоотношений человека и природы, к которым относятся принципы «системности, устойчивости, гуманности, гармоничности, адаптивности, комплексности, планируемости» [895, с. 8].

Таким образом, ряд принципов охраны окружающей среды, которые следует разграничивать с обязанностями, ответственностью, запретами, могут получить воплощение в законодательстве, регулирующем обеспечение экологической безопасности в связи с транспортной деятельностью.

С нашей точки зрения, к принципам правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности следует отнести основополагающие принципы и внутриотраслевые принципы, т. е. сформулированные на основании научных подходов, началах охраны окружающей среды внутри отрасли экологического права и имеющие значение для транспортной деятельности.

К основополагающим началам правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, имеющим особую ценность, эколого-правовую направленность, социальное назначение, призванным ориентировать субъектов транспортной деятельности – граждан и общество в целом – на экологически безопасное развитие, следует отнести такие общеправовые принципы, как верховенство права, законность, социальная справедливость, равенство граждан перед законом, гуманизм, взаимная ответственность государства и граждан, пра-

вовая определенность и иные, которые «отражают начала формирования и существования собственно права» [856, с. 139].

Принципы правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности как внутриотраслевые, выведенные из содержания и смысла законодательства, являющиеся ограниченными по предмету регулирования, следует разделить на две группы – общие и специальные. Выявление общих принципов требуется исходя из многообразия данной деятельности, связанной с перемещением всеми видами транспорта и влиянием их на окружающую среду, а также ввиду распространения их действия на все аспекты функционирования транспортной системы. Поведение потребителей и производителей транспортных работ и услуг обуславливает формирование специальных принципов.

Система критериев определения общих принципов, отражающих основные подходы к решению экологически значимой проблемы вредного воздействия транспорта на окружающую среду, базируется на таких факторах, как устойчивое безопасное существование и развитие общества и человека, универсальность в отношении всех видов транспорта, согласованность интересов всех субъектов, осуществляющих транспортную деятельность, и общества.

Неоспоримо, что транспортная деятельность – это тот вид производственно-хозяйственной деятельности, который признан источником повышенной опасности, поэтому первостепенным и основным общим принципом следует назвать **принцип презумпции экологической опасности транспортной деятельности**. При этом, как верно отмечается, «этот принцип не может существовать сам по себе» [1006, с. 5], поскольку имеется тесная взаимосвязь с иными, связанными с недопущением неблагоприятных последствий для окружающей среды. Н. Н. Веденин отмечает, что «бремя доказывания экологической безопасности такой деятельности лежит на субъекте этой деятельности» [199, с. 53]. В белорусском Законе «Об охране окружающей среды» приводится определение экологически опасной деятельности, под которой понимается строительство, эксплуатация, демонтаж или снос объектов, иная деятельность, которая создает или может создать ситуацию, характеризующуюся устойчивым отрицательным изменением окружающей среды и представляющую угрозу жизни, здоровью и имуществу граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, имуществу юридических лиц и имуществу, находящемуся в собственности государства, т. е. в такую деятельность включается ряд видов экономической деятельности, оказывающих отрицательное воздействие на окружающую среду, жизнь, здоровье, имущество граждан и юридических лиц. Безусловно, транспортная деятельность несет явную экологическую угрозу и экологическую опасность, что подтверждается Указом Президента Республики Беларусь от 24 июня 2008 г. № 349 «О критериях отнесения хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает вредное воздействие на окружа-

ющую среду, к экологически опасной деятельности», в котором к данным критериям отнесены производство машин и оборудования, производство электрических аккумуляторов и аккумуляторных батарей, строительство судов, производство летательных аппаратов, производство железнодорожных локомотивов и подвижного состава, строительство трубопроводов, деятельность трубопроводного транспорта [770].

Следующим принципом должен выступать **принцип государственного регулирования и управления в области обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности при участии общественности в решении данных вопросов**, обусловленный ответственностью органов управления за гарантирование права граждан на благоприятную окружающую среду, необходимостью «консолидировать функции управленческой деятельности в единый механизм» [654, с. 72] и для повышения эффективности предпринимаемых эколого-правовых мер целесообразностью сочетания с деятельностью граждан в данной сфере (правом обращаться в органы государственного управления с предложениями, заявлениями и жалобами, оказывание им содействия в решении вопросов обеспечения экологической безопасности). Для реализации данного принципа необходима системность в создании структуры органов управления, концентрирующих усилия на обеспечении экологической безопасности транспортной деятельности, четкое определение задач и функций управления, в том числе выработка и закрепление соответствующих прав и обязанностей субъектов транспортной деятельности для проведения контроля за соблюдением ими законодательства и принятием решений, направленных на поддержание состояния защищенности окружающей среды.

**Принцип предотвращения загрязнения окружающей среды в процессе эксплуатации объектов транспортной деятельности**, который должен учитываться при эксплуатации как мобильных, так и стационарных объектов транспортной деятельности, имеет также важное значение. Вред окружающей среде связан с увеличением выбросов загрязняющих веществ в процессе транспортной деятельности и совершением правонарушения и, по нашему убеждению, следствием невыполнения эколого-правовых требований, предъявляемых к субъектам, осуществляющим транспортную деятельность. Реализация мероприятий по предотвращению и уменьшению негативного воздействия будет соответствовать поставленной цели, если, как пишет Ю. С. Петропавловская, «необходимость их осуществления и применения будет признаваться субъектами хозяйственной деятельности как обязательная составляющая любых производственных процессов» [894, с. 5]. Полагаем, это возможно посредством создания четких требований экологической безопасности к транспортной деятельности, гармонизации данной системы с техническими регламентами эксплуатации транспорта и придания особого значения такой системе требований по сравнению

с иными видами деятельности в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности.

Учитывая опыт Российской Федерации, предложенный принцип возможно реализовать, например, путем таких организационно-правовых мер, как установление знаков, ограничивающих въезд транспортных средств с высоким уровнем выброса вредных веществ, создание транспортных экологических зон, и иных. Специалисты обращают внимание на то, что «количество выбрасываемых в атмосферу вредных веществ с отработавшими газами двигателей транспортных средств определяется не только совершенством сгорания топлива, но и условиями функционирования последних в реальных условиях эксплуатации, т. е. их количеством и техническим состоянием, дорожными знаками и разметкой, характером транспортных магистралей и т. п.» [569, с. 36], поэтому целесообразным считают создание особых транспортных экологических зон, где смогут перемещаться только те транспортные средства, экологический класс которых соответствует требованиям конкретной зоны. Такой подход может выступать важнейшим средством реализации данного принципа.

**Принцип низкоуглеродного развития (декарбонизации)**, включающий применение экологичных видов топлива, производство и использование экологичной техники, отказ от использования экологически опасных транспортных средств, экологически безопасное функционирование стационарных объектов транспортной деятельности, – неотъемлемый, востребованный принцип обеспечения экологической безопасности в силу того, что использование экологически чистых технологий и производства рассматривается как баланс экономики и экологии «путем увеличения платы за загрязнение природных ресурсов, повышения штрафов за сверхнормативные выбросы в атмосферу и сбросы в водоемы вредных веществ», как пишет об этом С. А. Боголюбов, опираясь на примеры зарубежных государств (индустриально развитых стран) [104, с. 329]. Транспорт, равно как и электроэнергетика, тяжелая промышленность и строительство (четыре отрасли экономики), требуют сосредоточения усилий с учетом климатического риска, поскольку Парижским соглашением 2015 г. была поставлена цель остановить темпы повышения средней температуры на планете в пределах 2 °С к 2050 г. В связи с этим государства Европы (Германия, Швеция, Норвегия и др.) внедряют отдельные виды транспорта, основываясь исключительно на декарбонизации, разрабатывают программы, где отражаются меры по уменьшению количества выбросов парниковых газов, сокращению эмиссии, введению углеродного налога на топливо, что находит подтверждение в принимаемых государственных документах. Так, в ЕС 12 марта 2021 г. принято решение об утверждении налога на выбросы углекислого газа, на основании которого налогообложению подлежат товары, которые импортируются из стран с низкими стандартами сокращения выбросов CO<sub>2</sub>. В Российской Федерации утвержден Указ Президента «О сокращении

выбросов парниковых газов» от 4 ноября 2020 г. № 666, согласно которому предполагается стимулирование к низкоуглеродному развитию и разработка стратегии по сокращению выбросов парниковых газов. Перспективный план по принятию одноименного документа на долгосрочную перспективу до 2050 г. предусмотрен и в Республике Беларусь, проект разрабатывается Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды.

Экологичность следует обеспечивать на основе системного подхода, включающего внедрение ресурсосберегающих технологий в транспортном процессе, планирование в потребности транспортных средств, использование экологичной электрической энергии, питающей транспорт, экологически чистых видов топлива (газовое, электрическое и комбинированное) и иные меры. Таким образом, низкоуглеродное развитие при соответствующем закреплении в программных документах и на законодательном уровне в рамках отражения в эколого-правовых требованиях, реализующих направления зеленой экономики, способствует обеспечению экологической безопасности.

**Принцип экологизации законодательства в области транспортной деятельности** рассматривается как важнейшая составляющая процесса правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Экологизация отрасли транспортного законодательства – это внедрение правовых норм, отражающих направления обеспечения экологической безопасности, в транспортное законодательство как неотъемлемый фактор уменьшения вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду, а также на жизнь и здоровье человека. С точки зрения Т. И. Макаровой и М. В. Красновой, исследующих экологизированные нормы и иноотраслевые отношения, экологизация позволяет «расширить границы правового регулирования сферы окружающей среды» [547, с. 390].

Следует указать, что выделение данного принципа обуславливает ряд обстоятельств: а) необходимость включения эколого-правовых норм в положения транспортного законодательства; б) установление системности экологизированных норм в силу назревшего приоритета для транспортной сферы, что является необходимым при реализации направлений безопасности транспортной деятельности; в) зависимость действенности и эффективности экологического законодательства от экологизации (при проникновении правовых норм в акты транспортного законодательства); д) невозможность и нелогичность укрупнения положений экологического законодательства за счет норм об экологизации транспортной деятельности. Практическое значение экологизации состоит в эффективном согласовании интересов, реализуемых при осуществлении транспортной деятельности, и в обеспечении экологической безопасности, а также в реализации потенциала экологического правосознания, что в совокупности является определяющим фактором при правовом регулировании экологически безопасной транспортной деятельности. Экологизация способствует не только приме-



нению отдельных норм, но и установлению системы экологизированных норм транспортного законодательства. Такой подход представляется необходимым в свете того, что деятельность человека, «связанная прежде всего с выбросами парниковых газов в результате сжигания ископаемого топлива, оказывает заметное влияние на климат» [487].

**Принцип рационального (устойчивого) использования природных ресурсов при осуществлении транспортной деятельности** видится в числе значимых, так как использование транспортных средств, строительство транспортных коммуникаций связано с изъятием природных ресурсов, ухудшением их свойств и, соответственно, затрагивает интересы в области природопользования. Увеличение плотности населения в городах приводит и к росту количества используемых ими транспортных средств, для обслуживания которых необходимы стоянки, автозаправочные станции, гаражи, пункты технического ремонта и т. д., в связи с чем активнее задействуются природные ресурсы. Например, постоянно используются водные ресурсы при мойке автомобилей, а при машиностроении требуется сталь, при производстве одной тонны которой необходимо около 600 литров пресной воды, которой в будущем будет не хватать. Особое значение имеет и недостаточная ориентация «природоресурсной сферы правового регулирования на комплексный учет экономических, социальных и экологических факторов в правовом регулировании данных отношений» [1287, с. 143].

Кроме того, анализ принципов экологической политики ЕС по достижению высокого уровня защиты окружающей среды, закрепленных в Договоре, учреждающем Европейское сообщество, к которым относятся принципы предосторожности и превентивных действий, устранения источников ущерба окружающей среде и возмещения ущерба загрязнителем [298, п. 2 ст. 174], показывает, что их совокупность не гарантирует обеспечение рационального (устойчивого) использования природных ресурсов, что, на наш взгляд, не позволяет поддерживать состояние защищенности окружающей среды. При этом в п. 1 ст. 174 данного Договора установлено, что вся деятельность ЕС направлена на разумное и рациональное использование природных ресурсов. Исходя из данного примера и суждения, основанного на нем, отметим, что сформулированный принцип имеет существенное значение в системе принципов обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

В условиях загрязнения окружающей среды приходится признать необходимость установления **принципа возмещения вреда, причиненного окружающей среде в результате транспортной деятельности, а также жизни и здоровью граждан, и проведения мероприятий по ликвидации вреда**. В Законе «Об охране окружающей среды» закреплено, что «вред, причиненный окружающей среде, подлежит возмещению в полном объеме» [825, ст. 101]. Порядок возмещения вреда, определение его размеров установлены в национальном экологическом законодательстве, а также в модельных

законах и Экологическом кодексе стран – членов СНГ. При этом необходим современный подход, связанный с привлечением к ответственности виновных в причинении вреда окружающей среде лиц. Противоречивым является вопрос, не будут ли смешиваться правовая норма, закрепляющая обязанность граждан возмещать вред, и сформулированный принцип. В данном случае поддержим точку зрения И. А. Игнатъевой, которая утверждает, что правовые нормы считаются принципами, «если корреспондирующая направленность имеется в различном законодательстве» [399, с. 38].

Исследуя принцип «загрязнитель платит», закрепленный в Первой программе действий в области охраны окружающей среды, принятой в 1973 г. в ЕС, и отмечая его сущность, А. А. Жлоба поясняет суть полномочий органов власти (принятие необходимых мер по обеспечению стандартов в области охраны окружающей среды, наложение штрафов) и уточняет обязательства физических и юридических лиц, прямо или косвенно причинивших вред окружающей среде, возместить расходы на осуществление мер, необходимых для ликвидации или минимизации такого вреда [360, с. 48]. Возместить ущерб окружающей среде – это значит устранить его или минимизировать, компенсируя затраты, ликвидируя источники ущерба (например, осуществив переход на более экологичные виды топлива). Стоит заметить, что в рамках действия Седьмой программы по охране окружающей среды в ЕС, функционировавшей с 2014 по 2020 г., проблемой при переходе на электромобили отмечены достаточно серьезные последствия для окружающей среды в связи с нагрузкой на энергетическую систему. Соответственно, возмещение вреда окружающей среде должно быть обязательно предусмотрено в качестве принципов в данной системе для обеспечения состояния защищенности окружающей среды, жизни и здоровья граждан.

Одним из важнейших направлений при обеспечении экологической безопасности в процессе транспортной деятельности выступает экологически сбалансированное социально-экономическое развитие, стремление к устойчивому развитию [1189]. Как верно замечает М. М. Бринчук, «достижение современным обществом и государством целей социально-экономической и экологической политики сопровождалось деградацией природы в ущерб будущим поколениям» [153, с. 77]. Устойчивое развитие возможно обеспечить, устанавливая интересы населения как приоритетные и совершенствуя механизмы обеспечения экологических прав физических и юридических лиц [1155]. Таким образом, важнейшим в системе правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности целесообразно выделить **принцип экологического благополучия и защиты экологических прав и интересов настоящих и будущих поколений**. Экологическое благополучие непосредственно вытекает из Конституции и содержательно подразумевает широкий круг адресатов. В значительной мере этим принципом предполагается главная роль государства, поскольку именно оно, по мнению М. М. Бринчука, «выражает и обеспечивает ин-

тересы населения в целом, в том числе публичный интерес экологического благополучия» [148, с. 42]. Однако не только государство, но и иные субъекты, в том числе физические лица, должны прилагать усилия и организовывать деятельность таким образом, чтобы не ухудшалась экологическая обстановка, а соответственно, и обеспечивалось право человека на благоприятную окружающую среду, на жизнь и здоровье [1173; 1212].

К специальным принципам правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности следует отнести принципы, которые необходимы с учетом нескольких составляющих: 1) эксплуатации отдельных видов транспорта; 2) использования различных территорий и населенных пунктов; 3) субъектов, непосредственно задействованных как в регулировании, так и в осуществлении транспортной деятельности. Проблема отсутствия закрепления в законодательстве таких принципов ограничивает и потенциал средств и способов обеспечения экологической безопасности, и возможности законодателя обстоятельно урегулировать отношения в данной сфере, что влечет за собой несистемное и неэффективное определение эколого-правовых требований и их несоблюдение. Кроме того, их выделение обусловливается необходимостью реализации принципа обеспечения интегрированного и индивидуального подходов к установлению требований в области охраны окружающей среды к юридическим лицам и гражданам, осуществляющим хозяйственную и иную деятельность или планирующим ее, закрепленного в ст. 4 Закона «Об охране окружающей среды», и многоаспектным содержанием транспортной деятельности. Так, за последние двадцать лет уровень автомобилизации поднялся в два раза, в современных условиях происходит значительный рост количества автотранспортных средств, и данная тенденция сохраняется. В то же время остается невысокой потребность в перевозках общественным транспортом в отличие от индивидуальных (личных) транспортных средств. Специалисты связывают уменьшение количества перевозок всеми видами транспорта общего пользования, в том числе и метрополитеном, «именно с увеличением использования легковых автомобилей» [538, с. 222]. В связи с этим повсеместное увеличение дорожной сети при ее дефиците, условия дорожного движения, правосознание граждан имеют особое значение при формировании принципов обеспечения экологической безопасности в транспортной сфере.

Исходя из вышесказанного, можно утверждать, что при сложившихся обстоятельствах транспортного обслуживания «роль правовых принципов, способствующих установлению наиболее эффективного правового регулирования» [571, с. 448] достаточно разнообразных отношений в рассматриваемой сфере, становится более важной. К таковым специальным принципам необходимо отнести следующие: а) совершенствование нормативно-правовой базы в сфере минимизации и уменьшения объемов выбросов загрязняющих веществ при использовании транспорта; б) использование экологических

(экологически чистых) транспортных средств, переход на экологически безопасные источники топлива (электроэнергия, биотопливо и др.) владельцами транспортных средств; в) внедрение цифровых технологий в машиностроение, менее шумных, экологически безопасных мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности и совершенствование конструкций, позволяющих уменьшить вредное воздействие транспортных средств на окружающую среду и обеспечить баланс экономической деятельности и экологических интересов; г) обеспечение рациональной организации дорожного движения в крупных городах, в том числе расширение эксплуатации общественного транспорта, развитие соответствующей инфраструктуры, а также стимулирование сокращения поездок на личном транспорте; д) охрана озелененных территорий в населенных пунктах и установление ограничений прав пользования компонентами природной среды в целях их охраны при эксплуатации транспорта и транспортных коммуникаций; е) повышение эколого-правовой культуры граждан и субъектов транспортной деятельности с целью поддержания состояния защищенности окружающей среды.

Выявленные автором специальные принципы направлены на минимизацию негативного воздействия транспортной деятельности с учетом развития концептуальных основ деятельности «устойчивых городов» как экосистем [489, с. 156] и содержат комплекс руководящих начал по обеспечению необходимых благоприятных условий жизни для настоящих и будущих поколений. Потребность их определения в качестве специальных принципов диктуется условиями интенсивных транспортных процессов, а также необходимостью учета как антропогенного, так и цифрового, информационно-технологического влияния транспортной деятельности на окружающую среду и решения проблемы смягчения воздействия на климат. Такой подход является необходимым для нового системного уровня правового регулирования исследуемой области в рамках национального законодательства, а также при развитии международного сотрудничества.

В зарубежных странах принимается ряд мер на основании программы по переходу на углеродно нейтральную экономику, а также Директивы 2009/33/ЕС Европейского парламента и совета от 23 апреля 2009 г. о продвижении экологически чистых и энергоэффективных автотранспортных средств и иных актов. Амстердам является столицей зарядных станций, а Берген – норвежской столицей электромобилей [750]. В частности, перенимая опыт Норвегии, в Финляндии планируют расширить сеть зарядных станций для электромобилей. Увеличение зарядных станций прослеживается в Республике Беларусь как мера по реализации программ и положений нормативных правовых актов [799; 943]. Однако наряду с развитием производства электротранспорта и активизации его эксплуатации целесообразно на примере опыта разработки законодательства ряда стран (Германия, Люксембург, Эстония), где транспорт общего пользования определяется приоритетным, на законодательном уровне осуществить активное стимулирование

пользования общественным транспортом в Республике Беларусь, разработать меры для изменения организации дорожного движения, размещения объектов инфраструктуры таким образом, чтобы новый подход позволил сократить использование личных легковых автомобилей в крупных городах и, соответственно, уменьшить выбросы загрязняющих веществ.

Соблюдение экологических прав граждан, а также активное формирование эколого-правовой культуры необходимо обеспечивать путем искоренения эколого-правового нигилизма и активизации правового понимания всеми субъектами целей и задач охраны окружающей среды. Первостепенную роль в этом играют принципы, на основании которых возможно более совершенное правовое закрепление экологических требований, согласованных с иными отраслями законодательства (градостроительной, транспортной) с учетом появления новых угроз в мире цифровизации экономики, технологического прорыва (рост количества автомобильного транспорта, оказывающего вредное воздействие на окружающую среду), а также состояния, характеризующегося «осознанным игнорированием экологического законодательства, ценности экологического права, пренебрежительным отношением к эколого-правовым принципам» [76, с. 9].

Автор соглашается с позицией, что охрана окружающей среды выходит за сферу правового регулирования Закона «О транспортной деятельности» [1284, с. 9]. Вместе с тем урегулированность вопросов, касающихся охраны окружающей среды, обеспечивает реализацию права человека на благоприятную окружающую среду; соблюдение принципов и требований к осуществлению транспортной деятельности также направлено на создание благоприятных условий для жизни и здоровья человека. Соответственно, избежать вторжения экологического права в транспортную отрасль в данных условиях развития транспортных технологий невозможно, а наоборот, это является уже велением времени. На этом основании принципы в представленной автором системе целесообразно закрепить в Законе Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» в качестве отдельной правовой нормы, что будет способствовать влиянию на «формирование максимально возможной бездефектной среды эколого-правового регулирования» [660, с. 29] в транспортной отрасли законодательства и экологизации транспортной деятельности в целом как необходимому процессу в современных условиях, взаимосвязанному со многими факторами, в совокупности обеспечивающими экологическую безопасность.

Таким образом, сформулированные автором принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности имеют тесную взаимосвязь, что проявляется в следующем: не могут быть реализованы общие принципы без основополагающих, а специальные – без общих принципов. Их выявление осуществлено на основе критерия от общего к частному: общие принципы включают всеохватывающие идеи, подлежащие применению в законодательстве,

отражают специфику транспортных процессов, а специальные принципы раскрывают суть общих и содержат направления для субъектов, осуществляющих регулирование транспортной деятельности, и для лиц, производящих транспортные работы и (или) оказывающих транспортные услуги [1155; 1206]. Теоретическое значение исследования принципов в эколого-правовой науке обусловлено выявлением существенных особенностей обеспечения экологической безопасности, а практическая их реализация играет особую роль для установления действенного правового механизма по уменьшению вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду. Кроме того, вышеуказанная система принципов будет способствовать разработке концептуальных мер на законодательном уровне, направленных на обеспечение экологической безопасности, и системности правовых норм не только в экологической, но и транспортной сфере.

## **2.4. Проблемы эффективности и полноты правового регулирования в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

### **2.4.1. Система источников обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

Основополагающие принципы и определяемые на их основе концептуальные направления обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспортных средств общего и индивидуального пользования и иных объектов транспортной деятельности, составляющих в совокупности транспортный комплекс, согласно целям Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг. [833], включающим повышение безопасности транспортной деятельности и устойчивой мобильности, обеспечение эффективности, доступности и качества транспортных услуг, комплексное развитие транспортного комплекса, должны иметь отражение в законодательстве, «соответствовать требованиям полноты, качества и системности правового регулирования» [461, с. 103].

Важнейшее значение для оценки системности и достаточности правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности имеет анализ законодательных подходов



к регулированию общественных отношений в данной сфере в условиях социально-экономического и инновационного развития и выявление необходимости в дополнительной правовой регламентации, усовершенствованных нормативных предписаниях с учетом прогнозирования последствий принятия (издания) нормативных правовых актов и потребности устранения правовой неопределенности. Цели в экологическом праве, как отмечает М. М. Бринчук, подтверждают необходимость полного правового обеспечения общественных отношений определенной области деятельности, оказывающей воздействие на окружающую среду, поскольку нужно «ориентироваться как на охрану окружающей среды от вредных воздействий, так и решать задачу сохранения биологического разнообразия» [162, с. 14]. И. А. Игнатьева определяет, что целью экологического законодательства является «создание и сохранение правопорядка в сфере экологических отношений как гарантии реализации конституционного права каждого на благоприятную окружающую среду» [406, с. 343]. С точки зрения В. В. Петрова, целью управленческой системы в сфере взаимодействия общества и природы выступает обеспечение качества окружающей среды [888, с. 8], и данная система, по его утверждению, требует переориентации с экономической направленности на реализацию экологических интересов, т. е. выполнение экологоэкономической функции. По нашему мнению, целью эколого-правового регулирования является обеспечение прав настоящих и будущих поколений на благоприятную окружающую среду, и, как следствие, она заключается в упорядоченности эколого-правовых норм и требований, обеспечивающих ясность и четкость законодательства, доступность его для правоприменителя, отсутствие коллизий и правовой неопределенности.

Необходимо провести анализ ряда нормативных правовых актов, регулирующих обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, с целью определения эффективности правового регулирования общественных отношений по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и на этой основе: а) выявления потребности в совершенствовании законодательства с учетом необходимости точного и неуклонного выполнения требований экологической безопасности и создания правового механизма в рассматриваемой сфере; б) разработки комплексной системы источников обеспечения экологической безопасности исследуемого объекта; в) установления концептуально нового подхода к систематизации правовых норм и нормативных правовых актов в данной сфере.

Правовое регулирование в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является неотъемлемой составляющей обеспечения конституционного права каждого на благоприятную окружающую среду, поскольку, с точки зрения Д. С. Велиевой, «концепция экологической безопасности должна формироваться имен-

но в рамках конституционного права» [200, с. 10]. К источникам правового регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности следует отнести Конституцию Республики Беларусь, международные соглашения, национальное законодательство в области охраны окружающей среды и природопользования, нормативные правовые акты в сфере транспортной деятельности, действие которых обеспечивается на территории Республики Беларусь, а также акты межгосударственных интеграционных образований.

По нашему убеждению, законодательство, регулирующее обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности, целесообразно сгруппировать в определенные блоки с целью определения уровней полноценной системы источников.

В *первый блок* включаются конституционные положения и международные акты как содержащие основополагающие правовые нормы для определения направлений по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Основы обеспечения экологической безопасности как неотъемлемой составляющей права человека на благоприятную окружающую среду и важнейшей ценности человека заложены в Конституции Республики Беларусь. Белорусскими учеными С. А. Балашенко [62], Н. А. Карпович [453], Т. И. Макаровой [640] исследованы конституционные основы закрепления права на благоприятную окружающую среду и вопросы имплементации данной правовой нормы в белорусском экологическом законодательстве, реализации в правоприменительной деятельности. Конституционные основы экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включают в себя нормы, которые определяют принципы деятельности государства в данной сфере, условия экономической деятельности и находят развитие в Законе Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» и иных законодательных актах, в том числе в области транспортных отношений (ст. 13, 46 Конституции Республики Беларусь).

Осуществление каждым своего конституционного долга по охране природной среды выступает в качестве правового долженствования и общеобязательного веления [792]. Соответственно, обязанность по охране окружающей среды отражена в экологическом законодательстве, а способы ее реализации закреплены в настоящее время как эколого-правовые требования. Российский правовед М. М. Бринчук, анализируя фактор развития экологического права, обращает внимание на то, что экологическое законодательство в значительной степени пробельно, остаются законодательно неурегулированными многие общественные отношения, и отмечает роль Конституционного Суда в укреплении правового обеспечения экологической сферы [133, с. 83]. Так, в нормах Закона Республики Беларусь «О городском электрическом транспорте и метрополитене» реализованы положения о конституционных гарантиях права на благоприятную

окружающую среду [794, с. 59]. Акты Конституционного Суда имеют особое значение, поскольку гарантируют соблюдение необходимого баланса влияния на развитие законодательства, в частности при вынесении решений, направленных на устранение выявленных в актах законодательства пробелов и коллизий.

Обеспечение экологической безопасности вытекает из предусмотренных Конституцией прав человека на жизнь, здоровье, благоприятную окружающую среду и закрепляется в законодательстве, устанавливающем требования о недопущении загрязнения окружающей среды, поэтому «экологические права граждан, провозглашенные в Конституции, следует признавать правовым фундаментом обеспечения экологической безопасности» [629, с. 14]. Законодательное закрепление экологических прав и обязанностей означает, что Конституция Республики Беларусь определяет правовые основы деятельности государства, общества, человека, а ее дозволение и обязывание должны непосредственно развиваться в нормативных правовых актах. Так, праву на возмещение вреда, причиненного здоровью и имуществу граждан в результате экологического правонарушения при осуществлении транспортной деятельности как одного из видов хозяйственной деятельности, соответствует законодательная обязанность возместить вред окружающей среде, причиненный действиями граждан, что является гарантией обеспечения их права на охрану здоровья от неблагоприятного воздействия окружающей среды [1170, с. 414].

Основной закон государства закрепляет не только юридические нормы, но и принципы, имеющие базовый характер для обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. В силу того, что «Конституция – это базовая юридическая, политическая, экономическая, экологическая и нравственная основа, обеспечивающая правовыми средствами стабильность в обществе и его прогрессивное развитие» [302, с. 22], одним из важнейших принципов обеспечения экологической безопасности выступает принцип конституционности, т. е. верховенство Конституции, который предлагается рассматривать «с позиции необходимости обеспечения: 1) системности законодательства; 2) его иерархичности; 3) стабильности» [521, с. 16].

С учетом приоритета общепризнанных принципов международного права [523, ст. 8] стоит отметить, что международно-правовое регулирование транспортной деятельности оказывает значимое влияние на разработку национальных нормативных актов в области обеспечения экологической безопасности; ряд норм общеохранительных международных договоров и соглашений направлены на уменьшение вредного воздействия на окружающую среду. Опыт международного экологического законодательства «служит важным фактором сближения, приведения в соответствие и унификации экологического законодательства государств» [1003, с. 142], а выполнение международных соглашений привносит, по мнению Н. А. Кар-

пович, «особый акцент в экологическую политику белорусского и других государств» [461, с. 154] в силу высокой степени обязательности, поскольку устанавливаются общие требования безопасности.

Международно-правовые акты, касающиеся обеспечения экологической безопасности, имеют определенную специфику в связи с тем, что они направлены на решение проблем в конкретных сферах. Так, международные конвенции и соглашения, определяющие деятельность государства в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, можно разделить на три основные группы.

Первая группа включает акты, связанные с устойчивым развитием общества и обеспечением прав человека. К ним можно отнести Декларацию Стокгольмской конференции ООН 1972 г. [279], Декларацию Конференции ООН по охране окружающей среды и развитию в Рио-де-Жанейро 1992 г. [277], Йоханнесбургскую декларацию по устойчивому развитию, принятую на Всемирном саммите по устойчивому развитию в Йоханнесбурге в 2002 г. [423], Итоговый документ Конференции ООН по устойчивому развитию «Будущее, которого мы хотим» 2012 г. [421], а также Повестку дня в области устойчивого развития 2015 г. [934], которые имеют особое как экологическое, так и социально-экономическое значение в вопросах установления и достижения целей устойчивого развития и содействуют регулированию исследуемой сферы.

В Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде признается, что центральное место в усилиях по обеспечению устойчивого развития занимает забота о людях, которые имеют право на здоровую и плодотворную жизнь в гармонии с природой (принцип 1) [277]. Йоханнесбургская декларация по устойчивому развитию нацелена на охрану и рациональное использование природных ресурсов в целях обеспечения устойчивого развития, а также на изменение производства и потребления [423]. Повестка дня в области устойчивого развития, принятая государствами – членами ООН в 2015 г. и предусматривающая 17 Целей устойчивого развития и 169 подчиненных им задач, опираясь на Цели развития тысячелетия, подписана Республикой Беларусь [934]. Кроме того, Республика Беларусь отражает в экологическом законодательстве нормы в связи с подписанием Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды, 1998 г. [868], в частности в отношении положений об экологической информации, и реализует на практике право получения информации о выбросах загрязняющих веществ ежегодно по регионам государства.

Вторая группа включает акты, направленные на решение экологических проблем глобального характера, имеющие взаимосвязь с обеспечением экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Решение проблем изменения климата, смягчения последствий такого из-

менения зависит от механизмов обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспорта, неблагоприятно влияющего на окружающую среду в связи с высоким показателем выбросов парниковых газов (более 30 видов) [1192]. Наша страна является участницей – 30-й стороной Парижского климатического соглашения, принятого 12 декабря 2015 г., направленного как на поддержку экологической устойчивости и развитие зеленой экономики, так и на адаптацию к последствиям изменения климата [886].

В целях уменьшения негативных последствий для здоровья человека и окружающей среды, вызываемых «производством, использованием, трансграничной перевозкой и утилизацией опасных и других отходов» [1108, с. 37], принята Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением от 22 марта 1989 г. [52], к которой присоединилась Республика Беларусь [787]. Охрана здоровья человека и окружающей среды от стойких органических загрязнителей, обладающих токсичными свойствами, присущими транспортным средствам, заложена в качестве цели Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях от 22 мая 2001 г. [1061]. Кроме того, приняты такие международные соглашения, как Конвенция ЕЭК ООН о трансграничном воздействии промышленных аварий 1992 г. [516], направленная на решение проблем, которые возникают в случае промышленных аварий, влекущих за собой отрицательное воздействие на окружающую среду и здоровье человека; Конвенция ЕЭК ООН о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния 1979 г. [517]; Конвенция о биологическом разнообразии 1992 г., ратифицированная белорусским государством, и Картахенский протокол по биобезопасности к ней [788]; Венская конвенция об охране озонового слоя 1985 г. и Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой 1987 г. [715], устанавливающие перечень веществ, негативно воздействующих на озоновый слой; Рамочная конвенция ООН об изменении климата 1992 г. [960] и Киотский протокол к ней 1997 г. [471]; Конвенция ЕЭК ООН об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте 1991 г. (Конвенция Эспо) [518]. В частности, в последнем документе закреплен перечень видов планируемой деятельности, которые могут оказывать вредное трансграничное воздействие и подлежат оценке воздействия на окружающую среду (Добавление 1), и предусмотрены меры по предотвращению трансграничного воздействия. Данные акты задают основные направления международного сотрудничества и составляют основу для эффективных мероприятий по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности.

В целях совершенствования деятельности Республики Беларусь в соответствии с Рамочной конвенцией ООН об изменении климата, направленной на стабилизацию концентрации парниковых газов на уровне, не допускающем опасного воздействия на климат, принят Указ Президента Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 625 «О некоторых вопросах со-

кращения выбросов парниковых газов». На основании Парижского соглашения 2015 г. премьер-министром Республики Беларусь 3 февраля 2017 г. утвержден План мероприятий по реализации положений Парижского соглашения к Рамочной конвенции ООН об изменении климата 1992 г., а также предусмотрена подготовка и внесение в установленном порядке проекта нормативного правового акта об утверждении Стратегии долгосрочного развития Республики Беларусь с низким уровнем выбросов парниковых газов на период до 2050 г.

Третья группа включает международные договоры в сфере транспортной деятельности, которые содержат основные правила перевозки с учетом опасного для окружающей среды характера. В ООН с целью унификации условий договора международной дорожной перевозки грузов заключена Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г., обязывающая грузоотправителя при передаче перевозчику опасных грузов указать точный характер опасности, а также, если нужно, необходимые меры предосторожности, которые следует предпринять (ст. 22). С целью повышения безопасности международных дорожных перевозок под эгидой ЕЭК ООН заключено Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (с 1 января 2021 г. – Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR)), определяющее опасные грузы, которые не должны быть предметом международной перевозки, и устанавливающее требования (к конструкции, оборудованию и движению транспортного средства) для прочих опасных грузов, международная перевозка которых разрешена. В целях организации перевозок грузов прямым международным железнодорожным сообщением заключено Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении от 6 декабря 1950 г., устанавливающее правила перевозок грузов (приложение 1), правила перевозок опасных грузов (приложение 2), технические условия размещения и крепления грузов (приложение 3) и иные специальные условия перевозок отдельных видов грузов.

Республика Беларусь является также участницей ряда двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках грузов (заключенных с Китаем, Францией, Азербайджаном, Ливаном, Казахстаном и др.), устанавливающих необходимость оборудования транспортных средств, перевозящих опасные грузы, в соответствии с требованиями Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. с поправками.

Указанные выше соглашения содействуют международному сотрудничеству в решении экологических проблем, затрагивающих обеспечение экологической безопасности при воздействии опасных химических и токсических веществ, загрязнении воздуха, изменении климата, оказывают влияние на экологическую политику, транспортную стратегию и являют-



ся мощным инструментом для обеспечения прав человека. Многие из них тесно взаимосвязаны с реализацией права каждого на благоприятную окружающую среду, обеспечением экологической безопасности и устойчивого развития. Так, Рамочная конвенция ООН об изменении климата 1992 г. провозглашает право сторон на устойчивое развитие и содействие его обеспечению на благо нынешних и будущих поколений (п. 4 ст. 3, ст. 4) [960]. Вместе с тем анализ данных документов показывает недостаточно полное их отражение на национальном уровне при регулировании обеспечения экологической безопасности, в том числе несистемное закрепление эколого-правовых требований к транспортной деятельности, поскольку не учитываются положения данных договоров в целях охраны окружающей среды, а также прав человека, в том числе будущих поколений. В литературе обращается внимание и на недостаточность мер в решении углубляющихся проблем, несмотря на многочисленное количество «экологических договоров» [1109, с. 72]. В связи с этим необходимо развитие положений международных договоров в национальном законодательстве в целях расширения активного сотрудничества государств, установления норм в международных актах для объединения усилий государств в подготовке и реализации направлений обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, а также для разработки принципов их скоординированного взаимодействия в данной сфере. Особой проблемой выступает пробельность, заключающаяся в отсутствии соглашения об использовании экологичных видов транспорта, общих мероприятий по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, что затрудняет решение важных вопросов защищенности окружающей среды от техногенных угроз, изменения климата, декарбонизации экономики и достижения целей устойчивого развития.

*Второй блок* источников составляют программные документы, определяющие основные направления деятельности в сфере правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и являющиеся базой для развития законодательства. В соответствии с Законом Республики Беларусь от 14 ноября 2005 г. № 60-З «Об утверждении основных направлений внутренней и внешней политики Республики Беларусь» к внутренним направлениям политики в отношении исследуемого объекта следует отнести обеспечение прав граждан на благоприятную для жизни и здоровья окружающую среду, рациональное использование природных ресурсов в качестве направления внутренней политики; предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, создание условий, обеспечивающих охрану жизни и здоровья граждан, объектов производственного и социального назначения, а также окружающей среды от чрезвычайных ситуаций; обеспечение комплексного устойчивого развития регионов [841, п. 3 гл. 1].

Согласно п. 2 ст. 4 Закона Республики Беларусь «О нормативных правовых актах» программы, стратегии, концепции, планы мероприятий либо мер по осуществлению какой-либо деятельности относятся к ненормативным правовым актам, а в систему законодательства включаются нормативные правовые акты, обеспечивающие правовое регулирование общественных отношений [782]. Исходя из этого, данные программные документы как важнейшие для развития нормативных правовых основ, содержащие рекомендации и направления для правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, являются источником правового регулирования названной сферы. В научной литературе Г. А. Василевич и С. Г. Василевич называют важнейшими источниками (формами) права нормативные правовые акты государственных органов, правовые обычаи и судебные прецеденты [180, с. 105]. При этом стоит отметить, что, хотя программные документы и не содержат норм права, а включают «изложение скорее общих принципов, чем конкретных предложений» [180, с. 104], они устанавливают обязательные предписания распорядительного и (или) организационного характера, которыми следует руководствоваться при подготовке законов и (или) выполнении мероприятий по обеспечению экологической безопасности.

В Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной Указом Президента Республики Беларусь 9 ноября 2010 г. № 575, придается значение экологической безопасности, определены национальные интересы в экологической сфере, среди которых содействие поддержанию глобального и регионального экологического равновесия [837, п. 16]. В Стратегии в области охраны окружающей среды Республики Беларусь до 2025 г. закреплены приоритетные направления государственной политики в области охраны окружающей среды, касающиеся обеспечения устойчивого социально-экономического развития государства в интересах общества и личности [1066].

Развитие законодательства в данной сфере обусловлено рядом иных актов, утративших свою силу в связи с истечением срока (например, Государственная программа «Охрана окружающей среды и устойчивое использование природных ресурсов» на 2016–2020 гг.). Отметим, что в Государственной программе развития автомобильных дорог на 2017–2020 гг., утвержденной постановлением Совета Министров от 18 сентября 2017 г. № 699, было закреплено, что «обеспечение прогрессивного уровня в сфере экологии и активизация выполнения мер по защите окружающей среды при осуществлении дорожной деятельности достигаются путем комплексной реализации технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям, а также мероприятий по снижению уровня вынужденных неблагоприятных воздействий до минимального либо приемлемого уровня», и приведены такие мероприятия (гл. 5). Однако в новой редакции данной программы

от 21 марта 2019 г. № 185 на законодательном уровне такие меры не отражены. Утвержден перечень мероприятий по улучшению качественных показателей автомобильных дорог общего пользования, при этом повышенные экологические требования не разработаны. Кроме того, на обеспечение высокого уровня в сфере экологии и активизацию выполнения мер по защите окружающей среды при осуществлении дорожной деятельности путем комплексной реализации технических и технологических решений обращалось внимание в утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 г. № 345 Государственной программе развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 гг. [832], что отражено также в Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг. от 23 марта 2021 г. № 165 [833]. Однако в документах стратегического планирования транспортного комплекса не указаны способы реализации мер, вследствие чего остается неясным правовой механизм экологической безопасности транспортной деятельности в целом. Более того, стратегические документы, содержащие направления государственной политики в области обеспечения экологической безопасности, в Республике Беларусь не приняты.

Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 гг. было определено создание условий и соответствующей инфраструктуры для развития зеленого транспорта как приоритетное направление развития зеленой экономики в Республике Беларусь. Соответственно, безопасная транспортная деятельность в контексте охраны окружающей среды, внедрение условий для устойчивого использования природных ресурсов в Республике Беларусь и механизмов (инструментов) зеленой экономики указаны в качестве главных целей государственной экологической политики. Согласно Национальному плану действий по развитию зеленой экономики в Республике Беларусь до 2020 г., среди актуальных проблем был назван «удельный вклад транспорта в загрязнение атмосферного воздуха (в Беларуси вклад передвижных источников в загрязнение воздуха достигает 70 %, тогда как в среднем в мире данный показатель не превышает 20 %)», а развитие городской мобильности и электротранспорта, позволяющего задать новое направление автотранспортной промышленности республики, уменьшить выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов, было названо в качестве приоритетного направления зеленой экономики [734]. Ранее действовавшая Стратегия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 г. [1070] была направлена на охрану лишь атмосферного воздуха, не затрагивая иные компоненты природной среды. Следует констатировать, что стратегические документы, содержащие направления государственной политики в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной безопасности, в Республике Беларусь за последнее время не были приняты.

Не имеется значимого акта, содержащего приоритетные направления в области экологической безопасности, и перечня экологических угроз в процессе транспортной деятельности, а также основных мер по их устранению, что позволяет говорить об отсутствии системного правового обеспечения, направленного на защищенность окружающей среды, защиту экологических прав граждан с учетом ряда возникающих проблем (увеличения транспортных средств и интенсивности перевозок, расширения парковочных мест за счет озелененных территорий и др.). Справедливо подчеркивает проблему профессор Т. И. Макарова, отмечая, что в Республике Беларусь «отдельный программный документ эколого-правового характера в настоящее время отсутствует» [633, с. 54]. При этом в условиях активного научно-технического прогресса уже остро необходим современный взгляд на закрепление эколого-правовых требований, предъявляемых к транспортной деятельности, в целях снижения угроз, возникающих в результате функционирования транспортного комплекса, путем разработки актуальных мер стимулирования субъектов к охране окружающей среды. В свете запланированной разработки Стратегии долгосрочного развития Беларуси с низким уровнем выбросов парниковых газов на период до 2050 г. наряду с указанием мероприятий по сокращению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в транспортном секторе должны быть учтены и научно обоснованные подходы в части обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Стоит отметить, что подобная Стратегия уже разработана Министерством экономики и развития Российской Федерации в соответствии с распоряжением Правительства от 3 ноября 2016 г. № 2344-р. Вместе с тем в Российской Федерации приняты также Экологическая доктрина от 31 августа 2002 г. № 1225-р [1305], Стратегия экологической безопасности от 19 апреля 2017 г. № 176 [1071], что обеспечивает развитие экологического законодательства. Документами, определяющими государственную политику в сфере экологического развития Российской Федерации, поставлены задачи, направленные на совершенствование механизма возмещения вреда окружающей среде.

Вышеизложенное позволяет утверждать, что положение, связанное с явным пробелом в формировании приоритетных целей в области обеспечения экологической безопасности, не соответствует в полной мере тенденциям расширения требований к реализации проектов в транспортной сфере и, соответственно, не отвечает обеспечению эффективности норм экологического законодательства. Поэтому крайне необходима разработка документа, включающего конкретные долгосрочные целевые ориентиры в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с учетом масштабной электрификации и цифровизации транспорта, зеленого вектора развития отрасли для достижения целей устойчивого развития; документа, направленного на реализацию основных задач и эколого ориентированных подходов к транспортной отрасли с учетом вызо-

вов и угроз экологической безопасности, в частности на предотвращение загрязнения окружающей среды, атмосферного воздуха, деградации земель и почв, а также минимизацию воздействия на климат, эффективное использование природных ресурсов и иные.

*Третий блок* источников правового регулирования транспортной деятельности включает акты экологического и природоресурсного законодательства, регулирующие обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, охрану окружающей среды и компонентов природной среды.

Главным актом данного уровня следует назвать Закон Республики Беларусь «Об охране окружающей среды», в ст. 12 которого установлена обязанность граждан беречь и охранять природную среду и рационально использовать природные ресурсы. В ст. 4 вышеуказанного Закона в числе принципов охраны окружающей среды закреплены принципы, относящиеся к обеспечению экологической безопасности транспортной деятельности (запрещение хозяйственной и иной деятельности, которая может привести к отрицательным изменениям окружающей среды, и др.). Это значит, что экологические требования, определенные в гл. 6 данного Закона, вытекают из принципов охраны окружающей среды, что подтверждает системность правового регулирования. Однако требования к эксплуатации мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности не отражены в законодательстве таким образом, чтобы явствовало системное правовое обеспечение экологической безопасности и реализация права человека на благоприятную окружающую среду. Эта проблема касается как Закона «Об охране атмосферного воздуха», поскольку в нем лишь указано, что относится к источникам выбросов, источникам загрязняющих веществ, определены термины «мобильные источники выбросов» и «стационарные источники выбросов», объекты воздействия на атмосферный воздух, а также установлено, что включается в понятие «трансграничное загрязнение атмосферного воздуха», так и Закона «Об охране озонового слоя», в целом не отражающего требований в области охраны озонового слоя при эксплуатации транспортных средств. К актам экологического законодательства, взаимосвязанного со сферой деятельности транспорта, следует отнести законы «О государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду» [763], «Об особо охраняемых природных территориях» [821], «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» [789], «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» [768] и другие акты.

М. М. Бринчук отмечает, что «система нормативных актов об охране окружающей среды от загрязнения токсичными веществами относится к сложным системам» в силу специфического системообразующего фактора – общественных отношений, обусловленных видом негативного воздействия на окружающую среду [146, с. 37]. С его точки зрения, для обеспечения эффек-

тивности закона необходимо «имплантировать» в него правовые процедуры, соединить материально-правовые установления с процедурным механизмом, детально опосредующим их реализацию, а процессуально-правовые формы – важнейший гарант и условие эффективности обеспечения безопасности транспортной деятельности [148, с. 172]. Безусловно, необходимо отражение в законодательстве баланса экологических и экономических интересов и их согласования для гармоничного развития общественных отношений. Установление процессуального института в экологическом праве в отношении норм об экологической безопасности имеет право на существование, так как именно в этой сфере важнее всего соблюдение правовых норм, они не могут быть декларативными. Следует внедрять эколого-процессуальные нормы в систему экологического права, ведь отсутствие четкости в процессуальной регламентации можно рассматривать как явный недостаток законодательного регулирования. Однако вышеназванные подходы являются предметом отдельного научного исследования.

Природоресурсное законодательство, которое содержит положения об использовании и охране компонентов природной среды, также включает требования, обязательные к выполнению при осуществлении хозяйственной деятельности, в том числе транспортной. В частности, ст. 18 Кодекса Республики Беларусь о земле закрепляет, что могут устанавливаться ограничения (обременения) прав на земельные участки в охранных зонах транспортных коммуникаций [496]. Водный кодекс Республики Беларусь содержит основные принципы охраны и использования вод, условия ограничения и прекращения права водопользования (ст. 34), пользования поверхностными водными объектами (ст. 42), правила режима осуществления хозяйственной и иной деятельности в водоохраных зонах (ст. 53) [222]. Лесным кодексом Республики Беларусь в качестве принципов использования, охраны, защиты и воспроизводства лесов предусматривается рациональное (устойчивое) использование лесных ресурсов, сохранение функций лесов и иные (ст. 8) как основополагающие начала при осуществлении различных видов деятельности, в том числе связанной со строительством дорог [595]. Закон Республики Беларусь «О животном мире» ставит своей целью сохранение биологического разнообразия, предотвращение угрозы жизни и здоровью диких животных от вредного воздействия антропогенных факторов, чрезвычайных ситуаций, а Закон Республики Беларусь «О растительном мире» устанавливает правовые основы озеленения, повышения функций объектов растительного мира, вопросы их удаления и пересадки при чрезвычайных ситуациях, их рационального (устойчивого) использования, что имеет тесную взаимосвязь с эксплуатацией транспортных средств, функционированием транспортных коммуникаций, опасностью причинения вреда транспортными объектами. Вместе с тем прослеживается отсутствие системности в обеспечении экологической безопасности, не все вышеназванные кодексы и законы содержат специальные нормы,



касающиеся предотвращения вреда, причиненного транспортной деятельностью. При этом такая деятельность – основной источник загрязнения окружающей среды среди иных видов хозяйственной деятельности, который оказывает существенное влияние на состояние компонентов природной среды, поэтому целесообразно дополнить природоресурсное законодательство нормами, направленными на охрану компонентов природной среды в связи с осуществлением транспортной деятельности. Также следует вести учет иных ресурсов (возобновляемых, имеющих рекреационную ценность), не в полной мере охватываемых природоресурсным законодательством [1289, с. 143].

Особую роль в системе законодательства об экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, с точки зрения трансформации правового регулирования в условиях цифровизации, занимают технические нормативные правовые акты. Стоит обратить внимание как на экологические нормы и правила (ЭкоНиП) (ЭкоНиП 17.01.06-001-2017 «Охрана окружающей среды. Требования экологической безопасности»), являющиеся обязательными для соблюдения и содержащие нормативы качества окружающей среды, правила установления (нормативы) расчетов допустимого воздействия на окружающую среду [878], так и на технические нормативные акты, касающиеся сферы транспорта: авиационные правила, правила по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов и др. [847–849], при этом последние не содержат норм, направленных на обеспечение экологической безопасности. В ЭкоНиП установлен ряд терминов, определены наилучшие доступные технические методы, объекты автомобильного транспорта, нормы выбросов загрязняющих веществ при производстве автомобилей и др. [835]. Однако в указанном акте не имеется системного регулирования обеспечения экологической безопасности в отношении всех видов транспорта. Кроме того, не разработаны технические регламенты по эксплуатации транспортных средств как продукции в свете их влияния на окружающую среду, что не способствует эффективности правового обеспечения в данной области.

Ряд технических регламентов в транспортной сфере утверждены в рамках деятельности Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК), однако они также имеют недостатки, связанные с неполнотой регулирования в сфере обеспечения экологической безопасности. В правовой литературе обращается внимание на то, что технические нормы экологического содержания необходимо вносить в систему экологического нормирования, а технические нормативные акты, содержащие такого рода технические нормы, – в систему источников экологического права [251, с. 56]. Полагаем такой подход дискуссионным, поскольку источники, направленные на обеспечение экологической безопасности, включая нормирование, являются источниками экологического права и не могут быть разделены.

*Четвертый блок* источников экологического права – законодательство, закрепляющее правовые основы транспортной деятельности и определяющее отношения в области перевозок, эксплуатации различных видов транспорта и транспортных коммуникаций, которые включены в систему экологического законодательства в силу того, что окружающая среда – это сложный природно-социальный комплекс. Основопологающим, консолидирующим транспортную деятельность в целом нормативным правовым актом выступает Закон «Об основах транспортной деятельности». Однако в нем не учитывается ряд принципиальных аспектов уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и не раскрываются правовые основы в области эколого-правового обеспечения транспортной деятельности. В частности, в ст. 1 вышеуказанного Закона закреплено понятие «безопасность транспортной деятельности», в котором экологическая безопасность поглощается транспортной безопасностью и, соответственно, как самостоятельное направление не рассматривается. Схожие проблемы можно проследить и в закреплении обязанностей производителей транспортных работ и услуг: обязанность по обеспечению экологической безопасности не выделена в качестве самостоятельной, а включена в соблюдение требований транспортной безопасности [819, ст. 7], что является нелогичным и неубедительным. Соответственно, в этой части данный Закон, направленный на регулирование транспортной деятельности, нуждается в совершенствовании с учетом современных трансформационных процессов в праве и экономике, связанных с использованием интеллектуальных транспортных систем, ростом количества транспортных средств, обновлением подвижного состава и иными факторами.

В законодательстве, регулирующем деятельность отдельных видов транспорта, а именно в законах «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», «О железнодорожном транспорте», «О магистральном трубопроводном транспорте», «О транспортно-экспедиционной деятельности», «О перевозках опасных грузов», в Воздушном кодексе Республики Беларусь, Кодексе внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, установлены правовые положения о запрете загрязнения окружающей среды, ограничениях деятельности в связи с выделением придорожных, санитарно-защитных полос, охранных зон, и некоторые иные нормы, при этом они не закреплены системно.

Согласно Закону Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» охрана окружающей среды при выполнении автомобильных перевозок закрепляется в качестве одного из направлений государственного регулирования и управления в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок [813, ст. 5]. В Законе «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» установлена обязанность юридических и физических лиц соблюдать законодательство об охране

окружающей среды, а также выполнять предусмотренные им природоохранные мероприятия [814, ст. 35], закреплен запрет на загрязнение окружающей среды при пользовании автомобильными дорогами и придорожными полосами [814, ст. 38]. Однако все названные положения не подкреплены конкретными мерами ответственности за несоблюдение данных норм, нет четких требований к использованию объектов транспортной деятельности в экологическом законодательстве и перечня обязательных к выполнению природоохранных мероприятий. Несогласованность имеется и в правовой норме ст. 20 Закона «О дорожном движении», в которой говорится, что в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения Республики Беларусь определяются «основные направления минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов» [838], однако таких направлений ни в вышеназванной Концепции, ни в транспортном законодательстве не прослеживается. При этом, например, Экологический кодекс Республики Казахстан от 9 января 2007 г. № 212-III закрепляет экологические требования к физическим и юридическим лицам, осуществляющим эксплуатацию автомобильных и иных транспортных средств, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду [1309, ст. 204].

Анализ Закона «О железнодорожном транспорте» позволяет говорить о том, что правовые нормы, направленные на обеспечение экологической безопасности, в нем системно не закреплены, а именно в ст. 26 названного нормативного правового акта предусмотрена обязанность организаций железнодорожного транспорта общего пользования и владельцев железнодорожных путей необщего пользования принимать меры по снижению вреда окружающей среде, а в ст. 36 данного Закона говорится об установлении охранных зон, при этом в качестве основной цели их установления предусматривается не охрана компонентов природной среды, а обеспечение безопасности населения [765]. Не умаляя значимости данной цели, полагаем, что экологизация положений о железнодорожном транспорте должна быть усилена в свете того, что данным видом транспорта осуществляется перевозка не только пассажиров, но и грузов (калийных солей, кислот, нефтепродуктов и др.), а «любые концентрации нефти и нефтепродуктов в окружающей среде представляют серьезную экологическую опасность для природных объектов» [539, с. 15].

Меры по недопущению причинения вреда окружающей среде при перевозке опасных грузов определены в Законе «О перевозке опасных грузов» посредством закрепления обязанностей производителей и потребителей транспортных работ и услуг защищать жизнь и здоровье населения, окружающую среду от вредных воздействий перевозимых опасных грузов, в том числе при возникновении аварий и инцидентов [783, ст. 20], а также установления охранных зон при перевозке опасных грузов. В положениях постановлений Министерства по чрезвычайным ситуациям в отношении всех видов транспорта [846–849] указаны требования приема к перевозке,

погрузки и выгрузки, слива и налива опасных грузов, связанные с обеспечением экологической безопасности; режим ведения хозяйственной и иной деятельности в охранных зонах определяется Правилами по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов. Однако понятие охранных зон не закреплено, меры ответственности за нарушение режима ведения деятельности не установлены, что не отвечает требованиям полноты и системности обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и не является гарантией защиты прав человека, и такое положение дел создает необходимость совершенствования правовых норм.

Система законодательства в области транспортной деятельности включает также акты Президента Республики Беларусь, которые при регулировании перевозок и эксплуатации транспорта охватывают вопросы обеспечения экологической безопасности. Так, в Указе Президента Республики Беларусь от 15 февраля 2018 г. № 67 «О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов» включены нормы, касающиеся освобождения от уплаты утилизационного сбора транспортных средств экологического класса 6 при ввозе юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в государство [775], что отражено и в Указе Президента Республики Беларусь от 10 апреля 2019 г. № 141 [776]. В Указе Президента Республики Беларусь от 10 июля 2018 г. № 273 «О стимулировании использования электромобилей» были закреплены меры по стимулированию спроса на электромобили и созданию зарядной и сервисной инфраструктуры, разрешающие допуск к участию электромобилей в дорожном движении без взимания пошлины и налога на добавленную стоимость при ввозе на территорию государства зарядных устройств, не производимых в Республике Беларусь [798]. В целях развития данного Указа постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 октября 2018 г. № 731 утверждена Программа создания государственной зарядной сети для зарядки электромобилей, которая включает в себя ряд мероприятий до 2030 г. Развитие данных направлений закреплено в Указе Президента Республики Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92 с целью стимулирования приобретения электромобилей и, соответственно, сокращения вредных выбросов в окружающую среду [799]. С нашей точки зрения, данные меры должны найти отражение в экологическом законодательстве с установлением действующего механизма их функционирования, поскольку очевидна востребованность нового правового подхода.

Исходя из проведенного анализа положений законодательства, возрастающей потребности в уменьшении вредного воздействия на окружающую среду и сокращении объема выбросов парниковых газов при эксплуатации транспорта, необходимости правового обеспечения экологической безопасности в современных социально-экономических условиях и учета опыта зарубежных стран, целесообразно разработать эколого-правовые подходы в транспортном законодательстве, начиная с основного нормативного пра-

вового акта. И. А. Игнатьева пишет, что «распространение эколого-правовых норм в неэкологических отраслях имеет особое значение для реализации экологического законодательства, так как позволяет конкретизировать и необходимым образом интерпретировать те или иные нормы применительно к отдельным видам деятельности» [402, с. 10].

Экологизация, основанная на единстве и целостности права, наличии соответствующих основных связей, выявленных Н. А. Карпович [461, с. 92], достаточно убедительно обоснована исследователями в юридической литературе [98; 106; 111; 147]. Целью экологизации, по мнению М. М. Бринчука, является «использование средств других, “неэкологических”, отраслей законодательства для решения задач охраны окружающей среды и обеспечения рационального природопользования» [155, с. 118]. С. А. Боголюбов выдвигает мысль о том, что «методом экологизации определяется проникновение глобальной задачи охраны окружающей среды во все сферы общественных отношений, как регулируемые в настоящее время, так и не регулируемые правом» [99, с. 33].

От развития права, правовых средств экологической безопасности, экологической политики зависит будущее стран, здоровья населения. Отсутствие данных средств влечет за собой значительные экономические затраты на восстановление природных ресурсов и применение мер по охране окружающей среды. Экологизация, выполняя задачи внедрения эколого-правовых норм в другие отрасли законодательства и исходя из реальной необходимости, будет способствовать устранению и преодолению пробелов экологического законодательства. На этом основании следует «экологизировать» Закон «Об основах транспортной деятельности» и тем самым существенно повысить эффективность обеспечения экологической безопасности, учитывая «расширение и возникновение новых ассоциативных связей между нормами права» [1021, с. 56] в связи с воздействием на общественные отношения при комплексном правовом регулировании. Необходимо усиление природоохранной составляющей в правовых нормах вышеуказанного закона и иных актов транспортного законодательства с учетом логичной согласованности норм права, устранения пробелов в законодательстве, для того чтобы правовые положения, касающиеся сущности и содержания обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, были лишены декларативности и фрагментарности.

Полагаем, экологизация требуется по отношению к Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, Концепции развития логистической системы Республики Беларусь, а также нормативным правовым актам, регулирующим транспортную деятельность (Закон «Об основах транспортной деятельности», Закон «О дорожном движении», Закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Закон «О железнодорожном транспорте», Воздушный кодекс и др.), как фактор, направленный на эффективность правового обеспечения эко-

логической безопасности при эксплуатации различных видов транспорта и транспортных коммуникаций. Правовые нормы, касающиеся организации дорожного движения, создания зон, абсолютно свободных от транспорта, использования подземных сооружений для размещения стоянок и гаражей и затрагивающие иные аспекты в отношении всех видов транспорта, также связаны с обеспечением экологической безопасности, но не отражены в транспортном законодательстве. Кроме того, в законодательстве отсутствуют правовые условия, способствующие реализации перспективных направлений устойчивого развития, а также не имеется закрепленных механизмов их осуществления и в том числе обеспечения законодательного сопровождения инициатив ввиду непринятия экологизации со стороны граждан и бизнес-сообществ.

Профессор М. И. Васильева отмечает, что «достижение целей правового регулирования в сфере охраны окружающей среды невозможно в отрыве от экологизации всех других отраслей законодательства» [193, с. 70]. Она акцентирует внимание на том, что «в ряду естественных прав человека, к которым традиционно относятся, например, права на жизнь, свободу, собственность, в общетеоретических трудах до сих пор не всегда есть место праву на благоприятную окружающую природную среду» [190, с. 89]. По нашему убеждению, основным критерием научной обоснованности экологизации транспортного законодательства следует считать обязательность осуществления транспортной деятельности на базе: а) принципов охраны окружающей среды; б) принципов правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности; в) системы экологических императивов. Это подтверждается тем, что экологическая безопасность государства может быть обеспечена лишь через правовые нормы и требования, закрепленные в экологическом законодательстве, а положения природоресурсного права, нормы транспортного законодательства должны быть обусловлены экологическими императивами. Другими словами, систему экологических императивов следует рассматривать как базовый элемент, доминанту при формировании норм, регулирующих деятельность различных видов транспорта, и учитывать нормы экологического и природоресурсного законодательства, основные научные концепции при разработке стратегических документов транспортной политики.

В систему транспортного законодательства включены технические нормативные акты, в частности из-за отсутствия регулирования на уровне закона вопросов дорожного транспорта, требований экологических показателей, шума разработаны ГОСТы [221; 301; 1117; 1118; 1120; 1121; 1298]. Такие акты созданы в отношении выбросов механическими транспортными средствами в населенных пунктах, выбросов стойких органических загрязнителей, функционирования стационарных источников автомобильного транспорта, экологической безопасности автозаправочных станций,



обращения с отработанными нефтепродуктами. Их недостатком для регулирования экологической безопасности является то, что данные документы имеют характер исключительно технический, т. е. технические регламенты, стандарты, технические кодексы установившейся практики содержат требования к продукции, процессам транспортировки, оказываемым услугам, при этом многие нормы являются давно принятыми, некорреспондирующими с экологическим законодательством, в них присутствует «бессистемность и путаница с названиями» [1102, с. 353], однако без них «невозможно представить современный механизм правового регулирования общественных отношений» [1024, с. 17].

В эколого-правовой науке исследуется значение и сущность технического регулирования [251], в то же время в Республике Беларусь технические регламенты, касающиеся обеспечения экологической безопасности, не приняты. Однако, например, в Кыргызской Республике действует общий технический регламент, который определяет основные положения технического регулирования в области экологической безопасности и устанавливает принципы и требования к обеспечению экологической безопасности [860]. И. А. Игнатьева, исследуя правовые проблемы, затруднившие применение законодательства о техническом регулировании, в том числе касающегося требований в области охраны окружающей среды, предполагает создание действенных регламентов до их принятия на межгосударственном уровне [404, с. 32]. Полагаем, что такие акты также должны быть учтены как структурный элемент в системе правового регулирования экологической безопасности транспорта, так как они показывают взаимозависимость с вопросами различного характера (например, энергетической безопасностью, воздействием на окружающую среду).

*Пятый блок источников правового регулирования* – акты иных отраслей законодательства, затрагивающие обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и регулирующие «экологические отношения в совокупности с собственно экологическим законодательством» [664, с. 96]. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, Уголовный кодекс Республики Беларусь закрепляют составы правонарушений и преступлений соответственно за невыполнение требований в области охраны окружающей среды и иные нарушения, при этом проблемными и недостаточно исследованными являются вопросы ответственности за причинение вреда окружающей среде в процессе транспортной деятельности. Несмотря на предусмотренный в экологическом законодательстве порядок его возмещения [803; 825, ст. 101], стоит отметить, что выполнение правовых требований субъектами транспортной деятельности не является эффективным и безукоризненным. В связи с этим целесообразно совершенствование законодательства, касающегося ответственности субъектов транспортной деятельности, которые не выполняют эколого-правовые требования в данной области отношений, с учетом

специфики возмещения экологического вреда, причиненного в результате эксплуатации транспорта, в целях восстановления нарушенного состояния окружающей среды.

Градостроительное законодательство увязывается с обеспечением транспортной деятельности в населенных пунктах и, соответственно, рядом норм, имеющих особое значение для охраны окружающей среды, что подтверждается ст. 5 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности», в которой закреплено, что «разработка градостроительной документации и проектной документации, застройка населенных пунктов, строительство объектов должны осуществляться с соблюдением требований законодательства в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов», а также п. 2 ст. 8 данного Закона, закрепляющего, что «развитие республиканских и местных систем транспортной инфраструктуры, виды транспорта определяются градостроительными проектами специального планирования» [815].

Взаимосвязь транспортной деятельности с экологической безопасностью отражают также акты в сфере энергетической безопасности [759; 760] в связи с использованием возобновляемых источников энергии, экологически чистых видов топлива и транспортировкой энергоресурсов. Использование энергетических ресурсов в транспортной деятельности не регулируется с учетом экологических аспектов, поскольку в законодательстве Республики Беларусь четко не установлено, в каких целях и каким образом источники энергии взаимосвязаны с транспортными процессами, не имеется и строгих мер ответственности за эксплуатацию непригодного по экологическим характеристикам транспорта.

К иноотраслевым актам относится также законодательство в сфере налогообложения и страхования. В Республике Беларусь на основании Указа Президента Республики Беларусь от 11 мая 2019 г. № 175 «О страховании» изменен подход к страхованию электромобилей и гибридных транспортных средств, в частности в отношении данных видов транспорта уменьшены размеры базовых страховых взносов [800], что можно считать мерой стимулирования приобретения данных транспортных средств и, соответственно, направлением обеспечения экологической безопасности.

К *шестому блоку* источников правового регулирования в исследуемой сфере следует отнести акты интеграционных объединений, участником которых является Республика Беларусь. Понимая всю значимость и сложность обеспечения экологической безопасности в связи с эксплуатацией транспорта, и в первую очередь автомобильного, Республика Беларусь самостоятельно и путем участия в интеграционных образованиях (Союзное государство России и Беларуси, СНГ и ЕАЭС) прилагает усилия к совершенствованию мер в данной области. Для решения вопросов охраны окружающей среды на основании сотрудничества в данной сфере, предусмотренного

ст. 4 Устава СНГ, странами – членами этой межгосударственной организации заключен ряд международных соглашений.

Вклад в решение проблем экологической безопасности вносит Межпарламентская Ассамблея государств – участников СНГ, которая закладывает правовые основы экологической безопасности, принимая ряд модельных кодексов и законов (Модельный кодекс внутреннего водного транспорта для государств – участников СНГ [709], Модельный экологический кодекс для государств – участников СНГ [710; 711], модельные законы «Об экологической безопасности» [853], «О транспортной деятельности» [808], «Об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта» [817], «Об оценке экологического ущерба» [828], «Об обеспечении экологической безопасности железнодорожного транспорта», «О защите населения и окружающей среды от шумовых, инфразвуковых, ультразвуковых и вибрационных воздействий различных генерирующих источников»). Содействуя сохранению технологического единства национальных транспортных систем и формированию общего экономического пространства, в рамках СНГ открыто для подписания не вступившее в силу Соглашение о межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов от 23 декабря 1993 г., которым предусмотрены беспрепятственный пропуск опасных и разрядных грузов на своей территории, в том числе транзитом [1040, ст. 2], и принятие при возникновении аварий с опасными разрядными грузами необходимых мер для своевременной ликвидации последствий и расследования причин происшествия [1040, ст. 3].

Кроме того, в рамках деятельности ЕАЭС как организации региональной экономической интеграции принимаются акты, распространяющиеся на отношения в экологической сфере при регулировании скоординированной (согласованной) транспортной политики, что выражается в установлении задачи по уменьшению вредного воздействия транспорта в Договоре о ЕАЭС [297, ст. 86], принятии решений ЕЭК, которые стимулируют спрос на электротранспорт, а также способствуют развитию зарядной инфраструктуры в странах – членах ЕАЭС [822; 831]. Создание условий для проведения совместных исследований и внедрения экологически чистых (зеленых) технологий предусмотрено как приоритетное направление при реализации основных положений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС, утвержденных решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 [820].

Право ЕАЭС, как отмечает Н. А. Карпович, «не должно противоречить принципам и нормам Конституции, определяющим, что государство предоставляет всем равные права для осуществления хозяйственной и иной деятельности <...> осуществление права собственности не должно противоречить общественной пользе и безопасности, наносить вреда окружающей среде, ущемлять права и законные интересы других лиц и др.» [451, с. 48–49].

Основная проблема принятых актов права ЕАЭС в отношении эффективности обеспечения экологической безопасности состоит в том, что в них не содержится точных и неуклонных направлений транспортной политики, касающихся ее экологизации. Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.), разработанный в целях осуществления такой политики, включает разделы в отношении автомобильного, воздушного, водного и железнодорожного транспорта и не содержит среди принципов формирования общего рынка транспортных услуг принципа обеспечения экологической безопасности, что не способствует уменьшению негативного воздействия транспорта на окружающую среду [951]. Полагаем, что необходимо совместно с другими государствами совершенствовать действующее законодательство стран – членов ЕАЭС, ликвидировав пробелы и указав направления для обеспечения экологичности проведения скоординированной (согласованной) транспортной политики и экологизации транспортной деятельности, в которой будут учитываться цифровые трансформации в сфере транспорта, получившие закрепление в документах государств – членов ЕАЭС, а также реализовывать нормы экологической безопасности и охраны окружающей среды каждым государством на основе единых норм с целью сближения права.

Кроме того, определено, что «требования, касающиеся выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, могут устанавливаться техническими нормативными правовыми актами в области технического нормирования и стандартизации, а также в технических регламентах Таможенного союза и технических регламентах ЕАЭС» [605, с. 22]. Соответственно, экологические классы транспортных средств закреплены в Техническом регламенте «О безопасности колесных транспортных средств», принятом решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 [755]. Технические отношения, по мнению Е. А. Березиной, входят в состав предмета правового регулирования разных отраслей права и законодательства [87, с. 22] и, безусловно, охватывают эколого-правовые отношения при использовании транспорта, выполняя особую роль и «обеспечивая управление всей системой технического законодательства» [902, с. 38].

В системе источников наряду с законодательством называется и правовой обычай. В частности, к обычаям относится «Инкотермс-2020», в ст. А4/В4 «Перевозки» установлено, что от продавца товара требуется соблюдать любые требования безопасности, связанные с транспортом, предоставлять информацию, касающуюся безопасности, необходимую для организации перевозки, однако ссылки на безопасность являются неопределенными, неясно, о какой безопасности идет речь. Значение и правовая природа «Инкотермс» как правового обычая делового оборота заключается в регулировании предпринимательских отношений, является важней-

шей составляющей торговых отношений, поэтому относить его к источникам обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности можно лишь условно.

Таким образом, систему источников обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в Республике Беларусь можно представить как многоуровневую, сформированную на основе критериев согласованности, взаимоподчиненности и единства правовых положений относительно всей совокупности объектов транспортной деятельности, охватывающую в рамках:

- первого, базового, уровня – положения Конституции государства и международные соглашения, которые выступают основополагающими для концентрации и координации создания правовых актов в сфере обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса;

- второго, программного, уровня – концепции и законы программного характера, определяющие основные направления политики в области охраны окружающей среды и устранения угроз чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

- третьего, экологического, уровня – экологическое законодательство, в том числе технические нормативные правовые акты (ЭкоНиП), и природоресурсное законодательство;

- четвертого, транспортного, уровня – транспортное законодательство, первый подуровень которого составляет Закон «Об основах транспортной деятельности», второй – нормативные правовые акты о перевозках и деятельности различных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного), объективно требующие экологизации норм, третий – технические нормативные правовые акты, касающиеся эксплуатации транспорта, нуждающиеся в дополнении положениями экологического содержания;

- пятого, иноотраслевого, уровня – правовые нормы иных отраслей права и законодательства (санитарно-эпидемиологическое, налоговое, административное, энергетическое, градостроительное, а также касающееся защиты населения, предпринимательства в части, связанной с выполнением экологических требований, и др.), включающие правовые средства обеспечения экологической безопасности;

- шестого, межгосударственного, уровня – акты межгосударственных интеграционных образований (Союзное государство России и Беларуси, СНГ, ЕАЭС), содержащие положения об экологической безопасности в рамках модельных законов государств – участников и регулирующие проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики.

Обозначим некоторые тенденции и проблемы развития законодательства в исследуемой сфере. Закономерности развития правовых средств, источников в исследуемой сфере отражают совершенствование и углубление специфики правового регулирования экологической направлен-

ности транспортной деятельности с выделением сферы автомобильного транспорта из всех видов транспорта при установлении требований охраны окружающей среды. Наблюдается повышенное внимание отдельным компонентам природной среды в принятии мер по их охране (атмосферного воздуха) при эксплуатации транспорта, что подтверждается разработкой отдельной Стратегии по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух 2013 г., ежегодным проведением конкурса Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь на лучшую автомобильную организацию в работе по уменьшению загрязнения атмосферного воздуха, а также принятием актов Президента Республики Беларусь, однако перечисленного явно недостаточно для полного регулирования обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности [1161; 1168].

Общей проблемой правового обеспечения в транспортной сфере является явное рассредоточение правовых норм по многочисленным нормативным правовым актам, отсутствие системного подхода, последовательности в реализации, недостаточно четкое и комплексное формулирование концептуальных направлений, касающихся уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, в связи с чем следует значительно усилить эколого-правовую составляющую транспортной деятельности. Несмотря на то что «конституции пока не реагируют на общественные трансформации, происходящие под воздействием технологических факторов» [1137, с. 18], а в законодательстве имеются пробелы, необходимо создание соответствующих правовых норм, касающихся устранения сложившихся угроз воздействия объектов транспорта на окружающую среду с учетом стремления к низкоуглеродному развитию, электрификации и цифровизации транспорта и иных объектов в транспортной отрасли.

Вышесказанное доказывает необходимость в полном, системном и эффективном правовом обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с целью решения эколого-правовых проблем в данной области, касающихся гармонизации экономических, экологических и социально-экономических задач в процессе развития государства, инновационной модернизации и достижения устойчивого развития общества. Такие задачи являются приоритетными в формировании концепции правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности [449; 1157].

Разнородность норм различных отраслей права и законодательства (экологического и транспортного) в отношении уменьшения вредного воздействия транспортной деятельности на окружающую среду создает определенную сложность при их систематизации в рамках правового обеспечения экологической безопасности. Справедливо отмечается, что «благодаря систематизации нормы права приводятся в единую стройную систему, обе-



спечивается внутренняя согласованность и целостность нормативных правовых актов» [176, с. 37].

Определение систематизации в юридической науке выработано, в частности, в связи с изучением проблемы систематизации источников экологического права. При этом известно, что обеспечение эффективности реализации правовых норм в сфере экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности не требует излагать имеющиеся нормативные правовые акты в последовательности, поскольку сама консолидация не предполагает изменение правовых подходов в регулировании общественных отношений. Учитывая приведенное профессором Т. И. Макаровой суждение о целесообразности консолидации экологического законодательства, под которой предлагается понимать «структурную переработку и изложение в логической последовательности нормативных правовых актов на основе общности предмета (сферы) правового регулирования с определением консолидирующего законодательного акта» [662, с. 213], необходимо систематизировать положения законодательства, касающиеся обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Следует учитывать, что общественные отношения неизбежно подвержены изменениям, находятся в постоянной динамике и в последнее время переживают бурную цифровизацию. В случае обнаружения дефектов в правовой доктрине исследователю стоит расширять поиск, и, с нашей точки зрения, необходимо скрупулезно проанализировать законодательные положения, переработать нормативные правовые акты в исследуемой сфере. Полагаем нецелесообразным консолидировать нормы экологического и транспортного законодательства относительно обеспечения экологической безопасности в транспортной сфере в силу того, что невозможна систематизация без изменения правового регулирования общественных отношений в исследуемой области. Имеется потребность выработать новый подход эколого-правового обеспечения при осуществлении транспортной деятельности, заключающийся в принятии стратегического документа, направленного на комплексное регулирование в данной сфере. Так, по мнению В. М. Сырых, «неспособность менять содержание правового регулирования в правотворчестве возможно преодолеть путем кодификации» [1084, с. 231]; о кодификации говорится в случае внесения новаций, устранения пробелов правового регулирования. В то же время С. В. Белых отмечает, что кодификация вовсе не означает принятие кодифицированного акта [84, с. 14], однако Закон «О нормативных правовых актах» определяет кодификацию, во-первых, как объединение нормативных правовых актов в единый нормативный правовой акт; во-вторых, как акт, систематизирующий нормативные правовые предписания, на основании чего стоит заметить, что разработку концептуального документа в исследуемой сфере не следует считать кодификацией.

В эколого-правовой доктрине обоснованно сформулировано предложение об утверждении на уровне главы государства государственной программы уменьшения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду [457, с. 49]. В связи с признанием проблемы автомобилизации предлагается разработка стратегии по сдерживанию роста количества автомобилей и их использования, особенно в городах «из-за увеличения выбросов по вине организации дорожного движения» [232, с. 76]. В юридической науке указывается на необходимость принятия в Республике Беларусь концепции обращения с отходами производства в связи с отсутствием детального системного подхода и наличием пробелов в законодательстве; цель данной концепции заключается в комплексном решении поставленной проблемы [261, с. 3].

Исходя из вышеизложенного, а также исследования теоретико-прикладных положений опыта других стран в развитии экологического законодательства, принимая во внимание комплекс вопросов, связанных с обеспечением охраны окружающей среды при осуществлении транспортной деятельности, юридические, экономические, организационные возможности, полагаем, необходима разработка такого акта, как концепция обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности. Положения концепции, базирующейся на основах эколого-правовой политики и включающей приоритетные направления и механизмы их реализации, меры по снижению уровня риска, техногенной нагрузки на окружающую среду, улучшению экологической обстановки, должны содержать совокупность угроз экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, комплекс мероприятий для усиления экологической безопасности с учетом масштабности транспортной деятельности и транзитного положения Республики Беларусь, направления осуществления различных видов транспортной деятельности, разработанные на основе научных изысканий, отражающих мировой опыт движения к экологически безопасному развитию. Объективно необходимо, чтобы положения концепции послужили основой для осуществления эколого ориентированной транспортной деятельности и опорой для разработки нормативных правовых актов, имея научное обеспечение, включая фундаментальные исследования и выработку приоритетных современных подходов в эколого-правовой науке [1213].

Концепция должна сохранять преемственность Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, учитывать направления Стратегии «Наука и технологии 2018–2040» и цели устойчивого развития государства и общества, а также отвечать таким требованиям, как формирование системы уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, стимулирование противостояния угрозам экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Комплексный учет всех видов транспорта в данной концепции будет способствовать достижению целей

правового обеспечения экологической безопасности и решению глобальных проблем, связанных с разрушением озонового слоя и изменением климата. Цель концепции в праве должна заключаться в формировании механизма поведения субъектов, сбалансированности интересов различного характера. Данный механизм необходим для установления эколого-правовой культуры субъектов при осуществлении транспортной деятельности, в первую очередь в области автомобильного транспорта. Таким образом, стратегия обеспечения экологической безопасности транспорта и транспортных коммуникаций должна быть выражена в едином документе, отвечающем цели усиления защищенности окружающей среды от вредного антропогенного воздействия вследствие эксплуатации объектов транспортной деятельности.

Подводя итог анализу источников правового регулирования рассматриваемой области, можно отметить, что на современном этапе развития государства основная роль права в сфере регулирования общественных отношений, складывающихся в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспортных средств, состоит в выработке такой системы правил и норм, которые бы в комплексе позволили как реализовать в полном объеме социально-экономические задачи, сформулированные в основных программных документах, определяющих цели устойчивого развития, так и обеспечить экологическую безопасность [1184, с. 214].

Сущность эффективного действия правовых источников в данной сфере заключается в том, что правовые нормы должны содержать способы обеспечения экологической безопасности, отражать направления реализации и приводить к конкретным результатам, что не прослеживается в анализируемых нормативных правовых актах. Соответственно, условиями эффективности правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, по нашему мнению, являются следующие факторы: 1) экосистемный подход в транспортном законодательстве на основе научной теории правового обеспечения экологической безопасности; 2) развитие институциональных основ в данной области, координация работы различных ведомств для внесения изменений в законодательство; 3) систематизация положений законодательства, касающихся экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в части установления требований к эксплуатации мобильных и стационарных объектов.

Эффективность законодательства «является результирующей, или итоговой, характеристикой его действия, свидетельствующей о его способности обеспечивать последовательное решение экономических, социальных и иных проблем общества и государства» [1104, с. 17], поэтому требуется совершенствование подходов к осуществлению транспортной деятельности по отношению ко всем видам транспорта, предусмотренным Законом «Об основах транспортной деятельности», с точки зрения достижения целей

правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и результатов действия правовых норм, направленных на реальные изменения в реализации прав человека. Непосредственно в транспортном законодательстве необходимо отразить меры экологизации для ряда целей: во-первых, для повышения эффективности обеспечения экологической безопасности и эколого-правовой направленности отношений в сфере транспортной деятельности; во-вторых, для реализации целей достижения устойчивого развития общества; в-третьих, для формирования нового научного направления в перспективе – теории экологически безопасного развития Республики Беларусь и иных государств, участвующих в интеграционных процессах наряду с Республикой Беларусь.

Автор приходит к выводу, что рассмотренные источники правового регулирования имеют целью реализацию правовых норм в определенной последовательности, выраженной в триаде мероприятий по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду: предотвращение вреда – переход к эколого-экономическому равновесию в транспортной сфере – обеспечение и поддержание экологической безопасности транспортной деятельности. Концепция обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности способствует решению следующих принципиальных вопросов: реализация направлений правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в процессе осуществления мер охраны окружающей среды с учетом особой системы принципов и эколого-правовых требований в данной области; гарантирование соблюдения конституционных прав граждан на жизнь и здоровье, благоприятную окружающую среду и пользование природными ресурсами; системное правовое обеспечение в данной сфере; установление стратегии общей эколого-правовой и транспортной политики государств – членов ЕАЭС в условиях интеграционных процессов. Утверждение концепции обосновывается закреплением стратегического подхода в данной сфере на законодательном уровне, а также созданием безопасных условий для перехода на качественно новый этап развития экологической безопасности при использовании всех видов транспорта в Республике Беларусь.

#### **2.4.2. Роль эколого-правовых требований в системе правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

В преодолении негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду заключается особая роль эколого-правовых требований, предъявляемых к эксплуатации всех видов транспорта, зафиксиро-

ванных в нормативных правовых актах. Данные требования, определенные в Законе «Об охране окружающей среды» как требования в области охраны окружающей среды (требования экологической безопасности), являются важнейшей составляющей системы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, посредством которой формируется комплекс прав и обязанностей субъектов, осуществляющих такую деятельность. Реализация экологических требований в сфере транспортной деятельности возможна в первую очередь при грамотном их закреплении и формулировании в нормативных правовых актах на основе анализа и научных исследований автора [1199; 1215–1217], что позволит избежать пробелов в правовом обеспечении экологической безопасности.

Правовое обеспечение экологической безопасности при использовании транспортных средств, коммуникаций и иных объектов транспортного обслуживания сводится непосредственно к выполнению эколого-правовых требований, предъявляемых к транспортной деятельности. В научных источниках не указывается, что следует понимать под данного рода требованиями. В энциклопедической юридической литературе приводится следующее определение: экологические требования к транспортным средствам – это предъявляемые к транспортным средствам обязательные условия, ограничения или их совокупность, установленные законами, иными нормативными правовыми актами, в том числе техническими нормативными правовыми актами, нормативами в области охраны окружающей среды [1000, с. 258]. Они, безусловно, предполагают в качестве цели их реализации охрану окружающей среды от негативного техногенного воздействия. Негативное воздействие выступает основным источником опасности, с точки зрения В. А. Попова, который под негативным техногенным воздействием понимает «воздействие, оказываемое на природную среду в результате осуществления антропогенной деятельности, а также произошедшей аварии или катастрофы» [914, с. 73]. Реальная угроза человеку, обществу, государству может быть создана (и создается) при несоблюдении эколого-правовых требований.

В Законе «Об охране окружающей среды» приводится определение термина «требования в области охраны окружающей среды», в то же время они именуется также природоохранными требованиями, требованиями экологической безопасности, поэтому терминология представляется смешанной [825, ст. 1]. В Федеральном законе Российской Федерации «Об охране окружающей среды» закреплены требования в области охраны окружающей среды (природоохранные требования) [826], что свидетельствует об обособлении от экологической безопасности.

Стоит отметить, что еще в 1980-е гг. Б. Б. Судавичюс в кандидатской диссертации определил способы правового отражения экологических требований [1074, с. 4]. Позднее Р. Ц. Доржиевой сформулировано общее понятие «экологические требования» как «предусмотренные экологическим зако-

нодательством требования, выраженные в установлении к хозяйственной и иной деятельности ограничений, условий или их совокупности в целях обеспечения экологической безопасности населения и охраны окружающей среды» [300, с. 9]. В. В. Вербицкий определяет требования экологической безопасности как «условия, запреты, ограничения и другие обязательные требования по охране окружающей среды и природопользованию, содержащиеся в нормативных правовых актах, соблюдение и исполнение которых обеспечивает экологическую безопасность» [205, с. 9].

Необходимость четкого установления экологических требований к осуществлению транспортной деятельности в законодательстве обусловлено ее негативным воздействием на окружающую среду. Приняв во внимание законодательное определение требований в области охраны окружающей среды, научные изыскания, отражающие взгляды специалистов, заметим, что экологические требования – достаточно устойчивое понятие, а роль требований экологической безопасности – системообразующая для правового регулирования видов деятельности. При этом в эколого-правовой науке требования в области охраны окружающей среды применительно к отдельным видам деятельности почти не исследованы на предмет их соответствия современным условиям социально-экономического развития, системности, фактического выполнения, контроля за их соблюдением.

Как справедливо отмечает ученый С. А. Боголюбов, «разрушенная и деградировавшая природа в перспективе отомстит и сторицей воздаст не только настоящему, но и будущим поколениям, заняв приоритетное место среди показателей качества жизни наряду с чисто экономическими показателями» [104, с. 328]. Если в качестве объекта отношений в области охраны окружающей среды, согласно Закону «Об охране окружающей среды», не указывается жизнь и здоровье человека, что, безусловно, имеет тесную связь ввиду своего содержания с понятием «экологическая безопасность», то, значит, требования, предъявляемые к хозяйственной деятельности, – это только лишь требования охраны окружающей среды (так, собственно, и указано в названии главы 6 Закона «Об охране окружающей среды»), на основании которых обеспечивается экологическая безопасность. Таким образом, заложен двойной смысл понятий, используемых в праве, о чем ведется речь учеными как об общей проблеме юридических наук [602, с. 164]. Однако при исследовании отдельных видов деятельности такой смысл нужно различать. Нельзя полностью согласиться с тем, что «мероприятия по обеспечению экологической безопасности в ряде случаев совпадают с мероприятиями по обеспечению охраны окружающей среды» [1015, с. 110], что можно доказать спецификой различных видов хозяйственной деятельности, различным влиянием на окружающую среду и, соответственно, не всегда совпадающими мерами, направленными на обеспечение экологической безопасности, что, безусловно, может расходиться в целом с охраной окружающей среды.



В главе 6 Закона «Об охране окружающей среды» установлены требования по охране окружающей среды к мобильным источникам и источникам, оказывающим вредное физическое воздействие (ст. 44, 51). На наш взгляд, такие требования логически должны предъявляться к осуществлению деятельности, связанной с мобильными объектами, оказывающими воздействие на окружающую среду, поскольку требования к самим транспортным средствам в нормах данного Закона не содержатся и не должны быть указаны, так как они могут быть закреплены лишь в технических нормативных правовых актах как требования к продукции (товару). За невыполнение данных требований предусматривается применение мер ответственности к виновным лицам, использующим данные объекты или осуществляющим их производство. Следует обратить внимание, что, например, в ст. 47 Закона «Об охране окружающей среды» установлены требования в области охраны окружающей среды к использованию радиоактивных веществ, а не к самим радиоактивным веществам, что вполне правильно.

Содержание ст. 44 вышеуказанного нормативного правового акта составляют требования к юридическим лицам, но фактически установленные обязанности сформулированы как веления рекомендательного характера. Например, неосуществление перехода на менее токсичные виды топлива не влечет санкций за неисполнение требования, а сам переход предусматривает стимулирующие меры в отношении только электротранспорта. Безусловно, развитие электротранспорта (инфраструктуры) и городской мобильности является одним из приоритетных направлений развития зеленой экономики в Республике Беларусь [1190]. При этом требования к субъектам могут касаться различных аспектов транспортной деятельности, не только использования экологичных видов транспорта, но и организации движения, соответственно, необходимо их установление в виде обязывания, так как объекты транспортной деятельности являются «одним из самых крупных загрязнителей окружающей среды среди других отраслей экономики» [1314, с. 175]. Также в связи с этим не представляется верным мнение, что требования к транспорту в системе требований по охране окружающей среды необходимо относить на последнее место [674, с. 75].

Требование, отраженное в ч. 2 ст. 44 вышеуказанного Закона, о запрете производства и (или) эксплуатации мобильных источников, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах и уровни иных вредных воздействий на окружающую среду превышают установленные нормы, определено более однозначно. При этом, как ранее указывалось в подпункте 2.2 данной монографии, в Законе «Об охране окружающей среды» не содержится определения понятия «мобильный источник». Более того, закрепленные в данном Законе нормы, касающиеся мобильных источников, на наш взгляд, выступают как представления законодателя о том, как возможно осуществлять транспортную деятельность при использовании мобильных источников и источников, оказывающих физическое воздей-

ствие, таким образом, их можно назвать обобщающими, но недостаточными для системного законодательного обеспечения экологической безопасности. Требования к стационарным источникам транспортной деятельности не установлены в Законе «Об охране окружающей среды», т. е. прослеживается явная неопределенность (пробельность регулирования) в данной сфере, что отражается в итоге на состоянии окружающей среды, реализации организационно-правового механизма охраны окружающей среды.

Изложенное позволяет сделать вывод, что совокупность требований к осуществлению транспортной деятельности необходимо отразить в экологическом законодательстве комплексно по отношению ко всем объектам, которые определены в Законе «Об основах транспортной деятельности» [819], что способствовало бы созданию более четкого подхода к реализации обязательств субъектов, осуществляющих транспортную деятельность. Такая система требований необходима, несмотря на установление нормативов в технических нормативных правовых актах, касающихся лишь объектов автомобильного транспорта [878], поскольку в технических нормативных правовых актах нет способов обеспечения безопасности в зависимости от тех или иных критериев, в частности стадий транспортного процесса, территории, времени и др. В таких актах данные нормативы могут быть лишь конкретизированы относительно технических аспектов (уточнены расстояния, закреплены нормативы выбросов и т. д.).

Закон «Об охране окружающей среды» направлен также и на защиту от воздействия шума и устанавливает требования к источникам, оказывающим вредное физическое воздействие (ст. 51). Физическое воздействие включает тепловое (термальное), световое, шумовое, электромагнитное, радиоактивное [1119, с. 29]. Однако в данном Законе не упоминается, что понимается под источниками физических воздействий, не раскрывается понятие шума. В литературе указывается, что под шумом понимают любые нежелательные для человека звуки, мешающие трудовой деятельности или отдыху [219, с. 57]. Предложение о законодательном закреплении экологического шума в качестве самостоятельного института воздухоохранного права было выдвинуто Р. Х. Габитовым в докторской диссертации [240].

Научно доказано вредное влияние шума на организм человека (сокращается продолжительность жизни, проявляется повышенная возбудимость и раздражительность, происходят изменения в зрительном и вестибулярном аппаратах). Шум вреден в сочетании с вибрацией, инфразвуком, поскольку возникает целый комплекс заболеваний. Транспорт, безусловно, является источником шума, вибрации, а значит, непосредственно его деятельности касается эта норма. При этом в ст. 51 Закона «Об охране окружающей среды» указываются мероприятия, которые необходимо осуществлять в отношении транспортной деятельности (улучшение конструкций транспортных средств, качества содержания дорог и др.). Требования, предъявляемые к объектам транспортной деятельности, являющимся источником

шума и причиняющим вред здоровью человека, должны быть включены в систему требований, обеспечивающих экологическую безопасность транспортной деятельности, поскольку состояние защищенности окружающей среды достигается путем снижения совокупности угроз от объектов техногенного характера, хотя такого рода нормы законодательства об охране окружающей среды не предусматривают запреты и обязывания в области транспортной деятельности. Это доказывает, что все требования в вышеуказанном Законе в отношении транспортной деятельности также выступают требованиями обеспечения экологической безопасности.

Согласно ст. 54-1 Закона «Об охране окружающей среды» запрещается проведение спортивных, спортивно-массовых, культурно-зрелищных, иных массовых мероприятий, совершение туристических путешествий, в том числе с использованием механических и иных транспортных средств, самоходных машин, в специально не предназначенных для этих целей местах, расположенных в естественных экологических системах (лесных, луговых, болотных, водных и др.), если в результате их проведения будет оказано вредное воздействие на природные комплексы и объекты либо существует угроза такого воздействия [825]. Однако имеется существенный пробел в экологическом законодательстве: оценочные критерии вредного воздействия транспортных средств на окружающую среду не определены, поэтому угрозу вредного воздействия доказать затруднительно. Если исходить из понятия, указанного в ст. 1 Закона, – «вредное воздействие на окружающую среду», то должны быть установлены санкции за отрицательные изменения окружающей среды в результате такого воздействия.

Кроме того, стоит обратиться к ст. 56 главы 6 Закона «Об охране окружающей среды», в которой отмечается, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие хозяйственную и иную деятельность, связанную с выбросами парниковых газов в атмосферный воздух, обязаны сокращать объемы выбросов этих газов и (или) веществ, способствующих их образованию, накопление которых в атмосфере может привести к изменению климата [825]. Закон «Об охране озонового слоя» (ст. 11) устанавливает обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей не допускать выбросов озоноразрушающих веществ в атмосферный воздух за некоторыми исключениями [824].

Российским ученым А. А. Траниным акцентировано внимание на том, что хотя и достаточно много требований предусмотрено Законом «Об охране окружающей среды», однако они часто не соблюдаются [1112, с. 221]. В этом контексте следует отметить, что в абзаце 18 ст. 1 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» закреплено понятие «наилучшие доступные технические методы». Н. Г. Жаворонкова и Ю. Г. Шпаковский отмечают, что наилучшие доступные технологии, применение которых направлено на комплексное предотвращение и (или) минимизацию негативного воздействия на окружающую среду, используются в каче-

стве своеобразного норматива [344, с. 78]. Полагаем, субъекты транспортной деятельности прежде всего должны использовать такие технологии в целях минимального воздействия на окружающую среду, что будет соответствовать требованиям экологической безопасности. Отметим, что в Законе «Об охране окружающей среды» не установлена обязанность использования наилучших доступных технических методов и технологических процессов среди требований по отношению к объектам транспортной деятельности, кроме закрепления в системе принципов охраны окружающей среды, что можно считать пробелом в законодательстве, поскольку в современных условиях активно развиваются такие технологии, включая интеллектуальные транспортные системы. Вместе с тем такой принцип не может иметь эффективности и останется декларативным и нереализованным без его внедрения в иные правовые нормы вышеуказанного Закона, поэтому считаем необходимым усовершенствовать подход в экологическом законодательстве и установить использование наилучших доступных технических методов в качестве требования к осуществлению транспортной деятельности в целях обеспечения экологической безопасности.

По мнению российского теоретика права В. В. Лазарева, «установление пробела в регулировании тех или иных общественных отношений требует, как правило, изучения целой совокупности норм права <...> поскольку урегулировать какой-либо вид общественных связей посредством одной нормы или одного нормативного правового акта часто просто невозможно» [586, с. 68]. По нашему убеждению, в рамках даже одного вышеназванного Закона понятие «наилучшие доступные технические методы» не получило развития в рассматриваемой области отношений, а поэтому в современных условиях использование наилучших доступных технических методов и технологий необходимо закрепить в качестве требования по охране окружающей среды при осуществлении транспортной деятельности для более полного регулирования обеспечения экологической безопасности с учетом научных и технических разработок.

Эколого-правовые требования к транспортной деятельности содержатся и в санитарно-эпидемиологическом законодательстве [789; 851], законодательстве о предпринимательстве (Декрет Президента Республики Беларусь «О развитии предпринимательства» от 23 ноября 2017 г. № 7), а также в технических нормативных правовых актах. В экологических нормах и правилах «Охрана окружающей среды. Требования экологической безопасности» ЭкоНиП 17.01.06-001-2017 содержатся требования по охране атмосферного воздуха, охране земель в связи с деятельностью объектов автомобильного транспорта, требования по озелененности территорий, защите от шумового воздействия, требования при вводе в эксплуатацию АЗС и т. д. [878], однако они сформулированы относительно объектов автомобильного транспорта, при этом сами автомобильные транспортные средства в данном акте не включены в перечень объектов. Сравнение санитарно-гигиен-

нических нормативов с экологическими проведено в юридической литературе Т. В. Гашниковой [251]. В санитарном законодательстве требования установлены в отношении охраны здоровья человека в социальной среде и не охватывают окружающую среду, но, как верно замечается в юридической литературе, «непосредственно в экологическом законодательстве и праве должен быть реализован весь доступный и возможный потенциал по созданию и осуществлению правового механизма охраны окружающей среды» [147, с. 15].

Таким образом, правовой анализ требований в сфере экологической безопасности, касающихся транспортной деятельности, позволил выявить, что им присущи такие общие черты, как неполнота правового регулирования, бессистемность и недостаточная конкретность. Соответственно, в современном экологическом законодательстве прослеживается фрагментарный подход к требованиям при осуществлении транспортной деятельности, и в правоприменительной практике сдерживается применение этих норм в силу отсутствия выработанной научной теории в данной области. Указанные недостатки не способствуют выполнению задачи по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду и нуждаются в дальнейшем четком закреплении в целях их реализации субъектами транспортной деятельности [1215, с. 70]. Такое положение дел связано, на наш взгляд, с отсутствием правового механизма обеспечения экологической безопасности, который должен включать в себя концептуальные подходы к эколого-правовым требованиям по осуществлению отдельных видов деятельности в целях существования человека в благоприятной окружающей среде, поэтому и глобальные экологические проблемы имеют «четкий национальный аспект» [258, с. 33].

В силу того, что в науке экологического права отсутствуют комплексные научные исследования сущности требований в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, правовые положения в части эколого-правовых требований по отношению к транспортной деятельности не лишены пробелов и недостатков. Учитывая мнение С. А. Боголюбова, что первостепенно «следует обратить внимание на степень выполнения задуманного <...> и взвешенно внедрять новое в области экологии лишь тогда, когда без этого нового нельзя дальше обходиться» [110], руководствуясь Законом Республики Беларусь «О нормативных правовых актах», закрепляющим, что «определения терминов должны быть понятными и однозначными, излагаться лаконично, исключать возможность их различного толкования» [782, п. 1 ст. 30], следует совершенствовать правовое понятие «требования в области охраны окружающей среды», устранив заложенное в нем отождествление терминов «охрана окружающей среды» и «экологическая безопасность», а также уделить особое внимание в законодательстве требованиям, предъявляемым к транспортной деятельности. Они включают в себя введенные для транспортной деятельности обяза-

тельные условия, ограничения, запреты или их совокупность, направленные на достижение защищенности окружающей среды, установленные законами и иными, в том числе техническими, нормативными правовыми актами, невыполнение которых влечет ответственность, предусмотренную законодательством. Определение термина «требования экологической безопасности к транспортной деятельности» необходимо закрепить в белорусском Законе «Об основах транспортной деятельности», а статью 16.2 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь дополнить пунктом вторым относительно привлечения к ответственности за нарушение данных требований.

В ряде стран мира наблюдается усиление требований к ведению хозяйственной деятельности, в бюджетах некоторых стран предусматриваются необходимые для этого финансовые средства. Например, в рамках инициативы Китая по созданию Экономического пояса Шелкового пути планируется направить средства на решение транспортных задач с учетом соблюдения требований по сохранению окружающей среды [693, с. 214]. Именно таким образом и необходимо развивать транспортную стратегию в Республике Беларусь, основываясь на требованиях экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Отметим, что в юридической литературе высказывается мнение о необходимости принятия специального Закона «Об экологической безопасности» [271, с. 74]. Такое суждение, на наш взгляд, заслуживает поддержки лишь в части закрепления требований экологической культуры, поскольку без четко установленных правовых требований соблюдения экологической культуры в сфере осуществления хозяйственной деятельности невозможно поддержание экологической безопасности. Однако принятие вышеназванного акта представляется излишним, ведь охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности – это неразрывные составляющие предмета экологического права, но главное другое: каждая сфера хозяйственной деятельности – транспортная, энергетическая, градостроительная и иные – нуждается в установлении самостоятельного эколого-правового обеспечения с учетом развития интеграционных процессов, а общие направления деятельности не гарантируют эффективности механизма охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности.

Анализ экологических требований, предъявляемых к транспортной деятельности, показывает, что их можно классифицировать на группы по определенным критериям:

1) в зависимости от необходимости применения:

а) обязательные по отношению ко всем субъектам и в отношении сопредельных видов деятельности (запрет эксплуатации неэкологичных видов транспорта);

б) установленные в связи с социально-экономическими возможностями и потребностями общества и государства как способствующие мини-



мизации воздействия транспорта на окружающую среду (приобретение электромобилей);

2) в зависимости от содержания (по отношению к конкретному виду транспортных работ или услуг):

а) технические (устанавливающие требования к транспортным средствам, транспортным коммуникациям, их эксплуатационным свойствам);

б) регулятивные (устанавливающие запреты, ограничения транспортной деятельности в целях обеспечения экологической безопасности);

в) охранительные (направленные на охрану окружающей среды и природных объектов);

г) инфраструктурного характера (связанные с планировкой населенных пунктов и организацией в них дорожного движения, созданием взлетно-посадочных полос на приаэродромной территории, железнодорожных путей, трамвайных путей в городе, размещением трубопроводов);

3) в зависимости от объектов воздействия (источников неблагоприятного влияния на окружающую среду):

а) в отношении мобильных (передвижных) объектов;

б) в отношении стационарных объектов транспортной деятельности;

в) в отношении организации процесса перемещения грузов и пассажиров, оказывающего влияние на состояние защищенности окружающей среды;

4) в зависимости от субъектов выполнения:

а) касающиеся граждан – владельцев транспортных средств;

б) касающиеся субъектов хозяйствования, осуществляющих эксплуатацию мобильных и стационарных объектов.

Кроме того, такие эколого-правовые требования следует устанавливать в зависимости от территории – действующие в пределах государства либо отдельного региона, наиболее нуждающегося в установлении норм по отношению к транспортной деятельности, а также в зависимости от времени действия – закрепляемые бессрочно либо на определенный период для устранения вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду. Проведенную классификацию экологических требований к транспортной деятельности возможно использовать для систематизации требований, восполнения пробелов в законодательстве и совершенствования экологической политики в целях достижения устойчивого развития.

Исходя из того, что данных требований достаточно много, они обширны по своему содержанию, законодательно закреплены, полагаем, что эколого-правовые требования, предъявляемые к транспортной деятельности, в научной доктрине следует именовать экологическими императивами, которые включают не только установленные правила использования мобильных и стационарных объектов с учетом их воздействия на окружающую среду, но и способы их выполнения, тем самым подчеркиваются общезна-

чимые эколого-правовые приоритеты, связанные с формированием экологических интересов личности и общества. Так, в эколого-правовой литературе представлен ряд позиций относительно экологических императивов, определяющих направления развития не только экологической, но и иных сфер жизни общества. Н. В. Кичигин считает, что экологические императивы не могут являться принципами, их целесообразно рассматривать как идеологическую основу экологического права и правосознания, фундамент экологических требований, платформу, источник формирования экологических требований и норм императивного характера [486, с. 16]. Е. Н. Абанина обозначает экологические императивы как идеологическую основу правового обеспечения экологической безопасности [4, с. 17]. Экологические требования при производстве и эксплуатации транспортных средств отнесены к специальным экологическим нормативам Ю. В. Сорокиной [1051, с. 30]. Особую роль экологическому императиву придает профессор Ю. А. Тихомиров, отмечая, что он является ценностно-нормативным ориентиром деятельности субъектов права, отражающим интересы мирового сообщества [1107, с. 11], позволяющим объединить всех заинтересованных во имя общей цели устойчивого развития.

Экологический императив (от лат. *imperativus* – «повелительный») включает требования обязательного выполнения установленных основ экологического развития, экологических ограничений, повелений, запретов, а также нормативов, стандартов и предусматривает переход от принципа реагирования и исправления к принципу активной профилактики [269, с. 90]. Кроме того, обоснованно мнение, что «развитие отраслей права должно основываться на приоритете экологического императива» [363, с. 148], поскольку задача императива заключается в снижении риска вредного воздействия на окружающую среду и минимизации последствий такого воздействия. В свою очередь, реализация экологических императивов базируется на сложившемся уровне экологического правосознания. На основании вышеизложенного приходим к выводу, что под **эколого-правовыми требованиями, предъявляемыми к осуществлению транспортной деятельности**, следует понимать экологические императивы, содержащие условия выполнения транспортных работ и услуг, включающие идеологическую основу экологической безопасности, закрепленные в нормативных правовых актах в области охраны окружающей среды и законодательстве о транспортной деятельности, сущность которых состоит в уменьшении вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду.

Экологические императивы должны соответствовать современному уровню развития техники, новейшим достижениям науки в области транспортной деятельности и быть облечены в конкретную форму в законодательстве, а поэтому необходим ряд мер по совершенствованию рассмотренных выше требований. Во-первых, существующие положения важно дополнить требованиями к эксплуатации стационарных объектов транс-

портной деятельности, которые так же, как и мобильные, воздействуют на окружающую среду и использование природных ресурсов. Во-вторых, требования, касающиеся производства и эксплуатации объектов транспортной деятельности, следует систематизировать и уточнить, в том числе за счет необходимости применения наилучших доступных технических методов, которые предусмотрены в Законе «Об охране окружающей среды», с тем чтобы они получили внедрение в производство и эксплуатацию транспорта, предотвращая поступление загрязняющих веществ в окружающую среду, что, с нашей точки зрения, позволит усилить эффективность обеспечения экологической безопасности. В-третьих, эколого-правовые требования, касающиеся транспортной деятельности, следует закрепить, согласовав с иными нормативными правовыми актами, в том числе транспортного законодательства, и учтя все виды транспорта, оказывающие воздействие на окружающую среду. В-четвертых, необходимо установить в законодательстве дополнительные экологические требования по осуществлению транспортной деятельности к субъектам, выполняющим транспортные работы или оказывающим услуги, которые бы способствовали усилению обеспечения экологической безопасности.

Системность изложения экологических императивов и приоритетное место среди иных требований осуществления хозяйственной деятельности сыграют значительную роль в правовом обеспечении экологической безопасности. Совершенствование подходов к эколого-правовым требованиям в области транспортной деятельности должно включать гарантированную возможность выполнения установленных норм ради обеспечения права граждан на благоприятную окружающую среду, закрепленного Конституцией Республики Беларусь и белорусским Законом «Об охране окружающей среды». Соответственно, они должны быть определены как основополагающие в законодательстве об охране окружающей среды в связи с многоаспектностью и интенсивностью транспортной деятельности, влияющей на все протекающие процессы, с учетом ее востребованности, масштабности, а также системно отражать предписания в отношении мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности.

### **Глава 3. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К УСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВОВОЙ МОДЕЛИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

#### **3.1. Формирование правового механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в доктрине экологического права**

Механизм правового регулирования, с точки зрения С. С. Алексеева, определяется как «система правовых средств, при помощи которых обеспечивается результативное правовое воздействие на общественные отношения» [29, с. 215]. Традиционно он конструируется из составляющих – правовых элементов, как статических, так и динамических [1124, с. 25], а «суть такого механизма заключается в единстве норм, правоотношений» [1027, с. 14]. Механизм государственно-правового регулирования, как полагает Р. С. Маркунин, «позволяет понять процесс трансформации правовых принципов и норм в фактическое поведение и повысить эффективность и качество реализации права» [681, с. 23]. Механизм в правовой науке, объединяя структурные элементы определенной группы общественных отношений, способен функционировать в условиях динамики и развития факторов, влияющих на данные отношения.

В эколого-правовой науке сложились различные подходы к пониманию способов воздействия на экологические отношения, предложенные М. М. Бринчуком [162], В. В. Петровым [887], Т. И. Макаровой и В. В. Лизгаро [656; 932]. При этом категория «механизм» не употребляется при характеристике определенных правовых институтов в экологическом праве, механизм регулирования относится к достижению задачи науки – охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности. М. М. Бринчук

определяет эколого-правовой механизм как «согласованную систему, предусмотренную нормами экологического права или в соответствии с ними, мер и требований, а также действий и процессов, осуществляемых в порядке реализации этих норм, направленных на последовательное и эффективное достижение целей экологического права» [162, с. 12], и справедливо обращает внимание на то, что данный механизм формируется нормами не только экологического права, но и иных отраслей правовой системы. Задачами такого механизма, с точки зрения ученого, выступает согласование отраслей, ориентированных на правовое регулирование экологических отношений, а также обеспечение его эффективного функционирования.

В белорусской научной доктрине экологического права предлагается рассматривать эколого-правовую категорию «правовой механизм охраны окружающей среды» [641, с. 573]. Механизм эколого-правового регулирования понимается учеными как «комплекс различных мер (средств), имеющих организационное, экологическое, идеологическое содержание, которые в совокупности направлены на достижение целей охраны окружающей среды, обеспечение экологической безопасности и рационального использования природных ресурсов» [932, с. 13]. Белорусскими учеными-правоведами верно отмечается, что «формированию того или иного правового института в экологической сфере предшествует, как правило, объективно обусловленная потребность в определенном виде природоохранной деятельности» [932, с. 7].

В теории экологического права механизм правового обеспечения экологической безопасности в узком его понимании не определяется, его содержание не раскрывается. Мнения о том, что «обоснованный комплекс мер различного характера необходим для экологической безопасности в сфере транспорта», придерживается профессор Н. А. Духно. Он считает, что «прилагаемые усилия и вкладываемые средства в охрану окружающей среды не обеспечивают экологическую безопасность на транспорте» [325, с. 76]. Соответственно, обусловлена потребность в создании эффективного правового механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности как теоретико-правовой базы для установления комплексной правовой модели, позволяющей решить множество проблем в данной области общественных отношений.

Исходя из того, что правовой механизм охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности включает в себя ряд важнейших элементов организационно-правового, экономического и идеологического характера, целесообразно глубокое их исследование для выявления конкретных направлений обеспечения экологической безопасности применительно к транспортной деятельности.

Одним из указанных элементов является *экологическое нормирование*. Формирование данного механизма объективно взаимосвязано не только с экологической, но и с иными отраслями законодательства (финансовой,

транспортной и др.) и является необходимым для решения проблемы достижения состояния защищенности окружающей среды.

Экологическое нормирование оценивается как фактор качества жизни [138, с. 28], при котором исключается причинение вреда здоровью человека, растительному и животному миру, что «автоматически будет способствовать сохранению генетического фонда, устойчивости естественных экологических систем и в целом благоприятному состоянию природы» [628, с. 37]. Исследуя цели, перечни нормативов в области охраны окружающей среды и содержание нормирования, Т. В. Гашникова отмечает, что само экологическое нормирование предполагает обеспечение состояния защищенности от вредного воздействия факторов окружающей среды и направлено на гарантирование экологической безопасности, а нормативы должны иметь указание на предельно допустимое вредное воздействие на человека [245, № 6, с. 23; 250, с. 180]. Ряд ограничений и запретов хозяйственной деятельности, в том числе меры, направленные на защиту от шумового воздействия, попадания нефтепродуктов и их паров, биогаза, охрану поверхностных вод, и комплекс мероприятий по охране атмосферного воздуха, а также нормы по перевозке опасных грузов транспортом закреплены в нормативных правовых актах в целях недопущения вреда окружающей среде и соблюдения всех показателей нормирования [847–849; 878].

В рамках осуществления транспортной деятельности особое значение имеет установление нормативов допустимого воздействия на окружающую среду: выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов при функционировании транспорта, физических воздействий на окружающую среду, допустимого изъятия компонентов природной среды, допустимой антропогенной нагрузки на окружающую среду. Они закрепляются на базе нормативов качества окружающей среды в отношении как мобильных, так и стационарных объектов. Законом «Об охране атмосферного воздуха» предусматривается установление технологических нормативов загрязняющих веществ для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (подп. 4.2 п. 4 ст. 21). Данные нормативы, согласно п. 4 ст. 19 вышеназванного Закона, относятся к индивидуальным. На граждан возложена обязанность обеспечивать соблюдение нормативов содержания загрязняющих веществ в отработанных газах мобильных источников выбросов (п. 5 ст. 21), которые устанавливаются с учетом технологических нормативов выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух (п. 6 ст. 19) [823].

Нормы дымности и токсичности, изложенные в государственных стандартах СТБ 2169-2011 «Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерения» [1120] и СТБ 2170-2011 «Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием. Выбросы загрязняющих веществ в отработавших газах. Нормы и методы измерения» [1121], содержат методы измерения дымности в отработавших газах механических



транспортных средств, ограничения по предельно допустимой объемной доли оксида углерода в зависимости от экологического класса. Нормативы содержания химических веществ в почвах закреплены в принятых в 2020 г. экологических нормах и правилах «Охрана окружающей среды и природопользование. Земли (в том числе почвы). Нормативы качества окружающей среды. Дифференцированные нормативы содержания химических веществ в почвах» [874]. Оценка вредного воздействия на окружающую среду при использовании данных норм может проводиться исходя из экологического класса, указываемого в регистрационных документах, или в случае их отсутствия на основании предельно допустимых значений, указанных в отношении автомобилей, имеющих первый экологический класс. Однако механизм введения экологических классов в Республике Беларусь не определен. Кроме данных технических нормативных правовых актов, касающихся норм в отношении механических транспортных средств, нормирование закреплено в стандартах, касающихся масел, шин, аккумуляторных батарей (ТКП 299-2011 «Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания»; ТКП 298-2011 «Стартерные аккумуляторные батареи. Нормы и правила обслуживания»; ГОСТ 17479.1-85 «Обозначение нефтепродуктов. Масла моторные. Классификация и обозначение»). Также имеются нормы воздействия транспорта на атмосферный воздух и земли, уровня шума в технических нормативных правовых актах [221; 1298]. При этом требований, связанных с установлением нормирования, ограничений пользования природными ресурсами в процессе транспортной деятельности, в законодательстве Республики Беларусь не содержится.

Нормирование осуществляется также путем установления лимитов на природопользование, т. е. объемов выбросов и сбросов загрязняющих веществ, хранения транспортных средств, оказывающих воздействие на окружающую среду [878]. В отношении допустимых выбросов загрязняющих веществ мобильными и стационарными объектами транспортной деятельности лимиты закреплены как в Законе «Об охране атмосферного воздуха», так и в иных актах, в том числе технических нормативных. В то же время, например, в Республике Казахстан отсутствуют жесткие экологические стандарты для существующего парка транспортных средств, являющихся источниками значительного загрязнения [855, с. 194]. Нормирование в сфере обращения с отходами производства (касается утилизации составных частей транспортных средств и непосредственно транспорта) является «разновидностью природоохранного нормирования <...> которое осуществляется в целях обеспечения охраны окружающей среды и здоровья человека, уменьшения количества образуемых отходов» [483, с. 7].

Отдельно стоит рассмотреть проблему выполнения нормативов, в частности отступлений от требований по нормированию, при интенсивной работе объектов транспортной деятельности, поскольку на автомагистралях, в зонах жилого сектора обнаруживаются превышения допустимых концен-

траций вредных веществ (оксида углерода, диоксида азота, формальдегида, свинца). С учетом ст. 44 Закона «Об охране окружающей среды», предусматривающей запрещение деятельности, при которой содержание загрязняющих веществ в выбросах и уровни иных вредных физических воздействий на окружающую среду при производстве и (или) эксплуатации мобильных источников превышены, полагаем, что виновные субъекты транспортной деятельности (перевозчики, владельцы транспортных средств, владельцы стационарных объектов транспортного обслуживания) должны нести ответственность за вред, причиненный окружающей среде, за превышение нормативов в той части, в которой они допустили нарушение.

Сокращению загрязнения окружающей среды, ликвидации накопленных загрязнений, обеспечению соответствия территорий экологическим нормам может способствовать установление зон действия нормативов на основании определения наиболее опасных участков населенных пунктов, где имеется угроза жизни и здоровью человека из-за функционирования транспорта и транспортных коммуникаций, соответственно, нормирование выбросов вредных веществ от объектов транспортной деятельности целесообразно осуществлять исходя из степени загрязнения района в городе. Таким образом, нормирование в области охраны окружающей среды – один из основных элементов правового механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, на базе которого такая деятельность может осуществляться с минимальным воздействием на окружающую среду.

Источники и факторы антропогенных воздействий являются объектами наблюдения [932, с. 45], поэтому особую роль играет *проведение мониторинга* окружающей среды, а также атмосферного воздуха в связи с функционированием транспорта и стационарных объектов обслуживания транспортных средств. Так, по динамике выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных и стационарных источников в 2016 г. наблюдалось их уменьшение по г. Минску, а с 2017 г. – рост [871], суммарный выброс загрязняющих веществ в атмосферный воздух в 2018 г. составил 782 тыс. т, или 63,3 % от общего валового выброса загрязняющих веществ в Республике Беларусь [309, с. 84]. Соответственно, тенденция к увеличению вредного воздействия транспорта требует прогнозирования и разработки мер профилактического характера с целью уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Главной характеристикой при проведении мониторинга как элемента механизма охраны окружающей среды выступает качество и своевременность его осуществления. Объективные данные мониторинга являются необходимостью в системе правового обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспорта, поскольку так подтверждается эффективность применяемой технологии или иных мер, совершенствуются подходы к охране окружающей среды. В Республике Беларусь локальным

образом проводится мониторинг загрязненности окружающей среды Центром дорожного движения при Белорусском национальном техническом университете, например путем составления карты распределения объемов выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов от транспортного потока в городах, с целью разработки изменения организации дорожного движения для уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Таким образом, мониторинг включает непрерывные наблюдения за состоянием окружающей среды, оценку и прогноз ее изменений, что осуществляется для обоснования и анализа использования мер по обеспечению защищенности окружающей среды в связи с воздействием источников (мобильных и стационарных объектов), факторов (загрязняющих веществ, шума, электромагнитных излучений), а также процессов (перевозок, выполнения транспортных работ и оказания услуг) в транспортной сфере, влияющих на обеспечение экологической безопасности.

В процессе деятельности транспорта ведется *учет выбросов загрязняющих веществ* в атмосферный воздух от мобильных источников [836]. По мнению Е. В. Лаевской, перспективным средством эколого-информационного обеспечения общественности республики является создание общенациональной системы регистрации выбросов и переноса загрязнителей и, соответственно, формирование «экологических информационных порталов, аккумулирующих информацию, структурирующих ее, позволяющих обеспечить к ней доступ общественности» [580, с. 155]. Ведение учета объектов хозяйственной деятельности, оказывающих вредное воздействие на окружающую среду, полагает необходимым И. С. Шахрай [1263, с. 592]. Учет транспортных средств осуществляется на основании Положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия их с учета и внесения изменений в документы, связанные с государственной регистрацией транспортных средств, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849. Однако в данном акте не указывается экологический класс транспортных средств, в связи с чем, как мы полагаем, в графе «Особые отметки» (п. 20 вышеупомянутого Положения) следует помечать не только объем двигателя транспортного средства, но и его характеристики (двигатель внутреннего сгорания или электродвигатель) в целях установления дифференцированного налогообложения на транспортные средства, в разной степени воздействующие на окружающую среду. Учет осуществляется и юридическими лицами в отношении транспортных средств с указанием типа двигателей согласно ЭкоНП 17.01.06-001-2017 [878, п. 10.9].

Согласно Закону «Об охране окружающей среды» продукция, оказание услуг в области охраны окружающей среды и иные объекты подлежат экологической сертификации [825, ст. 31], соответственно, *экологическая сертификация* связана с транспортной деятельностью. При проведении

сертификации транспорта как объекта, подлежащего экологической сертификации, которая проводится в соответствии с нормативными правовыми актами, подтверждается, что продукция соответствует экологическим требованиям, а транспортным средствам присваивается определенный класс экологичности. Речь идет о соответствии транспортных средств и оказываемых услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации. Вместе с тем постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 3 мая 2019 г. № 277 «О признании в Республике Беларусь документов, выданных уполномоченными органами Европейского союза» установлено, что сертификаты соответствия требованиям регламентов и директив Европейского союза в части показателей выбросов вредных (загрязняющих) веществ уровня требований Евро-6, выданные уполномоченными органами ЕС, признаются при подтверждении соответствия транспортных средств, определенных в Приложении к Указу Президента Республики Беларусь от 10 апреля 2019 г. № 141.

Шестой Программой действий Европейского сообщества по окружающей среде определена необходимость уменьшения загрязнения атмосферного воздуха, в связи с чем разработан Регламент (ЕС) Европейского парламента и совета от 18 июня 2009 г. № 595/2009 по сертификации автомобилей и двигателей относительно норм выбросов от грузовых автомобилей (Евро-6) и доступа к информации о ремонте и обслуживании автомобилей, который устанавливает систему применения ограничений по выбросам транспортных средств и закрепляет требования к автомобильным предприятиям, определяя технические требования для сертификации автомобилей и учитывая нормы выбросов [961]. Документ уточняет законодательство ЕС по сертификации автомобилей и способствует уменьшению выбросов загрязняющих веществ, поскольку производители автотранспорта вынуждены учитывать ограничения выбросов транспортных средств.

Данный элемент организационно-правового механизма определяет возможность участия в дорожном движении автотранспортных и иных средств. Его следует рассматривать как разрешительный наряду с лицензированием, поскольку критериями оценки соответствия и лицензирования деятельности являются наличие угроз экологической безопасности и необходимость ограничения антропогенного воздействия. Однако порядок и процедура действия указанных элементов организационно-правового механизма относительно транспортной деятельности как являющей собой угрозу обеспечения экологической безопасности не определены, несмотря на некоторые работы правоведов [16; 307]. Полагаем одним из требований к осуществлению транспортной деятельности необходимость получения экологического сертификата для транспортного средства с указанием его экологического класса.

*Контроль* в области охраны окружающей среды – элемент организационно-правового механизма охраны окружающей среды, который, по мне-

нию В. Е. Лизгаро, «является не только природоохранной мерой, но и средством обеспечения права граждан на благоприятную окружающую среду» [604, с. 253]. В эколого-правовых исследованиях отмечается, что требуется специальное правовое регулирование контроля в области охраны окружающей среды и рационального природопользования [1261], выделяется ряд существенных характеристик и проблемных вопросов осуществления контроля в области охраны окружающей среды [1256]. С точки зрения М. М. Бринчука, важной является роль экологического контроля при выявлении и ликвидации заброшенных свалок твердых отходов [157]. Это касается и транспортных средств, так как, в частности, неиспользуемые автотранспортные средства занимают земельные участки, поэтому такой контроль должен быть направлен на привлечение к ответственности лиц, виновных в захлавлении территорий транспортными средствами и, соответственно, деградации земель, истощении природных ресурсов. Эффективность мероприятий контроля возможна, по мнению Н. А. Шингель, «при расширении прав органов городского управления и самоуправления в процессе экологизации хозяйственной деятельности» [1284, с. 8]. Следует согласиться и с В. В. Вербицким в том, что «непрекращающийся рост численности автопарка привел к увеличению выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в городе» [205, с. 39], поэтому необходимо специальное правовое регулирование контроля в отношении видов хозяйственной деятельности с целью соблюдения законодательства в области охраны окружающей среды, поскольку экологический контроль направлен на «предупреждение, выявление и пресечение таких нарушений требований законодательства в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, которые представляют собой угрозу экологической безопасности» [205, с. 38].

В Перечне контролирующих (надзорных) органов, уполномоченных проводить проверки, и сфер их контрольной (надзорной) деятельности, утвержденном Указом Президента Республики Беларусь от 16 октября 2009 г. № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности», закреплено, что Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь осуществляет контроль за безопасностью транспортной деятельности (п. 17), Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь – контроль в области охраны атмосферного воздуха и озонового слоя, использования и охраны вод (п. 15). Вместе с тем безопасность транспортной деятельности, согласно Закону «Об основах транспортной деятельности», включает охрану окружающей среды. Из этого следует, что экологическую безопасность транспортной деятельности необходимо считать и сферой деятельности Министерства транспорта и коммуникаций, поскольку объекты транспортной деятельности находятся под контролем данного министерства, и ряд вопросов эксплуатации таких объектов связан с непосредственным их влиянием на окружающую среду. Поэтому необхо-

димо конкретное указание, кем осуществляется контроль за обеспечением экологической безопасности, в Законе «Об основах транспортной деятельности» и уточнение в Положении о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в силу осуществления им экологически безопасной транспортной политики.

Законом Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» установлены способы осуществления производственных наблюдений в области охраны окружающей среды, рационального использования природных ресурсов в процессе хозяйственной и иной деятельности. Так, «юридическое лицо, осуществляющее хозяйственную и иную деятельность, относящуюся к экологически опасной, создает службу охраны окружающей среды в целях организации работы по охране окружающей среды и осуществлению производственных наблюдений в области охраны окружающей среды, рационального использования» [825, ч. 2 ст. 95-1]. Обязанность осуществлять производственные наблюдения в области охраны окружающей среды, а также рационального использования природных ресурсов юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями предусмотрена ст. 94 вышеназванного Закона. Согласно Положению о порядке отбора проб и проведения измерений в области охраны окружающей среды, отбор проб и данные измерения осуществляются относительно выбросов от мобильных источников в атмосферный воздух [842, п. 2]. Отбор проб и проведение измерений осуществляется в отношении выбросов загрязняющих веществ транспортных средств по таким показателям, как дымность, содержание углерода оксида, углеводородов [878, п. 14.2]; превышение установленных в ЭкоНиП нормативов для мобильных источников, работающих на бензине, дизельном или газовом топливе, не допускается [878, п. 10.9]. В совокупности все вышесказанное свидетельствует о необходимости создания таких служб в транспортных организациях (собственниками транспортных средств, на станциях технического обслуживания) либо привлечения субъектов на основании заключаемого с ними договора на оказание услуг по отбору проб и проведению измерений в соответствии со ст. 96 Закона «Об охране окружающей среды», а контроль за соблюдением нормативов содержания загрязняющих веществ должен осуществляться специальной организацией на основе заключенного договора.

Заметим, что вопросы контроля за соблюдением эколого-правовых требований, касающихся уменьшения выбросов вредных веществ в процессе транспортной деятельности, не имеют освещения в правовой науке, однако являются, на наш взгляд, значимой составляющей механизма экологической безопасности и при этом действенной мерой уменьшения вредного антропогенного воздействия на окружающую среду при эксплуатации транспорта. Объясняется это тем, что выбросы выхлопных газов, утечки химических соединений при транспортной деятельности причиняют вред окружающей среде, природным ресурсам и влияют на обеспечение



прав граждан, а своевременный повсеместный (не выборочный) контроль в данной сфере направлен на минимизацию воздействия объектов такой деятельности на окружающую среду и должен осуществляться непрерывно уполномоченными органами, созданными в структуре государственного управления в сфере экологической безопасности транспортной деятельности. Контроль за соблюдением законодательства требует серьезных усилий в целях обеспечения экологической безопасности, и осуществлять такую работу необходимо прежде всего с новым системным подходом, в рамках которого должны четко взаимодействовать органы государственного управления для содействия устойчивому развитию и защищенности окружающей среды.

На основании вышеизложенного предлагаем понимать государственный контроль в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности как систему мер, направленных на обеспечение соблюдения требований экологической безопасности субъектами транспортной деятельности и иными гражданами в процессе реализации основных направлений экологической и транспортной политики государства.

Отметим, что надзор в системе организационно-правового механизма охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности не предусматривается как самостоятельный элемент. При этом Н. М. Заславская отмечает, что он занимает особое место в эколого-правовом механизме [367, с. 42], В. П. Беляев контроль и надзор относит к формам юридической деятельности [85]. Однако в отношении технического состояния транспортных средств такой надзор может иметь место, его целями являются проверка выбросов вредных веществ в окружающую среду и допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, основания для которого установлены в технических нормативных правовых актах. В связи с перевозкой опасных грузов, созданием угрозы экологической обстановке при использовании значительного объема токсичных и иных вредных веществ, риском возникновения чрезвычайных ситуаций, причинения вреда окружающей среде государственный надзор «как важнейшая составляющая государственного управления, способ обеспечения законности, безопасной перевозки опасных грузов, промышленной безопасности способствует устойчивости, экологизации общественных отношений» [796, с. 95].

В юридической литературе общественный контроль рассматривается как одна из важнейших форм взаимодействия государства и граждан, выявляются его признаки [1011, с. 187–188]. Ранее такая форма контроля предусматривалась Законом Республики Беларусь «Об охране окружающей среды», однако исключение общественного контроля не представляется логичным. Так, согласно решению Минского городского исполнительного комитета с 1 июня 2020 г. организациям, на балансе которых находится определенная территория, предоставлено право сообщать о нарушениях

правил парковки, передавать материалы в районную администрацию, в органы внутренних дел для привлечения к ответственности владельцев транспортных средств как за нарушение правил дорожного движения (п. 14.15 Правил дорожного движения), так и за незаконное удаление древесно-кустарниковой растительности, повреждение такой растительности, повреждение газонов, цветников (ч. 3 ст. 16.17 КоАП) и возмещения ущерба, рассчитанного организацией, которой принадлежит территория [626].

Обратим внимание на неоднозначность исключения общественного контроля в силу того, что институт общественных экологов в законодательстве сохранен [597, с. 146]. Так, при принятии решений, в частности при удалении объектов растительного мира в населенных пунктах, требуется учет общественного мнения [597, с. 144], и это имеет существенное значение в связи с функционированием транспорта. По нашему убеждению, взаимодействие с органами государственного управления, правоохранительными органами в сфере использования транспорта и транспортных коммуникаций, в частности контроль за стоянкой транспортных средств на озелененных территориях, изменение организации дорожного движения, следует рассматривать как форму участия граждан в обеспечении экологической безопасности, что требует закрепления в Законе «Об охране окружающей среды».

*Экологический аудит* выступает правовой мерой «обеспечения рационального природопользования, техногенной безопасности окружающей среды и экологической безопасности хозяйствующего субъекта» [484, с. 43], осуществляя лишь предупредительную и информационную функции в отличие от экологического контроля. Экологический аудит имеет особое значение в исследуемой сфере, поскольку затрагивает планирование деятельности, разработку продукции, анализ эффективности природоохранных мероприятий, в процессе чего могут быть выработаны конкретные рекомендации по улучшению деятельности в области экологической безопасности на конкретном транспортном предприятии, что способствует эффективности управления в сфере экологической безопасности.

В контексте исследуемого механизма необходимо рассмотреть вопросы осуществления планируемой транспортной деятельности и ее влияния на состояние защищенности окружающей среды. Совокупный анализ объектов государственной экологической экспертизы, стратегической экологической оценки и оценки воздействия на окружающую среду проведен О. В. Морозом [720, с. 73]. В частности, речь идет о проектных решениях планируемой хозяйственной и иной деятельности, воплощение которых может негативно сказаться на состоянии окружающей среды. Так, возможные воздействия на окружающую среду (в том числе трансграничные) и изменения окружающей среды, которые могут наступить при реализации программ, градостроительных проектов с учетом внесения в них изменений и (или) дополнений, предусматриваются при проведении стратегической

экологической оценки. Поясним, что объектами стратегической экологической оценки названы проекты программ, содержащие положения, регулирующие отношения в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, транспорта, а также иных сферах, и проекты, предусматривающие внесение изменений и (или) дополнений в них [763, подп. 1.1 п. 1 ст. 6]. Объектами государственной экологической экспертизы являются автомобильные дороги, железнодорожные линии, объекты производства аккумуляторов [763, ст. 3]. Соответственно, планируемая транспортная деятельность по возведению, реконструкции стационарных объектов, их эксплуатации, а также другая деятельность, касающаяся функционирования транспорта, которая связана с использованием природных ресурсов и (или) может оказать воздействие на окружающую среду, относится к хозяйственной деятельности. Рассматривая вышеуказанные элементы, исходя из принципов проведения, закрепленных в законодательстве [763, ст. 3], необходимо отметить не только их тесную взаимосвязь [77, с. 40], но и направленность на обеспечение экологической безопасности и предотвращение вредного воздействия на окружающую среду.

Согласно ст. 61 Закона «Об охране окружающей среды» по инициативе общественных объединений и граждан возможно проведение общественной экологической экспертизы, являющейся правовой формой участия общественности в принятии экологически значимых решений и рассматриваемой О. В. Морозом в качестве одной из правовых форм экологической экспертизы и элемента экологического сопровождения хозяйственной деятельности [720]. Данный элемент следует считать целесообразным для уменьшения загрязнения окружающей среды при транспортной деятельности, поскольку без организации и реализации общественной экологической экспертизы невозможно определить реальные перспективы намечаемого возведения и эксплуатации стационарных объектов транспортной деятельности и транспортных коммуникаций (касается объектов магистрального трубопроводного транспорта, автомобильных дорог, железнодорожных путей).

Нельзя не заметить, что в российской литературе в рамках организационного механизма охраны окружающей среды выделено техническое регулирование [1314, с. 174] и обозначено, что экологические требования технических регламентов входят в нормирование охраны окружающей среды. В Республике Беларусь таких регламентов не принято, а требования экологической безопасности в технических регламентах на евразийском пространстве имеют определенные особенности, о чем будет сказано далее. С нашей точки зрения, техническое регулирование действительно должно иметь место в системе экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и логично должно быть включено в модель правового обеспечения экологической безопасности в данной сфере в силу того, что требования, выраженные в технических регламентах, имеют существенное значение для создания экологически безопасной продукции, а также ее использова-

ния. К техническим нормативным правовым актам относятся правила перевозки опасных грузов, правила технической эксплуатации железных дорог, что предусматривается п. 2 ст. 26 Закона «О нормативных правовых актах».

Соответственно, можно сделать промежуточный вывод о том, что экологическое нормирование, мониторинг окружающей среды, учет в данной области, экологическая сертификация, контроль за выполнением эколого-правовых требований, экологический аудит, государственная экологическая экспертиза, оценка воздействия на окружающую среду, стратегическая экологическая оценка – необходимые составляющие (элементы) механизма обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности.

Особое значение в правовом обеспечении экологической безопасности при использовании транспорта имеют **элементы экономического механизма охраны окружающей среды**. В разработку государственных программ социально-экономического развития как элемента вышеназванного механизма включены положения о расширенном использовании электротранспорта, развитии интеллектуальных транспортных систем [734; 944]. Ключевой документ, вынесенный на II Съезд ученых Беларуси в 2017 г., – Стратегия «Наука и технологии: 2018–2040», утвержденная постановлением Президиума Национальной академии наук Беларуси 26 февраля 2018 г. № 17, – определяет возрастание экологического ущерба от стихийных бедствий и техногенных катастроф в качестве одной из мировых экологических проблем [949, п. 3.2.9]. Однако емкого и четкого документа, направленного на решение экологических проблем при одновременном обеспечении экономической безопасности и повышении экологической устойчивости экономики при эксплуатации транспорта, не принято. При этом в процессе экономической деятельности «окружающая среда вбирает в себя отходы (сбросы, выбросы), в результате чего происходит ее загрязнение» [664, с. 28], а при осуществлении транспортной деятельности увеличиваются выбросы парниковых газов в окружающую среду, что требует на законодательном уровне разработки и последующего выполнения в рамках современного экономического механизма обязательств государства, определяющих «приспособление, повышение сопротивляемости и снижение уязвимости экономики и общества к изменениям климата» [579, с. 91].

Рассмотрим значимые составляющие элементы экономического механизма охраны окружающей среды, имеющие особую специфику при обеспечении экологической безопасности в транспортной сфере, для создания комплексной эффективной правовой модели, способствующей улучшению экологической ситуации в современных условиях.

Обратим внимание на то, что в целях проведения природоохранных мероприятий, направленных на обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, и достижения целей устойчивого развития общества необходимо исследование эколого-правовых подходов, касающихся перспектив развития общественных отно-

шений и связанных с проблемами функционирования транспорта, с учетом программно-целевого планирования и прогнозирования причинения вреда окружающей среде. Прогнозные оценки транспортной деятельности являются условием планирования эколого-правовых мер и закрепления их в нормативных правовых актах.

Проблематика юридического прогнозирования исследовалась теоретиками права [19]. В эколого-правовой науке отмечается, что планирование и прогнозирование «становятся условием реализации экологической политики, своеобразными ограничениями будущей деятельности» [112, с. 415]; рассмотрена прогностическая функция экологического права [658], оценены перспективы развития прогнозирования экологических последствий принятия (издания) нормативных правовых актов [1255]. *Прогнозирование правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности* – это системное исследование перспектив правового регулирования на определенных стадиях транспортных процессов (производство, перемещение, утилизация транспортных средств). Такой комплексный подход включает теоретическую и практическую деятельность, позволяющую выявить проблемы в данной сфере и выработать предложения по совершенствованию законодательства. Научное прогнозирование должно быть системным, имеющим специальную методику с целью повышения обоснованности и целесообразности законодательных мер. Использовать возможности научно обоснованного прогностического подхода следует исходя из имеющихся комплексных эколого-правовых проблем при осуществлении хозяйственной и иной деятельности [1176].

Проблемы экологии и охраны окружающей среды должны быть отражены в программе на среднесрочную перспективу согласно Закону Республики Беларусь «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития» [762, ст. 4]. В Стратегии развития научной, научно-технической и инновационной деятельности в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов на 2021–2025 гг. и на период до 2025 г., утвержденной 15 апреля 2020 г., в качестве направлений научного сопровождения деятельности по охране и улучшению качества атмосферного воздуха указывается создание зеленых транспортных систем, позволяющих уменьшать выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов в атмосферный воздух, расширять использование новых видов топлива, и другие отраслевые направления снижения нагрузки на окружающую среду, восстановления экологического равновесия и рационального использования природных ресурсов. В соответствии со Стратегией научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642, приоритетами такого развития считаются переход к экологически чистой энергетике, формирование новых источников, способов транспортировки и хранения энергии, противодействие техногенным угрозам, создание ин-

теллектуальных транспортных систем (п. 20). В данной Стратегии определяется, что ключевую роль в готовности страны к большим вызовам должна сыграть наука как инструмент для ответа, имея первостепенное значение в достижении устойчивого развития и устранении опасностей для окружающей среды и человека.

Планируемая хозяйственная и иная деятельность понимается как «деятельность по возведению, реконструкции объектов, их эксплуатации, другая деятельность, которая связана с использованием природных ресурсов и (или) может оказать воздействие на окружающую среду» [763, ст. 1]. *Планирование осуществления транспортной деятельности* с учетом необходимости обеспечения экологической безопасности, а также планирование природоохранных мероприятий, влияющих на улучшение состояния окружающей среды, имеет особое значение в обеспечении экологической безопасности. Меры должны применяться, а мероприятия – осуществляться в целях недопущения угроз экологической безопасности при планировании транспортной деятельности как экологически опасной, а также предупреждения чрезвычайных ситуаций техногенного характера и угрозы причинения вреда компонентам природной среды. Планирование осуществляется путем разработки концепций, доктрин, стратегий, программ, проектов (планов) устойчивого развития с учетом задач национальной безопасности [355]. Уменьшение вредного воздействия транспорта возможно за счет планирования ограничений, в том числе запрещения транспортной деятельности, если она может привести к истощению природных ресурсов и иным отрицательным последствиям для окружающей среды, как гласит один из принципов охраны окружающей среды. Планирование является необходимым в связи с постоянным противостоянием и конкуренцией экономики и экологии, а «не состоянием единства и взаимной поддержки», как пишет С. А. Боголюбов [104, с. 329–330]. В научной литературе показана необходимость согласования подходов в сфере экологического и градостроительного планирования относительно градостроительной деятельности [1258]. Однако стратегического документа на краткосрочную и долгосрочную перспективы, включающего планирование осуществления транспортной деятельности и модернизации в транспортной сфере с учетом обеспечения экологической безопасности при активном развитии приоритетных направлений научно-технического развития, не имеется. Данный документ в свете необходимости экологизации правового регулирования транспортной деятельности очень актуален, поскольку планирование в области охраны окружающей среды выступает одним из основных элементов организационно-правового механизма и вместе с тем функцией институционализации экологически безопасной деятельности в данной сфере.

Проблема *финансирования мероприятий по уменьшению вредного антропогенного воздействия* как одного из элементов экономического меха-



низма охраны окружающей среды достаточно сложная. Применение альтернативных видов топлива, вынос транспортных магистралей в туннели или эстакады, в подземное пространство – все это требует создания инженерных инновационных технологий, экономических реформ. Однако, что касается двигателестроения, согласно прогнозу научно-технического прогресса в области энергоресурсов «основным видом топлива для преобладающего парка транспортных средств останется топливо нефтяного происхождения, т. е. светлые нефтепродукты, которые, как показала практика, являются наиболее вредными с экологической точки зрения» [1026, с. 30].

В Российской Федерации действующий правовой механизм финансирования деятельности по охране окружающей среды базируется на сочетании двух основных принципов: платности природопользования и участия публично-правовых образований в финансовом обеспечении планируемых мер по охране окружающей среды [893]. С. В. Кузнецова выделяет особые источники международного финансирования природоохранной деятельности, к которым относит официальную помощь в целях устойчивого развития, многосторонние финансовые потоки, связанные с международными организациями, многосторонними природоохранными соглашениями и многосторонними механизмами финансирования (глобальные механизмы финансирования на основе конвенций) и др. [565, с. 105]. С ее точки зрения, для реализации такого новаторского варианта, как глобальные механизмы финансирования, могут создаваться различные специальные целевые фонды, финансируемые за счет либо добровольных, либо обязательных взносов сторон в рамках природоохранных соглашений [565, с. 108]. Важно отметить интерес данного суждения в силу того, что в Республике Беларусь приостановлено финансирование программ и мероприятий по рациональному (устойчивому) использованию природных ресурсов и охране окружающей среды за счет средств государственных целевых бюджетных фондов охраны природы.

Отдельно стоит уделить внимание вопросу *создания фондов охраны природы*. В научной литературе отмечается тенденция, не способствующая развитию экономического механизма охраны окружающей среды и природопользования, – приостановление функционирования государственных фондов охраны природы [932, с. 160]. Н. Д. Вершило обозначает экологические фонды инструментом планирования и финансирования в сфере охраны окружающей среды [209, с. 12]. Вместе с тем в транспортной сфере, на наш взгляд, улучшение экологической безопасности возможно не столько за счет создания фондов охраны природы, сколько благодаря повышению экологического сознания и экологической культуры субъектов транспортной деятельности.

*Платежи за выбросы* в атмосферный воздух признаны эффективным инструментом, как осуществляющим реализацию механизма по охране окру-

жающей среды и обеспечению экологической безопасности, так и стимулирующим субъектов к недопущению причинения вреда окружающей среде. В юридической литературе отмечается, что на основании анализа Налогового кодекса Республики Беларусь можно «выделить три вида налогов как формы платы за специальное природопользование: 1) земельный налог; 2) экологический налог; 3) налог на добычу (изъятие) природных ресурсов» [1313, с. 226]. В Законе «Об охране окружающей среды» предусмотрено, что «платежи за специальное природопользование взимаются в соответствии с законодательными актами в форме налогов, сборов (пошлин), других обязательных платежей и арендной платы» [825, ст. 83 ч. 2]. При осуществлении природопользования платежи для субъектов транспортной деятельности в законодательстве не установлены. Вместе с тем А. Я. Рыженков обращает внимание на то, что принцип платности природопользования включает в себя две составляющие: плату за различные виды использования природных ресурсов и плату за негативное воздействие на окружающую среду [989, с. 118]. Вышесказанное позволяет уяснить, что транспортная деятельность и плата за природопользование тесно взаимосвязаны.

С позиции А. А. Ялбулганова, «плата за негативное воздействие на окружающую среду имеет несколько разновидностей, по составу и ключевым характеристикам неоднородна (представляет собой совокупность экологических платежей)» [1323, с. 36]. В научной литературе под платой за негативное воздействие на окружающую среду предлагается понимать форму отчуждения денежных средств субъекта хозяйственной деятельности в пользу государства с целью возмещения государственных расходов на природоохранные мероприятия и стимулирования перехода к экологически обоснованной хозяйственной деятельности [377, с. 10]. Плата за негативное воздействие на окружающую среду хозяйственной и иной деятельности, в том числе на компоненты природной среды, может взиматься за выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, сбросы загрязняющих веществ в участки водного фонда, а также хранение отходов производства и потребления. В связи с этим, полагаем, в экологическом законодательстве необходима специальная норма о необходимости взимания платежей при воздействии на окружающую среду, негативно сказывающемся на ее состоянии, при осуществлении транспортной деятельности. С учетом того, что компенсационный характер носит экологический сбор, такую форму платы также следует рассматривать в качестве платежей за негативное воздействие на окружающую среду транспортной деятельности. Таким образом, субъекты, причинившие вред окружающей среде в связи с эксплуатацией транспорта, а именно загрязнение, истощение, уничтожение природных ресурсов, компонентов природной среды, обязаны компенсировать его в полном объеме. В этом и заключается компенсационная, в том числе стимулирующая, функция экологического сбора как платы за негативное воздействие на окружающую среду.

Исключить транспорт из экономической деятельности и личного потребления невозможно, поэтому необходимо искать компромисс в виде установления правовых ограничений вредного воздействия транспорта на окружающую среду. *Налогообложение* в определенной степени может послужить тем самым ограничением: «платежи фискального характера являются доходобразующими, аккумулируются в бюджетах, затем посредством финансирования природоохранной деятельности направляются на компенсацию ущерба, наносимого окружающей среде, расходуются на устранение негативных экологических последствий производства» [1339] (здесь и далее перевод с англ. наш. – О. Х.). Именно налоговые инструменты направлены на обеспечение принципа «загрязнитель платит» и достижение экологической безопасности. Так, с 1 января 2021 г. введен транспортный налог, подлежащий уплате в отношении каждого зарегистрированного транспортного средства [730] вместо ранее предусмотренного взимания государственной пошлины на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. От уплаты такого налога освобождаются владельцы электромобилей, поскольку данный вид транспорта не является объектом налогообложения транспортным налогом по 31 декабря 2025 г. [730, ст. 3072], что следует расценивать как стимул к приобретению данных транспортных средств и фактор обеспечения экологической безопасности. Уплаченная госпошлина ранее направлялась на строительство, реконструкцию либо ремонт автомобильных дорог. Введенный транспортный налог также не включает распределение средств на охрану природных объектов и защищенность окружающей среды, соответственно, установление транспортного налога не связывается с обеспечением экологической безопасности, однако его взимание может повлиять на количество и виды автомобильного транспорта, находящегося в эксплуатации, и снизить загруженность дорог автомобильными транспортными средствами.

Вместе с тем, по мнению ученых, транспортный налог «имеет ярко выраженную экологическую окраску» [1311, с. 14]. Связанный со стимулированием охраны окружающей среды, такой налог может устанавливаться в отношении транспортных средств. Плательщиками такого налога необходимо признавать как юридических, так и физических лиц, использующих транспортное средство, загрязняющее окружающую среду. Однако налог на топливо (энергоресурсы) относится к энергетическим налогам, а не налогам на загрязнение.

Транспортные налоги можно подразделить на различные виды в зависимости от жизненного цикла транспортного средства: а) взимаемые в момент ввоза транспортного средства в государство; б) взимаемые в процессе использования транспортных средств; в) взимаемые при утилизации транспортного средства. В Республике Беларусь системное налогообложение в связи с воздействием на окружающую среду транспортных средств не установлено. Указом Президента Республики Беларусь от 24 ноября 2005 г.

№ 546 «О некоторых вопросах налогообложения транспортных средств» закреплен перечень транспортных средств, при ввозе и (или) реализации которых применяется освобождение от акцизов [781], однако указанные товары не связаны с экологическими характеристиками транспорта. Например, в Республике Казахстан в 2017 г. проведена реформа акцизов на бензин и дизельное топливо, но вместе с тем при налогообложении транспортных средств по-прежнему не учитываются экологические последствия [855, с. 89]. Ставки налога на транспортные средства дифференцируются в зависимости от объема двигателя, что может служить стимулом для приобретения небольших автомобилей, которые не причиняют значительного вреда окружающей среде.

Согласно п. 2.1 ст. 247 Налогового кодекса Республики Беларусь (Общая часть) объектом налогообложения признаются выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух, указанные в разрешениях на выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух или комплексных природоохранных разрешениях [729]. Вместе с тем такие виды разрешений не охватывают все объекты транспортной деятельности, поэтому полагаем необходимым установление платежей при эксплуатации транспортного средства, негативно воздействующего на окружающую среду, т. е. не соответствующего экологическому классу.

Кроме того, важно отметить, что на основании Положения о порядке выдачи заключения об отсутствии в Республике Беларусь производства устройств для зарядки аккумуляторов, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 октября 2018 г. № 726, юридические лица и индивидуальные предприниматели освобождаются от налога на добавленную стоимость при ввозе устройств для зарядки аккумуляторов электромобилей. Указом Президента Республики Беларусь от 10 апреля 2019 г. № 141 «О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов» транспортные средства экологического класса 6 освобождаются от уплаты утилизационного сбора (п. 1.1). Указом Президента Республики Беларусь от 12 марта 2020 г. № 92 «О стимулировании использования электромобилей» предусмотрена нулевая ставка налога на добавленную стоимость при ввозе на территорию государства электромобилей для личного пользования до 1 марта 2022 г., после данного срока она распространяется на транспортные средства, с даты выпуска которых прошло не более пяти лет (п. 1.4) [799]. В целях повышения спроса на данные автомобили предусмотрено, что владельцы электромобилей освобождаются от уплаты транспортного налога (п. 1.64 ст. 249 Налогового кодекса Республики Беларусь (Особенная часть)).

Кроме вышеуказанных льгот, в Налоговом кодексе Республики Беларусь (Общая часть) предусматриваются льготы по уплате земельного налога на земельные участки, занятые транспортными коммуникациями [729, п. 1.4, 1.8 ст. 194], земельные участки, предоставляемые для строи-

тельства объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, занятые объектами придорожного сервиса, в течение двух лет с даты ввода таких объектов в эксплуатацию [729, п. 1.33, ст. 194]. Данные льготы не связаны с уменьшением отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду. Однако в решении Совета ЕЭК от 16 марта 2020 г. № 29 определено установление налога на добавленную стоимость в размере 0 % на отдельные виды моторных транспортных средств с электрическими двигателями со сроком действия по 31 декабря 2021 г. при ввозе физическими лицами для личного пользования и право на возврат уплаченной суммы налога при покупке электромобиля, что существенно влияет на спрос на электрические автомобили в свете принятых мер, направленных на обнуление ставки ввозной таможенной пошлины Единого таможенного тарифа ЕАЭС (позиция 8703 80 000 2 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС), применяемых при импорте электромобилей в ЕАЭС; отражает согласованные меры стран – членов ЕАЭС по стимулированию спроса на электромобили и развитию зарядной инфраструктуры и обеспечению экологической безопасности [831]. С учетом данной положительной тенденции, полагаем, следует приложить усилия государств к реализации экологической политики и закреплению таких мер в экологическом и транспортном законодательстве.

Налоги на выбросы в атмосферу выполняют скорее регулирующую функцию, нежели фискальную, ведь такие налоги фактически не покрывают ущерб от вредных выбросов. Ощутимым эффектом для обеспечения экологической безопасности должно обладать налоговое стимулирование инновационных, экологически эффективных технологий (создание топлива с низкой эмиссией CO<sub>2</sub>, транспортных средств с электрическими двигателями и т. п.). Вышеназванные льготы по налогообложению, предусмотренные в нормативных правовых актах, как раз направлены на природоохранные цели, однако этих мер недостаточно. Введение налога на приобретение транспортного средства и владение автомобилями в целях реализации политики, направленной на уменьшение экологического вреда, представляется усложняющим налоговую систему, хотя подобная система налогов действует в ряде стран (Австрия, Венгрия, Греция, Франция и др.). В зависимости от выбросов CO<sub>2</sub>, экологического класса двигателя возможно удержание определенной суммы (понижающей) при взимании платы за допуск к участию в дорожном движении транспортных средств. Экономисты предлагают введение углеродного транспортного налога, учитывающего уровень выбросов CO<sub>2</sub> и тип используемого топлива [1311, с. 107], другие специалисты полагают установить налог на топливо либо называют иные инструменты ограничений выбросов [1058], что может повлиять на использование тех или иных видов транспорта, ведь проблема выбросов парниковых газов (в первую очередь диоксида углерода) является самой острой. Вместе с тем следует согласиться с С. В. Андрюшиным, который отмечает, что «на-

логовое стимулирование выражается не только в законодательном компоненте, но и в правоприменительном и судебном компонентах» [32, с. 20], поскольку снижается заинтересованность субъектов при негативных тенденциях в практике применения законодательного компонента.

Для обеспечения экологической безопасности необходимо стимулирование не только использования электротранспорта, но и эксплуатации транспорта, имеющего высокий экологический класс. В СТБ 1848–2009 под экологическим классом понимается классификационный код транспортного средства, характеризующий транспортное средство в зависимости от уровня выбросов загрязняющих веществ [1118]. Код экологического класса совпадает с номером экологического стандарта (экологический класс соответствует стандарту Евро), установленного межправительственной организацией – Европейской конференцией министров транспорта. С 1996 г. Республика Беларусь является полноправным участником данной организации, постоянным органом которой выступает группа по транспорту и экологии. В задачи данной группы Европейской конференции министров транспорта входит создание международной транспортной системы, соответствующей нормам охраны окружающей среды. Согласно техническому регламенту «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), действующему на территории ЕАЭС, транспортное средство, эксплуатируемое в Республике Беларусь, должно относиться к экологическому классу 4 и выше. В случае несоответствия транспортного средства экологическому классу представляется необходимым закрепление в налоговом законодательстве компенсационного налогообложения – взимания налога (экологического сбора), направленного на восстановление природных ресурсов, охрану компонентов природной среды и осуществление мероприятий по обеспечению экологической безопасности. На основании вышеизложенного полагаем целесообразным считать объектом налогообложения приобретение и (или) использование транспортных средств с низким экологическим классом, что будет способствовать эксплуатации экологичного транспорта и позволит предотвратить причинение вреда окружающей среде.

Таким образом, плата за негативное воздействие транспортной деятельности на окружающую среду, включая налоги, сборы, выдачу разрешений на выбросы загрязняющих веществ при эксплуатации транспорта, представляет собой особенно эффективный правовой инструмент. В связи с этим для обеспечения экологической безопасности и эффективной политики налогообложения транспорта (в особенности автомобильного как самого опасного для окружающей среды) необходима комплексная система налогов, оправданная задачей уменьшения отрицательного воздействия на окружающую среду при выбросах химических соединений и парниковых газов вследствие сжигания топлива, дополненная рядом других элементов механизма охраны окружающей среды [1181].



*Стимулирование природоохранной деятельности* – важнейший элемент правового обеспечения в различных сферах. Исследования целей стимулов в праве, особенностей правового стимулирования и правового ограничения в условиях формирования гражданского общества и правового государства проведены российским ученым в области теории права А. В. Малько [678]. Меры экономического стимулирования охраны окружающей среды закреплены в ЭкоНиП 17.01.06-002-2019 как способы «формирования экономической заинтересованности субъекта хозяйствования, реализующего инвестиционный проект, в применении природоохранных мероприятий с применением наилучших доступных технических методов» [879]. Такие мероприятия направлены на существенное улучшение состояния окружающей природной среды или на создание условий для ее улучшения, а цель проведения таких мероприятий включает две составляющие: создать основные фонды природоохранного назначения либо оказать непосредственное воздействие на состояние окружающей среды [879]. Меры экономического стимулирования субъектов, закрепленные в ст. 82 Закона «Об охране окружающей среды», определенную реализацию получили в нормативных правовых актах. В целях уменьшения отрицательного воздействия на окружающую среду одним из приоритетов политики является стимулирование использования электромобилей, что подтверждается изданием указов Президента Республики Беларусь «О стимулировании использования электромобилей» от 10 июля 2018 г. № 273 и от 12 марта 2020 г. № 92. Прогнозируется, что к 2050 г. «электромобили и автотранспортные средства с гибридными двигателями будут составлять до 50 процентов совокупной численности парка легкового автотранспорта в мире» [841].

Отметим, что законодательный подход, не предусматривающий конкретных мер по видам хозяйственной деятельности, не способствует преобразованию транспортной деятельности в экологически безопасную. Затруднительно предусмотреть в вышеуказанном Законе все возможные стимулирующие меры в отношении транспортных технологий, однако и оставаться на уровне регулирования многолетней давности ошибочно. Стимулирование необходимо как мера проведения политики в области экологической безопасности, однако льготного налогообложения в отношении электромобилей недостаточно. Как отмечает Н. И. Хлуденева, к субъектам, не выполняющим эколого-правовые требования, применяются меры государственного принуждения, «однако в отсутствие действенных методов экономического стимулирования они часто бывают малоэффективны» [1148, с. 5]. Кроме того, они применяются уже по факту причинения вреда окружающей среде, а такой вред целесообразнее предотвращать, чем восстанавливать. С точки зрения В. Е. Лизгаро, механизм экономического стимулирования и процесс его применения и законодательного обеспечения «нуждается в дальнейшем совершенствовании как путем закрепления соответствующих мер в экологическом законодательстве, так и через эколо-

гизацию иных отраслей права» [603, с. 155]. Безусловно, необходимо законодательно закрепить меры, направленные на поддержание экологической безопасности, и, соответственно, стимулировать субъектов транспортной деятельности к их применению путем: а) внедрения наилучших доступных технических методов производителями транспортных работ и услуг, что предполагает обязательную поддержку на государственном уровне; б) уменьшения величины налога в зависимости от экологического класса транспортного средства и, как следствие, стимулирование приобретения транспортного средства с низким выбросом CO<sub>2</sub>, а также электромобилей.

Стимулы в экологическом праве исследованы и другими учеными [359; 739]. В частности, А. А. Жлоба указывает на незначительную роль данного эколого-правового инструмента, несистемное правовое регулирование, предлагает меры экономического, административного и репутационного содержания и приводит авторское определение стимулирования рационального природопользования и охраны окружающей среды как системы правовых мер, имеющих экономическое, административное и иное содержание, основанной на поощрении принятия юридическими и физическими лицами дополнительных обязанностей в сфере рационального природопользования и охраны окружающей среды по сравнению с установленными в действующем законодательстве [359, с. 910]. Изучив разные подходы, следует отметить, что стимулами к уменьшению воздействия на окружающую среду в процессе и в результате транспортной деятельности могут послужить рыночные инструменты в дополнение к элементам экономического механизма. В частности, речь идет о торговле квотами на выбросы парниковых газов, что обозначается в работе В. Е. Лизгаро [603]. Развитие регулирования углеродных сделок способствовало бы созданию реальных условий для снижения уровня загрязнения окружающей среды, реализации целей экологической безопасности путем уменьшения выбросов парниковых газов. Например, с 2012 г. воздушный транспорт был включен в систему торговли квотами на выбросы загрязняющих веществ в рамках полномочий Европейского союза, однако действие данной системы было приостановлено, а позднее, в 2016 г., в силу сложившихся противоречий между многими странами было подготовлено распоряжение о создании другого рыночного механизма, который еще не согласован для полноценной реализации [1032, с. 84]. В юридической литературе высказаны предложения о внедрении механизма чистого развития, проектов совместного осуществления [315, с. 170].

Важным аспектом обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является также проведение эффективной государственной градостроительной политики. Единые стратегии, направленные на уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду, необходимо разработать в целях сокращения количества поездок на личном транспорте, в частности развивать эксплуа-

тацию парковок на въездах в крупные города и дальнейшее передвижение по центру города на общественном транспорте, что участит использование в городах пассажирского транспорта. Предлагается рассматривать в качестве стимулирующих мер бесплатную парковку для экологичных автомобилей, снижение платы за электроэнергию владельцам экологичного транспорта, запрет въезда в центр крупных городов автомобилей с двигателями внутреннего сгорания, что позволит поддержать использование более экологичной техники и расширить применение альтернативных видов топлива и технологий. Инициативы по стимулированию эколого ориентированного развития транспорта могут исходить от компаний-производителей в виде поддержки приобретения и (или) утилизации транспортных средств.

Стоит заострить внимание на возрастающей роли *экологического страхования* в связи с отсутствием особой системы экологической безопасности при осуществлении деятельности, оказывающей негативное воздействие на окружающую среду. Положения об экологическом страховании, закрепленные в ст. 85 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды», не являются эффективными в правоприменении, что можно считать значительным пробелом в правовом регулировании экологического страхования. Профессор Е. В. Новикова настаивает на том, чтобы рассматривать экологическое страхование как самостоятельный институт страхования и важный элемент экологической безопасности [747]. Л. И. Брославский видит необходимость обязательного страхования как эколого-правового средства обеспечения экологической безопасности [165, с. 23]. К данному вопросу ученые обращались и ранее, отмечая, что аккумулярование средств помощи пострадавшим от загрязнений окружающей среды выступает одной из гарантий права на благоприятную окружающую среду, так же, как и гарантии, закрепленные в ст. 8 Закона «Об охране окружающей среды», и акцентируя внимание на том, что «институт экологического страхования имеет кроме частных интересов юридических и физических лиц еще и общественный интерес экологической безопасности» [73, с. 108]. Указом Президента Республики Беларусь от 11 мая 2019 г. № 175 «О страховании» уменьшены размеры страховых взносов на электромобили и гибридные автомобили [800]. Это говорит о том, что система страхования может быть эффективной при ее расширении и законодательном закреплении в отношении опасных видов деятельности.

В сфере транспортной деятельности экологический риск причинения вреда наиболее распространен, поэтому необходимо создать систему минимизации таких рисков в целях недопущения причинения вреда окружающей среде, снижения аварийности на объектах транспорта, которая приводит к ущербу окружающей среде [1187]. Экологический риск подразумевает вероятность наступления неблагоприятного для окружающей среды события, фактически он является предвестником экологической опасности.

Процесс законодательного регулирования экологических рисков, по мнению М. А. Рыбакова, должен включать в себя несколько этапов: «1) создание правовых основ по систематическому выявлению рисков; 2) создание правовых документов по оценке вероятности наступления событий, связанных с экологическими рисками; 3) выработку правовых механизмов по реагированию на эти события; 4) реализацию правовых мер для системной борьбы с последствиями этих событий; 5) осуществление правового мониторинга эффективности предложенных подходов и контроля за выполненными правовыми мерами по управлению экологическими рисками» [986, с. 30].

В. В. Петров сформулировал пять правил нормального экологического риска [887, с. 338], среди которых затруднительно выделить какое-либо как основное, но важнейшей задачей, над которой необходимо работать, следует считать недопустимость превышения пределов такого риска, поскольку следует строго соблюдать гарантии охраны здоровья человека, что включается в механизм правового обеспечения экологической безопасности. Безусловно, превышение экологического риска при осуществлении транспортной деятельности должно исключаться и строго наказываться, что важно закрепить в экологическом законодательстве. Но в случае его допущения в обязательном порядке необходимо приостановление транспортных работ или услуг и установление ограничений по использованию природных ресурсов. Научные изыскания экологических рисков проводились также А. А. Траниным, который отмечал, что состояние окружающей среды не улучшается, а неопределенность экологических рисков, присущих в основном деятельности промышленных предприятий, транспорту, в науке сдерживает механизм правового регулирования [1113]. Справедливо замечено, что «предотвращению экологического риска в процессе хозяйственной и иной деятельности способствует установление требований экологической безопасности (в том числе в области охраны окружающей среды), определяющих на уровне законодательных актов, иных актов законодательства, технических нормативных правовых актов ограничения по осуществлению деятельности, оказывающей вредное воздействие на окружающую среду» [669, с. 262]. Поэтому расширение экологического страхования с учетом имеющихся рисков, их масштабности может послужить эффективным инструментом, направленным на предотвращение последствий экологически опасной для окружающей среды транспортной деятельности.

Е. В. Новикова считает целесообразным «законодательное закрепление экологических рисков в числе рисков, подлежащих обязательному страхованию гражданской ответственности владельца опасного объекта, включая риск не только аварий техногенного характера, но и природных катастроф» [747, № 1, с. 7]. Безусловно, ни экологические риски, ни сама система эколо-

гического страхования не отвечает тем условиям, которые способствовали бы обеспечению экологической безопасности, что подтверждает отсутствие взаимосвязи риска и страхования в экологическом законодательстве, а также регулирование в рамках ст. 1 и ст. 85 Закона «Об охране окружающей среды», где приведены лишь понятия. Для сравнения в Российской Федерации в п. 1 ст. 18 Закона «Об охране окружающей среды» установлено, что экологическое страхование осуществляется в целях защиты имущественных интересов юридических и физических лиц на случай экологических рисков, и может осуществляться обязательное государственное экологическое страхование [826]. Определяя практический аспект обеспечения экологической безопасности транспортной сферы, нельзя не отметить, что экологическое страхование нуждается в детальном правовом регулировании.

Научно-практический анализ исследуемой проблемы доказывает необходимость применения экологического страхования как обязательного инструмента управления рисками среди субъектов транспортной деятельности. На этом основании назрела потребность сформировать нормы об экологическом страховании транспортной деятельности и устранить пробелы в законодательстве, закрепив комплексное экологическое страхование на обязательной основе. Соответственно, следует дополнить п. 155 (ч. 3) Указа Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности» тем, что договор комплексного внутреннего страхования включает также и обязательное страхование экологических рисков на случай причинения вреда окружающей среде, а также дополнить Закон Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» нормой об обязанности экологического страхования рисков причинения экологического вреда в отношении всех видов транспорта для субъектов транспортной деятельности, что предупредит потенциальные риски и будет способствовать применению в транспортной деятельности наилучших доступных технологий. В исправлении недостатков правового регулирования в части уточнения деятельности, подлежащей экологическому страхованию, нуждается и сам Закон Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» в силу того, что компенсация загрязнения в результате техногенной деятельности отсутствует, а возмещение экологического ущерба должно развиваться (в условиях отсутствия страховой защиты, фондов охраны природы необходимо финансовое обеспечение на случай причинения вреда окружающей среде). В связи с этим следует закрепить положение о том, что страхование экологических рисков экологически опасной деятельности возлагается на организации и граждан, осуществляющих данную деятельность. Деятельность, связанная с использованием источников повышенной опасности, подлежит обязательному страхованию гражданской ответственности субъектов данной деятельности. Полагаем необходимым в целях обеспечения экологической безопасности внести в экологическое

законодательство норму о специальной системе страхования ответственности владельцев транспортных средств в случае причинения вреда окружающей среде, компонентам природной среды с созданием специализированных отраслевых фондов. Это позволит уменьшить затраты субъектов транспортной деятельности по сравнению с возмещением вреда в случае его причинения окружающей среде, а также при добровольном страховании.

По мнению В. Е. Лизгаро, к самостоятельным элементам правового механизма, имеющим экономическое содержание, можно относить экономические меры регулирования воздействия на климат (торговля единицами сокращения выбросов парниковых газов и др.) [600, с. 51]. Формирование рыночных отношений в сфере природопользования наряду с административным регулированием и экономическим механизмом отмечается в научной литературе специалистами в области экономики [168, с. 266]. Такие отношения включают распределение прав на загрязнение окружающей среды, торговлю квотами на загрязнение и другие инструменты природоохранной деятельности. Гражданско-правовые сделки и иные экономические меры, направленные на улучшение состояния окружающей среды, предлагаются в литературе с закреплением таких инструментов в стратегическом документе [57, с. 17]. В Законе «Об охране окружающей среды» закреплено, что осуществление мероприятий по регулированию воздействия на климат не должно приводить к вредному воздействию на окружающую среду, но не конкретизируется, что считается вредным воздействием, применяются ли меры ответственности при несоблюдении данной правовой нормы. Очевидно, что транспортная деятельность осуществляется таким образом, что неизбежны проблемы изменения климата и обеспечения экологической безопасности из-за выбросов парниковых газов.

Климат рассматривается как совокупность характеристик окружающей среды, обеспечивающих существование и поддержание жизни на Земле [1013, с. 10]. Российский ученый А. М. Солнцев указывает, что изменение климата потенциально оказывает негативное влияние на такие права человека, как достаточный жизненный уровень, доступ к воде и др. [1048]. Представляется вполне справедливым вышеприведенное суждение В. Е. Лизгаро, учитывая, что такие меры не исследованы и не регламентированы в законодательстве, а в зарубежной науке не имеется «законченной доктринальной правовой модели развития национального законодательства в сфере преодоления последствий глобального изменения климата» [34, с. 12]. На необходимость систематизировать требования по охране климатических ресурсов в процессе природопользования обращала внимание Н. А. Шингель [1283]. Вместе с тем в законодательстве предусматриваются меры охраны озонового слоя, установлена обязанность субъектов сокращать объемы выбросов газов и (или) веществ, способствующих их образованию, накопление которых в атмосфере может



привести к изменению климата [824], а также имеются научные исследования, в которых выявляются элементы организационно-правового механизма охраны озонового слоя [1229; 1230]. Таким образом, невозможно обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности без принятия решений, касающихся предотвращения воздействия на климат, в эколого-правовой науке, поэтому полагаем целесообразным регулирование климатических ресурсов в рамках комплекса мер по охране климата в Законе «Об охране окружающей среды» для снижения вредного влияния транспорта. Следует регламентировать в рамках актов транспортного законодательства организацию транспортных процессов и изменение дорожного движения, соответственно, работать над созданием механизмов недопущения изменения климата и их комплексным установлением в праве [1192, с. 58].

В белорусской эколого-правовой науке проблематика возмещения вреда, причиненного окружающей среде в результате транспортной деятельности, не рассматривалась, что является существенным пробелом. При разработке модели правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности данные вопросы должны быть учтены. Так, не исследована юридическая ответственность за несоблюдение требований экологической безопасности. Общие закономерности возмещения вреда в эколого-правовой науке изучены учеными достаточно подробно [129; 152; 161; 351; 394; 542; 544; 731; 928; 929]. Стоит отметить, что украинский исследователь И. В. Бригадир предлагает ужесточить ответственность за экологические правонарушения в сфере экологической безопасности в отрасли автомобильного транспорта путем расширения санкций имущественного характера [125]. Однако первоначально следует установить, на каком уровне меры возмещения вреда окружающей среде предусмотрены и необходимо ли реформирование законодательства для улучшения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Так, выдвигается мысль о том, что возмещение экологического вреда целесообразно рассматривать «как институт, выходящий за рамки гражданского права, ввиду того, что он не ограничивается исключительно частноправовыми подходами» [44, с. 133], и в этом смысле речь идет о специфической эколого-правовой ответственности, поскольку следует учитывать не только имеющиеся последствия причинения вреда, но и те, которые могут проявиться в будущем (отдаленные последствия) [44, с. 134]. Автомобильный транспорт вносит «существенный негативный вклад в изменение климата, а оно так или иначе воздействует на экологию городов и связанные с окружающей средой факторы здоровья населения – чистый воздух, безопасную питьевую воду, пищевые продукты и надежный кров» [1134, с. 212]. Хотя последствия могут проявиться не сразу, недооценивать общественную опасность деяний, связанных

с эксплуатацией транспортных средств, для окружающей среды и здоровья населения нельзя.

Глава 16 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» содержит нормы об ответственности за нарушение законодательства об охране окружающей среды. Особое внимание в отношении транспортной деятельности стоит обратить на ст. 101-2 вышеуказанного Закона, касающуюся возмещения вреда при осуществлении экологически опасной деятельности. Вместе с тем в отношении экологической безопасности установлены положения в ст. 102 данного Закона, где речь ведется о возмещении вреда жизни, здоровью, имуществу граждан, юридических лиц и имуществу, находящемуся в собственности государства, в результате вредного воздействия на окружающую среду, а ст. 102-1 рассматриваемого нормативного правового акта закрепляет положение о возмещении экологического вреда.

Понятия «экологический вред» и «вред, причиненный окружающей среде» имеют отражение в ст. 1 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды», при этом в научной литературе рассуждения по поводу данных терминов сводятся к тому, что экологический вред – это материальный вред, причиняемый государству, юридическим или физическим лицам в результате умышленного или неосторожного нарушения правовых экологических требований [544, с. 26]. В то же время с позиции белорусского законодателя такой вред причиняется окружающей среде в результате вредного воздействия на нее. Понимание вреда, причиненного окружающей среде, мы полагаем неточным в силу того, что в нем обозначены последствия такого вреда – отрицательное изменение окружающей среды. На наш взгляд, вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу граждан, спорно относить к вреду экологическому, а вред окружающей среде может вызвать такого рода ущерб. Вред окружающей среде автоматически считается вредом, причиненным здоровью и имуществу граждан в результате нарушения законодательства в области охраны окружающей среды [351]. Но если вред причинен жизни и здоровью человека в результате экологически опасной деятельности, он должен пониматься как вред вследствие несоблюдения эколого-правовых требований, влекущий нарушение состояния защищенности окружающей среды и реализации прав человека. Правовое регулирование такого вреда в законодательстве не уточнено терминологически, хотя норма ст. 101-2 обязывает возместить вред, причиненный окружающей среде при осуществлении экологически опасной деятельности, к которой относится транспортная деятельность. В. В. Никишин определяет, что «экогенный вред, причиненный здоровью граждан, не может быть возмещен в натуре, возможна денежная компенсация причиненных убытков в виде расходов, равных стоимостному эквиваленту его повреждения и восстановления» [741, с. 31], что усложняет процесс

компенсации. Вред может быть причинен и компонентам природной среды при осуществлении транспортной деятельности. Так, объектам животного мира причиняется ущерб источниками повышенной опасности при столкновении транспортных средств с животными, уничтожении и иной порче гнезд, нор, жилищ животных, среды их обитания в результате сброса в водоемы вредных веществ, применения пестицидов и химикатов в сельском, лесном хозяйстве и т. п. Речь идет о безвиновной ответственности владельца источника повышенной опасности [473, с. 17].

Все вышесказанное говорит о том, что механизм определения вреда, причиненного как окружающей среде, так и гражданам в связи с вредным воздействием транспортной деятельности, имеет особое значение [1165; 1216]. Пробелы, связанные с отсутствием единой теоретической конструкции возмещения вреда, влияют на достижение целей устойчивого развития, ведь невозможно совершенствовать обеспечение экологической безопасности, если задачи устойчивой экологизации транспортной деятельности не будут выполнены. Полагаем, необходимо акцентировать внимание на предупреждении причинения вреда, что более целесообразно с экономической точки зрения, так как компенсационный механизм более затратный. В связи с этим представляется уместным разграничить в законодательстве вред окружающей среде и вред жизни и здоровью человека при осуществлении экологически опасной деятельности (имеется в виду посягательство на экологическую безопасность при несоблюдении эколого-правовых требований, предъявляемых в том числе к сфере транспортной деятельности), поскольку хоть и проявляется тесная связь вреда окружающей среде и здоровью человека, однако механизм компенсации вреда в данных случаях различный.

В научной литературе предлагается включать в структуру механизма эколого-правового регулирования элементы, имеющие идеологическое содержание [932, с. 161]. Так, вопросы экологического воспитания и образования исследовали ученые, отмечая недостаточность правового регулирования [75; 457; 649] По мнению ученых Т. И. Макаровой, В. Е. Лизгаро, к элементам, имеющим идеологическое содержание, относятся экологическое образование, воспитание и просвещение; экологическое информирование; участие общественности в принятии экологически значимых решений [656, с. 486]. Исследование данных элементов имеет значение в связи с «деэкологизацией правового регулирования взаимодействия общества и природы» [679]. Необходимость их заключается в установлении сознательности как социально обусловленного поведения, воздействии на сознание человека, обеспечении экологической информированности. Поддерживая подход ученых, полагаем, что новые отношения человека с окружающей средой в контексте техногенных процессов, связанных с использованием транспорта, необходимо переосмыслить для понимания того, что именно

государство и право способны гарантировать достойный уровень жизни гражданам через решение проблем, связанных с потребительским отношением к окружающей среде и трансформацией мировоззрения в эколого-правовой сфере.

Сущность идеологического механизма заключается в том, чтобы через сознание субъектов формировать их экологически культурное поведение, поскольку культура и есть результат действия идеологического механизма в системе обеспечения экологической безопасности. Данный фактор необходим в силу влияния уровня экологической культуры на осуществление экологической политики [1273, с. 39], которой, по нашему твердому убеждению, следует отвести важную роль в разработке мер по нейтрализации вредного воздействия транспортной деятельности на окружающую среду [1167].

Таким образом, под **механизмом обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности** следует понимать систему организационно-правовых, экономических и идеологических мер, направленных на создание условий экологически безопасного выполнения работ и услуг в транспортной сфере, предупреждение транспортных аварий и их последствий, гарантирующих обеспечение состояния защищенности окружающей среды. К элементам данного механизма можно отнести следующие:

- нормирование выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду и иные нормативы, касающиеся воздействия транспортной деятельности на окружающую среду и компоненты природной среды;
- учет вредных воздействий на окружающую среду и учет транспортных средств, оказывающих воздействие на защищенность окружающей среды;
- мониторинг экологической безопасности транспортной деятельности;
- контроль за соблюдением эколого-правовых требований при осуществлении транспортной деятельности;
- прием платежей за негативное воздействие на окружающую среду при осуществлении транспортной деятельности;
- обязательное экологическое страхование ответственности владельцев транспортных средств;
- программно-целевое планирование и прогнозирование обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности;
- стимулирование мер охраны окружающей среды при осуществлении транспортной деятельности;
- трансформация экологического сознания и мышления граждан в целях повышения эколого-правовой культуры граждан и субъектов транспортной деятельности и иные элементы, направленные на обеспечение экологической безопасности.

### **3.2. Институциональные основы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

Развитие институциональных основ обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в современных условиях научно-технического прогресса, экономических преобразований, решения глобальных проблем человечества имеет огромное значение в эколого-правовой науке. Институционализация представляет собой один из самых значимых и актуальных вопросов в свете реализации экологической политики по причинам недостаточного уровня исследований в специальных (узких) сферах, отсутствия правовых подходов к системе государственных природоохранных органов в определенных отраслях хозяйствования, а также, как верно замечается И. В. Бирюлиным, «повсеместного использования неэффективных управленческих технологий и механизмов» [91, с. 21].

Обеспечение экологической безопасности как особый вид деятельности и выполнения экологической функции государства базируется на положениях, представленных профессором С. А. Балашенко [60]. Вместе с тем в юридической науке не подвергалось исследованию управление в сфере экологической безопасности в связи с воздействием транспорта на окружающую среду. Поэтому приобретает актуальность формирование институциональной основы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включающей систему органов управления, принципов их деятельности и функций на основе научных исследований отечественных и зарубежных ученых в юриспруденции Е. И. Ефимовой [339], Н. А. Духно [324], Н. А. Карпович [452; 457], С. Н. Князева [490], Т. И. Макаровой [647; 650], Н. А. Соколовой [1043; 1045], О. И. Чуприс [1235–1241]. В литературе справедливо отмечается, что «реализация приоритетных направлений повышения экологической безопасности и более устойчивого развития регионов невозможна без инновационного государственного управления, создания более эффективных нормативно-правовых, финансово-экономических механизмов, обеспечения граждан достоверной и полной экологической информацией» [78, с. 18]. Для этого, полагаем, необходим интегрированный подход в нормотворческой деятельности [598], включающий, с нашей точки зрения, экологизацию науки и образования специалистов, в целом транспортной деятельности, повышение уровня экологического образования каждого, развитие экологической культуры, а также учет социально-управленческого механизма [1055], что требует применения особых научных методов и разработки концептуальных направлений, охватывающих инновационное развитие технологий, сказывающихся на состоянии

окружающей среды. Особая значимость изысканий, касающихся институциональных основ в области обеспечения экологической безопасности, предназначения и сущности управленческой деятельности, обусловлена тем, что эффективное функционирование системы управления на основе переосмысления имеющихся научных и практических подходов необходимо постольку, поскольку «в настоящее время невозможно правильно и своевременно решать эти проблемы на основе традиционных методов, опираясь на прежний опыт» [59, с. 3], без использования современных управленческих технологий «и их оценки, без применения достижений смежных наук и зарубежного опыта» [1240, с. 59]. Необходим учет «прогрессивного развития урбанизированных территорий» [54, с. 4] для применения предложений, касающихся теоретико-правовых основ управления в данной сфере.

В научной литературе справедливо обращается внимание на необходимость стабильности законодательства как залога успешного развития общества, которая достигается посредством планирования нормотворческой деятельности и «обеспечения надлежащего качества нормативных правовых актов, их эффективности, исключения пробелов, ограничения частых корректировок» [416, с. 9], что подтверждается принятием Указа Президента Республики Беларусь от 17 ноября 2020 г. № 415 «О повышении оперативности и качества нормотворческой деятельности» [784]. М. М. Бринчук замечает тенденцию, связанную с серьезными недостатками законотворческой работы, в том, что нет «готовых специалистов-юристов в области чрезвычайных ситуаций» [143, с. 57].

Отметим, что институциональный механизм обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должен включать в себя реализацию новых подходов к эколого-правовым требованиям в данной сфере, направленных на поддержку существования человека в благоприятной окружающей среде в свете влияния трансформационных процессов научно-технического развития, развития транспортной отрасли и ухудшения экологической ситуации и с учетом реальной их выполнимости. Государственная экологическая политика не может проводиться обособленно, без интеграции в транспортную и экологическую сферы, в рамках одного ведомства, поскольку она зависима от воздействия на окружающую среду видов опасной деятельности и, соответственно, от выработанных согласованных подходов в данной области. Так, использование интеллектуальных транспортных систем, предусмотренных в Законе «О дорожном движении», требует разработки и применения отдельных мер, направленных на уменьшение воздействия на окружающую среду, с учетом целей и специфики их применения [713, с. 22; 714, с. 48], в связи с чем в законодательстве об охране окружающей среды должны быть учтены данные аспекты.

С учетом того, что управление – всегда сложнейший процесс, включающий совокупность элементов [265, с. 4], государственная политика в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безо-



пасности, на которой она основывается, не должна иметь расхождений в законодательном и институционализированном измерении с управленческим процессом.

Одной из задач обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является учет приоритетов устойчивого развития. Исследователями обращается внимание на то, что «задача обеспечения экологической безопасности является составной частью более глобальной задачи любого современного государства – обеспечение его устойчивого развития» [1012, с. 38]. Впервые в Национальной стратегии устойчивого развития – 2020 в качестве стратегической задачи перехода к устойчивому развитию в сфере экологии закреплено уменьшение негативного воздействия на окружающую среду и улучшение ее качественного состояния, отмечены показатели экологической безопасности и экологические последствия (ухудшение здоровья населения, ухудшение экологической ситуации, снижение уровня биоразнообразия, нарушение экологического равновесия, загрязнение природной среды). Продолжение данных идей раскрыто в Национальной стратегии устойчивого развития – 2030, в которой отмечается, что в целях устойчивого развития транспортной системы необходимо «обеспечение природоохранных требований в процессе эксплуатации транспортных средств, расширение использования более чистых видов топлива (электроэнергии, биотоплива, водорода и других)» (п. 5.5.3) [733], для чего предусматривается «снижение антропогенной нагрузки на окружающую среду от транзита автомобильного транспорта по территории Беларуси за счет строительства скоростной железной дороги», «переход к транспортным средствам с двигателями, использующими альтернативные виды топлива, и создание соответствующих сетей заправок станций» [733], а также указаны приоритетные направления экологической безопасности, включая ряд аспектов деятельности транспорта, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха посредством минимизации выбросов загрязняющих веществ от стационарных и мобильных источников (п. 6.1) [733]. Из 17 целей устойчивого развития проекта к экологической безопасности транспортной деятельности следует отнести такие, как хорошее здоровье и благополучие (цель № 3), устойчивые города и населенные пункты (цель № 11), борьба с изменением климата (цель № 13) [934]. В концепции проекта Национальной стратегии устойчивого развития – 2035 закрепляется в качестве одного из направлений до 2025 г. повышение жизнеспособности экосистем и экологического здоровья через улучшение качеств окружающей среды, а на период 2026–2035 гг. – создание экологически безопасной среды проживания посредством обеспечения качества атмосферного воздуха, повышения экологической устойчивости городов, повышения уровня экологического образования и экологической культуры населения, а также обеспечение экологически благоприятных условий жизнедеятельности общества и граждан [947]. Вместе с тем в документе

не объясняется ряд употребляемых терминов (экологически безопасная среда, экологическая устойчивость, экологически благоприятные условия, улучшение качеств окружающей среды), что требует уточнения и соотношения с терминологией науки экологического права [1189].

По мнению А. А. Головки, «движущими силами совершенствования законодательства являются экономические и социальные изменения в обществе, выдвигаемые жизнью новые программные установки, задачи и функции государственных органов и общественных формирований, внедрение устойчивых правовых начал в основные сферы жизни, укрепление законности, правопорядка, внутреннее и международное положение государства» [263, с. 470], а разработка и закрепление важнейших институтов нашего общества и государства требуют высокого качества законов [263, с. 468], но они могут быть разработаны на более совершенном уровне при наличии документа стратегического планирования. Так, для Республики Беларусь подход, основанный на необходимости принятия программного документа по вопросам охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, является весьма актуальным в свете того, что невозможно говорить о четких направлениях экологической политики и, соответственно, институционализации в сфере экологической безопасности, не имея документов эколого-правового содержания, в том числе в сфере экологической безопасности. В исследовании, посвященном политико-правовым актам в регулировании экологических отношений, И. О. Краснова справедливо предлагает альтернативы для повышения эффективности законодательства и создания полноценного механизма реализации документов по вопросам охраны окружающей среды, природопользования и экологической безопасности. Ею отмечена «очевидная потребность приступить к совершенствованию и гармонизации системы экологических политико-правовых актов» [543, с. 38] путем принятия закона об экологической политике, кодифицировав документы, содержащие ряд важнейших вопросов устойчивого развития и закрепляющие права и обязанности субъектов экологических отношений, экологические права граждан. По нашему мнению, специальный программный документ в Республике Беларусь имел бы особое значение для развития инновационных технологий с учетом необходимости обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Несомненно, общественные отношения в транспортной сфере находятся не в статичном состоянии, они совершенствуются с учетом развития новых видов транспорта, соответственно, механизм их правового регулирования подвергается изменению, что требует институционального обеспечения. Цифровая эпоха открывает новые возможности развития инновационной сферы, построения современной цифровой экономики в Республике Беларусь на основе законодательства (Декрет Президента Республики Беларусь от 21 декабря 2017 г. № 8 «О развитии цифровой экономики») и вместе с тем требует внедрения современных и экологичных ресурсов, поскольку вы-

зовы современного мира (массовая автомобилизация, увеличение транспортных потоков и др.) формируют все большее количество угроз безопасности [1184, с. 213]. Главной задачей цифровизации в сфере экологической безопасности, по мнению ученых, выступает «адаптация существующей системы государственного управления к цифровой среде» [352]. Внедрение элементов цифровой экономики является также одним из направлений обеспечения рационального (устойчивого) природопользования, что взаимосвязано с хозяйственной деятельностью, однако «нуждается в более системном правовом регулировании» [1286, с. 78].

Эффективность государственного участия в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности может быть достигнута посредством государственного регулирования, предусматривающего: а) совершенствование национальных нормативных правовых актов в сфере экологической безопасности, в том числе технических нормативных правовых актов, определяющих основные правовые подходы к осуществлению транспортной деятельности и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры с учетом достижения экологической безопасности Республики Беларусь; б) создание приоритетных условий при обеспечении экологической безопасности для эффективной реализации транспортной деятельности в Республике Беларусь; в) создание нормативной правовой базы, направленной на развитие международной интеграции, способствующей обеспечению экологической безопасности (наднациональных актов стран – членов СНГ, ЕАЭС, адаптированных к международным); и государственного управления, включающего: а) формирование и практическую реализацию системных эколого-правовых требований к осуществлению транспортной деятельности для всех участников транспортных процессов; б) стимулирование и внедрение наилучших доступных технических методов и технологий в транспортной деятельности; в) осуществление транспортной деятельности в Республике Беларусь, способствующей поддержанию экологической безопасности.

Согласно ст. 106 Конституции Республики Беларусь исполнительную власть осуществляет правительство – центральный орган государственного управления. В ст. 107 белорусской Конституции закреплено, что правительство руководит системой подчиненных ему органов государственного управления и других органов исполнительной власти; принимает меры по обеспечению прав и свобод граждан, защите интересов государства, национальной безопасности и выполняет другие иные полномочия, возложенные на него Конституцией, законами и актами президента [523]. Соответственно, долг, провозглашенный Конституцией Республики Беларусь по охране окружающей среды, направленный и на обеспечение экологической безопасности, – это долг не только граждан, но и всех субъектов, осуществляющих хозяйственную деятельность, и самого государства. В качестве примера отметим, что в ст. 18 Кодекса о земле Республики Бе-

ларусь закреплён перечень ограничений (обременений) прав на земельные участки, которые могут устанавливаться решением государственного органа, осуществляющего государственное регулирование и управление в области использования и охраны земель [496, ст. 1], для целей, определенных в указанном нормативном правовом акте. Соответственно, данные ограничения могут быть установлены в целях охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности исходя из теоретико-правовой классификации таких ограничений [1201, с. 57–58] в связи с необходимостью осуществления транспортной деятельности.

Н. А. Духно рассматривает управление экологическим правопорядком как довольно широкую правовую категорию [324, с. 8]. Организационно-правовые аспекты управления в сфере обеспечения экологической безопасности рассмотрены российским ученым Н. Г. Жаворонковой [343], при этом в эколого-правовой доктрине не сложилось четкого понимания осуществления данной деятельности. На наш взгляд, это объясняется тем, что с достижением цели охраны окружающей среды обеспечивается и экологическая безопасность. Однако современные условия диктуют новые требования, а именно необходимо особое внимание развитию высокотехнологичного производства и технологий, связанных с получением экономической выгоды (прибыли). Данные высокие технологии «основаны на чрезмерной эксплуатации возобновляемых природных ресурсов (земли, лесов и т. д.) и истощении невозобновляемых природных ресурсов (минералов, ископаемого топлива и т. д.)» [207, с. 30]. Модельный закон государств – участников СНГ от 15 ноября 2003 г. № 22-18 «Об экологической безопасности» закрепляет следующее определение термина «управление экологической безопасностью»: «практическая реализация правовых, административных и эколого-экономических методов при планировании или осуществлении хозяйственной и иной деятельности с целью обеспечения гарантий экологической безопасности устойчивого социально-экономического развития государства» [853]. Стоит заметить, что управление в области обеспечения экологической безопасности необходимо с учетом специфики хозяйственной деятельности, чтобы при ее осуществлении была гарантирована как возможность реализации прав человека, так и устойчивое развитие общества.

Управленческие отношения в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должны выстраиваться на основе принципов управления, сформулированных учеными [61; 490], а также системы принципов, установленных в подп. 2.3 гл. 2 данной монографии, для выполнения заданных концептуальных направлений по достижению целей правового обеспечения экологической безопасности. Принципы управления воплощают также основные направления государственной воли с целью достижения состояния защищенности окружающей среды и интересов гражданина в обеспечении гарантированных ему прав. Повышение эффективности управления, качества системы законодатель-

ства и правового регулирования возможно благодаря принципам, посредством которых «как вертикальная, так и горизонтальная правовая коммуникация приобретает унифицированный ценностный характер» [1029, с. 566].

Особое значение для обеспечения экологической безопасности имеет информационное сопровождение транспортной деятельности, которое выступает важнейшим условием устойчивого развития. С нашей точки зрения, важным условием обеспечения прав человека являются меры правового информирования и использование соответствующей информации на различных стадиях транспортной деятельности. Н. В. Гулак дает рекомендации по закреплению права граждан на достоверную информацию о загрязнении окружающей среды, в связи с чем предлагает создать открытый банк данных по загрязнению окружающей среды, включить в него результаты наблюдений, экологического контроля и кадастры загрязнения отдельных территорий, информацию об экологическом состоянии местности, уровне и степени загрязнения различными токсикантами, степени их опасности [273]. По нашему убеждению, в экологическом законодательстве, устанавливающем требования к экологически безопасной транспортной деятельности, необходимо закрепить положение об обмене между субъектами транспортной деятельности и органами государственного управления, а также гражданами и иными заинтересованными организациями информацией, касающейся загрязнения окружающей среды мобильными и стационарными объектами в сфере транспорта, а также положение о предоставлении информации об объектах транспортной деятельности, причиняющих вред окружающей среде.

Управленческая деятельность в исследуемой сфере характеризуется рядом специальных признаков институционализации обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, к которым относятся следующие: а) реализация совокупности функций, направленных на обеспечение состояния защищенности окружающей среды, прав граждан на жизнь и здоровье (аналитическая, координационная, организационная, представительская, информационная и др.) при осуществлении транспортной деятельности; б) осуществление законотворческой деятельности в области обеспечения экологической безопасности при регулировании перевозок различными видами транспорта; в) совершенствование условий для эффективной реализации правовых и иных средств обеспечения экологической безопасности при планировании транспортных процессов, размещении транспортных коммуникаций и иных операций в транспортной сфере; г) оценка проводимых мер, охватывающая способы достижения целей устойчивого развития общества и государства, направления международного сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортных работ и услуг. Как справедливо отмечается в литературе, «неверно избранный (неоптимальный) механизм достижения результата повлечет неэффективность (снижение

эффективности) реализации нормативных правовых актов органов исполнительной власти» [577, с. 240], поэтому с учетом вышеуказанных признаков в совокупности возможно обеспечить достижение поставленных целей при управлении экологической безопасностью в исследуемой области.

На основании изложенного можно сформулировать, что государственное управление в области экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включает в себя деятельность органов государственного управления по реализации мер, установленных в соответствии с законодательными актами в сфере обеспечения экологической безопасности и направленных на защищенность окружающей среды от угроз, которые связаны с непрерывным функционированием передвижных и стационарных объектов транспортной деятельности, осуществлением транспортных работ и услуг.

Серьезной проблемой является определение упорядоченной системы органов государственного управления в целях проведения политики по поддержке эколого ориентированного подхода к осуществлению транспортной деятельности, что является явным пробелом данной сферы и в то же время необходимым звеном в системе правового обеспечения экологической безопасности. Полагаем, что эффективность правового регулирования экологической безопасности и, как следствие, обеспечения прав граждан зависит от сужения сферы хозяйственной деятельности, что и обуславливает специализированный подход к управлению.

Опасной признается любая деятельность, в ходе которой установлено или прогнозируется превышение предельно допустимых экологических рисков согласно проекту Конвенции об экологической безопасности государств – участников СНГ. Так, М. В. Пономарев, исследуя проблемы государственного регулирования природоохранной деятельности в области обращения с отходами, возникающие в связи с незавершенностью процесса разграничения полномочий в природоохранной сфере, предлагает создать систему органов и объединить полномочия в сфере обращения с отходами в рамках единого органа исполнительной власти [910, с. 20].

Главная роль в решении задачи управления, как отмечает Н. А. Карпович, «в условиях государственной организации общества принадлежит органам государства» [461, с. 170]. Ряд органов участвует в реализации экологической функции, конкретные полномочия в экологической сфере возлагаются и на соответствующих должностных лиц [461, с. 172], таким образом, для противодействия вызовам и угрозам в сфере экологической безопасности, природопользования «предлагается прежде всего использовать возможности государства» [898, с. 33]. В этом заключается цель поиска новых подходов к организации безопасного развития государства, общества, гражданина с учетом обострившихся экологических проблем, а вместе с тем достижения целей устойчивого развития. Обратим внимание, что 22 ноября 2019 г. Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ приняты реко-



мендации по организации национальных центров экологической безопасности в государствах – участниках СНГ «с целью поддержки деятельности главы государства по обеспечению экологической безопасности и защиты экологических интересов государства» [965] в связи с актуализацией стратегической проблемы экологической безопасности как на национальном, так и на международном уровне. Учитывая рекомендуемый подход, перечень направлений и задач, закрепленных в вышеназванном документе, полагаем такую возможность осуществимой как на наднациональном, государственном, региональном, так и на местном уровне.

Транспортная деятельность и охрана окружающей среды – сферы, в которых управление осуществляется различными ведомствами: Министерством транспорта и коммуникаций и Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды. Возникает вопрос о необходимости управления в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, поскольку только в рамках одного учреждения эффективность данного рода деятельности не может быть высокой. Следует учитывать и то обстоятельство, что решению подлежат следующие особые задачи: а) обеспечение соблюдения законодательства в области охраны окружающей среды; б) уменьшение негативного воздействия транспорта на окружающую среду; в) рациональное использование природных ресурсов; г) обеспечение контроля за выполнением требований экологической безопасности. В рамках транспортной деятельности необходима консолидированная система управления экологической безопасностью в государстве, подлежащая отражению в Законе Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности».

В теоретико-правовой модели системы государственных органов Республики Беларусь, реализующих государственную функцию, разработанной в юридической науке Н. А. Карпович, предусматривается особая роль института главы государства [461, с. 193]. Ряд факторов, направленных на обеспечение экологической безопасности государства, отражены в указах Президента Республики Беларусь [798; 799]. Государственные программы развития транспортного комплекса и иные документы программного планирования разрабатываются Советом Министров Республики Беларусь. На обеспечение экологической безопасности оказывает влияние своевременное выполнение функций ряда министерств, в частности Министерства по чрезвычайным ситуациям, а также принятие планировочных решений в рамках Министерства архитектуры и строительства. Справедливо утверждение А. М. Абрамовича о том, что «заслуживает дальнейшего распространения практика образования в составе центрального аппарата хозяйственных министерств и ведомств отделов (управлений) по охране природы» [9, с. 182], что, на наш взгляд, говорит о необходимости создания специального органа по мониторингу обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и осуществлению функций контроля в данной сфере.

В работе экономиста А. В. Новикова представлен авторский подход к пониманию эколого ориентированного управления устойчивым развитием транспортного кластера и указывается, что его основной задачей является «снижение экологического ущерба природным ресурсам на основании использования экономических, социальных и экологических критериев эффективности» [745, с. 99]. Правовое обеспечение управления характеризуется совокупностью факторов, необходимых для успешной реализации направлений в определенной области отношений, – системностью, комплексностью регулирования правовых отношений. Ю. А. Тихомиров считает, что недооценка правового обеспечения управления «отрицательно сказывается на уровне управления» [1106, с. 8], и выделяет элементы такого правового обеспечения, включающие издание правовых актов с учетом общественных потребностей, изучение правовых актов, правовое воспитание и правовая пропаганда, правильное применение юридических норм, анализ практики применения законодательства, контроль за соблюдением законности, совершенствование законодательных и иных актов, изменение, отмена устаревших актов. Обратим внимание на то, что с течением времени меняются формы и методы управления, и в новых условиях экономической деятельности необходимо усиливать принудительное или позитивно стимулирующее правовое воздействие на общественные процессы. На наш взгляд, для устранения пробелов в правовом регулировании, преодоления противоречий в законодательстве необходимо сочетание различных способов правового воздействия с учетом охвата многих сфер управления.

Развитие правовой модели экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должно способствовать совершенствованию всех ее составляющих элементов. На этом основании следует выделить главные функции государственных органов по реализации данной модели:

- создание безопасных для окружающей среды условий осуществления транспортной деятельности с учетом эколого-правовых требований;
- программно-целевое планирование обеспечения деятельности транспортного комплекса в контексте его воздействия на окружающую среду и прогнозирование возможного причинения вреда окружающей среде;
- развитие информационного обеспечения для создания экологически безопасных технологий и способов их внедрения;
- создание системы государственного контроля, включая следующие составляющие: а) контроль за соблюдением международных и национальных нормативных правовых актов; б) контроль за осуществлением мер по экологической безопасности транспортной деятельности; в) контроль за соблюдением требований при эксплуатации объектов транспортной деятельности;
- разработка и внедрение органами государственного управления мер по повышению эколого-правовой культуры граждан, осуществляющих транспортную деятельность, для достижения целей и задач обеспечения экологической безопасности;

- развитие направлений обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в образовательных программах подготовки специалистов в транспортной сфере;
- консолидация государственного регулирования и общественной и индивидуальной инициативы в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности;
- координация реализации политики в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности;
- совершенствование правовой базы в сфере транспортной деятельности с ориентированием на глобальные экологические проблемы, угрозы экологической безопасности Республики Беларусь.

На основании вышесказанного приходим к выводу о необходимости создания в исследуемой области особой институциональной системы, состоящей из органов общей, специальной и отраслевой компетенции и способствующей обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортных работ и оказании услуг.

К органам специальной компетенции следует отнести Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды как орган, осуществляющий контрольную и координирующую деятельность в области охраны окружающей среды, охраны и использования природных ресурсов и проведение единой государственной политики по вышеуказанным направлениям, а также Министерство транспорта и коммуникаций как орган, реализующий единую транспортную политику с учетом минимального воздействия на окружающую среду, осуществляющий «формирование и совершенствование правовых основ функционирования в области транспортной деятельности» [906], государственное регулирование деятельности транспорта, контроль в сфере перемещения грузов и пассажиров и обеспечивающий взаимодействие с международными организациями в области транспортной деятельности.

Управление деятельностью в сфере экологической безопасности при эксплуатации транспорта осуществляется в пределах компетенции Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды и на основании актов законодательства, что можно объяснить принятой Стратегией по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 г. [1070], Стратегией развития научной, научно-технической и инновационной деятельности в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов на 2014–2015 гг. и на период до 2025 г. и разрабатываемой национальной Стратегией долгосрочного развития Беларуси с низким уровнем выбросов парниковых газов на период до 2050 г., включающей мероприятия по сокращению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в транспортном секторе.

В Министерстве транспорта и коммуникаций реализацию направлений деятельности автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного

транспорта обеспечивают специализированные структурные подразделения. Отмечается, что ключевую роль играют Белорусская железная дорога, Транспортная инспекция, Государственный комитет по авиации как специальные органы управления [24, с. 107]. С учетом разнообразия видов транспорта, подведомственных Министерству транспорта и коммуникаций, и их воздействия на окружающую среду координация деятельности государственных органов в сфере обеспечения экологической безопасности должна осуществляться Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в структуре которого целесообразно выделить специальное подразделение – управление по обеспечению экологической безопасности, наделив его следующими полномочиями: а) создание системы обработки данных об используемых экологичных транспортных средствах; б) учет загрязнений окружающей среды и ведение реестра транспортных средств, в том числе общего пользования, с превышением  $\text{CO}_2$ , не соответствующих экологическому классу; в) мониторинг реализации мер по обеспечению экологической безопасности, предусмотренных в законодательных актах; г) контроль над юридическими лицами и гражданами по соблюдению законодательства в части выполнения экологических требований при эксплуатации транспорта и транспортных коммуникаций и иными.

Стоит отметить, что в соответствии с Положением о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь одной из его задач является «реализация единой дорожно-транспортной политики, направленной на создание условий для удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах с учетом минимизации вредного воздействия на окружающую среду» [906, п. 4]. В связи с этим функцию обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности следует возложить именно на данный орган государственного управления, закрепив соответствующую норму в вышеуказанном Положении. Однако верно отмечается, что «вновь создаваемые проекты нормативных правовых актов, особенно законов, должны не только отражать современные потребности, но и быть нацелены на достаточно длительную перспективу» [7, с. 8], а таких актов в сфере управления экологической безопасностью на данный момент не имеется. Поэтому следует закрепить непосредственно за вышеуказанным министерством в рамках данной функции осуществление мониторинга и контроля в сфере уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Несмотря на дискуссионность обеспечения всесторонней экологизации сфер экономики [566, с. 98], обозначенная автором позиция подтверждается и задачами скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС, указанными в Договоре о ЕАЭС [297, ст. 87], а также целями устойчивого развития, связанными с хорошим здоровьем и благополучием, устойчивыми городами, борьбой с изменением климата, ответственным потреблением и про-

изводством, в соответствии с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 г., утвержденной резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 25 сентября 2015 г. № 70/1 [934] и концепцией Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь до 2035 г.

Н. А. Карпович справедливо подчеркивает, что «функции и полномочия республиканских органов государственного управления, действующих в экологической сфере, целесообразно дифференцировать» [461, с. 302], и отмечает, что «должна осуществляться экологизация деятельности других республиканских органов государственного управления, в том числе путем создания в их структуре подразделений, ответственных за обеспечение соответствия управленческой деятельности указанных органов государственной экологической политике» [461, с. 303]. Видится необходимость и значимость охвата обеспечения экологической безопасности в рамках Министерства транспорта и коммуникаций и особая его роль в экологическом управлении для реализации соответствующих функций (прогностической, оценочной, контрольной и др.). Также наш довод о создании дополнительной структуры по обеспечению экологической безопасности следует обосновать и позицией о целесообразности участия государства в природоресурсных правоотношениях [1282]. Таким образом, предложенный в данной работе институциональный подход к обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности позволит в итоге учитывать состояние защищенности окружающей среды и компонентов природной среды при государственном регулировании и управлении в области автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного, городского электрического транспорта и метрополитена, авиации, а также «использование части воздушного пространства Республики Беларусь, которая в установленном порядке определена для воздушных трасс, местных воздушных линий, районов выполнения авиационных работ, аэродромов гражданской авиации и аэропортов, дорожной деятельности, деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» [906, п. 3].

Согласно Закону «Об основах транспортной деятельности» государственное регулирование транспортной деятельности включает разработку требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, а также норм охраны окружающей среды [819, ст. 10]. Исходя из этого органы государственного управления в сфере транспортной деятельности осуществляют разработку мер по охране окружающей среды, однако эколого-правовых норм в сфере транспортной деятельности они не разрабатывают. Таким образом, ст. 10 вышеуказанного Закона следует расширить, уточнив, что государственное регулирование транспортной деятельности включает разработку эколого-правовых требований, поскольку для такой деятельности ставятся условия, ограничения или их совокупность, определенные нормативными правовыми актами, в том числе техническими,

т. е. требования, направленные на обеспечение экологической безопасности в процессе хозяйственной и иной деятельности.

Институционализация в сфере обеспечения экологической безопасности осуществима только при взаимодействии государственных органов, в частности выполняющих функции в сфере: а) охраны окружающей среды, снижения степени загрязнения атмосферного воздуха в рамках деятельности Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды; б) предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, осуществляемых Министерством по чрезвычайным ситуациям; в) регистрации транспортных средств и дорожно-транспортных происшествий, осуществляемой Министерством внутренних дел; г) транспортного планирования, организации дорожного движения и уменьшения воздействия транспорта на окружающую среду, осуществляемых Министерством архитектуры и строительства; д) организации благоустройства и парковочных мест, осуществляемой Министерством жилищно-коммунального хозяйства; е) охраны здоровья граждан, осуществляемой Министерством здравоохранения. Соответственно, вышеназванные ведомства относятся к органам отраслевой компетенции в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Согласно п. 5.25 Положения о Министерстве строительства и архитектуры Республики Беларусь названное министерство выполняет разработку и осуществление в подчиненных государственных организациях мероприятий по решению экологических проблем, рациональному использованию и восстановлению природных ресурсов. В то же время в научной литературе отмечается, что «благоустройство как вид градостроительной деятельности может оказывать негативное воздействие на землю и иные природные компоненты в связи с асфальтированием дорог и запечатыванием почв, что представляет собой серьезную проблему выполнения экологической функции земель» [611, с. 53]. Улучшение состояния земель при осуществлении разнообразных видов транспортной деятельности должно учитываться в рамках институциональной деятельности в данной сфере, это значит, что меры охраны земель должны быть предусмотрены в специальном законодательстве, регулирующем деятельность транспорта.

Кроме того, обратим внимание на то, что неблагоприятным воздействием окружающей среды как результатом транспортной деятельности причиняется вред здоровью граждан. Вред выражается непосредственно в заболеваниях, чему сопутствует потребление человеком некачественных продуктов питания вследствие использования загрязненных природных ресурсов, проживание в экологически неблагоприятных районах, поэтому особая роль должна быть отведена и Министерству здравоохранения. Определенное внимание уделено данному вопросу А. Д. Князькиным с акцентом на то, что в рамках экологического права данный вопрос не может быть ре-



шен [491]. Компенсация вреда здоровью, с точки зрения эколого-правового подхода, – достаточно сложный вопрос, представляющий собой междисциплинарную проблему, поскольку, как отмечает профессор М. И. Васильева, он имеет медико-биологические, экономические, юридические характеристики [194, с. 304]. Следует согласиться с утверждениями вышеуказанных авторов в том, что вред здоровью – это вред как личности, так и обществу, поскольку значительные затраты на медицину приводят к экономическому кризису, что влечет за собой ряд сопутствующих проблем, например прекращение обновления парка транспортных средств, замены на экологичные виды топлива и экологичные транспортные средства в силу затруднительного материального обеспечения. Преамбула к Уставу (Конституции) Всемирной организации здравоохранения закрепляет, что «здоровье является состоянием полного физического, душевного и социального благополучия» [1127], а не только отсутствием болезней и физических дефектов, а обладание наивысшим достижимым уровнем здоровья является одним из основных прав всякого человека без различия расы, религии, политических убеждений, экономического или социального положения.

С точки зрения О. Л. Дубовик, экологическое право регулирует самые разнообразные фактические отношения в области взаимодействия человека и общества с окружающей средой, а любое экологическое предписание конфликтно в своей основе [316, с. 117]. Так, количество техногенных опасностей в XXI в. увеличивается, что требует от государства и общества (прежде всего – ученых) разработки научного подхода к обеспечению прав граждан, безопасности населения. Право, а экологическое право в наибольшей степени, должно быть готовым ответить на возникающие новые вызовы, поскольку технологии интенсивно трансформируются. Особую актуальность представляет создание новых транспортных предприятий, расширение транспортных магистралей, активизация мероприятий в рамках проекта «Один пояс – один путь» и вместе с этим развитие системы международной торговли и формирование транспортных коридоров через Республику Беларусь и мультимодальных транспортных узлов, транспортно-логистической деятельности по доставке товаров, реконструкция автомобильных и железных дорог. К настоящему времени возник и ряд правовых проблем, требующих решения в связи с нарушением баланса экологически безопасного развития и осуществления транспортной деятельности: требования в области охраны окружающей среды не в полной мере учитывают интенсивные технологии, нормативная правовая база отстает, экологические приоритеты в целом не учитываются, экологические и экономические интересы не взаимодействуют. Причиной тому ученые около десяти лет назад называли отсутствие концепции развития экологического законодательства.

Правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, на наш взгляд, может быть реа-

лизована как при взаимодействии органов общей, специальной и отраслевой компетенции между собой, так и при согласовании мер и направлений с местными органами управления и самоуправления. Закон Республики Беларусь от 4 января 2010 г. № 108-З «О местном управлении и самоуправлении» предоставляет множество функций и полномочий органам местного управления в различных сферах. Г. А. Василевич полагает необходимым правовое стимулирование деятельности органов самоуправления исходя из того, что «инновационный путь развития будет неполным и неэффективным без инноваций в сфере самоуправления» [182, с. 20]. При анализе полномочий органов местного самоуправления по обеспечению экологической безопасности Р. М. Усманова приходит к выводу, что в различных нормативных правовых актах, затрагивающих сферу охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, как правило, отсутствуют собственные полномочия органов местного самоуправления, а также отсутствует отдельный нормативный правовой акт, в котором определяются полномочия органов местного самоуправления по обеспечению экологической безопасности [1125, с. 176], что представляет актуальность и для Республики Беларусь.

С точки зрения Н. А. Карпович, важной характеристикой местного самоуправления является самоорганизация территориальных сообществ, реализация гражданских инициатив в различных организационных формах [452, с. 128]. О. И. Чуприс полагает, что «граждане должны стать активными реализаторами своих пожеланий» [1236, с. 62]. Отметим, что разрешаемые органами территориального общественного самоуправления вопросы не утрачивают государственного значения, тем самым в государстве рассматриваются актуальные проблемы с участием населения, что соответствует ст. 117 Конституции Республики Беларусь.

Основываясь на том, что местное самоуправление осуществляется для решения вопросов местного значения с учетом как общегосударственных интересов, так и интересов населения соответствующей территории, Е. В. Семашко утверждает, что «включение местных исполнительных и распорядительных органов в состав адресатов нормотворческой инициативы граждан по вопросам местного значения будет способствовать развитию гражданского общества» [1008, с. 54]. Соответственно, в целях устойчивого развития общества и на основе интересов и потребностей местного населения, с учетом гарантирования обеспечения прав граждан органы местного самоуправления могут оперативно решать вопросы озеленения территорий, размещения парковочных мест, уменьшения причинения вреда компонентам природной среды вследствие эксплуатации объектов транспортной деятельности и иные, касающиеся обеспечения прав граждан и экологической безопасности. В связи с вышеизложенным, руководствуясь подп. 2.3 п. 2 ст. 26 Закона Республики Беларусь от 4 января 2010 г. № 108-З «О местном управлении и самоуправлении», закрепляющем в качестве

основной задачи территориального общественного самоуправления изучение, анализ и учет мнения граждан по вопросам охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, полагаем, что данную норму следует расширить и дополнить положением о принятии решений в области обеспечения экологической безопасности с привлечением граждан к рассмотрению данных вопросов.

Учитывая принцип государственного регулирования и управления в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, указанный в системе принципов в подп. 2.2 главы 2 данной монографии, следует обратить внимание на необходимость сочетания управления с участием общественности в решении данных вопросов, поскольку право на участие в принятии экологически значимых решений выступает одним из важнейших экологических прав [718, с. 142]. С нашей точки зрения, такое участие общественности охватывает деятельность граждан и организаций в данной сфере, включающей право обращения в органы государственного управления с предложениями, заявлениями и жалобами; участие граждан в организации и проведении «общественных обсуждений проектов экологически значимых решений, проектов программных документов, нормативных правовых актов в соответствии с законодательством» согласно Положению о порядке организации и проведения общественных обсуждений, утвержденному постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2016 г. № 458; ходатайство в «государственные органы, уполномоченные Конституцией на внесение предложений в Конституционный Суд» [450, с. 291] с инициативой о проверке нормативного правового акта на предмет конституционности, а также оказание содействия органам власти в решении вопросов обеспечения экологической безопасности, в устранении нарушений субъектами, осуществляющими транспортные работы и предоставляющими услуги, в проведении контроля за выполнением эколого-правовых требований к осуществлению транспортной деятельности.

Права и обязанности субъектов транспортной деятельности, касающиеся обеспечения экологической безопасности, закреплены в нормативных правовых актах, регулирующих перевозки различными видами транспорта. Однако контроль за их выполнением должен быть предусмотрен среди функций Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды, Министерства транспорта и коммуникаций и Министерства внутренних дел, что требует внесения соответствующих дополнений в положения о данных ведомствах. Это имеет особое значение в современных условиях возникновения техногенных угроз, ухудшения экологической ситуации в связи с осуществлением транспортной деятельности в силу необходимости реализации прав граждан, закрепленных Конституцией и Законом «Об охране окружающей среды».

Исходя из того, что охрана окружающей среды, рациональное природопользование, обеспечение экологической безопасности, по мнению Д. С. Ве-

ливой, «составляют интересы личности, общества и государства и в совокупности образуют конституционные экологические интересы» [201, с. 120], имеет значение и обеспечение прав граждан со стороны органов государственного управления в рамках институциональной системы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. В настоящее время приводятся определения права на благоприятную окружающую среду, в которых отражается взаимосвязь с иными важнейшими правами человека и, что особенно важно, подчеркивается обеспечение права на охрану здоровья, которое ухудшается при непринятии мер по охране окружающей среды или их игнорировании, низком уровне экологической культуры. Это сказывается на загрязнении атмосферного воздуха городов, увеличении количества выбросов вредных веществ в связи с ростом количества автомобильного транспорта, расширением транспортной инфраструктуры и иными факторами, что порождает проблемы обеспечения экологических прав будущих поколений [76; 93].

Институционализация отношений в сфере возмещения вреда, причиненного окружающей среде, рассмотрена в юридической литературе [1323]. Тем не менее в эколого-правовой науке не выделены в самостоятельную группу способы защиты прав человека в области обеспечения экологической безопасности. Их определение и закрепление в нормативных правовых актах – объемный и сложный процесс, требующий отдельного исследования, что в перспективе способно решить многие спорные вопросы и тем самым гарантировать обеспечение экологических и иных фундаментальных прав человека. Особую роль при выполнении правозащитной функции мог бы сыграть институт уполномоченного по правам человека, на что обращается внимание в специальных исследованиях [447, с. 128].

Защита экологических и связанных с обеспечением экологической безопасности прав понимается нами как способ осуществления субъективного права гражданина на существование в благоприятной окружающей среде, в экологически безопасном пространстве. Это не только возможность восстановления нарушенных прав и свобод, но и необходимость не доводить экологическую ситуацию до ущемления прав человека. Вместе с тем способы обеспечения и защиты прав человека в условиях осуществления транспортной деятельности на законодательном уровне требуют более точного регулирования в целях соответствия нормам, предусмотренным Конституцией. Отметим, что действующий в Республике Беларусь Закон «Об основах транспортной деятельности», принятый более двадцати лет назад, не учитывает ряд сложившихся проблем, связанных с влиянием транспорта на окружающую среду и состояние защищенности человека, в частности увеличение количества транспорта и его влияние на атмосферный воздух, изменение климата, в том числе рост объемов выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов, и иные проблемы воздействия на окружающую среду и компоненты природной среды. В свою очередь, в актах ЕС закрепле-

ны современные направления экологической безопасности с учетом внедрения и использования (продвижения) экологически чистого транспорта, определены возможности стимулирования использования общественно-го транспорта с учетом мировых тенденций развития транспортной сферы [285; 1333; 1334].

Таким образом, экологическая безопасность при осуществлении транспортной деятельности должна обеспечиваться в отношении всех связанных с эксплуатацией транспорта объектов и субъектов путем институционализации данной сферы с присущими ей признаками на базе установления правовых принципов обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Институциональный механизм обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности может быть реализован посредством выполнения функций органов государственного управления, государственных органов и общественности в процессе государственного регулирования и управления с учетом особых принципов управления в этой сфере. К таковым принципам следует отнести: 1) научную обоснованность применения правовых средств обеспечения экологической безопасности в зависимости от вида транспорта и его инфраструктуры; 2) обеспечение приоритета экологической безопасности при осуществлении транспортной политики; 3) взаимосогласованность и координацию деятельности органов государственного управления, их функций в области транспортной деятельности и охраны окружающей среды с участием общественности; 4) обеспечение информацией граждан, разграничение компетенции республиканских и местных органов управления и их ответственность при невозможности реализации права каждого на благоприятную окружающую среду в свете создания условий по обеспечению экологической безопасности; 5) гарантирование обеспечения защиты прав граждан в случае невыполнения требований субъектами транспортной деятельности и другие [1160].

Институциональные основы в рассматриваемой сфере включают разработанную автором систему органов общей, специальной и отраслевой компетенции. Органами общей компетенции являются глава государства, правительство, исполнительные и распорядительные органы, органы местного самоуправления; к органам специальной компетенции относятся Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды, Министерство транспорта и коммуникаций; к органам отраслевой компетенции – Министерство по чрезвычайным ситуациям, Министерство внутренних дел, Министерство архитектуры и строительства, Министерство жилищно-коммунального хозяйства, Министерство здравоохранения и иные. Значительная роль в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должна быть отведена Министерству транспорта и коммуникаций в связи с указанием в Законе «Об основах транспортной деятельности» на разработку требований в данной сфере, и, соответствен-

но, обеспечение выполнения норм в области охраны окружающей среды и экологической безопасности и контроль за соблюдением законодательства относительно различных видов транспорта, подведомственных данному министерству, должны принадлежать специально уполномоченному структурному подразделению.

Обоснование институционального аспекта обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и определение компетенции системы органов государственного управления в данной сфере во взаимодействии с общественностью позволит ускорить экологизацию транспортной деятельности, подготовить комплекс мер по охране окружающей среды при осуществлении транспортных процессов и провести контроль за их выполнением. Общая целевая направленность на реализацию и защищенность прав человека в рамках деятельности государственных органов по обеспечению экологической безопасности должна быть более четко определена в экологическом законодательстве, что позволит уменьшить причинение вреда окружающей среде субъектами транспортной деятельности. На этом основании непосредственно в Законе «Об охране окружающей среды» целесообразно предусмотреть участие общественности в принятии экологически значимых решений, связанных с воздействием транспорта на окружающую среду (общественные обсуждения нормативных правовых актов, программ и концепций, решений и другие способы, предусмотренные законодательством), а в Законе «О транспортной деятельности» следует закрепить систему органов государственного регулирования и управления в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и внести изменения и дополнения в иные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность таких органов.

### **3.3. Правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

Обеспечение экологической безопасности следует считать определяющим условием устойчивого развития страны, что подразумевает необходимость системно принимать ряд мер, включающих природоохранные мероприятия в рамках выполнения государственных программ, ориентироваться на особое значение устойчивой экологизации приоритетных отраслей экономики, поскольку «устойчивое развитие общества возможно только на основе экологического фактора» [666, с. 445]. Концепция



развития умных городов предполагает экологически безопасную транспортную деятельность, охватывающую использование экологичной техники, которая не оказывает вредного влияния на окружающую среду, а также обязательное соблюдение эколого-правовых предписаний. Соответственно, справедливо отмечает Д. Н. Мухлынин, что «задача законодателя – реагируя на проблемы в обществе, создать такой правовой механизм, который бы давал возможность развиваться промышленности, производству и потреблению нарастающими темпами, но и создать условия для минимизации вреда, наносимого окружающей среде» [726, с. 75]. В связи с этим разработка правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в системе инновационного развития Республики Беларусь является необходимым элементом устойчивого развития общества и государства.

Профессор С. А. Балашенко акцентирует внимание на том, что «создание эффективной правовой модели, обеспечивающей экологическую безопасность государства, позволяющей реализовать право граждан на благоприятную окружающую среду, является одной из актуальных и сложных задач» [67, с. 3]. Правовое моделирование, по его мнению, следует рассматривать как «системную оценку действующих правовых моделей государств, обеспечивающих эффективное функционирование различных сегментов социального развития, которые влияют на экологические отношения, и обоснование практического внедрения оптимальных, апробированных моделей государств, выбранных в качестве прототипа, для внедрения в систему государственного управления в области охраны окружающей среды и использования природных ресурсов с учетом ее специфики и особенностей» [71, с. 33].

Правовая модель – это, с точки зрения ученого Ю. А. Тихомирова, «прогнозируемый вариант оптимального правового регулирования будущих явлений и процессов, определяющих цели и средства формы поведения» [1103, с. 11]. Обобщенная модель правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении отдельных видов хозяйственной деятельности не сложилась в эколого-правовой науке, и для этого не было предпосылок и возможностей на уровне отдельных небольших исследований или кандидатских диссертаций. В то же время «глобализация экологических проблем, взаимозависимость экологического права и отраслей экономики, динамичное развитие законодательства, регулирующего экологические отношения» [889, с. 77], отмечаются как факторы, которые приводят к изменению отрасли экологического права. И в этом отношении правовая модель вполне может отражать уровень развития науки экологического права и показывать эффективность правовых норм экологического законодательства. При создании целостной правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности как специфичной новой составляющей научного способа разрешения теоретических проблем в эколого-правовой

сфере необходимо исходить из исследования механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, основанного на учении об эколого-правовом механизме, выработанном в науке [932]. Необходимо обратить внимание на то, что обеспечение экологической безопасности имеет существенное значение в комплексе с охраной окружающей среды в рамках экологического права и нуждается в системном правовом подходе с учетом того, что транспортная деятельность имеет специфику с точки зрения достижения устойчивого развития.

Практика последних лет показала, что совершенствуется созданная оригинальная социально-экономическая модель, в основу которой положена «многоукладность и социальная ориентация, позволяющие обеспечивать повышение уровня жизни населения» [1054, с. 5]. При определении в юридической науке модели в исследуемой сфере следует опираться на результативность обеспечения экологической безопасности, уровень экологического правопорядка с учетом тенденций экономического и социального развития и оценку регуляторов норм национального и международного права, которые выполняют координирующую функцию. Правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности как комплексная система приобретает все большее значение в свете актуальности решения проблемы, связанной с антропогенным воздействием на климат, упреждающей адаптацией к последствиям изменения климата и необходимостью выработки эффективных решений по данным проблемам, а также истощением природно-ресурсного потенциала и иными негативными изменениями в окружающей среде, усилившимися за последнее время, которые и служат импульсом к ускоренному принятию решения о ее разработке. Следует особо подчеркнуть, что правовая модель в своей основе отражает эффективность государственного управления. В рамках данной его характеристики выделяется такой вид эффективности, как экологическая, наряду с экономической, социальной и внешнеэкономической [1321, с. 278]. Так, на основе выделения элементов модели, значимых для решения проблем уменьшения воздействия транспорта на окружающую среду и их правового регулирования, а также на базе анализа элементов, не получивших полного освещения при исследовании механизма обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и сопоставлении способов их применения, включая решение вопроса активной природоохранной политики, встраивания требований экологической безопасности в процесс принятия управленческих решений, усиления экологической направленности актов, регулирующих транспортную деятельность, и достижения иных целей устойчивого развития, необходимо создать комплекс мер, обеспечивающих уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Рассмотрим составные части модели правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, ак-

центрируя особое внимание на тех из них, которые имеют существенное значение для решения исследуемых проблем минимизации вредного воздействия транспорта на окружающую среду и совершенствования правового регулирования в данной области общественных отношений.

Основополагающим элементом является *цель правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности*, сформулированная в подп. 2.1 гл. 2 данной монографии, исходя из закрепленного права каждого человека на благоприятную окружающую среду, определяемая для установления эффективного законодательного регулирования в данной области общественных отношений и решения эколого-правовых проблем, возникающих при эксплуатации транспортных средств, функционировании стационарных объектов транспортной инфраструктуры, оказании транспортных услуг и выполнении работ. Цель выступает связующим звеном компонентов данной модели, на основе которой представляется необходимой выработка концептуальных направлений уменьшения вредного воздействия транспортной деятельности на окружающую среду.

В научной литературе отмечается, что «для любого вида безопасности необходимо четкое установление критериев, на основании которых можно говорить о текущем ее состоянии в стране, проблемах обеспечения и поддержания» [30, с. 12]. Полагаем, в Республике Беларусь устанавливаемая правовая модель может быть реализована лишь при учете *критериев экологической безопасности транспортной деятельности*, суть которых сводится к определению тех позиций (показателей), которым должна соответствовать экологически безопасная транспортная деятельность. Такие критерии следует определить, учитывая общую характеристику экологических требований, закрепленных в нормативных правовых актах, по отношению к различным видам транспорта, на основе которых могут быть достигнуты цели устойчивого развития, направленные на улучшение состояния окружающей среды и качества жизни граждан. Представляется целесообразным к данным критериям отнести следующие: экологизированный подход в отношении всех видов осуществляемой транспортной деятельности, соблюдение экологических императивов, законодательное закрепление институциональных основ управления экологически опасной деятельностью. Однако включение в Закон Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» отдельной главы или раздела, рассматривающего содержание основных критериев экологической безопасности, представляется излишним. Они необходимы в отношении определенных видов хозяйственной деятельности, и что касается транспортной, то они должны быть закреплены не только в национальном законодательстве, но и в концептуальном документе, направленном на обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, – Договоре о ЕАЭС, поскольку, как отмечается в литературе, ценности в ЕАЭС отражают справедливость и безопасность, соответственно, в евразийском пространстве «могла бы

появиться современная система ценностей» [967, с. 267]. Для этого необходим ряд факторов: схожесть интересов экологически безопасного развития, наличие договоренностей об установлении экологизированного подхода при проведении скоординированной (согласованной) транспортной политики с учетом задачи такой политики (уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека [297, п. 2 ст. 86], единообразное понимание и применение норм права ЕАЭС всеми государствами-членами, гармонизация законодательств государств и др.

Также составным элементом данной модели является *правовое закрепление системы экологических требований, предъявляемых к транспортной деятельности*, учитывающее все объекты этой сферы (транспорт, объекты транспортной инфраструктуры, выполняемые работы и оказываемые услуги), а также разную отраслевую принадлежность соответствующих норм. Экологические императивы формулируются в соответствии с социально-экономическими потребностями государства и особенностями производства и эксплуатации транспортных средств, а также целей правового обеспечения в данной области. Без четкого определения данных императивов в законодательстве об охране окружающей среды и их уточнения в иных нормативных правовых актах не могут быть реализованы иные элементы механизма обеспечения экологической безопасности.

Исследовав механизм обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, следует отметить, что элементы такого механизма, закрепленные в законодательстве, являются существенными в данной модели. Для их применения самостоятельно и в совокупности требуется внедрение комплексного подхода при непрерывном выполнении функций уполномоченных органов в рамках институционализации, включая разработку специальных правовых средств обеспечения экологической безопасности в рамках каждого элемента с учетом специфики использования различных видов транспорта.

С нашей точки зрения, такие элементы, как прогнозирование эффективности мероприятий в соответствии с вышеуказанной целью правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, планирование природоохранных мероприятий и на этой основе осуществление мероприятий правового и технического характера, играют первостепенную роль. Непосредственно на прогнозных показателях необходимо базироваться в деятельности органов государственного управления для достижения благоприятного состояния окружающей среды, ее защищенности, обеспечения прав граждан при эксплуатации мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности. Они имеют важное значение с учетом того обстоятельства, что выполняют двойную роль, выступая также одной из функций государственного управления в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Действующая Стратегия инновационного развития

транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г. в качестве основной задачи и направления развития ставит не обеспечение экологической безопасности, а транспортную безопасность [1067]. Но вопросы экологической безопасности в том или ином стратегическом документе отразить достаточно сложно в связи с тем, что исследуемые эколого-правовые проблемы транспортной деятельности носят глобальный характер, и такой документ может быть перегружен. Особый стратегический документ в сфере правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности актуален и необходим как для белорусского государства, так и в рамках Союзного государства и на пространстве ЕАЭС. Так, справедливо отмечается в научной литературе, что «функционирование правовой системы Союзного государства в экологической сфере – необходимое условие достижения целей Союзного государства» [454, с. 510].

Важно подчеркнуть, что именно совместными действиями государств возможно планирование мероприятий в сфере экологической безопасности с учетом активного перемещения пассажиров и грузов транспортными средствами по безвизовому режиму как между Республикой Беларусь и Российской Федерацией, так и между иными странами – членами ЕАЭС. Учет зарегистрированных транспортных средств целесообразно осуществлять органами Государственной автомобильной инспекции наряду с мониторингом загрязнения окружающей среды, проводимым Министерством транспорта и коммуникаций во взаимодействии с Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды, а также при непрерывном контроле за соблюдением законодательства субъектами транспортной деятельности со стороны Министерства транспорта и коммуникаций, в том числе за нормированием выбросов загрязняющих веществ и превышением допустимых показателей. Отметим, что экономические меры обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включают поддержку использования экологичных видов транспорта, что доказывается установлением льготы при страховании электромобилей, освобождением от взимания транспортного налога владельцев электромобилей, стимулированием природоохранной деятельности при использовании наилучших доступных технических методов и иными мерами, закрепленными в законодательстве. Соответственно, меры организационного и экономического характера в совокупности могут поспособствовать смягчению процесса глобального изменения климата, уменьшить загрязнение окружающей среды и причинение вреда компонентам природной среды при осуществлении транспортной деятельности.

Сконцентрируем внимание на том обстоятельстве, что повышение уровня экологического правосознания и эколого-правовой культуры должно являться одним из системообразующих звеньев регулирования экологических прав будущих поколений, а значит, в современных условиях важна трансформация взглядов, концепций, доктринальных подходов и законо-

дательных положений в отношении поведения каждого с учетом его правосознания. Наряду с соответствием норм права условиям развития, совершенствованием правоприменения и иными факторами одним из условий эффективности норм права называется уровень правосознания и характер поведения граждан [196, с. 155]. При всей значимости транспортных процессов необходимо формирование как экологически культурного поведения человека, так и эколого-правовой культуры субъектов транспортной деятельности. Однако законодателю затруднительно было предвидеть в момент подготовки норм об охране окружающей среды особую необходимость закрепления положений, касающихся экологического правосознания, учесть вопросы экологической культуры в ином масштабе. Связывается это с тем, что такая проблема не была очевидной, лишь в последние десятилетия значительно ускорился научно-технический прогресс, что повлекло за собой значительное увеличение использования транспортных средств и потребовало осмысления необходимости соблюдения экологической культуры гражданами. Имеется и ряд других причин: недостаточное правовое обеспечение общественных отношений в эколого-правовой сфере в условиях социально-экономического развития, незавершенность правовой регламентации отношений в определенной области и постоянная динамика законодательства, отсутствие системы органов управления по обеспечению экологической безопасности, и самое важное – неэффективная деятельность в сфере повышения экологического правосознания граждан при осуществлении транспортной деятельности.

Ю. В. Васильчук обращает внимание на проблемы закрепления правовых положений, касающихся экологической культуры, указывая на необходимость дальнейшего совершенствования экологического законодательства, что «будет способствовать реализации экологической политики, позволит определить пределы государственного регулирования в области экологической культуры, основные направления и способы ее формирования» [197, с. 78]. Следует сказать, что отсутствие основ эколого-правовой культуры в настоящее время приводит к тому, что граждане сами формулируют петиции и выносят их на обсуждение (например, о создании парковочной инспекции) [695], ученые обращают внимание на связанные с этим проблемы и анализируют правоприменительную практику относительно размещения транспортного средства на участке с зелеными насаждениями и привлечения к ответственности за повреждение объектов зеленого фонда и нарушение права на благоприятную окружающую среду [191]. Игнорирование правил эколого-правовой культуры приведет к декларативности принципов охраны окружающей среды, невыполнению гражданами обязанностей, предусмотренных Законом «Об охране окружающей среды».

Решающая роль в формировании правовой культуры принадлежит субъектам, «которые осуществляют правотворчество и применяют право, ведь именно они должны постичь суть идеи, характеризующей систему пра-



ва, руководящие им внутренние механизмы и принципы реализации» [184, с. 216]. Обращается внимание в юридической науке на «отсутствие налаженной системы правового воспитания населения в духе идей, ценностей и ориентиров развитой правовой культуры» [737, с. 277], на «отсутствии узаконенных координаторов и управляющих органов, а также надлежащих организаций и правил проведения мероприятий, обеспечивающих экологическое просвещение» [411, с. 450]. Смена поведения человека в социальной среде необходима в условиях огромной скорости потребления товаров и услуг, развития инноваций, что доказывает рост количества генетических заболеваний и инфекций, получающих широкое распространение.

Профессор А. С. Шестерюк, исследуя теоретико-методологические основы экологического права, отмечал такое свойство отрасли, как «открытость для плодотворных коммуникаций, обусловленную сущностью социально-природных и социальных взаимодействий, их многоаспектностью, что предполагает междисциплинарность исследований» [1275, с. 5–6] и, на наш взгляд, способно существенно изменить мотивацию поведения в необходимом обществе направлении при планировании и реализации мероприятий по охране окружающей среды. В современной науке при исследовании философских проблем в праве И. Л. Вершок указывает на социопсихологические условия границ правового регулирования, включающие «готовность правосознания к акту юридического воздействия» [211, с. 9], и приходит к выводу о необходимости изучения таких условий и средств в связи с возможностью смещения акцентов с установления границ государственного вмешательства в общественные отношения, ведь регулирование правом направлено как на рациональное, так и на любое иное (импульсивное) поведение человека. В этом и заключается особая необходимость исследования взаимосвязи правосознания субъекта с его образованием в процессе обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Подтверждением этому выступает не только открытость как свойство экологического права, но и явная конфликтность экологических и экономических интересов (проявляется в необходимости сохранения природных ресурсов в связи с ростом потребления и, в свою очередь, сказывается на поведении людей в сфере обеспечения экологической безопасности), взаимодополняемость правового регулирования (международными и национальными актами), моноцелевой характер [641, с. 580], а также глобальность и высокая значимость эколого-правовых проблем в современных условиях и иные важнейшие его характеристики.

Образование в области охраны окружающей среды должно быть экологизированным, непрерывным, системным, комплексным, всеобъемлющим, междисциплинарным и осознаваемым каждым обучающимся. Профессор Н. Д. Вершило отмечает, что «отсутствие необходимого уровня экологической грамотности, неготовность объективно оценить соответствующую ин-

формацию способствуют росту уровня экологического нигилизма, а значит, отрицанию любого развития» [208, с. 24]. Следует констатировать, что в экологическом законодательстве не закреплено понятие «экологическое образование», при этом оно сформулировано на теоретическом уровне и раскрывается в научных исследованиях [457, с. 319; 987, с. 218]. По мнению специалистов, «главную причину экологического кризиса следует искать в низкой эколого-правовой культуре граждан» [5, с. 175], поэтому именно экологическое образование и воспитание закладывают фундамент экологической культуры, экологически культурного поведения, правосознания, правомерного поведения. Отметим, что формирование и соблюдение эколого-правовой культуры при осуществлении транспортной деятельности, несомненно, увеличит вклад каждого в обеспечение экологической безопасности. Специалистами в области не только юриспруденции, но и иных наук подчеркивается, что «загрязнение окружающей среды приобретает масштабы планетарной катастрофы, препятствующей устойчивому развитию стран и народов» [1300, с. 8], поэтому данные проблемы в настоящее время и выходят на первый план.

М. М. Бринчук отмечает, что выполнение экологических требований, их соблюдение в повседневной жизни является «критерием оценки экологичности поведения человека» [156, с. 29]. Стоит заметить, что в словаре «экологичный» рассматривается как «соответствующий нормам экологии» [340, с. 915], на основании чего мы можем сделать вывод, что экологичность относится к чему-либо. Соответственно, экологичным, экологически чистым можно называть продукт, продукцию, например экологичный транспорт, а поведение человека – экологически культурным или эколого-правовым, т. е. следует говорить о соблюдении или несоблюдении правил экологической культуры человека. В то же время учеными предлагается сместить акцент с экологической культуры на эколого-правовую культуру, аргументируя тем, что «наряду с соблюдением экологических требований граждан, обладающий высоким уровнем эколого-правовой культуры, должен уметь использовать знания в области права для судебной или административной защиты окружающей среды или ее компонентов, а также индивидуальных или коллективных экологических интересов» [37, с. 78], что позволит раскрыть комплексный характер таких направлений, как экологическое образование и воспитание.

*Эколого-правовую культуру* следует понимать как форму проявления экологического правосознания, включающую бережное отношение человека к окружающей среде и рациональное (устойчивое) природопользование, формируемую в процессе экологического воспитания и получения знаний об эколого-правовых требованиях и мерах охраны окружающей среды. В сфере транспортного обслуживания требование экологически культурного поведения является неизбежным и необходимым на законодательном уровне. Сохранение прежнего экологического правосознания

(значительная часть общества к эколого-правовым проблемам относится индифферентно [195, с. 78; 197, с. 79]) невозможно, что требует установления современных позиций в отношении экологической культуры в науке экологического права и закрепления новых подходов в правовом регулировании, а именно закрепления понятий «экологически культурное поведение», «эколого-правовая культура субъектов транспортной деятельности» в экологическом и транспортном законодательстве соответственно. По нашему мнению, не могут быть соблюдены меры экологической безопасности без четко установленных норм, касающихся эколого-правовой культуры.

Исследуя механизм гарантий экологических прав человека, российский ученый А. П. Анисимов обращает внимание на отсутствие экологической культуры у граждан, что, по его мнению, выражается в потребительском отношении к природе, экологическом невежестве и нигилизме и заложено в общественном сознании. При этом такое положение, как он полагает, требует комплекса мер по экологическому воспитанию населения, под которыми предлагается понимать «такой способ воздействия на мысли, чувства и сознание людей, при котором у граждан должна формироваться осознанная необходимость бережного отношения к природе и ее богатствам, нравственное отношение к природе как ценности, осуждение таких поступков граждан или должностных лиц, которые своими действиями (бездействием) наносят природе тот или иной вред» [41, с. 10]. С нашей точки зрения, подобный подход сформирован и в Республике Беларусь, поэтому необходимо прилагать усилия к реализации принципа, указанного в ст. 4 Закона «Об охране окружающей среды», касающегося организации и развития системы образования, воспитания в области охраны окружающей среды и формирования экологической культуры. Стоит отметить, что задача состоит не только в повышении экологической культуры, как это отмечено в ст. 12 Закона «Об охране окружающей среды» в качестве обязанности граждан, но и в неуклонном ее соблюдении и обязанности государственных органов разработать направления и способы формирования экологической культуры в целях создания иного мировоззрения нового поколения в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Ю. А. Каспровва отмечает, что, согласно ст. 71 Федерального закона Российской Федерации от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», экологическое просвещение является одним из способов формирования экологической культуры (аналогичное положение содержит и одноименный белорусский закон в ст. 77), и задается вопросом, к чему его относить – к праву или обязанности граждан [464, с. 103]. Она считает, что экологическое просвещение следует относить скорее к правам, нежели к обязанностям, кроме некоторых случаев, когда обязательно получение экологических знаний (в частности, обучающимся по соответствующим

щим экологическим программам образования) [464, с. 107]. Однако право человека подразумевает корреспондирующую обязанность. Вместе с тем верно отмечается исследователями, что «современное общество не найдет решения экологических проблем, если не изменит своего мышления, своих норм поведения» [864, с. 26]. Только установление обязанности знать основы экологического права и соблюдать экологическую культуру, вести себя в соответствии с эколого-правовыми приоритетами может свидетельствовать о правильности выбранной позиции в обеспечении экологической безопасности. Экологически культурное поведение уже не может рассматриваться как право человека, это одно из важнейших концептуальных направлений, которое должно обеспечивать экологическую безопасность при транспортных процессах. Объясняется это следующим: во-первых, правовая культура влияет на поддержание окружающей среды в состоянии, благоприятном для жизни и здоровья каждого, во-вторых, в условиях развития техносферы в XXI в. «еще более возрастет значение жизнеобеспечительной функции природы» [192, с. 25], и уровень состояния защищенности окружающей среды будет вопросом чрезвычайно острым, ведь «социальная ценность права жить в экологически безопасной среде сопоставима с правом на труд, на отдых, на охрану здоровья и др.» [192, с. 25].

На наш взгляд, соблюдение экологических прав граждан, а также активное формирование эколого-правовой культуры необходимо обеспечивать путем искоренения эколого-правового нигилизма и активизации интенсивного правового понимания всеми субъектами целей и задач охраны окружающей среды. Главную роль в этом играет более совершенное правовое закрепление экологических требований, согласованных с иными отраслями законодательства (градостроительным, транспортным) с учетом цифровизации экономики, технологического прорыва (рост количества автомобильного транспорта), состояния, связанного с «осознанным игнорированием экологического отношения к эколого-правовым принципам» [76, с. 9], контроль за их соблюдением.

В Кодексе Республики Беларусь об образовании закреплены принципы, на которых основывается государственная политика в сфере образования, в числе которых экологическая направленность образования [499]. Подчеркнем, что экологическая культура напрямую зависит от уровня экологического образования и, как нам представляется, в большей степени – высшего образования, в рамках которого возможно развитие эффективной системы идей устойчивого развития. Вместе с тем Кодекс Республики Беларусь о культуре направлен на регулирование отношений в сфере культуры и культурной деятельности и не содержит положений, касающихся правосознания, определяющих направления повышения экологической культуры. Справедливо отмечается, что «уже недопустимо перекладывание на государство личной ответственности за собственное благополучие» [1019, с. 330], соответственно, выполнение обязательств гражданами в решении опреде-

ленных проблем является необходимостью наряду с активной ролью государства. Таким образом, именно экологическое образование, воспитание и просвещение оказывают влияние на экологически культурное поведение человека, которое и необходимо формировать [1167].

На основании вышеизложенного отметим, что сущность экологически культурного поведения должна быть определена в рамках экологического права, а в эколого-правовой доктрине следует отвести большое место теоретическим основам экологической культуры и экологически культурного поведения, включая экологическое образование и просвещение в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности. Экологически культурное поведение следует понимать как направленное на обеспечение охраны окружающей среды и экологической безопасности поведение каждого в соответствии с ценностями взаимоотношений человека и окружающей среды, эколого-правовыми требованиями и нормами, ответственность за состояние окружающей среды, которая выражается в недопущении загрязнения окружающей среды и природных компонентов, а также в неуклонном выполнении эколого-правовых требований, предъявляемых к хозяйственной деятельности, установленных законодательством. Уровень такого культурного поведения в экологических отношениях в транспортных процессах имеет огромное значение, так как чем он выше, тем лучше исполняется законодательство, меньше совершается правонарушений, соблюдаются экологические права человека, неукоснительно выполняются предписанные обязанности. В то же время такой процесс не может быть стихийным, важен постепенный переход к экологически культурному поведению, поскольку благодаря особому воздействию факторов на трансформацию сознания человека при решении проблем влияния транспорта на окружающую среду экологизация поведения может приобрести весомое значение.

На наш взгляд, в современных условиях глава 13 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» остается декларативной, в связи с чем основное внимание необходимо уделить не только формированию, но и соблюдению и повышению эколого-правовой культуры граждан и признать обязательным изучение правовых основ в области экологической безопасности, что включает знание мер по реализации механизма экологической безопасности. Это поспособствует развитию экологически безопасной транспортной деятельности, устойчивому развитию государства с учетом таких знаний у специалистов в данной сфере, что имеет особое значение в их подготовке [993, с. 83], в недопущении аварий, ведущих к причинению вреда окружающей среде [217, с. 25].

Исходя из представленных суждений, полагаем необходимым изменить законодательный подход, в частности в главе 13 «Образование, просвещение и научные исследования в области охраны окружающей среды» Закона

«Об охране окружающей среды» целесообразно уточнить правовые нормы, приняв за основное направление повышение экологической культуры населения, и в ст. 1 данного Закона закрепить определения таких терминов, как эколого-правовая культура, экологически культурное поведение, а также отдельной нормой установить требование о соблюдении эколого-правовой культуры граждан и контроля за реализацией мер по обеспечению экологически культурного поведения субъектами транспортной деятельности и, соответственно, на этом основании разработать нормативные правовые положения, направленные на соблюдение такой культуры и такого поведения в целях обеспечения состояния защищенности окружающей среды. Кроме того, в целях повышения экологической культуры граждан и изменения мировоззрения каждого, осуществляющего транспортную деятельность, полагаем, что Закон «Об основах транспортной деятельности» нуждается в закреплении определения «эколого-правовая культура субъектов транспортной деятельности», под которой следует понимать форму проявления экологического правосознания и поведения субъектов в соответствии с требованиями экологической безопасности, предъявляемыми к осуществлению транспортной деятельности, направленную на недопущение загрязнения окружающей среды, рациональное (устойчивое) использование природных ресурсов и обеспечение экологической безопасности.

Важную роль в правовом обеспечении эколого-правовой культуры субъектов транспортной деятельности может сыграть совершенствование образовательных стандартов учебных программ высшего образования с целью не только получения знаний в области вредного влияния транспортной деятельности на окружающую среду, но и неукоснительного выполнения эколого-правовых требований при осуществлении транспортной деятельности. Введение экологических основ в обучение специалистов в высшей школе при изучении учебной дисциплины «Правовое обеспечение экологической безопасности» должно рассматриваться в качестве одной из целей развития государственной системы образования [1167].

Существенную смысловую нагрузку в эффективности правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности несут *институциональные основы*, выражающиеся в воплощении средств, мер и направлений деятельности субъектов при условии реализации компетенции органов государственного управления во взаимосвязи с участием граждан в данной сфере. Институциональная среда в рамках рассматриваемой модели охватывает также и межгосударственные отношения (направления сотрудничества на базе принципов и норм соглашений на международном и региональном уровнях), без включения которых данная модель не сможет быть реализована. Взаимодействие ряда государств и организаций, а также скоординированная (согласованная) транспортная политика в данной сфере требует отдельного исследования и анализа осу-



ществления согласованных действий в перспективе, поскольку при национальных, региональных и международных подходах должны быть реализованы планируемые мероприятия с учетом цели правового обеспечения экологической безопасности.

Правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности может быть реализована посредством совокупности методов. *Методы применения* данной модели включают способы воздействия, направленные на соблюдение мер в сфере экологической безопасности при использовании объектов транспортной деятельности, такие как инновационные (методы применения наилучших доступных технологий, использования интеллектуальных транспортных систем), стимулирующие (закрепление стимулов инновационных методов), интегративные (анализ экологического риска транспортной деятельности и комплекс способов (направлений) по его уменьшению). Применение методов может осуществляться органами, уполномоченными на выполнение функций по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Учеными предлагается в качестве метода государственного обеспечения экологической безопасности установление ограничений прав на земельные участки [1223]. Безусловно, возникает вопрос, насколько такая мера может относиться к методам. На наш взгляд, установление ограничений прав на земельные участки логично включить в комплекс правовых средств обеспечения экологической безопасности, применяемых в рамках государственного управления в сфере обеспечения экологической безопасности.

*Правовые средства обеспечения экологической безопасности*, подробно исследованные в подп. 2.2 гл. 2 данной монографии, включаются в число составляющих элементов модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, охватывающих направления правового регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, поскольку при взаимосвязи с элементами механизма обеспечения экологической безопасности позволяют эффективно реализовать право каждого на благоприятную окружающую среду, права и обязанности участников транспортной деятельности, включая деятельность государственных органов, владельцев транспортных средств и иных граждан.

Разрабатываемая правовая модель должна включать и такие элементы, как определение и воплощение *мер нейтрализации угроз обеспечению экологической безопасности* при эксплуатации различных видов транспорта, направленных на предотвращение или минимизацию негативных последствий транспортной деятельности для окружающей среды. К данным мерам следует отнести комплекс направлений для обеспечения экологической безопасности в рассматриваемой сфере с закреплением отдельных обязательств субъектов в законодательстве, а в случае причинения вреда –

меры минимизации негативных последствий транспортной деятельности. Соответственно, профилактический и компенсационный механизм по уменьшению вредного воздействия транспорта и уменьшению выбросов загрязняющих веществ относительно каждого вида транспортных средств (автомобильного, железнодорожного, воздушного и иных) и стационарных объектов должен учитываться при совершенствовании законодательства в данной сфере [1216]. Применение мер минимизации вреда тесно связано с применением мер ответственности по отношению к виновным лицам, поэтому особое значение для результативности данной модели имеет их реализация в рассматриваемой сфере с учетом специфики транспортной деятельности, в том числе необходимости закрепления особых мер пресечения или ограничения транспортной деятельности, оказывающей вредное воздействие на окружающую среду.

Проблема соотношения ответственности и приостановления либо прекращения деятельности природопользователя рассмотрена в юридической литературе [378; 485], и установлено, что последнее являет собой меры государственного принуждения [485, с. 306]. Вместе с тем одной из научных проблем, имеющей безусловное практическое значение, выступает выработка подхода к прекращению или приостановлению транспортной деятельности. Такие меры воздействия за нарушения природоохранных требований предусмотрены ст. 100 Закона «Об охране окружающей среды». Данные меры можно рассматривать как ответственность, возлагаемую на субъекта транспортной деятельности в связи с причинением или угрозой причинения вреда окружающей среде и компонентам природной среды, и в то же время как государственное принуждение относительно пресечения нарушения правовых норм, направленное на предупреждение вреда (например, недопущение к участию в дорожном движении транспортного средства). Но транспортная деятельность в силу своей специфики не всегда может быть приостановлена или прекращена, поэтому следует говорить также об ограничении данной деятельности, заключающейся в передвижении по определенной местности (району) как обязывании терпеть неблагоприятные условия в процессе перевозки.

Эколого-правовая ответственность, по мнению ученых, обладает особым правовым статусом, и ее следует рассматривать как разновидность правовосстановительной формы ответственности, которая направлена «непосредственно на возмещение вреда в области охраны окружающей среды, призванное обеспечить наиболее высокий уровень защиты окружающей среды» [388, с. 97]. С точки зрения профессора Н. А. Духно, эколого-правовая ответственность должна стать одним из институтов экологического права [321, с. 173–174], но вопрос, поднятый учеными, пока не получил полного ответа в эколого-правовой науке [152]. Однако он тесно связан с вредом, причиняемым окружающей среде, и вместе с тем с состоянием защищенности жизни и здоровья граждан при неблагоприятном влиянии на окружающую

среду транспортной деятельности. Стоит отметить мнение О. Л. Дубовик, указывающей на особое свойство экологического права – юстициарность, которое еще не получило достаточного развития, однако необходимость в нем при осуществлении направлений вышеуказанной отрасли права заключается в том, что «чем выше юстициарность, тем выше уровень охвата юридическими гарантиями данной сферы человеческой деятельности, больше порядка, четче процедуры» [317, с. 16], в том числе формирование защиты экологических прав граждан.

Системный анализ норм о возмещении вреда, причиненного окружающей среде, позволяет сделать вывод о том, что указанные положения Закона «Об охране окружающей среды» предоставляют возможность защиты прав граждан путем подачи государственным органом или иной государственной организацией претензии о возмещении вреда или исковых требований, в том числе коллективных, в случае проживания данных граждан на особо загрязненных территориях, а также компенсации морального вреда. С нашей позиции, основной проблемой, не позволяющей осуществить эффективную охрану окружающей среды путем применения вышеназванной процедуры, является отсутствие четко установленных оснований для предъявления таких требований по отношению к транспортной деятельности, поэтому судебная практика не сложилась. Так, в Российской Федерации зафиксирован факт предъявления иска прокурора в защиту интересов гражданина к ОАО «Российские железные дороги» о компенсации морального вреда в связи с аварией на железной дороге, так как гражданин находился на лечении с диагнозом «острое техногенное случайное отравление парами брома легкой степени, токсический трахеобронхит». В постановлении Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 24 июня 2004 г. № 9, касающемся возмещения вреда, причиненного транспортными средствами, целесообразно указать критерии, обосновывающие подачу иска о нарушении требований в области охраны окружающей среды, а также предписаний государственного органа, осуществляющего контроль за обеспечением экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности [802].

Заявление о компенсации морального вреда может быть рассмотрено судом наряду с требованием о возмещении вреда здоровью, причиненного загрязнением окружающей среды в результате транспортной деятельности. В связи с этим в защите прав граждан имеет значение как юридическая, так и социальная эффективность правового регулирования, которая, по мнению В. А. Козлова, представляет собой «возможность достижения с помощью права социально полезных результатов, объективным критерием которых является соответствие потребностям прогрессивного развития общества» [504, с. 7]. Государственные органы, как и субъекты, осуществляющие транспортную деятельность, должны неукоснительно соблюдать законодательство по недопущению причинения вреда окружающей среде, принимать участие в разработке экологически значимых решений

и подготовке правовых норм в данной области, поскольку «степень вины государственных органов и природопользователя презюмируется равной до тех пор, пока не будет доказано иное» [700, с. 18].

Таким образом, стоит отметить, что законодательство в части защищенности окружающей среды и обеспечения в связи с этим прав граждан в случае их нарушения при осуществлении транспортной деятельности нуждается в уточнении, поскольку не обеспечиваются правовые условия для эффективной их защиты в этих отношениях. Такие меры будут способствовать эффективной реализации и восстановлению прав граждан. Соответственно, закрепление мер юридической ответственности, направленных на обеспечение возмещения экологического вреда, следует осуществить в целях выполнения задач экологического законодательства и направлений государственной политики в области охраны окружающей среды. При этом, как отмечает В. С. Нерсисянц, «мера процессуализированности права – существенный качественный показатель степени развитости права в целом» [737, с. 431]. Именно для надлежащего обеспечения мер юридической ответственности в сфере экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности процессуальные нормы, закрепленные в экологическом законодательстве, могут получить реализацию в правоприменительной деятельности, поскольку такая ответственность имеет целью предотвращение нарушений впоследствии и, как полагает И. Л. Вершок, «должна быть направлена на саморазвитие человека, его совершенствование как личности, не прекращающееся всю сознательную жизнь, достижение высших идеалов и ценностей» [212, с. 15].

Экологический вред от воздействия объектов транспортной деятельности может быть причинен как в результате невыполнения эколого-правовых требований, так и в результате аварии при перевозках в связи с неисправностью транспортных коммуникаций, в том числе при несоблюдении установленных экологических нормативов, на что обращается внимание в юридической литературе [249, с. 46]. В главе 16 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП) «Административные правонарушения против экологической безопасности, окружающей среды и порядка природопользования» содержится ряд составов правонарушений, среди которых можно назвать и относящиеся к правонарушениям, причиненным окружающей среде при осуществлении транспортной деятельности: ст. 16.1 «Нарушение технических требований или нормативов в области охраны окружающей среды», ст. 16.2 «Нарушение требований экологической безопасности», ст. 16.33 «Нарушение требований в области охраны атмосферного воздуха при выбросах загрязняющих веществ мобильными источниками выбросов», ст. 16.34 «Загрязнение или засорение вод» и др. [498]. На наш взгляд, такие правонарушения следует относить к категории значительных административных правонарушений и не ограничиваться мерами профилактического воздействия либо невы-

сокими штрафами (в КоАП 2021 г. по ст. 16.33 штраф снижен). Это обосновано тем, что обеспечение экологической безопасности является составляющей реализации конституционных прав на жизнь и здоровье граждан через ряд мер по охране окружающей среды, чего довольно сложно достигнуть одновременно, а незначительные санкции не будут способствовать достижению экологической безопасности. Так, по мнению О. Н. Кузнецовой, уровень правонарушений в сфере загрязнения атмосферного воздуха достаточно высок и латентен, «наблюдается пробельность правового регулирования, в частности, всего жизненного цикла автомобильного транспорта как существенного источника загрязнения атмосферы» [564, с. 8].

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях ответственность установлена за «выпуск в эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума» [500, ст. 8.22], а в качестве нарушения закреплён допуск к полету воздушного судна, выпуск в плавание морского судна, судна внутреннего водного плавания или маломерного судна либо выпуск в рейс автомобиля или другого механического транспортного средства, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные государственными стандартами Российской Федерации, за эксплуатацию механических транспортных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума [500, ст. 8.23]. Исследователи также относят к правонарушениям в данной сфере незаконную рубку, повреждение лесных насаждений или самовольное выкапывание деревьев, кустарников, лиан, совершенных с применением механизмов автотранспортных средств, самоходных машин и других видов техники, если эти деяния не содержат уголовно наказуемого деяния (ст. 8.28) [1321, с. 103]. На наш взгляд, дискуSSIONно выделять такое нарушение, поскольку за повреждение объектов растительного мира, лесных насаждений применяются лишь определенные наказания, и более приемлемыми можно считать меры гражданско-правовой ответственности с установлением способов компенсации вреда природным ресурсам, в том числе за несоблюдение требований в области охраны окружающей среды при транспортировке отходов производства и потребления, так как здесь непосредственно осуществляется транспортная деятельность.

Исследовав правонарушения в данной области, полагаем необходимым отметить, что гарантией обеспечения экологической безопасности может послужить совершенствование мер юридической ответственности за причинение вреда окружающей среде. Это объясняется тем, что, во-первых, загрязненные компоненты природной среды оказывают негативное влияние на человека; во-вторых, вредные факторы, воздействующие на окружающую среду при осуществлении транспортной деятельности (эксплуатации автомобилей с двигателем внутреннего сгорания, железнодорожного, воз-

душного транспорта, функционировании автозаправочных станций и др.) негативно влияют и на здоровье человека; в-третьих, экологический вред причиняется при транспортных авариях и катастрофах.

В главе 26 Уголовного кодекса Республики Беларусь уголовной ответственности за нарушение требований экологической безопасности при эксплуатации транспорта не предусмотрено [1123]. Такой подход не представляется верным в силу того, что многие автовладельцы не только игнорируют технический осмотр, управляют автомобилем с превышением допустимых норм по экологическому классу опасности, но и используют устаревший транспорт, тем самым причиняя серьезный вред здоровью человека, состоянию защищенности окружающей среды. Это значит, что совершенствование новых технологий и вызовы цифровой экономики диктуют необходимость пересмотра установленных составов преступлений. Обеспечение экологической безопасности направлено на охрану окружающей среды, но, как верно замечает профессор Л. В. Иногамова-Хегай, уголовное законодательство «недостаточно защищает человека» [410, с. 32], т. е., по ее мнению, любые деяния независимо от формы вины, причиняющие вред человеку, должны быть отнесены к экологическим преступлениям. С нашей точки зрения, в ст. 265 Уголовного кодекса Республики Беларусь целесообразно ввести меры уголовной ответственности за нарушение требований экологической безопасности при повторности совершения административного правонарушения, повлекшего допущение вреда окружающей среде. Для определения уголовно-правового запрета необходимо руководствоваться нормами экологического законодательства и учесть, «какие именно правила были нарушены виновным» [1144, с. 12]. Наказание может быть предусмотрено при нарушении, причиняющем вред окружающей среде (например, в отношении должностных лиц либо граждан в связи с транспортными авариями, сходом с рельсов вагонов поездов и загрязнении земель (почв) перевозимыми грузами, загрязнением атмосферного воздуха при эксплуатации транспортных средств). Как отмечается исследователями, «учесть всех фактически пострадавших от экологических преступлений, у кого серьезные проблемы со здоровьем (онкология, тяжелые хронические заболевания, инвалидность), вряд ли возможно, хотя взаимосвязь с экологической обстановкой, вызванной техногенными катастрофами, и описанными последствиями очевидна» [503, с. 80], что подтверждается примерами загрязнения окружающей среды при автомобильных выбросах токсичных веществ, разливах нефти вследствие технического износа трубопровода и иными фактами. Однако ответственность должна не только быть четко установлена в правовых нормах, но и иметь гарантию применения мер принуждения к нарушителям, что будет обеспечивать реализацию права каждого на благоприятную окружающую среду.

Кроме того, поскольку проблема юридической ответственности за нарушения требований экологической безопасности при осуществлении транс-



портной деятельности является комплексной, привлечение к ответственности виновных лиц должно быть предусмотрено в гражданско-правовом порядке с применением таких способов воздействия на нарушителей, как восстановление окружающей среды, компенсация вреда компонентам природной среды, компенсация причинения вреда здоровью граждан. При этом в экологическом законодательстве нет каких-либо положений, устанавливающих ответственность за причинение вреда окружающей среде в процессе эксплуатации транспорта, даже с учетом того, что транспорт признается источником повышенной опасности. В то же время на мерах гражданско-правовой ответственности целесообразно сделать акцент в транспортном законодательстве и подробно регламентировать способы компенсации ущерба, причиняемого окружающей среде при использовании неэкологичных видов транспорта. Для этого необходимо минимизировать пользование такими автомобилями, направлять их на ремонт и регулировку при превышении норм выбросов загрязняющих веществ и устанавливать меры ответственности при превышении установленных нормативов, поскольку «несоблюдение норм выбросов загрязняющих веществ в отработавших газах транспортных средств может привести к фатальным изменениям компонентов природной среды» [309, с. 91]. Таким образом возможно и уменьшение загрязнения земель, сохранение земельных и иных ресурсов, благоприятной окружающей среды и благодаря этому – здоровья человека.

Представляется целесообразным урегулировать в экологическом законодательстве возмещение экологического вреда, причиняемого окружающей среде при использовании мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности, поскольку «сущностное понимание юридической ответственности особенно важно для проведения политической, экономической и правовой реформ» [1016, с. 49]. Основанием применения такого рода ответственности может выступать неисполнение обязанностей, предусмотренных экологическим законодательством, т. е. нарушение правовых норм. Отметим, что в юридической литературе приостановление, ограничение и прекращение природопользования рассматриваются как обязанность претерпевать неблагоприятные последствия и меры воздействия по отношению к природопользователю [378].

Стоит обратить внимание на проблему привлечения к ответственности вследствие изменения климата в контексте транспортной деятельности, оказывающей непосредственное воздействие на окружающую среду. По мнению О. Л. Дубовик, такую ответственность можно рассматривать как «инструмент гражданского и административного права» [315, с. 201]. Полагаем, необходимо учитывать принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, развивать экологическое правосознание и эколого-правовую культуру граждан, чтобы уменьшить выбросы парниковых газов, а сами субъекты могли нести «моральное обязательство добиться значительного их сокращения,

нося бремя за прошлый и прогнозируемый вклад в изменение климата» [315, с. 201]. На этом основании предлагается дополнить КоАП нормой об ответственности за нарушение требований при осуществлении транспортной деятельности, связанное с неприменением мер по снижению показателей выбросов загрязняющих веществ, а также нарушением правил пользования парковкой для электротранспорта и пренебрежением иными требованиями, влияющими на загрязнение окружающей среды.

Таким образом, нормализация и поддержание экологической обстановки возможны при правовой регламентации юридической ответственности за нарушение эколого-правовых требований, установленных экологическим и транспортным законодательством (об автомобильных перевозках, о железнодорожном транспорте и иных видах транспортной деятельности). Именно меры ответственности, которые могут быть применены не только к владельцам транспортных средств, но и к иным субъектам транспортной деятельности (например, лицам, допустившим транспорт к эксплуатации, в частности автомобиль к участию в дорожном движении, а также осуществляющим контроль за соблюдением экологических требований и др.), должны получить четкое закрепление в законодательстве.

Установление ответственности субъектов транспортной деятельности полагаем необходимым и актуальным в силу непрерывного развития транспортного потенциала и продолжающейся модернизации транспортной отрасли, воздействующей на окружающую среду. Необходимость введения сугубо специальной эколого-правовой ответственности обусловлена тем, что меры ответственности за нарушение эколого-правовых требований, касающихся транспортной деятельности, не определены системно, они фактически не явствуют, поскольку фрагментарно их научное понимание. Четкое установление ответственности для лиц, не соблюдающих эколого-правовые требования, – гарантия реализации механизма экологической безопасности. В связи с этим следует закрепить порядок защиты прав граждан на жизнь, здоровье, благоприятную окружающую среду в случае их нарушения при осуществлении транспортной деятельности в специальной норме в главе 16 Закона «Об охране окружающей среды». Кроме того, целесообразно указать на необходимость не только «обеспечивать соблюдение требований безопасности транспортной деятельности, в том числе экологической безопасности», как это указано в ст. 7 Закона «Об основах транспортной деятельности» в качестве обязанности производителей транспортных работ и услуг, но и возмещать причиненный вред данными субъектами.

Реализация исследуемой автором модели не может быть поэтапной или включать несколько последовательных стадий, ведь учеными правовая модель определяется как инструмент юридической науки и практики [81]. Данная модель, с нашей точки зрения, не может характеризоваться краткосрочностью или долгосрочностью, поскольку воздействие транспортной деятельности увеличивается и приводит к изменению климата и другим по-

следствиям. Установление строгих правовых ограничений и запретов, как верно отмечается в научной литературе, неспособно в полной мере решить проблемы, так как «современные реалии требуют интенсивного экономического развития, которое всегда связано в той или иной степени с влиянием на окружающую среду» [560, с. 31]. В связи с этим основную роль следует отвести выявлению условий, а также факторов, влияющих на выполнение требований, соблюдение критериев экологической безопасности при осуществлении транспортных процессов, и иных элементов модели. Так, эффективность действия правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности возможна при определенных внешних и внутренних условиях, которые являются залогом ее реализации. К таким условиям можно отнести: наличие сформированного экологического правосознания граждан и политической воли государства (внешнее условие), наличие утвержденного концептуального документа эколого-правового характера по осуществлению транспортной деятельности (внешнее условие), совокупность материальных и идейных ресурсов для выполнения природоохранных требований в транспортной сфере (внешнее условие), согласованность модели правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с иными транспортными концепциями (внутреннее условие), применимость модели ко всем объектам транспортного процесса (внутреннее условие).

К факторам действия правовой модели обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности относятся те, которые напрямую связаны с оказанием транспортных услуг и выполнением транспортных работ и поэтому оказывают влияние на правовые возможности и развитие законодательства, охватывающего направления уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, а именно: политическое (принятие политических решений на основе правовых норм), социально-экономическое (учет финансовых и человеческих ресурсов), идеологическое (наличие и соблюдение эколого-правовой культуры).

Ценность условий и факторов действия разрабатываемой правовой модели как составляющих ее элементов и заключается в том, что они являются собой характеристику решения правовых проблем, производную от социальных, экономических и иных задач. Корреляция между процессами мирового и общественного развития, причинно-следственные связи и их правовое отражение имеют значение для выбора наилучшего варианта среди решений по предотвращению рисков и минимизации ущерба окружающей среде от транспортной деятельности. Благодаря их наличию в составе модели имеется возможность познавать закономерности действия правовых норм, развития социальных и экономических явлений, прогнозировать эффективность разрабатываемых нормативных правовых актов и иных документов.

Таким образом, правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включает в себя следующие взаимосвязанные компоненты: а) цели правового обеспечения и критерии экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности; б) методы и правовые средства реализации модели для достижения вышеуказанных целей; в) совокупность элементов механизма обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности, направленных на осуществление критериев экологической безопасности в данной области (организационно-правового, экономического, идеологического (по соблюдению правовой культуры и обеспечению экологического образования, обязательности эколого-правового просвещения)); г) институционализацию в данной сфере, позволяющую определить эффективные меры уменьшения воздействия транспорта на окружающую среду; д) меры предупреждения и нейтрализации угроз обеспечению экологической безопасности и меры эколого-правовой ответственности при осуществлении транспортной деятельности; е) факторы и условия действия данной модели. Указанные компоненты определяют концептуальные, в том числе идеологические, основы и границы регулирования, позволяют оценить результаты и предотвратить риски причинения вреда окружающей среде, учитывают деятельность субъектов и служат базисом для совершенствования правового регулирования в сфере обеспечения безопасности, усиления экологизации транспортного законодательства и устранения негативных влияний на состояние защищенности окружающей среды.

Для защиты экологических и связанных с ними прав человека, в том числе прав будущих поколений, поддержания экологической безопасности важен четкий перечень гарантий реализации правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, т. е. мер, направленных на обеспечение баланса интересов субъектов транспортной отрасли и общества, заинтересованного в поддержании состояния защищенности окружающей среды. Наряду с тем, что право на благоприятную окружающую среду обеспечивается определенными мерами, предусмотренными ст. 13 Закона «Об охране окружающей среды», безусловно, по отношению к транспортной деятельности как экологически опасной необходим системный комплекс мер гарантирования обеспечения экологической безопасности. По мнению автора, к ним необходимо отнести следующие:

а) выполнение эколого-правовых требований и обязанностей, которые носят императивный характер и установлены в экологическом и транспортном законодательстве субъектами транспортной деятельности и иными лицами;

б) контроль за выполнением эколого-правовых требований в отношении транспортной деятельности со стороны органов государственного

управления во взаимодействии с общественностью и привлечение к ответственности субъектов, не выполняющих предписания нормативных правовых актов;

в) эколого-информационное обеспечение граждан и субъектов транспортной деятельности достоверными и своевременными сведениями о состоянии загрязнения окружающей среды, атмосферного воздуха, иных компонентов природной среды и природных ресурсов и защита фундаментальных прав граждан, а также экологических прав в случае их нарушения в результате несоблюдения эколого-правовых предписаний (требований) субъектами транспортной деятельности;

г) предупреждение аварий в процессе транспортной деятельности, которые могут вызвать нарушение состояния защищенности окружающей среды, и применение мер юридической ответственности к виновным лицам при причинении вреда окружающей среде в случае транспортной аварии.

Особенностью вышеназванных гарантий в сравнении с гарантиями благоприятной окружающей среды является специфика предмета правового регулирования общественных отношений, сферы воздействия на компоненты природной среды, субъектов, осуществляющих регулирование и управление в данной области, и субъектов, оказывающих транспортные услуги, а также эффективности выполнения ими требований экологической безопасности. На наш взгляд, в отдельной норме новой главы, касающейся обеспечения экологической безопасности, Закона «Об основах транспортной деятельности» следует закрепить гарантии обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, критерием соблюдения которых служат показатели воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду.

Концептуально разработанная автором правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, охватывающая разнообразный спектр организационных, экономических, идеологических и иных элементов эколого-правового механизма, имеющих значение для уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, позволит улучшить состояние защищенности окружающей среды и качество жизни граждан, обеспечить их фундаментальные права, в том числе права будущих поколений. Для минимизации вредного влияния транспортной деятельности необходимо учитывать действие вышеуказанных элементов и эффективность системы правовых средств (теоретический аспект) и совершенствовать правовое регулирование в контексте внедрения элементов модели экологической безопасности в процессе транспортной деятельности (прикладной аспект).

## **Глава 4. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ**

### **4.1. Правовые средства обеспечения экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта, организации дорожной деятельности**

Перевозки автомобильным транспортом, к которому относятся автобус, автомобиль, автопоезд, колесный трактор, маршрутное транспортное средство, механическое транспортное средство, самоходная машина, тихоходное транспортное средство, транспортное средство оперативного назначения [774], являются наиболее востребованными в рамках транспортной системы государства. Стремительное увеличение количества автомобильного транспорта, особенно в крупных городах, является одним из наиболее существенных факторов загрязнения окружающей среды и представляет угрозу обеспечения экологической безопасности.

При эксплуатации автомобильного транспорта загрязняется атмосферный воздух, водные объекты, причиняется вред растительному миру и лесам, изымаются земли для размещения парковочных мест, строительства дорог, а также происходит деградация почв, что связывается с высокой токсичностью и дымностью такого вида транспорта. Содержание оксида углерода в атмосферном воздухе над автомагистралями в десятки раз превышает предельно допустимые нормативы, поскольку «легковой автомобиль ежегодно поглощает из атмосферы в среднем более 4 т кислорода, выбрасывая с отработавшими газами примерно 800 т углерода, 40 кг оксидов азота и почти 200 кг различных углеводов» [1134, с. 212]; «автотранспорт



и объекты автотранспортной системы создают около 70–80 % всех отходов и выбросов, а в мегаполисах и крупных городах – все 90 %, превращая их в центры основных экологических проблем» [1293, с. 3]. Такое воздействие влечет за собой сокращение площадей земель и лесов за счет расширения автомобильных дорог, мест парковки и стоянки, образование производственных отходов, истощение и уничтожение объектов растительного мира, а также уменьшение урожайности сельскохозяйственных культур.

Кроме того, автомобильный транспорт является основным источником выбросов парниковых газов, которых насчитывается более 30 видов, что отрицательно сказывается на состоянии климата. Законодательное обеспечение в данной сфере осуществляется Киотским протоколом к Рамочной конвенции ООН об изменении климата 1992 г., направленным на принятие обязательств и введение мер по сокращению выбросов парниковых газов развитыми странами с переходной экономикой, Парижским соглашением 2015 г., стимулирующим страны к разработке мер по недопущению климатических изменений [579, с. 91]. Исследования подтверждают, что изменение климата происходит вследствие антропогенной деятельности, в том числе вследствие эмиссии парниковых газов и выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом. Таким образом, основными факторами, оказывающими воздействие на экологическую безопасность, являются парниковые газы, загрязняющие вещества (нефтепродукты), выделяемые при их испарении, твердые частицы, пыль, шум, продукты истирания шин и др.

Проблема влияния автомобильного транспорта на окружающую среду усугубляется тем, что «выхлопные газы, включающие опасные для здоровья различные химические соединения, выбрасываются в атмосферу в приземном слое, что затрудняет их рассеивание» [1134, с. 211], и сказывается на агрохимическом качестве почв, а также увеличивает расходы в области медицины. Атмосферный воздух, загрязненный пылью, вредными токсичными веществами (металлами, альдегидами, свинцом), имеющими опасное мутагенное воздействие, наносит вред организму человека: сокращается средняя продолжительность его жизни, «ежегодно примерно 50–60 % преждевременных смертей по экологическим причинам, связанных с загрязнением воздуха, происходит именно из-за вредных выбросов, производимых автотранспортом» [115, с. 107]. Разрушительное и загрязняющее воздействие вредных веществ, выбрасываемых в атмосферный воздух в связи с эксплуатацией автотранспорта в целях развития мировой торговли и обеспечения комфорта передвижения, неблагоприятно отразится на здоровье в том числе будущих поколений. Излучения и электромагнитные поля, шумовое воздействие и вибрация, выхлопные газы автомобилей также отрицательно сказываются на здоровье человека. М. И. Васильева пишет, что «помимо выбросов и шума эксплуатация автомобилей связана с оказанием других негативных

воздействий (например, отторжение новых территорий для расширения полос движения и организации стоянок, захламление территории брошенными старыми авто» [187, с. 16]. Соответственно, как личные автомобили, так и общественный транспорт, относящийся к автомобильному, оказывают огромное отрицательное влияние на экологическую безопасность.

Уже во второй половине XX в. специалистами обращалось внимание на необходимость решения вопроса о компенсации ущерба, причиненного окружающей среде автомобильным транспортом [17; 18]. Причиной этому послужило «дисгармоничное развитие транспортного комплекса, выразившееся в перераспределении грузопотоков в пользу автотранспорта и высоких темпах роста численности автомобилей» [341, с. 58]. Соглашаясь с данным мнением, отметим, что наряду с ростом количества автомобильного транспорта постоянно преследовалась цель роста экономического благосостояния населения, но экологические проблемы при этом усугублялись. По мнению экономиста Н. К. Золотовской, «для решения экологической проблемы автотранспорта необходима разработка и реализация программы экономических, организационных и технических мероприятий по трансформации автотранспортной системы городов в направлении минимизации нагрузки на окружающую природную среду» [383, с. 7] и реализация мероприятий градостроительного, законодательного и технического характера [383, с. 14]. С точки зрения С. Ф. Ярославцева, имеется потребность выделения в экологическом праве «комплексного института регулирования эколого-автотранспортных отношений» [1326, с. 13].

Исследование правовых вопросов охраны атмосферного воздуха от автотранспортного загрязнения впервые на постсоветском пространстве было осуществлено в 1999 г. Р. Г. Миннихахметовым [694]. В 2017 г. профессор М. И. Васильева высказала мнение, что имеются «предпосылки к интегрированному регулированию экологической безопасности автомобильного транспорта в рамках специального федерального закона» [187, с. 16]. Позднее ею рассматривались актуальные проблемы ответственности за парковку автомобилей на озелененных территориях, поскольку это влечет за собой нарушение прав других граждан на охрану здоровья и благоприятную окружающую среду [191].

В Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. указано, что среди локальных и региональных экологических угроз основными могут стать опасность возникновения техногенных аварий, деградация почв и природных комплексов вследствие нарушения экологического равновесия и водного баланса [733]. Учитывая вышеуказанное вредное влияние автомобильного транспорта на окружающую среду, не представляется возможным говорить об экологическом равновесии, что предопределяет необходимость реализации механизма по обеспечению экологической безопасности, направлен-

ного на экологизацию деятельности автомобильного транспорта и стационарных объектов, способствующего улучшению охраны окружающей среды, предотвращению ее загрязнения и рациональному природопользованию.

В белорусском Законе «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» закреплено, что охрана окружающей среды является одним из направлений государственного регулирования и управления в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок [813, ст. 5]. При этом обязывающих норм, касающихся уменьшения воздействия автомобильных транспортных средств на окружающую среду, не предусматривается в законодательстве, в том числе о дорожном движении. Стоит отметить, что в нормативных правовых актах Республики Беларусь не закреплены цели и принципы обеспечения экологической безопасности при эксплуатации автотранспортных средств, не предусмотрены и концептуально не раскрыты элементы механизма обеспечения экологической безопасности в отличие от специального Модельного закона государств – участников СНГ. Не предусматривается таких мер и в проекте указа Президента «О вопросах автомобильных перевозок пассажиров», «предлагаемый проект устраняет пробелы транспортного законодательства» [950] и направлен на защиту от недобросовестных перевозчиков.

Российский ученый Ю. А. Тихомиров справедливо отмечает, что «для выполнения законов необходимо использовать комплекс средств – юридических, экономических, социально-психологических, организационных» [1100, с. 8]. Однако комплекса правовых средств в отношении деятельности автомобильного транспорта и дорожного движения в свете негативного влияния на окружающую среду не сложилось, что ухудшает обеспечение конституционных прав граждан на благоприятную окружающую среду, на жизнь и здоровье. Условия функционирования автомобильного транспорта в свете необходимости уменьшения его воздействия на окружающую среду разрознены в различных нормативных правовых актах, а модельные акты государств – участников СНГ носят рекомендательный характер, что не позволяет в полной мере применять нормы и реализовать механизм обеспечения экологической безопасности. Из анализа норм об автомобильном транспорте следует, что обеспечение реализации прав граждан и наряду с этим экологически безопасное поведение субъектов транспортной деятельности сдерживается отсутствием системности правового обеспечения в силу пробелов правового регулирования. Изложенное свидетельствует о необходимости изменения подхода законодателя к решению этих вопросов как с точки зрения установления требований обеспечения экологической безопасности в области эксплуатации автомобильного транспорта, так и с точки зрения реализации правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Вместе с тем стоит отметить убедительность и оправданность поступательного соблюдения принципа системности и комплексности правового

регулирования общественных отношений, предусмотренного белорусским Законом «О нормативных правовых актах» [782, п. 9 ст. 6]. Это касается, в частности, отношений, затрагивающих эколого-правовую сферу, связанную со стимулированием использования экологически чистого транспорта. Отметим, что в Республике Беларусь утверждена Программа создания государственной зарядной сети для зарядки электромобилей, данная программа включает в себя ряд мероприятий до 2030 г. [943]; на основании Указа Президента от 11 мая 2019 г. № 175 «О страховании» изменен подход к страхованию электромобилей и гибридных транспортных средств: уменьшены размеры базовых страховых взносов [800], что доказывает стимулирование использования экологичных автомобильных транспортных средств. Представляется востребованной разработка правовых мер по стимулированию использования личных электромобилей, среди которых меры как финансирования (выделение субсидий на покупку экологичного автомобиля, возврат подоходного налога при его приобретении), так и формирования и соблюдения экологической культуры граждан, соблюдения правовой культуры владельцев автомобильных транспортных средств, что должно получить отражение в законодательстве, поскольку «правовые инструменты минимизации вредного воздействия (меры, применяемые к выбросам транспорта), связанные с транспортом, развиты в меньшей степени» [556, с. 73].

Основываясь на теоретических положениях о механизме обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, отметим, что проблемы реализации экологических прав являются результатом несоблюдения субъектами правоприменения норм, устанавливающих порядок осуществления деятельности в области эксплуатации автомобильного транспорта, что требует усиления экологизации законодательства в области автомобильных перевозок с учетом обеспечения баланса организации дорожного движения и качества окружающей среды, а также рационального использования природных ресурсов. Такое суждение подтверждается тем, что в ряде стран решение вопроса об уменьшении вредного воздействия двигателей внутреннего сгорания осуществляется за счет улучшения качества двигателей и ограничений для производителей автомобилей (Франция), перехода на электромобили (Норвегия, Финляндия), использования некоторых мер (редкое использование автомобилей), связанного в том числе с ограничением комфорта.

Источниками загрязнений являются также инженерные сооружения, станции технического обслуживания, хранения нефтепродуктов, т. е. стационарные объекты, связанные с обслуживанием автомобильного транспорта. На вопросы регулирования экологической безопасности на станциях технического обслуживания обращают внимание Г. Н. Ерилин [333], Д. Л. Дубовец [308], которые отразили прикладные аспекты правового регулирования в данной области по законодательству Республики Беларусь. Требования по обеспечению экологической безопасности на данных объектах, в том

числе по охране атмосферного воздуха, определяются на основании Закона «Об охране окружающей среды», устанавливающего принцип презумпции экологической опасности хозяйственной и иной деятельности, а также на базе технических и иных нормативных правовых актов (Правила технической эксплуатации автозаправочных станций [850], Правила по обеспечению экологической безопасности автозаправочных станций [922, п. 5.1, 6.1.1, 6.2.1, 6.3.3, 6.4.2, 7.2, 8.2, 9.1.2, 9.3.1, 9.3.3, 9.4.5], ЭкоНиП 17.01.06-001-2017 «Охрана окружающей среды и природопользование. Требования экологической безопасности» (предусмотрены меры при планировании и осуществлении деятельности по эксплуатации автозаправочной станции) [878, п. 3.3, 3.4]). Соответственно, размещение автозаправочных станций на территориях с зелеными насаждениями влечет ухудшение экологической ситуации, и ряд мер охраны окружающей среды в законодательстве закреплен, однако регулирование обеспечения экологической безопасности (требования экологической безопасности в связи с деятельностью таких станций) должно быть предусмотрено на уровне законодательных актов (в транспортном законодательстве, а также в актах природоресурсного законодательства, закрепляющих требования по охране компонентов природной среды и природных ресурсов, Законе «Об обращении с отходами»), а не технических нормативных правовых актов.

Исходя из анализа законодательного регулирования в данной сфере, базируясь на разработанной терминологии, обозначенной в настоящей работе (подпункт 2.2), необходимо выделить следующие правовые средства обеспечения экологической безопасности в отношении деятельности автомобильного транспорта: а) обязательного характера (например, осуществление мер по снижению токсичности транспорта, использование наилучших доступных технических методов, соблюдение эколого-правовой культуры); б) рекомендательного характера (например, использование электромобилей и иных экологичных видов транспорта); в) запрещающего характера (запрет эксплуатации транспортных средств при превышении нормативов выбросов загрязняющих веществ). Данные правовые средства применяются в отношении производства и эксплуатации транспортных средств, а также их утилизации; в отношении стационарных объектов (автозаправочных станций, иных объектов транспортного обслуживания).

В условиях совершенствования технологий в сфере транспортной деятельности, разработки более современных моделей (беспилотные транспортные средства, электромобили, а также гибридные автомобили, работающие на электродвигателе и дизельном топливе), количество новых видов автотранспорта в Республике Беларусь растет [1056]. Использование электромобилей не влечет за собой существенного вреда окружающей среде, однако их производство и эксплуатация включает определенные негативные последствия, в том числе утилизацию литиевых батарей. По мнению специалистов, возможности эксплуатации электромобилей в перспекти-

ве станут более доступными, «а батареи – все более емкими» [1034, с. 20]. Безусловно, с одной стороны, стимулирующими мерами по использованию электромобилей следует назвать снижение ввозных таможенных пошлин, увеличение количества станций зарядки. С другой стороны, отмечается, что электрический транспорт нанесет вред окружающей среде в недалеком будущем [1338], поскольку не имеется правовых средств для решения проблемы, связанной с утилизацией и переработкой аккумуляторных (литий-ионных) батарей, содержащих материалы (токсичные металлы, токсичные легковоспламеняющиеся электролиты), наносящие вред почвам и несущим серьезную угрозу человеку. Кроме того, производство литий-ионных аккумуляторов не менее вредно для окружающей среды [1302]. Стоит отметить, что по причине пандемии в 2020 г. зафиксировано падение мирового уровня продаж электрических транспортных средств, обновления парка автотранспорта в связи со снижением покупательской способности из-за кризиса в мировой экономике, что существенно может отразиться на реализации мер по уменьшению вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду.

Ученые верно замечают, что экологизации подвергаются все отрасли права, С. А. Боголюбов подробно освещает данную проблему на примере градостроительного права [926, с. 25]. Безусловно, в транспортной отрасли законодательства поиск компромиссных решений, удовлетворяющих потребностям общества в экологически чистой среде и потребности бизнеса в использовании природных ресурсов продолжается, и зеленая экономика видится исследователям как единственно возможный и правильный путь [726, с. 75]. Тенденция к улучшению обеспечения экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта сохранится и, на наш взгляд, усилится, что доказывает необходимость разработки программного документа по обеспечению экологической безопасности, в котором следует выделить направления эколого-правового обеспечения перевозок автомобильным транспортом.

Рост количества автомобильного транспорта настоятельно требует решения проблемы утилизации транспортных средств, аккумуляторных батарей электромобилей, отработанных моторных масел, автомобильных шин. Утилизационные обязанности производителей автомобилей, шин, а также предприятий, учреждений, организаций, граждан, лиц без гражданства, иностранных физических и юридических лиц относительно отработавших аккумуляторов предусмотрены в Модельном законе государств – участников СНГ «Об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта» [817, ст. 15]. При этом в белорусском законодательстве норм, касающихся утилизации транспортных средств, не содержится, что является явным пробелом в системе правового обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта. Требование утилизации вышеуказанных компонентов автомобилей и непосредственно самого транспорта



следует включать в элементы правовой модели обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, а закрепление данного требования к субъектам транспортных работ и услуг в Законе «Об охране окружающей среды» позволит эффективнее реализовать данную модель, поскольку непосредственно в Законе «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» указывается на контрольную деятельность по соблюдению экологических требований при эксплуатации автомобильного транспорта [813, ч. 2 ст. 6], а данное требование взаимосвязано с обеспечением экологической безопасности.

Значительными последствиями для экологической безопасности сопровождается деятельность в сфере дорожного движения, непосредственно связанная с автомобильным транспортом. В Республике Беларусь имеется достаточно развитая сеть автомобильных дорог, в перспективе планируется расширение сети автомобильных дорог с учетом интеграции в мировую торговлю. Увеличивается количество автомобилей (за последние 20 лет выросло в 4 раза), в 2021 г. их зарегистрировано более 3 млн единиц. Однако так как процесс автомобилизации в Республике Беларусь происходил неравномерно, конкретных эколого-правовых мер в данной сфере не разработано, а правила дорожного движения не имеют направленности на защищенность окружающей среды. При этом в зарубежных странах уже сформированы структуры управления дорожным транспортом и качество дорожного движения контролируется. Специалистами в области технических наук разрабатывается ряд экологических требований к дорожной сети [442, с. 25], поскольку имеется взаимосвязь организации дорожного движения, в том числе установления скоростного режима, регулирования движения техническими средствами (светофоры), с состоянием экологической безопасности. Вместе с тем отметим, что правовое обеспечение в исследуемой сфере не сложилось, соответственно, ряд вопросов в данной сфере остается нерешенным в свете того, что «общество не осознает опасности, которая присуща дорожному движению» [991, с. 103].

В Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь закреплено, что экологическая опасность проявляется «в загрязнении механическими транспортными средствами окружающей среды, повышенном шуме и других факторах, приносящих вред здоровью людей, государству и обществу» [838]. Однако анализ документа показывает, что направления минимизации загрязнения окружающей среды не указываются, они лишь позиционируются как необходимые в обеспечении безопасности дорожного движения. Кроме того, не разработаны способы устранения вышеуказанных проявлений экологической угрозы. Полагаем, в Законе «О дорожном движении» необходимы уточнения, касающиеся перечня угроз дорожного движения обеспечению экологической безопасности, поскольку термин «экологическая угроза» в законодательстве не определен и не согласуется с нормами Закона «Об охране окружающей среды» [449].

Соответственно, необходимо указать, что экологическая угроза проявляется в загрязнении транспортными средствами окружающей среды, истощении компонентов природной среды, электромагнитном, шумовом и иных видах физического воздействия на здоровье людей. К направлениям минимизации загрязнения окружающей среды следует относить меры по предотвращению угроз экологической безопасности (действия, направленные на непричинение вреда компонентам природной среды, окружающей среде) и меры по минимизации негативных последствий причиненного вреда окружающей среде, вызванных деятельностью в сфере дорожного движения.

Согласно Закону «О дорожном движении» Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь принимает меры по уменьшению вредного воздействия механических транспортных средств на окружающую среду [764, ст. 12]. Других поясняющих норм о том, какие меры реализуются с данной целью, вышеназванный Закон не содержит. Стоит отметить, что понятие «дорожный транспорт» в законодательстве не определено, на что обращают внимание специалисты [443, с. 310]. Дорожный транспорт включает транспортные средства, предназначенные для эксплуатации преимущественно на автомобильных дорогах общего пользования всех категорий и подразделяется на три группы: механические транспортные средства, среди которых легковой и грузовой автомобили, автобусы, троллейбусы (самые распространенные виды), буксируемые транспортные средства и комбинированные транспортные средства [1118, с. 16]. В силу того, что в правовой науке не определено, что относится к комбинированным транспортным средствам, как воздействуют различные виды дорожного транспорта на окружающую среду, необходимо устранить пробелы на законодательном уровне и выработать направления, касающиеся обеспечения экологической безопасности.

Наличие проблем обеспечения экологической безопасности признается законодателем, что подтверждается предложением о закреплении в ст. 17 Закона «О дорожном движении» принципа обеспечения экологической безопасности в качестве принципа организации дорожного движения, указанного при подготовке изменений в данный Закон [816]. Однако оно не получило отражения в новой редакции Закона, поэтому для достижения целей устойчивого развития требуется закрепление как данного принципа в качестве основного в организации дорожного движения, так и ряда системных направлений для его реализации. Среди принципов дорожного движения в Модельном законе СНГ «О безопасности дорожного движения» также не закреплён принцип обеспечения экологической безопасности, что, на наш взгляд, не способствует системной экологизации данной деятельности [1031] и реализации данного принципа и мер, связанных с охраной компонентов природной среды, с целью эффективного соблюде-

ния требований экологической безопасности, предъявляемых к объектам транспортной деятельности.

Дорожное движение включает функционирование общественного (городского пассажирского) транспорта на основании Правил перевозки пассажиров городским электрическим транспортом и метрополитеном от 22 ноября 2014 г. № 1088 [844] и иных законодательных актов. Однако в них не установлены экологические требования и комплекс мер по охране окружающей среды в свете влияния на нее вышеуказанного общественного транспорта. Вместе с тем стоит отметить, что общественный транспорт (городской пассажирский) значительно влияет на состояние экологической безопасности в связи с превышением шума, токсичности и дымности. Так, «на улицах крупных городов и промышленных центров уровень шума достигает 120–130 дБ» [520, с. 139], при этом уровень городского шума поднимается в среднем за каждые 5–10 лет на 5 дБ. Кроме того, «колебания почвы, вызываемые движением автомобилей, пагубно сказываются на зданиях и сооружениях» [520, с. 139], оказывается причиняющее вред здоровью человека электромагнитное воздействие при эксплуатации данных видов транспорта. В связи с этим необходимо системное правовое обеспечение экологической безопасности с целью уменьшения вреда (токсичности, шума), наносимого окружающей среде автомобильными перевозками, включая необходимость изменения движения транспортных средств по городу и за его пределами, совершенствование организации дорожного движения с учетом интенсивности спроса на транспортные услуги.

Во многих европейских странах развитию общественного транспорта, в частности расширению сети автобусов, трамваев и троллейбусов, увеличению количества электробусов, уделяется большое внимание как приоритетному направлению, способствующему обеспечению экологической безопасности (Германия, Швеция, Финляндия, Эстония и др.), что представляется целесообразным на фоне увеличения частоты использования личных транспортных средств, усиливающих антропогенное воздействие на окружающую среду. Недостаточное развитие городского пассажирского транспорта и неконтролируемая автомобилизация уже привели к негативным экологическим последствиям [502, с. 125], поэтому ряд стран выдвигают в качестве приоритета развитие общественного транспорта перед личным (индивидуальным), устанавливая, например, проезд бесплатным в городах (Таллин) либо странах (Люксембург).

Специалисты отмечают, что «в белорусской столице и, возможно, городах областного подчинения переход от частных автомобилей к общественному транспорту позволит сократить выбросы углерода и уменьшить заторы на дорогах» [494, с. 122]. Но, как правильно замечает В. Р. Вучик, современные города можно относить к категории удобных либо для транспортной системы, либо для жизни [234, с. 570]. Вместе с этим важно и решение проблемы недостаточного правового регулирования развития общественного

транспорта, поскольку в белорусском законодательстве не предусматривается правовых норм, направленных на уменьшение вреда, наносимого окружающей среде общественным транспортом. В то же время российский исследователь А. В. Зеленов определяет правовую охрану окружающей среды от воздействия городского пассажирского транспорта как «основанную на нормах права систему мер организационного, экономического, идеологического характера и юридической ответственности» [373, с. 10]. Вышесказанное свидетельствует о комплексности проблем в данной сфере деятельности.

Таким образом, при регулировании организации дорожного движения необходимо включение эколого-правовых требований в транспортное законодательство, а к правовым средствам обеспечения и поддержания экологической безопасности следует относить дополнительные инструменты и средства: а) установление знаков, ограничивающих въезд транспортных средств с высоким уровнем выброса вредных веществ; б) контроль за скоростью движения автомобилей в целях экологической безопасности; в) использование экологичных видов топлива автомобильных транспортных средств (газ, электричество, совместно газ с электричеством, водород и др.); г) установление дополнительной платы за эксплуатацию автомобилей с двигателями внутреннего сгорания; д) достаточное количество общественного транспорта и удобные способы организации его движения в городах; е) ограничение использования личных автомобилей путем установления платы за въезд в центр города; ж) установление системы перехватывающих парковочных мест посредством необходимости их использования водителями личных автомобилей на законодательном уровне; з) мониторинг окружающей среды и контроль за обеспечением экологической безопасности при организации дорожного движения; и) информирование граждан о соблюдении установленных ограничений в использовании автотранспорта и привлечение к ответственности лиц, не соблюдающих вышеуказанные требования.

Особое внимание стоит уделить правовому обеспечению экологической безопасности при осуществлении дорожной деятельности как составляющей функционирования автомобильного транспорта (наряду с автомобильными перевозками и дорожным движением). В ст. 35 Закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» установлена обязанность юридических и физических лиц при осуществлении дорожной деятельности соблюдать законодательство об охране окружающей среды, а также выполнять предусмотренные им природоохранные мероприятия, а в ст. 38 вышеназванного Закона предусмотрен запрет на загрязнение окружающей среды при пользовании автомобильными дорогами и придорожными полосами [814]. Дорожное строительство, в том числе проектирование дорог, должно быть экологически обоснованным, а положения об обеспечении экологической безопасности – занимать одно из первых мест в законодательстве, соот-

ветственно, целесообразно усилить природоохранные требования. В развитие ст. 35 Закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» предлагается закрепить в нем норму о том, что владельцы автомобильных дорог обязаны принимать меры по обеспечению экологической безопасности, в частности не допускать негативное воздействие на компоненты природной среды при возведении и реконструкции автомобильных дорог и осуществлении дорожной деятельности.

Исходя из целей правового обеспечения экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта следует выработать особый законодательный подход к охране компонентов природной среды и рациональному использованию природных ресурсов. Так, целесообразно акцентировать внимание на охране земель и усилить экологизацию законодательства в данной области, так как придорожные полосы (контролируемые зоны) подпадают под охранные зоны, устанавливаемые для защиты от загрязнений хозяйственной деятельности (ст. 53 Закона «Об охране окружающей среды»). В ст. 24 Закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» указано, что придорожные полосы (контролируемые зоны) предназначаются для обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования и создания необходимых условий для их содержания, ремонта и развития (возведения, реконструкции) [814], не включается охрана земель и в содержание понятия «придорожные полосы (контролируемые зоны)», закрепленного в ст. 1 вышеуказанного Закона. К законодательству об использовании и охране земель отсылает ч. 2 ст. 22 вышеназванного Закона, однако данная норма касается лишь предоставления земель автомобильных дорог. С нашей точки зрения, проблема заключается в том, что в целом придорожные полосы (контролируемые зоны) не включены в специальные охранные зоны, в пределах которых необходимо соблюдать ограничения пользования земельными участками в целях охраны земель. Например, Д. Ф. Абузярова предлагает использовать применительно к придорожным полосам автомобильных дорог общее понятие – «иные зоны с особыми условиями использования» [10, с. 9]. Безусловно, следует учитывать, что негативное влияние автомобильного транспорта в виде загрязнения земель может быть значительным, затрагивать в том числе земли за пределами придорожных полос, поэтому Ю. С. Петропавловская предлагает установить «специальный правовой режим охраны не только для земель, занятых транспортной инфраструктурой, но и для иных земель, которые подвергаются воздействию транспортной деятельности» [894, с. 26]. Полагаем, необходимо согласовать рассматриваемые положения с законодательством об охране и использовании земель, поскольку в ст. 18 Кодекса Республики Беларусь о земле закреплены ограничения (обременения) прав на земельные участки в придорожных полосах (контролируемых зонах) автомобильных, железных дорог, а также в охранных зонах иных транспортных коммуникаций [496].

Представляется необходимым в целях обеспечения экологической безопасности закрепить требования по охране земель, установить четкую систему взаимосвязанных правовых мер в данной области, включающих и привлечение к ответственности в случае причинения вреда землям, иным компонентам природной среды и окружающей среде при эксплуатации автомобильного транспорта, «соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям» [266]. Эффективность данных мер видится в усилении экологической направленности развития автомобильных дорог общего пользования. Взаимосвязь обеспечения экологической безопасности и охраны земель автомобильного транспорта отмечается в юридической научной литературе [244]. Несомненно, уменьшение вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду имеет особое социальное значение, что подтверждается важнейшей составляющей – обеспечением экологических прав человека. Однако в законодательных актах о дорожной деятельности нет правовых норм об охране земель, недопущении их нерационального использования, что не согласуется с принципами земельных отношений, закрепленными в ст. 5 Кодекса Республики Беларусь о земле [496].

Если исходить из принципов охраны и использования вод, закрепленных в Водном кодексе Республики Беларусь [222, ст. 3], стоит предусмотреть в нем положение, касающееся получения акта государственной экологической экспертизы при строительстве стоянок автомобильного транспорта в пределах водоохраных зон водоемов, что будет являться дополнительной мерой к условиям приемки в эксплуатацию оказывающих воздействие на водные ресурсы объектов, предусмотренным в ст. 26 вышеуказанного Кодекса.

В рамках рассмотрения влияния дорожного движения и дорожной деятельности на обеспечение экологической безопасности особое внимание следует уделить озеленению, поскольку насаждения вдоль дорог «выполняют важную экологическую роль по охране окружающей среды от загрязнений различными веществами, вносимыми объектами транспорта» [954, с. 79], очищают воздух от твердых частиц, которые оседают на листьях деревьев. Технический кодекс установившейся практики «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса» содержит понятие «озеленение дорог», под которым понимается посадка и выращивание всех видов растительности (деревьев, кустарников, травы, цветов) вдоль дороги для решения технических и архитектурно-ландшафтных задач. При этом стоит обратить внимание на то, что согласно вышеназванному акту должны быть предусмотрены мероприятия по озеленению при строительстве охраняемых стоянок (п. 6.4.6), закреплено, что территория остановочных пунктов маршрутных транспортных средств должна озеленяться путем посадки деревьев и кустарников, а также устройства живой



изгороди и газона (п. 6.1.13). Можно сделать вывод, что, с одной стороны, способы озеленения предусмотрены в указанном техническом нормативном правовом акте, но, с другой стороны, важно говорить об озеленении как значимой составляющей экологической безопасности в транспортном законодательстве. В связи с этим необходимо не только устанавливать требования об озеленении в рамках деятельности автомобильного транспорта, но и дополнить понятие «озеленение» направлением обеспечения экологической безопасности, определить меры административной и гражданско-правовой ответственности при неосуществлении мер по озеленению. Справедливо отмечает профессор М. И. Васильева, что «проезд механических транспортных средств по участкам с зелеными насаждениями означает неисполнение гражданами и организациями обязанности охранять природу и окружающую среду, обеспечивать сохранность зеленых насаждений, осуществление действий, влекущих за собой нарушение прав других граждан на охрану здоровья и благоприятную среду» [191, с. 26], соответственно, граждане и юридические лица должны выполнять действия, направленные на охрану окружающей среды, при использовании автомобильного транспорта.

Специалисты по градостроительству предлагают размещение транспортной инфраструктуры в подземном пространстве [919, с. 321], озеленение автостоянок [919, с. 337], способы размещения защитных полос зеленых насаждений, обладающих повышенной газоустойчивостью, с целью снижения шума, запыленности; с учетом необходимости противостоять антропогенным воздействиям предусматривается ландшафтно-экологическое зонирование [919, с. 103]. Из этого вытекает, что при регулировании обеспечения экологической безопасности в связи с осуществлением дорожного движения необходимо закрепление планировочных требований в законодательстве в отношении деятельности автомобильного транспорта, обязывающих граждан и иных субъектов соблюдать предписанные правила и нормы. Соответственно, в системе территориального планирования является необходимым принятие мер со стороны органов государственного управления и местного самоуправления по совершенствованию организации дорожного движения, уменьшению транспортных потоков, введению ограничений движения автомобильного транспорта и соответствующих зон с целью достижения нормативов предельно допустимых концентраций выбросов загрязняющих веществ, а также предельно допустимых уровней шума, вибрации и других вредных физических воздействий при осуществлении транспортной деятельности с использованием автомобилей, автобусов и иного транспорта. Особую роль в вышеуказанной деятельности следует отвести Министерству природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь, Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, а также в определенной степени Министерству архи-

тектуры и строительства Республики Беларусь и Министерству жилищного и коммунального хозяйства Республики Беларусь.

Значимой составляющей экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта является оптимизация движения городского транспорта. Учеными отмечается, что рациональная организация движения транспорта в городах существенно влияет на окружающую среду [82, с. 21], поэтому организация дорожного движения должна осуществляться с учетом как безопасности для жизни и здоровья граждан, их имущества, так и непричинения вреда окружающей среде. Так, «малые скорости, холостой ход двигателя увеличивают выброс в атмосферу загрязняющих веществ <...> Доля токсических веществ возрастает при работе двигателя на малых оборотах или в момент увеличения скорости на старте, т. е. во время заторов у красного сигнала светофора» [682, с. 229]. В этой части обоснованно отмечает Н. Л. Лисина, что невозможно говорить об эффективности экологических нормативов без учета иных факторов [610, с. 144]. В науке особое внимание уделяется решению проблем правотворчества, связанных с совершенствованием экономического механизма в области охраны окружающей среды [638; 651], это значит, что меры по оптимизации дорожного движения, изменению его организации существенным образом могут повлиять на обеспечение экологической безопасности.

Стоит отметить, что имеется ряд проблемных вопросов правового обеспечения экологической безопасности при размещении объектов придорожного сервиса, которые играют значимую роль при осуществлении предпринимательской деятельности, однако при их размещении происходит изъятие земель, в том числе для расширения полос движения и организации стоянок, загрязнение почв, ухудшается состояние защищенности окружающей среды. С нашей точки зрения, отрицательное воздействие следует уменьшать за счет установления не только охранных, но и санитарно-защитных зон. Учитывая необходимость охраны земель от негативного воздействия, следует закрепить в Законе «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» норму о том, что вокруг объектов придорожного сервиса устанавливаются санитарно-защитные зоны, на которых вводится специальный режим использования земельных участков. В законодательстве об охране и использовании земель такие зоны также не выделены, что является пробелом в правовом регулировании ограничений в использовании земельных участков. Сопутствующим данной проблеме является вопрос об отсутствии эффективного механизма возмещения причиненного вреда землям, поэтому необходимо обратить особое внимание на усиление контроля за соблюдением правовых норм об охране земель, норм о соблюдении ограничений в использовании земель придорожных полос (контролируемых зон) автомобильных дорог и санитарно-защитных зон. Такие меры необходимо применять в рамках мероприятий государственного контроля за использованием и охраной земель [1180].

На основании вышесказанного следует отметить, что проблема воздействия объектов придорожного сервиса на земельные ресурсы затрагивает два взаимосвязанных аспекта: 1) использование земельных ресурсов и (или) их истощение; 2) загрязнение земель и деградация почв, что в целом влияет на обеспечение экологической безопасности, реализацию предусмотренных законодательством прав граждан. Целесообразно внести дополнения в Закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» относительно перечня мероприятий по обеспечению экологической безопасности в сфере дорожной деятельности, а также особых условий при использовании придорожных полос (контролируемых зон), установлении санитарно-защитных зон вокруг объектов придорожного сервиса.

Таким образом, анализ законодательства, регулирующего деятельность автомобильно-дорожного комплекса в целом, показывает, что имеются как организационно-правовые, так и институциональные проблемы, касающиеся воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду: 1) не имеется закрепления ни в специальном нормативном правовом акте, ни в экологическом законодательстве четко выраженных эколого-правовых требований в области автомобильных перевозок и дорожного движения, включая развитие общественного транспорта, что требует их выработки и реализации, а также создания системы органов, контролирующей их выполнение и тем самым обеспечение экологической безопасности; 2) не установлен на уровне правовых норм принцип приоритета эколого-правового обеспечения дорожной деятельности; 3) отсутствуют правовые нормы об эколого-правовой культуре субъектов хозяйствования. В данном контексте с учетом необходимости совершенствования законодательства стоит согласиться с Е. А. Лукашевой, которая отмечает, что во всех постсоциалистических странах проявляется «эффект колеи, т. е. воспроизводство прежних стереотипов мышления и поведения, которые кажутся для части населения предпочтительными» [619, с. 29]. В то же время Экологический кодекс Республики Казахстан оперирует более развитой терминологией (аварийное загрязнение окружающей среды, стойкие органические загрязнители), устанавливает экологические требования при производстве и эксплуатации автомобильного и иных транспортных средств (ст. 204) [1309]. Закон Российской Федерации «Об охране окружающей среды» в отличие от одноименного белорусского закона раскрывает понятия «передвижной источник загрязнения окружающей среды» и «стационарный источник загрязнения окружающей среды», закрепляет экологические требования к деятельности автомобильного транспорта [826].

Проецируя теоретическую правовую модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на область функционирования автомобильного транспорта, необходимо отметить, что в деятельности по осуществлению перевозок, организации дорожного дви-

жения целесообразно учитывать роль составляющих данной модели. Требования экологической безопасности должны охватывать определенные условия для владельцев транспортных средств (обеспечивать соответствие автомобилей и иного транспорта эксплуатационным экологическим требованиям, повышать экологический класс путем использования наилучших технических методов (применения устройств уменьшения токсичности отработавших газов и иных, влияющих на нормативы выбросов), для производителей (обязанность устанавливать экологический класс автомобильных транспортных средств на основе его закрепления в Законе «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»), для органов, осуществляющих государственный технический осмотр автотранспортных средств, станций технического обслуживания, автозаправочных станций, в отношении качества моторного топлива (проверка топлива на предмет соответствия сертификатам).

В правовой механизм обеспечения экологической безопасности в сфере деятельности автомобильного транспорта подлежат включению следующие элементы организационно-правового, экономического и идеологического характера: 1) нормирование в области охраны окружающей среды, включая выбросы загрязняющих веществ, допустимый уровень шума, вибрации и иных вредных физических воздействий автомобильного транспорта; 2) мониторинг окружающей среды с целью оценки и прогнозирования наиболее загрязненных от эксплуатации автомобильного транспорта районов; 3) контроль в области обеспечения экологической безопасности автотранспортных средств, включая участие граждан в решении данных проблем; 4) взимание платы за загрязнение окружающей среды, атмосферного воздуха в процессе эксплуатации автотранспортных средств; 5) стимулирование использования общественного транспорта, экологичного транспорта, включая электротранспорт, стимулирование установления зеленых зон в городах, свободных от движения автомобилей, а также реализация мероприятий в области охраны компонентов природной среды, поощрительные меры в виде льготного налогообложения и взимание налогов в связи с использованием автомобильного транспорта, не соответствующего экологическому классу; 6) подготовка специалистов в области обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта с возможной последующей их аттестацией; 7) экологически культурное поведение владельцев транспортных средств при осуществлении автомобильных перевозок и эксплуатации стационарных объектов автотранспортной инфраструктуры и иные.

Стоит отметить, что юридическое прогнозирование в рамках формирования единой государственной политики по обеспечению экологической безопасности при использовании автомобильного транспорта должно быть направлено на анализ возможных экологических последствий деятельности данного вида транспорта, а также совершенствование законодательства

об охране окружающей среды и природоресурсных норм, «охватывать все элементы правовой системы, включающей в себя такие составляющие, как система законодательства, правореализация и правовое сознание» [19, с. 12].

Соответственно, элементы модели позволяют расширить и уточнить эколого-правовую доктрину положениями, содержащими концептуальные направления обеспечения экологической безопасности при использовании автомобильного транспорта и меры государственной политики в данной области в программном стратегическом документе (Концепции обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности Республики Беларусь), что будет способствовать экологически безопасному развитию, учитывая дифференцированный и интегрированный подходы в правовом регулировании. Для этого следует акцентировать внимание на выработке и реализации эколого-правовой политики в области эксплуатации автомобильного транспорта, дорожного движения, включая развитие общественного транспорта и электромобилей, а также на создании контролирующих органов по вопросам обеспечения экологической безопасности. Формирование экологической политики, касающейся деятельности автомобильного транспорта, следует осуществлять на основе целей и принципов правового обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности. При этом должны приниматься во внимание приоритетные принципы, закрепленные в Модельном законе государств – участников СНГ «Об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта», где приоритетным принципом указан «принцип обеспечения экологической безопасности при формировании государственной транспортной политики, обеспечение благоприятных экологических условий для жизни, труда и отдыха человека» [817, ст. 3]. К специальным целям правового обеспечения экологической безопасности относятся: 1) предотвращение загрязнения окружающей среды и улучшение ее охраны от воздействия автотранспортных средств; 2) рациональное использование природных ресурсов и охрана компонентов природной среды при эксплуатации автомобильного транспорта и дорожной деятельности.

Исходя из нормативных правовых актов, а также мнений ученых, обосновывающих подходы в конструировании правовых моделей, с тем чтобы такое моделирование стало «приоритетным элементом инновационного и устойчивого развития, экологической безопасности» [71, с. 33], необходим новый правовой подход к установлению и систематизации способов уменьшения антропогенного воздействия на окружающую среду с учетом особого влияния автомобильного транспорта. Четкая стратегия системы мер в правовых актах экологической и транспортной отраслей законодательства, направленных на регулирование обеспечения экологической безопасности при использовании автомобильного транспорта, организации дорожного движения, должна включать следующие аспекты, отражаемые

через правовые средства: стимулирование развития иных видов транспорта (велодвижения и сети велодорожек в рекреационных зонах), ограничение проезда личных автомобилей в районы города с сильным загрязнением атмосферного воздуха, упорядочивание транспортных потоков и установление контроля за организацией дорожного движения, оптимизация планировки дорожной сети в городах, подземные парковки автомобилей, исключение транзитного транспорта из городов, расширение использования общественного транспорта.

К концептуальным направлениям обеспечения экологической безопасности в сфере дорожной деятельности, благодаря которым возможна реализация правовых средств, необходимо отнести следующие: снижение негативной техногенной нагрузки на окружающую среду при развитии автомобильных дорог, организации скорости движения транспорта путем современных средств защиты в целях недопущения шумового воздействия; установление ограничительных конструкций, препятствующих выходу животных на проезжую часть; рекультивация земель, нарушенных при возведении, реконструкции и ремонте автомобильных дорог; озеленение придорожных полос автомобильных дорог с целью уменьшения загрязнения атмосферного воздуха; осуществление мер по уменьшению вредного воздействия на объекты растительного мира; внедрение наилучших доступных технических методов, позволяющих снизить пылеобразование; применение технологических норм и на их основе решений, не позволяющих изъятие значительного количества земельных и лесных ресурсов для возведения дорог; запрещение возведения автомобильных дорог в границах особо охраняемых, а также зарезервированных для объявления особо охраняемыми природных территорий.

Вышеизложенное позволяет сформулировать экологически безопасную деятельность в сфере дорожного движения как деятельность, включающую комплекс транспортных работ и услуг по обеспечению перевозок автомобильным видом транспорта, соответствующую эколого-правовым требованиям, закрепленным в нормативных правовых актах об охране окружающей среды и экологической безопасности, а также праве ЕАЭС и отвечающую критериям экологической безопасности, и закрепить ее в ст. 1 Закона «О дорожном движении». Установление данного понимания экологически безопасной деятельности рассматриваемой сферы будет способствовать реализации концептуальных направлений экологизации законодательства в области автомобильного транспорта и организации дорожного движения.

С целью решения проблем правового обеспечения экологической безопасности в данной области представляется необходимым осуществление ряда планомерных действий по совершенствованию законодательства, касающегося деятельности автомобильного транспорта и автомобильных перевозок, охраны окружающей среды и охраны компонентов природной сре-



ды. В Законе «Об охране окружающей среды» необходимо четко закрепить требования, предъявляемые к деятельности автомобильного транспорта, а также осуществить экологизацию законодательства об автомобильных перевозках, дорожной деятельности, усилив эколого-правовую составляющую. В Законе «Об охране атмосферного воздуха» целесообразно внести уточнения в части мер по уменьшению вредного воздействия автомобильных транспортных средств на атмосферный воздух с учетом производства и эксплуатации мобильных и стационарных объектов.

Кроме того, в Кодекс Республики Беларусь о земле следует внести требования по недопущению загрязнения почв в процессе осуществления транспортной деятельности, а при дальнейшем совершенствовании законодательства принять Закон «О почвах», закрепив в нем понятие «почва» (оно введено в ЭкоНиП, принятых в 2020 г.) [874]. Особым принципом в регулировании земельных отношений следует считать «учет сохранения плодородных земель при размещении объектов транспортной и инженерной инфраструктуры и объектов придорожного сервиса» [1180]. В целях охраны земель необходимо установить требование к субъектам хозяйствования и гражданам о соблюдении ограничений прав при создании охранных или санитарно-защитных зон. Для полноценной реализации механизма обеспечения экологической безопасности особое значение будет иметь установление административной ответственности в отношении владельцев автомобилей с двигателем внутреннего сгорания за несанкционированное занятие места парковки, предназначенного для зарядки электромобилей, а в налоговом законодательстве – признание приобретения и эксплуатации автомобильных транспортных средств с низким экологическим классом объектом налогообложения.

Кроме того, полагаем целесообразным совершенствовать положения Закона «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» следующим образом: 1) дополнить правовой нормой, касающейся целей обеспечения экологической безопасности автомобильных перевозок, для эффективного действия конкретных правовых средств обеспечения экологической безопасности как инструментов эколого-правового механизма (правового механизма охраны окружающей среды); 2) дополнить нормой о необходимости взаимодействия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с органами государственного управления в области обеспечения уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и реализации мер по обеспечению экологической безопасности; 3) закрепить необходимость реализации мероприятий по обеспечению экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта и автомобильных перевозок в качестве полномочий местных исполнительных и распорядительных органов; 4) закрепить некоторые требования экологической безопасности в области автомобиль-

ного транспорта, предъявляемые к перевозкам автомобильным транспортом, с целью минимизации вредных выбросов на основе системного подхода, включающих охрану природных ресурсов, защиту от шума, применение наилучших технических методов, технологий возведения и эксплуатации стационарных источников, приносящих наименьший ущерб окружающей среде; 5) установить ограничения движения при выполнении автомобильных перевозок в целях обеспечения права каждого на благоприятную окружающую среду и достижение защищенности окружающей среды. Требуется дополнить Закон «О дорожном движении» принципом экологической безопасности, основания изменения организации дорожного движения – мерами охраны компонентов природной среды для достижения целей экологической безопасности, внести уточнения в Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения, касающиеся понимания обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, угрозы экологической безопасности, и иные положения для уменьшения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

## **4.2. Эколого-правовые требования к функционированию железнодорожного транспорта и иных видов рельсового транспорта**

Железнодорожный транспорт, а также городской электрический транспорт и метрополитен являются важнейшим составным элементом транспортной инфраструктуры государства, «призванным своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц в перевозках, способствовать созданию условий для бесперебойного функционирования» [794, с. 61]. Государственное регулирование в области деятельности данных видов транспорта включает обеспечение безопасности транспортной деятельности и охрану окружающей среды. Характеризуя требования экологической безопасности в сфере деятельности данного вида транспорта, обеспечивающего перевозки по железнодорожным путям, целесообразно исходить в большей степени из перспективы создания комплексной системы эколого-правового обеспечения.

Данный вид транспорта оказывает воздействие на окружающую среду в результате доставки грузов, размещения станций, локомотивных и вагонных депо, сети железных дорог, предприятий. Транспорт, работающий на традиционных энергоносителях, загрязняет атмосферу, почвы и воды

продуктами нефтепереработки, тяжелыми металлами, угарным газом и диоксидом углерода. Рельсовый транспорт, к которому относится железнодорожный, является источником техногенного шума, что не только создает дискомфорт, но и негативно влияет на здоровье человека, при этом данную проблему активно решают в зарубежных странах [537].

Устав железнодорожного транспорта общего пользования закрепляет, что железнодорожный транспорт общего пользования призван обеспечивать охрану окружающей среды [1126, п. 2], транспорт загрязняет почву металлами «от выхлопных газов двигателей тепловозов и отопления вагонов углем, при истирании ходовой части и рельсов» [428], утечки нефтепродуктов, загрязнения путей и прилегающих территорий, поверхностных и подземных водных объектов, объектов растительного мира, что представляет опасность для земель сельскохозяйственного назначения, а также состояния защищенности населения (жилые строения часто располагаются вблизи железных дорог). К источникам загрязнения окружающей среды относятся «дизельные двигатели, используемые в тепловозах, стационарная теплоэнергетика локомотивных и вагонных депо, ремонтных заводов, промышленно-пропарочных станций и др.» [512, с. 18].

Вред окружающей среде наносят как подвижные объекты железнодорожного транспорта, которые загрязняют атмосферный воздух, почвы, вызывают шум, вибрации, так и стационарные, оказывающие воздействие на компоненты природной среды. Кроме того, вред окружающей среде причиняется в результате чрезвычайных ситуаций, аварий на железнодорожном транспорте: в случае схода с рельсов груженых цистерн происходит утечка газа, рассыпание угля. Строительство железных дорог влечет изъятие земельных участков, вырубку лесов для проведения коммуникаций, соответственно, последствием будет истощение, уничтожение природных ресурсов, что требует разработки определенных направлений обеспечения экологической безопасности.

Вышеуказанное подтверждает, что ошибочно считать железнодорожный транспорт «одним из наиболее экологически безопасных видов транспорта» [270, с. 7]. Исследователями отмечается, что железнодорожный транспорт не несет такой существенной угрозы экологической безопасности, как автомобильный транспорт, ведь «один тепловоз по вредным выбросам эквивалентен 10–15 грузовым автомобилям и создает локальную область сильно загрязненного воздуха» [535, с. 2], но «в совокупности стационарных объектов-загрязнителей с передвижными источниками загрязнения создает серьезную угрозу для окружающей среды» [477, с. 42]. Для уменьшения воздействия данного вида транспорта на окружающую среду, природные ресурсы необходима разработка природоохранных мер с применением научно обоснованного подхода, в том числе связанного с экологизацией законодательства [98; 393; 402; 1265].

Н. Г. Жаворонкова указывает, что «центральным направлением обеспечения экологической безопасности является деятельность по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», и полагает, что «законодательство о чрезвычайных ситуациях мало ориентируется на решение экологических проблем как на стадии превентивных мер, так и на стадии устранения последствий» [356, с. 35]. Так, понятие чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера приводится в белорусском Законе «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» [768], в юридической литературе определены классификации таких ситуаций. Они могут возникнуть в связи с перевозкой опасных грузов железнодорожным транспортом, что регламентируется соответствующим Законом [783].

В юридической науке правовые проблемы обеспечения экологической безопасности на железнодорожном транспорте рассматривали У. В. Антонюк [46], Н. А. Духно, В. И. Ивакин [320; 326], С. В. Меркулов [692]. Особенности правоотношений железнодорожных перевозок грузов в Республике Беларусь изучены Н. Н. Артюшенко [49]. В историческом контексте исследованы аспекты экологической политики на железнодорожном транспорте, при этом в белорусской юридической науке нет разработок, основанных на законодательстве и практике его применения.

В Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг. отмечается, что грузооборот растет, при этом электрификация железнодорожного транспорта может позволить «снизить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу» [833, гл. 6]. Использование электрической тяги исключает крупное загрязнение атмосферного воздуха и земельных участков, занятых железнодорожными путями и расположенных рядом с ними, однако законодательство не закрепляет таких мер в качестве стимулирующих природоохранную деятельность. Отметим, что в Российской Федерации природоохранная деятельность основывается на программном документе – Экологической стратегии ОАО «Российские железные дороги» на период до 2017 г. и на перспективу до 2030 г., в которой указано, что обеспечение прав граждан на благоприятную окружающую среду является значимой стратегической целью, и предусмотрено, что обеспечение экологической безопасности достигается «за счет реализации экологических программ, инвестиционных проектов и технического перевооружения, а также совершенствования действующей системы управления природоохранной деятельностью» [1306].

В Законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» предусмотрена обязанность организаций железнодорожного транспорта общего пользования и владельцев железнодорожных путей необщего пользования принимать меры по уменьшению размеров вреда окружающей среде, в ст. 36 данного акта закрепляется положение об установлении охранных

зон в целях обеспечения безопасности населения, а также безопасности при эксплуатации железнодорожных путей, железнодорожных станций и других объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования [765, ст. 26]. Соответственно, конкретные меры обеспечения экологической безопасности не предусматриваются, и правовое регулирование в данной области требует концептуального подхода.

В Законе «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» установлено требование о том, что владельцы инфраструктур, грузоотправители и другие участники перевозочного процесса обеспечивают в том числе экологическую безопасность [767, ч. 2 ст. 20], а работы по обеспечению экологической безопасности осуществляются владельцами инфраструктур, перевозчиками и организациями, индивидуальными предпринимателями, выполняющими вспомогательные работы (услуги) при перевозках железнодорожным транспортом [767, ст. 22.1]. Указывается также, что элементы инфраструктуры должны соответствовать установленным требованиям экологической безопасности [767, ст. 6]. Соответственно, позиция по решению проблемы обеспечения экологической безопасности в области железнодорожного транспорта со стороны российского законодателя более четкая, в то время как в Республике Беларусь правовое регулирование в данной сфере выражено слабее, что подтверждается и отсутствием концепции Белорусской железной дороги в отличие от Концепции системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» от 6 августа 2012 г. № 1575-р [839].

Одним из способов достижения баланса интересов субъектов, охраны природных ресурсов и обеспечения экологической безопасности является установление экологических ограничений, ограничений прав на земельные участки, на что обращают внимание ученые-правоведы [112; 533; 568; 1177–1179; 1182; 1185; 1211]. При разработке и реализации отраслевых схем размещения и развития производства и объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, согласно ст. 63 Закона «Об охране окружающей среды», могут устанавливаться ограничения и запреты в целях специальной охраны отдельных природных территорий. Согласно ст. 38 Кодекса Республики Беларусь о земле ограничивается изъятие и предоставление земельных участков для целей, не связанных с их назначением, в ст. 18 Кодекса Республики Беларусь о земле в целях охраны окружающей среды и для удовлетворения иных потребностей устанавливаются ограничения (обременения) прав на земельные участки.

Обратим внимание, что согласно ст. 9 Закона Российской Федерации «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» земли железнодорожного транспорта должны использоваться в соответствии с градостроительным, экологическим, санитарным и иным законодательством. Так, в Земельном кодексе Российской Федерации установлены особенности правового режима земель железнодорожного транспорта (п. 2 ст. 90).

Вследствие активизации хозяйственной деятельности, в частности в сфере коммуникаций железнодорожного транспорта, устанавливаются две разновидности специальных зон: полосы отвода и охранные зоны, последние признаются зоной с особыми условиями использования территорий. Охранные зоны выделяются в составе земель железнодорожного транспорта [120, с. 319], именуются как территория с особым режимом землепользования [861]. В отечественной юридической литературе, касающейся использования и охраны земель, понятие «охранные зоны» не приводится. В экологическом законодательстве Республики Беларусь понятие охранных зон также не закреплено, при этом оно употребляется в Законе «Об охране окружающей среды» [825, ст. 63-2]. В связи с этим важно отметить, что одним из критериев установления ограничений прав на земельные участки выступает целевой признак: для надлежащей эксплуатации промышленных объектов и предупреждения их повреждений, обеспечения промышленной и экологической безопасности и недопущения вредного влияния таких объектов на здоровье и жизнь населения и окружающую среду могут быть установлены такие ограничения в охранных зонах железных дорог и иных транспортных коммуникаций [1201]. Однако в законодательстве об охране и использовании земель не раскрывается, в каких формах (условия использования земельных участков, приостановление деятельности, запрещение совершать определенные действия на территории размещения железных дорог) ограничения могут быть установлены в охранных зонах.

Согласно белорусскому Закону «О железнодорожном транспорте» охранные зоны определяются как территории с особыми условиями землепользования, прилегающие к железнодорожным путям, железнодорожным станциям и другим объектам организаций железнодорожного транспорта общего пользования, необходимые для обеспечения их безопасной эксплуатации, а также обеспечения безопасности населения [765, ст. 1]. Соответственно, охранные зоны устанавливаются для безопасности транспорта и населения, что не согласуется с Законом «Об охране окружающей среды», в котором указано, что такие зоны могут устанавливаться «в целях обеспечения устойчивого функционирования естественных экологических систем, защиты природных комплексов, природных ландшафтов и особо охраняемых природных территорий от загрязнения и другого вредного воздействия хозяйственной и иной деятельности» [825, ст. 53], что свидетельствует о двойственности понимания ее установления.

В научной литературе, касающейся правового режима земель железнодорожного транспорта, Е. Ю. Чернобай предлагает понимать под охранной зоной не территорию, а «совокупность земельных участков, прилегающих к землям, предназначенным для размещения объектов железнодорожного транспорта, в пределах которых устанавливаются особые условия использования земельных участков, характеризующиеся ограничениями прав субъектов земельных отношений, необходимыми для обеспечения сохран-



ности, прочности и устойчивости объектов железнодорожного транспорта, охраны земель, прилегающим к железным дорогам, включая полосу отвода» [1225, с. 11]; отмечается, что на земельных участках создается особый режим пользования «в целях обеспечения сохранности земель железнодорожного транспорта» [1046, с. 21]. В действительности теоретические подходы представляются более верными, чем законодательные положения, поскольку в них усматривается природоохранный аспект, на что и должно быть нацелено законодательство.

С учетом того что в вышеназванном Законе в определении термина «охранная зона» отсутствует природоохранная составляющая, необходимо усилить экологизацию правового обеспечения деятельности железнодорожного транспорта, обозначив меры охраны земель от негативного воздействия данного вида транспорта [1156; 1166; 1171; 1197; 1198]. Ограничения прав связаны с охраной земель, «повышением природного, экологического, социально-экономического значения земли» [568, с. 43], которые обоснованно рассматриваются как эколого-правовые ограничения хозяйственной деятельности [1147]. Исходя из вышеизложенного, отметим, что требуется закрепление ограничений прав на земельные участки при установлении охранных зон в связи с обеспечением экологической безопасности, учитывая цели экологизации транспортного законодательства и обеспечения устойчивого развития, что должно получить отражение в ст. 36 Закона «О железнодорожном транспорте».

Поскольку экологизированный подход по отношению к полосам отвода в вышеназванном Законе также не прослеживается, в то время как полоса отвода железной дороги выполняет «функцию защиты населения и окружающей среды от негативного воздействия железнодорожного транспорта» [1225, с. 9], необходимо выработать четкие направления деятельности по обеспечению экологической безопасности перевозок железнодорожным транспортом, в том числе в случае аварий (например, сход вагонов с рельсов, утечка перевозимых грузов), поскольку причиняется ущерб окружающей среде и состоянию защищенности граждан. Экологизация законодательных положений о железнодорожном транспорте должна быть усилена в свете того, что данным видом транспорта осуществляется перевозка не только пассажиров и грузов, но и нефтепродуктов. Кроме того, принятие мер экологической безопасности важно в условиях динамичного роста контейнерных перевозок: «по результатам работы в 2020 году по Белорусской железной дороге во всех видах сообщения перевезено более 1 000 000 контейнеров» [869], что больше в 1,4 раза по отношению к 2019 г.

Верно отмечают ученые, что «многие пробелы и коллизии устраняются, но часто это занимает весьма продолжительное время, в результате на практике неминуемо допускается произвольная трактовка неоднозначных норм» [1280, с. 93]. Для обеспечения экологической безопасности железнодорожного транспорта и объектов железнодорожной инфраструктуры необходимо

решить ряд задач, направленных на реализацию правовой модели обеспечения экологической безопасности как основного фундамента системы правового обеспечения экологической безопасности. Специалистами предлагаются средства для уменьшения вредного воздействия передвижных и стационарных источников на окружающую среду [227, с. 168], а также для уменьшения загрязнения атмосферного воздуха и снижения шума (строительство тоннелей) [477, с. 67]. В качестве приоритетных направлений системы управления окружающей средой называются также «нормирование экологической безопасности в части технологических процессов, разработка мероприятий экологической безопасности, внедрение современных экологичных и ресурсосберегающих технологий, технологическое обеспечение реализации системы “зеленая логистика”» [409].

Полагаем, особую роль в составе механизма обеспечения экологической безопасности необходимо отвести мониторингу окружающей среды, а также экологическому страхованию рисков в процессе перевозок железнодорожным транспортом, контролю за исполнением требований, предъявляемых к осуществлению деятельности в сфере железнодорожного транспорта, экономическому стимулированию экологически безопасной деятельности. Кроме того, расширение электрификации железнодорожных участков по ряду основных направлений, обновление подвижного состава белорусского железнодорожного транспорта с акцентом на сокращение потребления нефтепродуктов при осуществлении политики государства по обеспечению экологической безопасности следует рассматривать как стимулирующие охрану окружающей среды и поощрительные меры в отношении субъектов железнодорожного транспорта.

С нашей точки зрения, стимулирующим фактором применения мер по уменьшению негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду необходимо признать взимание платежей за применение наилучших доступных технических методов, «основанных на современных достижениях науки и техники и направленных на охрану окружающей среды» [607, с. 172]. Основой данного предложения являются принципы охраны окружающей среды, указанные в экологическом законодательстве, принципы обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, а также тот факт, что платежи должны выступать компенсационным механизмом вредного воздействия железнодорожного транспорта в случае, если не принято профилактических своевременных мер.

Правоведы-экологи Н. А. Духно, В. И. Ивакин, исследующие в том числе вопросы безопасности в сфере железнодорожного транспорта, указывают, что «процессы загрязнения окружающей среды, обусловленные строительством, эксплуатацией железных дорог и работой подвижного состава, остаются неизбежным явлением» [326, с. 101], и предлагают принимать меры по усилению правовой подготовки специалистов в области железнодорожного транспорта в целях создания благоприятных условий для выполнения

обязанностей работниками по обеспечению экологической безопасности на объекте железной дороги [326, с. 98], по уменьшению экологического ущерба путем внедрения экологически чистых технологий в процессы функционирования железных дорог [326, с. 101]. В целом, соглашаясь с необходимостью комплексного подхода, стоит отметить, что для этого, на наш взгляд, требуются не просто организационные меры, а теоретически обоснованные законодательные предписания в нормативных правовых актах, гарантирующие их соблюдение. В то же время верно отмечает С. А. Боголюбов, что для руководителей и иных лиц, принимающих экологически значимые решения, «экологическое образование не может не включать основы правовых знаний об управлении окружающей средой, о правовом воздействии на природопользователей» [99, с. 338]. Таким образом, подготовка специалистов, связанных с деятельностью, оказывающей вредное воздействие на окружающую среду, является обязательным условием эколого-правовой культуры и залогом ее соблюдения.

Подобного мнения об эколого ориентированной подготовке квалифицированных специалистов в высших учебных заведениях придерживается Т. В. Злотникова, исследуя механизм решения задачи по формированию экологической культуры, в частности акцентируя внимание на необходимости развития «системы подготовки и повышения квалификации в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности руководителей организаций и специалистов, ответственных за принятие решения при осуществлении экономической деятельности, которая оказывает или может оказать негативное воздействие на окружающую среду» [382, с. 222].

При обеспечении экологической безопасности в свете непрерывной деятельности железнодорожного транспорта необходим комплекс мер, в том числе касающихся повышения экологического образования и сознания в целях недопущения вреда окружающей среде, улучшения эколого-воспитательного процесса [5, с. 178], решения проблемы консервативности экологического сознания, сопротивления со стороны массового сознания, с тем чтобы «изменить свои ценностные ориентации и целевые установки» [540, с. 49]. Полагаем, что одним из основных требований к обеспечению экологической безопасности необходимо считать трансформацию правосознания специалистов, осуществляющих как перевозки железнодорожным транспортом, так и технические разработки, а также принятие мер по повышению уровня их эколого-правовой культуры в рамках данного требования. О. С. Сергеева выдвигает суждение о том, что изменить (улучшить) экологическую обстановку «поможет более широкое раскрытие информации о намечаемой хозяйственной деятельности, обо всех источниках негативного воздействия и опасных последствиях их эксплуатации» [1014, с. 71] с целью определения интересов граждан, например при планировании строительства скоростных подвижных составов. Однако отме-

тим, что необходимо не только доводить до сведения информацию о негативных последствиях хозяйственной деятельности, но и информировать о возможных угрозах обеспечению экологической безопасности, учитывать возможный конфликт частных интересов субъектов и интересов общества, мнение заинтересованных лиц при принятии совместных с органами государственного управления решений.

Для успешной реализации модели правового обеспечения транспортной деятельности необходимо: во-первых, предусмотреть способы снижения экологических рисков при эксплуатации железнодорожного транспорта и возникновении аварий, а также устранения аварийных ситуаций в связи с их негативным влиянием на состояние природных ресурсов; во-вторых, в институциональном плане должен быть предусмотрен механизм, обеспечивающий реализацию вышеуказанной функции управления в данной сфере в рамках деятельности Белорусской железной дороги и Министерства транспорта и коммуникаций; в-третьих, закрепить эколого-правовые требования ко всем объектам, предназначенным для обеспечения перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования. Полагаем, на законодательном уровне целесообразно установить обязанность организаций Белорусской железной дороги, иных участников перевозки контролировать выполнение требований экологической безопасности. Совершенствование эколого-правовых требований взаимосвязано с рассмотрением проблемных вопросов в области охраны природных объектов и ресурсов с учетом характерной особенности эксплуатации железнодорожного транспорта – непрерывности перевозки грузов и пассажиров согласно установленному расписанию, расширения географии перевозок, а также в силу отсутствия полного перечня природных ресурсов, являющихся объектами природоресурсных правоотношений [1289, с. 142]. Полагаем, необходимо согласовать нормы ст. 36 Закона «О железнодорожном транспорте» и ст. 18 Кодекса Республики Беларусь о земле в части установления ограничений земельных участков при эксплуатации железнодорожного транспорта и объектов инфраструктуры и закрепить правовые положения об охране земель в соответствующей главе данного Кодекса.

Кроме того, эколого-правовой проблемой является загрязнение почв в процессе перевозок железнодорожным транспортом и в случае аварий, что требует внедрения наилучших доступных технических методов и применения мер ответственности к лицам, допустившим загрязнение, истощение и деградацию природных ресурсов, о чем говорят исследователи [375, с. 164]. Анализ проблем охраны водно-болотных угодий [970] и правовых норм показывает целесообразность закрепления в водном законодательстве положений о недопущении сбросов в водоемы и загрязнений водных объектов в результате деятельности железнодорожного транспорта, поскольку к поверхностным водным объектам предъявляются специальные требования [1285, с. 137]. Кроме того, необходимо обеспечить уменьшение

выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, что следует отразить в Законе «Об охране атмосферного воздуха», обозначив электрификацию деятельности железнодорожного транспорта как наиболее приоритетный и значимый способ обеспечения экологической безопасности [686].

Российские ученые еще в 1994 г. предлагали укрепить институт ответственности, а в дальнейшем акцентировать внимание на стимулирующих режимах экологически чистой деятельности [528, с. 195]. В научных публикациях обращается внимание на то, что в сфере возмещения экологического вреда существует ряд правовых проблем, и возникают они, потому что «главной причиной несоблюдения установленных ограничений является слабая заинтересованность хозяйствующих субъектов в их неукоснительном соблюдении» [1147, с. 168]. Кроме того, нерешенной остается проблема причинения вреда здоровью в связи с воздействием железнодорожного транспорта на окружающую среду, ведь основной идеей развития экологического законодательства следует считать обеспечение здоровья и благоприятного жизненного уровня граждан, поэтому в законодательстве о железнодорожном транспорте следует установить требования о снижении уровня шума при эксплуатации объектов инфраструктуры в населенных пунктах.

Упреждающая деятельность, заключающаяся в предотвращении негативных последствий, непременно должна быть признана основным принципом реализации экологической функции государства. Превентивная роль оценки воздействия на окружающую среду должна быть усилена, и такую оценку необходимо проводить в отношении деятельности железнодорожного транспорта, что следует урегулировать в законодательстве [763, ст. 7]. Полагаем, предпроектную документацию на возведение инфраструктуры железнодорожного транспорта следует включить в перечень объектов государственной экологической экспертизы [763, ст. 5] исходя из целей ее установления [825, ст. 58] и принципов проведения данной экспертизы (предотвращение вредного воздействия на окружающую среду, недопущение необратимых изменений окружающей среды и иные, которые доказывают значимость учета воздействия экологически опасной деятельности на окружающую среду) [763, ст. 3].

Следует дополнить, что, помимо железнодорожного транспорта (локомотивы, тепловозы, паровозы, электропоезда, дрезины, дизель-поезда, высокоскоростные поезда и др.), осуществляющего перевозки по железнодорожным путям (рельсам), обычным двухрельсовым железными дорогами, к рельсовому виду транспорта относятся такие транспортные средства, как трамваи, метрополитен, монорельс, являющиеся городскими видами транспорта, представляющими угрозу для обеспечения экологической безопасности, охраны земельных ресурсов, ресурсов недр. За счет такого транспорта в перспективе планируется решение проблемы высокой транспортной нагрузки и автомобильных пробок в столице [957].

Обратим внимание, что специалисты определяют пути решения экологических проблем, один из таких путей – необходимость корректировать нормативно-правовую базу в отношении рельсового наземного транспорта, на основе которой возможно применение современных конструкций для снижения шума, а также закрепление мер, повышающих его конкурентоспособность среди других видов транспорта, подготовка эколого ориентированных кадров для сферы городского пассажирского транспорта, озеленение трамвайных путей [319; 617]. О. А. Логинова и Р. В. Николаева считают, что посадка деревьев и кустарников является шумозадерживающим фактором, и приводят в пример столицу Чехии Прагу, где трамвайное полотно дополнительно оборудовано шумозащитными заборами [617], что положительно влияет на уменьшение концентрации пыли, поглощение загрязняющих веществ и позволяет минимизировать уровень шума. За счет использования наилучших доступных технологий возможно снизить температуру воздуха, а за счет испарительного охлаждения – повлиять на смягчение температурного режима трамвайных путей, что в целом благоприятно может сказаться на охране почв. Соответственно, законодательство в данной сфере подлежит совершенствованию, поскольку отсутствует системное правовое обеспечение экологической безопасности при выполнении перевозок городским электрическим транспортом. Полагаем необходимым в целях минимизации антропогенного воздействия на окружающую среду принятие экологически обоснованных мер по уменьшению причиненного вреда компонентам природной среды с учетом предложения, предусматривающего функционирование целевых бюджетных фондов охраны природы для осуществления природоохранных мероприятий [289, с. 8], в связи с использованием данных видов транспорта.

Таким образом, правовое обеспечение железнодорожного и иного рельсового транспорта не имеет системного эколого-правового регулирования. Комплексная правовая модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности может быть успешно реализована при должном правовом обеспечении экологически безопасной деятельности в сфере железнодорожного транспорта, которую можно определить как деятельность объектов железнодорожной инфраструктуры, осуществляемую в соответствии с требованиями экологической безопасности, закрепленными в законодательстве, с учетом реализации элементов механизма экологической безопасности, не создающей угрозу причинения вреда компонентам природной среды и окружающей среде. Критериями обеспечения экологической безопасности являются следующие: недопущение деградации окружающей среды; минимизация загрязнения компонентов природной среды, а также шумового загрязнения; сохранение баланса экономической деятельности на железнодорожном транспорте и защиты экологических прав граждан; строительство железнодорожных путей с учетом требований в области охраны окружающей среды; внедрение наилучших



доступных технических методов и технологий при эксплуатации железнодорожного транспорта, повышение экологического правосознания специалистов данной отрасли транспортной деятельности.

С целью преодоления экологических угроз и рисков с учетом условий эффективности реализации нормативных правовых актов (результативности, системности, целеориентированности и др.) следует максимально экологизировать законодательство, касающееся деятельности вышеобозначенных видов транспорта, согласовать с природоресурсным законодательством, что предполагает необходимость разработки концептуальных направлений уменьшения вредного воздействия на окружающую среду стационарных и передвижных объектов (контроль за снижением уровня шума при эксплуатации объектов инфраструктуры, внедрение современных экологически безопасных технологий, методов, использование подвижного состава, исключающего утечки, пылеобразование, и др.).

### **4.3. Специфика правового регулирования экологической безопасности при воздушных перевозках**

В белорусской эколого-правовой науке вопросы воздействия авиационного транспорта на окружающую среду не рассматривались с позиции правового регулирования минимизации вреда окружающей среде при его эксплуатации. Некоторые проблемы исследованы российскими учеными [170; 624]; разработаны правовые аспекты экологической безопасности в сфере гражданской авиации и в украинской юридической науке [552].

Наиболее распространенными источниками загрязнения окружающей среды при использовании авиационной техники считаются выбросы продуктов сгорания топлива авиационными двигателями, вызывающие изменение озонового слоя и потепление климата, а также горюче-смазочные материалы, обладающие такими свойствами, как токсичность, канцерогенность, взрывоопасность, воздействующие на атмосферный воздух, воды, почву, нарушая плодородный слой последней, изменяя также газовый и водный обмен и создавая авиационный шум (механический, аэродинамический и шум от систем самолета), оказывающий негативное воздействие на здоровье человека.

Борьба с шумом, возникающем при работе авиационных двигателей, вспомогательных установок самолетов, специальных машин аэродромного обслуживания, специалистами в области шумового загрязнения ста-

вится на второе место по значению после проблемы обеспечения безопасности полетов, которая связана с посадкой и взлетом воздушных судов, увеличением плотности населения и частотой пользования авиаперевозками. Сверхнормативное шумовое загрязнение связывается с отклонениями воздушных судов от установленных маршрутов при взлете, что требует особого контроля в данной сфере. Соответственно, эксплуатация воздушных судов, размещение аэродромов гражданской авиации представляет реальную угрозу разрушения озонового слоя Земли, накопления вредных веществ в почве, водах, атмосферном воздухе и причинения значительного экологического вреда жизни и здоровью граждан, создания парникового эффекта. Несмотря на то что по сравнению с автомобильным транспортом авиация выделяет СО в 11 раз меньше, она при этом «является источником прямого воздействия на атмосферу» [1324, с. 4]. К числу особых задач в данной сфере следует отнести охрану лесных ресурсов при размещении аэродромов и строительстве взлетно-посадочных полос, охрану почв, а также «орнитологическое обеспечение полетов» [708, с. 62], т. е. недопущение столкновения воздушных судов с птицами. Из вышеуказанных положений стоит выделить следующие ключевые проблемы обеспечения экологической безопасности в связи с деятельностью воздушного транспорта: 1) уменьшение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух; 2) снижение авиационного шумового загрязнения; 3) охрана компонентов природной среды и природных ресурсов.

Специалистами в области технических наук предлагается усовершенствовать технологии производства воздушного транспорта, системы управления полетами, осуществить переход на экологически чистые виды топлива и малозумные двигатели, уменьшить шум за счет установления запретов и ограничений эксплуатации взлетно-посадочной полосы, модернизировать двигатели [290; 1324]. В то же время в юридической науке необходимо определить теоретико-правовой концепт по установлению основ обеспечения экологической безопасности и выработать регулирование воздушных перевозок, отражающее долгосрочные планы по предотвращению вредного воздействия авиации на окружающую среду, поскольку четкого законодательного закрепления обеспечения экологической безопасности в данной сфере не имеется. Более того, выполнение требований экологической безопасности не представляется возможным без совершенствования законодательства, в том числе норм, содержащих «организационно-административные меры, направленные на совершенствование управления природоохранной деятельностью» [914, с. 73].

Анализируя украинское законодательство, Ю. А. Краснова выделяет самостоятельные правоотношения экологической безопасности в области гражданской авиации, классифицирует их на абсолютные и относительные, причем абсолютные, по мнению ученой, включаются в предмет права экологической безопасности [552, с. 157]. Достаточно затруднительно согласить-

ся с таким подходом, так как предмет обозначенного украинской ученой Ю. А. Красновой права экологической безопасности в белорусской правовой науке не выделен. Кроме того, по ее мнению, объектами правоотношений в сфере обеспечения экологической безопасности в области гражданской авиации установлены в первую очередь жизнь и здоровье людей, а во вторую – окружающая среда [552, с. 158]. Однако окружающая среда влияет на возможность реализации прав граждан (на жизнь, здоровье и иных), поэтому охрана окружающей среды должна быть признана одним из первостепенных направлений при обеспечении экологической безопасности.

Т. И. Макарова обращает внимание на то, что «в процессе осуществления отношений по использованию воздушного пространства поддержание экологического благополучного состояния окружающей среды (и самого воздушного пространства) как цель правового регулирования не преследуется» [664, с. 50], и подтверждает это правовыми нормами Воздушного кодекса Республики Беларусь (ст. 1, 3). Следует согласиться с тем, что данная цель не является основной. В вышеуказанном нормативном правовом акте устанавливаются требования по защите граждан и охране окружающей среды от вредного воздействия полетов воздушных судов в главе 9 «Полеты воздушных судов», в которой имеется норма (ст. 67), закрепляющая положения в отношении защиты граждан и охраны окружающей среды от вредного воздействия полетов воздушных судов. В отношении деятельности воздушного транспорта действуют Правила использования воздушного пространства Республики Беларусь, в которых закреплены порядок организации использования воздушного пространства государства в интересах граждан, экономики, безопасности страны, в том числе требования, предъявляемые к полетам [921], Правила по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов гражданскими воздушными судами Республики Беларусь [849]. Вместе с тем в данных актах не предусматриваются эколого-правовые требования в связи с осуществлением авиационной деятельности.

Согласно Воздушному кодексу гражданское воздушное судно, эксплуатируемое в Республике Беларусь, должно иметь сертификаты, предусмотренные данным Кодексом и авиационными правилами, в том числе относительно уровня шумов на местности, связанных с эксплуатацией воздушного судна, а также выбросов загрязняющих веществ авиационными двигателями [223, ч. 1 ст. 67]. Владельцы аэродромов, эксплуатанты воздушных судов, командиры и члены экипажей воздушных судов обязаны принимать меры по снижению уровня шумов при эксплуатации воздушных судов на земле и в воздухе [223, ч. 2. ст. 67]. Вышеизложенные положения показывают, что в законодательстве об эксплуатации воздушного транспорта закреплены обязанности организаций, оказывающих услуги по перевозке воздушным транспортом, по уменьшению вредного воздействия вышеназванного транспорта на окружающую среду, однако правовой механизм обеспече-

ния экологической безопасности, в том числе конкретные меры уменьшения воздействия на окружающую среду, не установлены.

Р. Х. Габитов доказывает, что воздухоохранное право выступает комплексной отраслью права, рассматривает вопросы правовой охраны воздушной среды от автотранспортного и шумового загрязнения и определяет перспективы совершенствования правового механизма охраны воздушной среды, что также отражено в работах, касающихся воздухоохранного права [238–240]. Необходимость развития воздухоохранного права отмечает Д. И. Лычев, при этом им справедливо подчеркивается, что «низкая экологическая культура населения не позволяет прогрессировать обществу даже посредством жестких норм экологического права» [624, с. 37]. А. П. Анисимов придерживается позиции о логичности воздушного права в системе экологического права [33, с. 21]. Полагаем, различные предлагаемые учеными названия подотрасли (атмосферовоздушное (А. К. Голиченков), воздухоохранительное (М. М. Бринчук), воздушное (А. П. Анисимов)) не закрепились в науке в силу отсутствия достаточных обоснованных исследований или в силу потребности закрепления наименования. Однако загрязнение воздуха является одним из значимых аспектов реализации права на благоприятную окружающую среду, поэтому его роль в современных условиях усиленного антропогенного воздействия на окружающую среду является существенной в связи с негативным влиянием транспорта на качество атмосферного воздуха.

В доказательство вышеизложенного отметим, что формой деградации атмосферного воздуха считается его загрязнение, при этом загрязняются верхние слои атмосферы в результате выбросов продуктов сгорания топлива при эксплуатации воздушных судов. Российскими учеными отмечается, что Закон «Об охране атмосферного воздуха» устанавливает загрязнение, связанное с поступлением в атмосферный воздух (выбросом) вредных (загрязняющих) веществ в концентрациях, превышающих установленные гигиенические и экологические нормативы с источника выбросов, и не относит к загрязнению физическое воздействие на атмосферный воздух в виде шума, вибрации, ионизирующего излучения [929, с. 267]. Однако физическое воздействие может привести к чрезвычайным ситуациям техногенного характера, оказывает влияние на реализацию прав человека и тем самым на обеспечение экологической безопасности.

С точки зрения В. Е. Лизгаро, определенные элементы организационного механизма выполняют как регулятивную, так и «превентивную функцию и направлены на предупреждение возникновения экологической опасности, а также выявление экологически опасных для окружающей среды территорий, объектов и видов деятельности» [599, с. 220]. Особое значение в реализации механизма экологической безопасности авиационной деятельности имеют нормирование в области атмосферного воздуха, учет, мониторинг окружающей среды, оценка воздействия на окружающую среду планируе-

мой деятельности по возведению объектов (строительство искусственной взлетно-посадочной полосы в аэропорту), а также контроль в области охраны окружающей среды как часть «контроля за безопасностью полетов воздушных судов и авиационной безопасности» [223, ч. 5 ст. 26].

С учетом необходимости снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха, устойчивого развития важное место должно быть отведено экологической сертификации. Так, преамбула Воздушного кодекса Российской Федерации гласит, что обеспечение экологической безопасности является одним из направлений государственного регулирования использования воздушного пространства и деятельности авиации [224]. В данном акте предусматривается экологическая сертификация как необходимый элемент транспортной деятельности: «обязательная сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы соответствуют требованиям к летной годности и к охране окружающей среды» [224, п. 1 ст. 37]. В то же время в Воздушном кодексе Республики Беларусь не закрепляется необходимость соответствия требованиям по охране окружающей среды сертификации гражданских и экспериментальных воздушных судов, беспилотных авиационных комплексов, авиационных двигателей и воздушных винтов, т. е. не прослеживается государственной политики по соблюдению требований экологической безопасности в процессе эксплуатации данных видов транспорта [223, ст. 25]. Однако, «определяя перечень объектов экологической сертификации, необходимо учитывать экологическую политику государства» [307, с. 76]. Полагаем целесообразным закрепить в вышеуказанном Кодексе положение о сертификации воздушных судов по соответствию требованиям экологической безопасности. Кроме того, обеспечение экологической безопасности необходимо включить в число государственных приоритетов использования воздушного пространства (ст. 9 Воздушного кодекса) и перечень направлений государственного регулирования в сфере авиации и внести дополнения в ст. 21 Воздушного кодекса, указав, что государственная поддержка развития авиации Республики Беларусь осуществляется путем правового обеспечения экологической безопасности.

Для эффективной реализации модели правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности элементом механизма экологической безопасности воздушного транспорта может служить установление экологического налога в целях уменьшения загрязнения атмосферного воздуха при проведении политики сокращения полетов воздушными судами. С одной стороны, такая мера не представляется остро необходимой в свете сокращения пассажирских перевозок при ограничениях, связанных с пандемией, однако, с другой стороны, при их возобновлении и увеличении интенсивности необходимы гарантии обе-

спечения экологической безопасности. Соответственно, это позволит поступающие финансовые средства направить на минимизацию выбросов углерода, а также на финансирование приобретения экологичного транспорта и, возможно, поспособствует уменьшению количества рейсов при переходе на пользование другими видами транспорта. Такой способ уменьшения воздействия на окружающую среду избрала Швеция, где с 2018 г. введен экологический налог, взимаемый при приобретении авиабилетов, размер которого устанавливается в зависимости от длительности рейсов [1268]. Схожее налогообложение установлено в Германии, Великобритании.

Эксплуатация воздушного транспорта влияет на изменение озонового слоя: при воздействии антропогенных углеродистых выбросов происходит его истончение и разрушение. Решение данной проблемы путем реализации мер по сохранению лесов и морских водорослей как источников кислорода, благодаря которому и возникает новый слой атмосферы, предлагает Г. А. Волков [225, с. 42]. Экономическое стимулирование в области охраны озонового слоя и в целом механизм его охраны получили отражение в белорусской науке [1229; 1230]. Отметим, что деятельность в сфере воздушных перевозок должна осуществляться с учетом принципов охраны озонового слоя, указанных в ст. 3 Закона «Об охране озонового слоя» [824].

Исходя из того, что основу правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности составляют экологические требования, стоит отметить, что способы правового воздействия на субъектов, осуществляющих эксплуатацию авиационного транспорта, включая конкретные действия, которые возможно, необходимо и (или) запрещено совершать для уменьшения негативного воздействия на окружающую среду, не закреплены. Эколого-правовые требования к воздушным судам, их функционированию, а также к объектам инфраструктуры подлежат систематизации в законодательстве о воздушном транспорте. Контроль за их выполнением должен осуществляться в рамках деятельности Министерства транспорта и коммуникаций как ведомственного органа в области воздушного транспорта.

Воздушный кодекс предусматривает возможность установления санитарно-защитных зон «в целях защиты граждан и охраны окружающей среды на территориях, прилегающих к аэродромам гражданской авиации, на которых расположены объекты, являющиеся источниками выбросов или сбросов загрязняющих веществ и иного вредного воздействия на окружающую среду» [223, ст. 67]. Под такой зоной понимается часть территории вокруг аэродрома (вертодрома), устанавливаемая с целью уменьшения вредного воздействия, связанного с деятельностью в области авиации, на здоровье граждан [223, ст. 1]. Основная цель установления санитарно-защитных зон заключается в обеспечении достаточного уровня защиты «безопасности для здоровья населения от вредного воздействия (химического, биологического, физического) объектов на ее границе и за ней» [851] и, соответствен-



но, в уменьшении вреда не окружающей среде, а среде обитания человека. Такой уровень может быть достигнут через осуществление мер по охране окружающей среды, ведь при создании таких зон происходит реализация экологических требований. Вместе с тем данные виды зон не предусмотрены в ст. 53 Закона «Об охране окружающей среды», однако в нем закреплены требования в области охраны окружающей среды при установлении защитных и охранных зон, на основании чего можно сделать вывод о несогласованности воздушного и экологического законодательства. Назначение санитарно-защитных зон состоит в охране окружающей среды, жизни и здоровья человека, что должно быть указано в Законе «Об охране окружающей среды» для четкого согласования с Воздушным кодексом.

Вместе с тем в ст. 18 Кодекса Республики Беларусь о земле предусматривается установление ограничений (обременений) прав на земельные участки в охранных зонах транспортных коммуникаций [496], к которым можно отнести приаэродромную территорию (ограниченную по размерам территорию вокруг аэродрома (вертодрома), над которой осуществляется маневрирование воздушных судов [223, ст. 1]). Строительство взлетно-посадочной полосы, иных объектов для обеспечения полетов и эксплуатации воздушного транспорта, объектов инфраструктуры в пределах приаэродромной территории и за ними с учетом расширения транспортных коммуникаций влекут за собой изъятие земельных, лесных ресурсов и иные негативные последствия для окружающей среды, в связи с чем требуется установление ограничений пользования земельными участками и закрепление данных положений в Воздушном кодексе на основании теоретико-правовой классификации [1201]. Кроме того, учитывая обстоятельные исследования в области охраны земель в науке [1177; 1254], целесообразно уточнить правовое регулирование принципов земельных отношений, мер по охране земель в Кодексе о земле, предусмотрев основания для ответственности за их несоблюдение.

Отметим, что особо значимой в рамках механизма обеспечения экологической безопасности при авиаперевозках является проблема уменьшения выбросов парниковых газов, влекущих за собой изменение климата на планете, что представлено в исследованиях ученых, основанных на практике европейской системы, и обобщениях международных соглашений, изучении топливной эффективности воздушных судов [742; 1132]. При этом в белорусском законодательстве не разработан механизм, направленный на ограничение выбросов парниковых газов, в том числе условия авиационной деятельности.

В качестве действенной меры уменьшения выбросов парниковых газов предлагается создание системы торговли эмиссионными квотами и допуск к ней авиаперевозчиков [1132]. Стоит отметить, что, помимо административных и экономических механизмов, целесообразным представляется

и развитие рыночных отношений, включая использование системы торговли квотами на загрязнение. Например, необходимость внедрения рыночных механизмов диктуется Основами государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 г. [865]. Такой механизм приемлем, поскольку может быть основан на «формировании рынка для единиц загрязнения, на предоставлении возможности фирмам покупать и продавать, торговать или перераспределять права на загрязнение» [166, с. 144]. Концептуальные направления такого механизма в дополнение модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности необходимо предусмотреть в Стратегии долгосрочного развития Беларуси с низким уровнем выбросов парниковых газов на период до 2050 г., включающей мероприятия по сокращению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в транспортном секторе.

Источниками загрязнения в аэропортах являются самолеты, совершающие взлеты и посадки, движение на перроне, наземный транспорт, а также индивидуальный транспорт, который доставляет пассажиров в аэропорт, и непосредственно шумовое загрязнение. В 2015 г. подписано Парижское соглашение по климату, а также Международная система компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA), определяющая влияние аэропортов на окружающую среду. В 2009 г. принята Международным советом аэропортов ориентированная на сокращение вредных выбросов программа *Airport Carbon Accreditation Programme*, предусматривающая этапы достижения аэропортами нейтральности компенсации выбросов (подсчет выбросов, сокращение вредного воздействия, учет выбросов, не контролируемых аэропортом, возникающих в процессе деятельности логистических компаний или общественного транспорта, компенсация оставшихся выбросов) [1329]. Значительным образом затронута деятельность воздушного транспорта как одной из самых сложных отраслей в декарбонизации в связи с кризисом пандемии COVID-19, и тем не менее аэропорты стран мира продолжают прилагать свои усилия к картированию и сокращению своих выбросов CO<sub>2</sub>, объявлены новые уровни углеродной аккредитации аэропортов: уровень 4 «Трансформации» и уровень 4+ «Переход», устанавливающие дополнительные обязательства согласования с Парижским соглашением (требование к аэропортам согласовывать свои стратегии и планы по сокращению выбросов углерода) [1330]. Ориентируясь на стремление улучшить показатели в контексте экологической безопасности, цели данной программы должны быть учтены в программных документах эколого-правового характера Республики Беларусь, законодательстве для применения наилучших доступных технических методов и разработки новых технологий, контроля за вредными выбросами аэропорта в целях разработки направлений охраны окружающей среды при взаимодействии аэропортов с городом.

Согласно Воздушному кодексу к летательным аппаратам относятся устройства для полетов в атмосфере Земли или в космическом пространстве [223, ст. 1]. Российские правоведы-экологи А. Я. Рыженков и А. П. Анисимов отмечают ряд экологических проблем, связанных с освоением космоса, и констатируют, что такие новейшие угрозы экологической безопасности вызваны факторами глобализации и требуют выработки особых инструментов по их решению в эколого-правовой науке [38]. В исследованиях указывается, что космический транспорт является новым видом транспорта, который доставляет грузы, объекты и экипаж в космическое пространство [712, с. 14]. Отметим, что, например, в Российской Федерации как государстве, обладающем самым большим потенциалом в данной деятельности, действует Закон от 29 ноября 1996 г. № 147-ФЗ «О космической деятельности» в редакции от 11 июня 2021 г. № 170-ФЗ, в ч. 3 ст. 4 которого среди принципов такой деятельности закреплено обеспечение охраны окружающей среды, в ст. 22 закреплена обязанность информирования органов власти при возникновении угрозы для окружающей среды. Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 г. № 528-IV «О космической деятельности» в качестве принципов данной деятельности закрепляет возмещение вреда здоровью физических лиц, ущерба окружающей среде, возникшего вследствие космической деятельности (п. 4 ст. 4), соблюдение экологических требований, требований в области технического регулирования и обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения (п. 5), а также включает правовую норму, в которой закреплены положения об экологическом контроле за окружающей средой и состоянием здоровья населения в регионах, подверженных воздействию космической деятельности (ст. 29). Заметим, что с 2012 г. Республика Беларусь считается полноценной космической державой, что признано международным сообществом (37 странами), а точкой отсчета признается момент запуска с космодрома Байконур Белорусского космического аппарата (БКА-1) дистанционного зондирования Земли, созданного совместно с российскими партнерами. В 2018 г. в г. Минске состоялся Международный космический конгресс Ассоциации участников космических полетов, что говорит о том, что вопросы освоения космоса затрагивают и наше государство. Кроме того, космическое сотрудничество осуществляется в рамках Союзного государства России и Беларуси путем подписания договоров и выполнения совместных проектов, а 19 июня 2018 г. Республика Беларусь ратифицировала Соглашение о мирном исследовании и использовании космического пространства между странами СНГ. В рамках ЕАЭС также запланировано разработать программу межгосударственной интеграции наземной инфраструктуры и действующих спутниковых группировок стран – членов ЕАЭС.

Обратим внимание на то, что согласно ст. 5 Закона «Об охране окружающей среды» объектом отношений в области охраны окружающей среды является околоземное космическое пространство [825]. Вместе с тем в за-

конодательстве не содержится определения такого объекта, как околоземное космическое пространство, не имеется и специального законодательства о космической деятельности в Республике Беларусь, не закреплено положений в отношении охраны окружающей среды при использовании объектов космической деятельности. Сомнения относительно права на существование данного объекта экологических отношений высказаны профессором И. А. Игнатъевой [396, с. 14], В. В. Петровым [887, с. 98–99]. Поскольку под космическим пространством следует понимать такое пространство, которое находится за пределами воздушного пространства, то и однозначно нельзя утверждать, что космические объекты оказывают воздействие на окружающую среду и экологическую безопасность. На данный момент не имеется угрозы причинения вреда окружающей среде в связи с влиянием околоземного космического пространства, в связи с чем неубедительно выглядит и включение его в перечень объектов экологических отношений. Более того, правовое обеспечение экологической безопасности необходимо в связи с использованием тех объектов, которые имеют связь с деятельностью человека в контексте ее влияния на окружающую среду. При исследовании экологической безопасности промышленной деятельности Г. П. Серов рассматривает ракетно-космическую деятельность как объект непосредственно военно-оборонного значения [1018]. Следует также учесть, что негативное воздействие космической деятельности все чаще рассматривается российскими учеными в рамках международно-правовых исследований [364; 365]. Белорусскими учеными обращается внимание на то, что правовой режим космического пространства регулируется космическим правом, соответственно, данная деятельность является объектом международных публичных правоотношений, поэтому относится к предмету рассмотрения международного экологического права. Исходя из вышеизложенного, в рамках изучения проблем правового обеспечения экологической безопасности такой вид транспорта, как космический, не представляется необходимым к рассмотрению в данном исследовании в силу того, что в Законе «Об основах транспортной деятельности» он не предусмотрен в определении понятия таковой деятельности, поскольку не включен в перечень оказываемых транспортных работ и услуг.

Таким образом, под экологически безопасной деятельностью при осуществлении перевозок воздушным транспортом следует понимать деятельность по реализации мер, направленных на недопущение вредного воздействия на окружающую среду при организации полетов воздушных судов, размещении объектов авиации, которое может привести к угрозе жизни и здоровью граждан, загрязнению компонентов природной среды и истощению природных ресурсов и иным неблагоприятным последствиям. В целях экологизации законодательства в сфере эксплуатации воздушного транспорта данное определение следует закрепить в ст. 1 Воздушного кодекса Республики Беларусь. Концептуальными направлениями правового

обеспечения экологической безопасности при осуществлении воздушных перевозок являются следующие: 1) определение в системном виде организационно-правовых и экономических мер, направленных на выполнение эколого-правовых требований охраны окружающей среды (нормирование, сертификация, налогообложение и др.); 2) установление ограничений шумового загрязнения путем изменения траектории полетов и установление ограничений прав на земельные участки на приаэродромных территориях в целях охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, в том числе охраны земельных участков; 3) установление в воздушном законодательстве норм о возмещении ущерба, причиненного окружающей среде в результате деятельности воздушного транспорта; 4) установление охранных и санитарно-защитных зон в законодательстве об охране окружающей среды и использовании и охране земель как фактора обеспечения экологической безопасности при эксплуатации воздушных судов, размещении объектов инфраструктуры и коммуникаций и соблюдения экологических императивов.

#### **4.4. Правовые аспекты экологической безопасности в процессе функционирования внутреннего водного транспорта**

В эколого-правовой науке проблемы эксплуатации водного транспорта в свете его воздействия на окружающую среду, компоненты природной среды и использования как наиболее экологичного вида транспорта не были исследованы. В современных научных разработках вопросам предотвращения загрязнения окружающей среды водным транспортом уделено внимание специалистами технических наук [472; 735]. Специфические аспекты повышения экологичности транспортных средств изложены в учебных пособиях по экологии транспорта, загрязнению водной среды водным транспортом [746; 882].

В Республике Беларусь перевозка грузов, в том числе тяжеловесных и крупногабаритных, пассажиров и багажа с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания и маломерных судов, составляющих в совокупности внутренний водный транспорт [495, ст. 1], осуществляется по внутренним водным путям – естественным либо искусственно созданным участкам водоемов и водотоков, обозначенных навигационными знаками или иным способом и используемых в целях судоходства [495, ст. 1], протяженность которых насчитывает около двух тысяч километров. Государство располагает соответствующим речным флотом

и речными портами (Гомель, Мозырь, Речица, Брест, Пинск, Микашевичи, Могилев, Бобруйск, Витебск, Гродно), входящих в состав РТУП «Белорусское речное пароходство». Установлен перечень и границы внутренних водных путей Республики Беларусь, открытых для судоходства судами внутреннего плавания и смешанного (река – море) плавания с учетом международных обязательств, который утвержден постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 23 апреля 2020 г. № 12 «Об установлении перечня и границ внутренних водных путей Республики Беларусь, открытых для судоходства». Так, в рамках водного пути Е-40 (река Висла от Гданьска до Варшавы – Брест – Пинск – река Днепр через Киев до Херсона) функционирует белорусский участок Брестский порт – прк. Усовский-1 (граница с Украиной); активно используется в целях судоходства участок реки Свислочь в границах МКАД – пер. Канатный. Перевозки осуществляются по рекам Березина, Западная Двина, Сож, Неман, а также по Днепро-Бугскому каналу, в том числе международные – по рекам Припять и Днепр до Черного моря. Вместе с тем нагрузка на водные объекты [937; 1069] ухудшает состояние как их самих, так и биоресурсов, находящихся в водном фонде.

Несмотря на то что в Республике Беларусь в сложившихся природных условиях деятельность водного транспорта не относится к распространенным: на речной транспорт в нашей стране приходится 0,6 грузооборота (около 1600 тонн грузов), около 100 000 пассажиров перевозится ежегодно [870], – количество перевозимых пароходством грузов увеличивается, транспортный потенциал государства развивается, что обосновано в концепции инновационного развития водного транспорта Беларуси до 2030 г., разработанной Н. Н. Казаковым [426]. Такая концепция, по мнению разработчика в области технических наук, благоприятным образом отражается на состоянии окружающей среды, поскольку «водный транспорт Республики Беларусь на протяжении ряда лет демонстрирует устойчивую тенденцию развития... <...> ...Изменившиеся приоритеты экономической деятельности и задачи, которые стоят перед транспортным комплексом Республики Беларусь, могут позволить использовать успех отрасли лишь в качестве базиса для реализации жестких требований к обеспечению опережающего развития водного транспорта на долгосрочную перспективу» [425, с. 38].

Необходимо заметить, что международное сообщество активно стремится достичь полной декарбонизации к 2050 г., соответственно, в стратегиях восстановления экономики должны поддерживаться идеи, обозначенные в глобальной повестке по устойчивому развитию, включая сдерживание изменения климата. Интенсивное использование транспорта после преодоления кризиса, связанного с пандемией COVID-19, приведет к значительному ухудшению окружающей среды, и, следовательно, перевозки более экологичным видом транспорта, к которому относится водный транспорт,



будут востребованны. Это особенно актуально в свете энергоэффективного способа доставки товаров по водным путям для решения проблемы изменения климата, поскольку при использовании водного транспорта сокращаются углеродные выбросы, уменьшается количество углекислого газа в атмосферном воздухе. По данным ООН, речной транспорт «более выгоден экономически и более безопасен с экологической точки зрения» [971], а модернизация инфраструктуры в данной отрасли транспорта позволит обеспечить устойчивое развитие общества на основе расширения транспортной отрасли, сохранения объектов окружающей среды и обеспечения экологической безопасности. Приоритетное использование водного транспорта является задачей Комитета по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН.

Внутренний водный транспорт оказывает определенное влияние на окружающую среду в силу их многосторонней связи. Соответственно, решение проблем минимизации загрязнения объектов окружающей среды в условиях отсутствия комплексных исследований, касающихся создания эффективно действующего механизма обеспечения экологической безопасности, имеет важное значение для эколого-правовой науки. Основными источниками загрязнения окружающей среды являются суда (передвижные объекты), порты, судоремонтные заводы, эксплуатационные базы технического обслуживания (стационарные (береговые) объекты). Таким образом, правовыми проблемами в данной сфере следует назвать следующие: 1) установление требований к обеспечению экологической безопасности при эксплуатации судов; 2) предотвращение загрязнения водных объектов, а также берегов с судов вредными веществами (горюче-смазочными материалами, сбросами отработанной воды и др.), оказывающими воздействие на здоровье граждан и водные ресурсы, объекты биологического разнообразия; 3) эколого ориентированная деятельность портов и строительство водных путей, направленные на охрану компонентов природной среды, с учетом шума, пыли, риска загрязнения акваторий портов, рек, водоемов, ухудшения физических свойств воды, заиления почв, потери плодородных земель, причинения вреда здоровью населения и нагрузки на природные ресурсы.

В юридических исследованиях отмечается, что одним из недостатков экологического законодательства является «отсутствие последовательного применения экосистемного подхода к охране всех категорий водно-болотных угодий, позволяющего их рассматривать как особые сложные и организованные системы естественного и природно-антропогенного происхождения, в которых компонент воды является определяющим условием существования дикорастущих растений и диких животных и выполняет системообразующую функцию» [970, с. 7]. Н. Г. Жаворонкова, всесторонне исследуя проблематику роли экологической безопасности в системе экологического права, полагает важным дать «исчерпывающий перечень видов

и степеней угроз (природных и антропогенных), чтобы перейти к оформлению самого понятия “экологическая безопасность” как юридического факта» [349, с. 252].

Экологизация законодательства – важнейший аспект развития правовых положений, направленных на охрану окружающей среды и экологической безопасности [1098], что прослеживается в законодательстве о водном транспорте. В Кодексе внутреннего водного транспорта Республики Беларусь закреплено, что судовладелец обязан обеспечивать экологическую безопасность судоходства судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания, недопущение загрязнения с судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания водной среды хозяйственно-бытовыми водами и отходами, нефтью, нефтепродуктами и другими веществами, вредными для здоровья людей и животного мира водоемов [495, ч. 1 ст. 126]. Вышеуказанный нормативный правовой акт закрепляет, что оборудование судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания соответствующими техническими средствами осуществляется в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь об охране окружающей среды [495, ч. 2 ст. 126]. Согласно данной норме требования к судовладельцам по обеспечению экологической безопасности судоходства судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания устанавливаются Правилами предотвращения загрязнения внутренних водных путей сточными и нефтесодержащими водами с судов, утверждаемыми республиканским органом государственного управления в области внутреннего водного транспорта по согласованию с республиканским органом государственного управления в области природных ресурсов и охраны окружающей среды. Кроме того, в законодательстве установлено, что строительство и эксплуатация сооружений на внутренних водных путях (мостов, причалов, дамб, плотин, каналов, надводных и подводных переходов, водозаборов, водоспусков, запаней, затонов, линий электрической связи и передачи и др.), безвозвратное извлечение нерудных строительных материалов осуществляются по согласованию как с республиканскими унитарными предприятиями внутренних водных путей, так и с территориальными органами государственного управления по природным ресурсам и охране окружающей среды и иными государственными органами и организациями в соответствии с законодательством Республики Беларусь [495, ст. 14]. Данные положения свидетельствуют о предпринимаемых попытках обеспечить экологическую безопасность, но не конкретизируют действия субъектов транспортной деятельности, что сдерживается отсутствием механизма обеспечения экологической безопасности внутреннего водного транспорта и системного подхода к установлению требований экологической безопасности.

В Водном кодексе Республики Беларусь среди принципов использования и охраны вод закреплён принцип предупреждения загрязнения, засорения вод [222, ст. 3]. На этом основании в целях недопущения загрязнения вод устанавливаются нормативы допустимых сбросов химических и иных веществ в составе сточных вод [203, ст. 23], соответственно, для обеспечения экологической безопасности при эксплуатации внутреннего водного транспорта необходим контроль за соблюдением нормативов [203, ст. 24], что выступает одним из элементов вышеуказанного механизма.

Правила пользования поверхностными водными объектами внутренним водным транспортом закреплены в ст. 44 Водного кодекса Республики Беларусь, однако норма в этой части является отсылочной к законодательству о внутреннем водном транспорте. Порядок пользования устанавливается местными исполнительными и распорядительными органами по согласованию с государственным учреждением «Государственная инспекция по маломерным судам», а водными объектами, отнесенными к внутренним водным путям, – и по согласованию с органом по безопасности судоходства, уполномоченным Советом Министров Республики Беларусь, за исключением случаев, установленных Президентом Республики Беларусь [222]. Стоит отметить, что согласно п. 4 ст. 44 Водного кодекса Республики Беларусь запрещается пользование поверхностными водными объектами, которые являются источниками питьевого водоснабжения, для плавания на маломерных судах. Кроме того, Правила по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом в Республике Беларусь [848], разработанные в соответствии с Законом «О перевозке опасных грузов» [783], направлены на уменьшение вредного воздействия на воды при осуществлении перевозок таких грузов. Соответственно, правовое регулирование обеспечения экологической безопасности отчасти сложилось, однако не является последовательным и системным в белорусском законодательстве.

В юридической науке исследованы проблемы информационного обеспечения в экологической сфере [235], при этом к использованию водных объектов необходим концептуальный подход, связанный с информированием и направленный на предотвращение негативного воздействия водного транспорта на окружающую среду. Полагаем, имеется необходимость учета принятия экологически значимых решений и определения правовых форм участия общественности для этих целей, что упоминается в научных трудах при исследовании эколого-правового сопровождения хозяйственной деятельности [720]. Особо значимым вопросом является положение п. 21 ст. 52 Водного кодекса Республики Беларусь о доведении информации о границах водоохраных зон и прибрежных полос, режиме осуществления хозяйственной и иной деятельности в водоохраных зонах

и прибрежных полосах до сведения заинтересованных юридических лиц и граждан, что представляется одним из факторов обеспечения экологической безопасности. В законодательстве установлены меры эколого-информационного обеспечения, касающиеся опубликования информации в средствах массовой информации и размещения на официальных сайтах, однако каждому потенциальному субъекту транспортной деятельности необходимо ознакомиться с такой информацией при предоставлении ее должностным лицом. Например, в соответствии с п. 1.6 ст. 53 Водного кодекса Республики Беларусь запрещается мойка транспортных средств в водоохраных зонах, однако знаниями данной нормы нормативного правового акта обладают не все субъекты. Для информирования граждан и организаций необходимо создание системы, направленной на привлечение участия общественности, с обеспечением обратной связи по рассматриваемым проблемам, предоставлением достаточного времени для ознакомления с этой информацией и выявления возможных последствий деятельности транспорта, т. е. имеется потребность определить временные, ресурсные потребности, методы и средства участия общественности [220]. Так, в соответствии с требованиями Положения о порядке организации и проведения общественных обсуждений, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 июня 2016 г. № 458, с 27 июля по 28 августа 2020 г. проведены общественные обсуждения экологического доклада стратегической экологической оценки проекта Стратегии управления водными ресурсами в условиях изменения климата на период до 2030 г., содержащей раздел об адаптации водозависимых отраслей экономики к изменению климата.

В отношении обеспечения охраны трансграничных водных объектов стоит отметить, что Конвенция Эспо 1991 г. содержит перечень конкретных видов деятельности, оказывающих трансграничное воздействие на экологию, в том числе работу торговых портов, внутренних водных путей и портов для внутренней навигации [518, прил. 1]. На этом основании данная Конвенция требует принятия соответствующих мер по предотвращению негативных трансграничных экологических воздействий и контролю за ними, проведения процедуры оценки воздействия на окружающую среду с участием общественности. Кроме того, на наш взгляд, целесообразным представляется эффективное управление в сфере обеспечения экологической безопасности при эксплуатации водного транспорта с целью реализации правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, в рамках которой необходима разработка мер по охране окружающей среды и вод, а также иных компонентов природной среды, в том числе осуществления следующих функций: стратегического планирования при осуществлении перевозок по внутренним водным путям и строительстве портов, проведения мониторинга (пере-

возок, качества воды), учета транспортных средств (обязательные подходы), привлечения к участию общественности на ранних этапах подготовки конкретных проектов для предотвращения ущерба водным объектам (рекомендуемый подход).

В законодательстве предусматривается охрана водных объектов посредством установления водоохранных зон и прибрежных полос и определенного режима хозяйственной деятельности. Для выполнения работ, связанных с судоходством, на внутренних водных путях вне населенных пунктов организациям внутреннего водного транспорта предоставляется в постоянное пользование полоса отвода земли (береговая полоса) шириной 20 метров от уреза воды или от бровки берега (на крутых берегах) вглубь материка или острова, а лица, использующие береговую полосу для выполнения временных работ, после их окончания обязаны очистить и обустроить ее [495, ст. 15]. На необходимость «ограниченно использовать земли береговой полосы как зоны с особыми условиями пользования без изъятия их у других субъектов прав на земли» справедливо обращает внимание В. В. Саскевич [999, с. 64], однако в ст. 15 Кодекса внутреннего водного транспорта Республики Беларусь установлены лишь условия пользования акваториями и землями в целях обеспечения безопасности судоходства. Вместе с тем российскими учеными считается перспективным решение о введении в Земельный кодекс Российской Федерации новой правовой категории «зоны с особыми условиями использования территорий» [242, с. 31], предназначенной для достижения безопасности и снижения рисков негативного воздействия антропогенной деятельности на окружающую среду, безопасности при эксплуатации транспорта, поскольку «промышленная и транспортная застройка, рост населенных пунктов не только оказывают негативное влияние на здоровье человека, но и разрушительны для окружающей среды» [242, с. 23]. Идея обобщения различного рода зон единым наименованием связана с необходимостью установления мер безопасности при определенных видах деятельности, что вполне обоснованно.

Проблеме охраны земель с целью недопущения вредного воздействия хозяйственной деятельности уделяется большое внимание в науке, предлагаются определения термина «охрана земель», приводится соотношение категорий «использование» и «охрана» [611; 1224]. Очевидно, что необходимо закрепление в законодательстве об охране и использовании земель положения об установлении ограничений прав на земельных участках в связи с интенсивным негативным антропогенным воздействием объектов водного транспорта, с установлением особого эколого-правового режима, а также следует ввести на законодательном уровне меры ответственности за нарушение ограничений в качестве обязательных правовых средств обеспечения экологической безопасности.

Охрана вод, по мнению О. А. Романовой, – одна из самых сложных задач современного общества при осуществлении постоянных сбросов и выбросов загрязняющих веществ, изъятии природных ресурсов (земельных, водных, лесных), приводящих к их истощению [976]. Так, для судоходства по реке Днепр выделено 360 га земли, что весьма значительно в свете изымаемых земельных ресурсов для ведения данного вида транспортной деятельности. Соответственно, планирование и прогнозирование осуществления деятельности внутренним водным транспортом является особо важным элементом механизма обеспечения экологической безопасности. Реализацию данного элемента следует осуществлять в рамках функций Министерства транспорта и коммуникаций, курирующего функционирование водного транспорта, во взаимодействии с Министерством природы и охраны окружающей среды Республики Беларусь.

Стимулирование использования наилучших доступных технических методов, в частности увеличение размеров судов с учетом сокращения их количества, а также использование по опыту зарубежных стран сжиженного природного газа в качестве газомоторного топлива как наиболее «экологически чистого вида моторного топлива» [472, с. 107] вместо нефтяного можно считать направлениями по уменьшению вредного воздействия транспорта и мерами охраны окружающей среды, что будет способствовать обеспечению экологической безопасности. Такой подход позволит часть перевозок осуществлять данным видом транспорта, что снизит углеродные выбросы при использовании других видов транспорта, и потребует совершенствования нормативного правового обеспечения в сфере эксплуатации водного транспорта.

Отметим значение элементов идеологического характера в системе правового механизма экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и модели правового обеспечения. Выполнение правовых предписаний субъектами деятельности водного транспорта возможно лишь в случае отсутствия проблем, связанных с правовым нигилизмом, в процессе решения задач обеспечения экологической безопасности при расширении транспортных коммуникаций, а также усилении экологизации образования будущих инженеров. Е. Г. Кузнецов полагает, что «выпускают специалистов, неспособных качественно, своевременно и адекватно решать экологические задачи» [563, с. 48], т. е. ряд факторов (экологическая подготовка инженеров водного транспорта не носит целостного характера, учебные курсы имеют исключительно техническую направленность, отсутствует системный подход к организации экологической подготовки инженеров) не способствует эффективному управлению экологической безопасностью, которое подразумевает проведение обязательных мероприятий по обеспечению безаварийного функционирования водного транспорта. Следует отметить, что в силу несформированного комплекса экологических требований в законодательстве профессиональные знания будущих



инженеров водного транспорта являются недостаточными. Так, в целом достаточно кратким является перечень вопросов, касающихся воздействия транспорта на окружающую среду, в специальных дисциплинах, что свидетельствует об устойчивой потребности в совершенствовании подготовки по правовому обеспечению экологической безопасности как юристов, так и специалистов технических специальностей и в корректировке учебных программ и планов [1207].

Таким образом, одной из составляющих экологической культуры выступает эколого-правовая культура субъектов деятельности водного транспорта. Современный подход к подготовке специалистов в условиях достижения целей устойчивого развития подразумевает концепцию освоения правового обеспечения экологической безопасности с учетом решения всех составляющих задач научно-исследовательской, проектной, управленческой деятельности в данной сфере. Его реализация возможна на основе государственной эколого-правовой политики в отношении транспортной деятельности, и водного транспорта в том числе, с учетом его как наиболее экологичного вида, которая направлена на обеспечение благоприятного состояния окружающей среды, устойчивое развитие, защиту населения от угроз техногенного характера, формирование человека как высоконравственного члена общества. При этом, как верно отмечают ученые, ссылаясь на практику борьбы с COVID-19, «успешная государственность не может существовать без развитой инфраструктуры» [432, с. 72], а это значит, развитие транспорта должно исходить из принципов экологичности транспортных средств, используемого топлива, декарбонизации экономики, а также законодательства [579, с. 92], в том числе эколого-правовой культуры субъектов транспортной деятельности.

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что под экологически безопасной деятельностью внутреннего водного транспорта следует понимать деятельность транспорта по внутренним водным путям, осуществляемую на основе совокупности правовых норм, обеспечивающих перевозку грузов, пассажиров и багажа в соответствии с требованиями экологической безопасности, предусмотренными в экологическом и транспортном законодательстве, и критериев экологической безопасности. Такими критериями, имеющими взаимосвязь с устойчивым развитием общества и государства, являются следующие: экологизированный подход при правовом регулировании судоходства, включая соблюдение установленных экологических императивов и осуществление мероприятий по охране от загрязнения земель, почв и поверхностных водных объектов; использование наилучших доступных технических методов при перевозках водным транспортом, соблюдение условий возведения и эксплуатации транспортной инфраструктуры (портов, береговых линий и др.).

Использование данного вида транспорта требует развития следующих концептуальных направлений в области правового обеспечения экологи-

ческой безопасности: предотвращение загрязнения окружающей среды, уменьшение выбросов в атмосферный воздух, сбросов сточных вод, отходов производства и потребления, охраны земельных, водных, лесных ресурсов, обитания водных субъектов. Правовые положения относительно охраны вод и предотвращения негативного изменения окружающей среды с учетом соблюдения принципов рационального (устойчивого) использования водных ресурсов (ст. 3 Водного кодекса Республики Беларусь) и принципа сохранения биологического разнообразия (ст. 4 Закона «Об охране окружающей среды») при эксплуатации внутреннего водного транспорта следует предусмотреть в главе 10 «Охрана вод» в Водном кодексе Республики Беларусь. На основе программного документа (Концепции обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности) системное правовое обеспечение экологической безопасности при эксплуатации водного транспорта может получить развитие в специальном законодательстве. Соответственно, Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь целесообразно дополнить положениями об установлении процедуры технического надзора в отношении судов внутреннего плавания, а также нормой об обеспечении экологической безопасности при строительстве и эксплуатации портов. На основе экологизированного подхода применение ряда правовых средств обязывающего, рекомендательного, предупредительного и запретительного характера, в том числе связанных с проектированием, строительством и эксплуатацией стационарных объектов, которые предназначены для обслуживания судов и обеспечения перевозки внутренним водным транспортом, будет способствовать эффективной реализации правовой модели обеспечения экологической безопасности.

#### **4.5. Особенности законодательного регулирования экологической безопасности трубопроводного транспорта**

Правовое обеспечение экологической безопасности при эксплуатации трубопроводного транспорта имеет особо важное значение для предотвращения трансграничного загрязнения окружающей среды и охраны компонентов природной среды.

В соответствии с Общегосударственным классификатором Республики Беларусь 005-2011 «Виды экономической деятельности» деятельность магистрального трубопроводного транспорта включается в секцию «Транспорт и связь» (раздел 60 «Деятельность сухопутного транспорта», группа 603 «Транспортирование по трубопроводам», класс 630 «Транспортирова-

ние по трубопроводам») [859]. Магистральными трубопроводами транспортируются газ, нефть, продукты их переработки, химические вещества. Функционируют предприятия, осуществляющие транспортировку энергоносителей (ОАО «Гомельтранснефть Дружба», ОАО «Трансгаз Беларусь», ОАО «Полоцктранснефть Дружба»). Республика Беларусь является основным рынком сбыта газовых и нефтяных месторождений в Западную Европу. А. В. Исакова акцентирует внимание на том, что развитие системы магистрального трубопроводного транспорта обусловлено ростом потребления энергоресурсов, развивающимся производством и увеличением численности населения [418, с. 105].

В юридической науке вопросам экологической безопасности, включая предупреждение и ликвидацию аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, иные чрезвычайные ситуации при пользовании недрами, воздействие нефтегазового комплекса на окружающую среду и выявление эколого-правовых проблем, посвящены исследования В. Б. Агафонова, Я. А. Блажеева [20–23; 92]. Проблемы правовой охраны окружающей среды при транспортировке нефти исследованы В. С. Кошовской [539], система защиты водных объектов при авариях на трубопроводном транспорте и экологическая безопасность магистральных трубопроводов рассмотрены В. К. Липским [608; 609]. В эколого-правовых исследованиях О. С. Колбасов указывает ряд отрицательных последствий функционирования трубопроводов для окружающей среды: «они проложены через плодородные земли, лесные массивы, реки, озера, болота, <...> деформируют ландшафты, ограничивают природопользование местного населения, нарушают среду обитания и пути миграции диких животных» [505, с. 49]. Опасность деятельности трубопроводного транспорта выражается при его строительстве и эксплуатации, а именно происходит загрязнение атмосферного воздуха, природных объектов и ресурсов вследствие просачивания газа, выбросов нефти. В то же время учеными, специализирующимися на исследовании технических аспектов действия трубопроводного транспорта, акцентируется внимание и на риск трансграничного загрязнения рек при аварии на трубопроводе [608]. Республика Беларусь приняла на себя обязательства по ограничению загрязнений в свете участия в Конвенции ЕЭК ООН о трансграничном воздействии промышленных аварий 1992 г. Данный вид транспорта представляет угрозу взрывов, аварий, утечки опасных веществ, в частности разлива нефти, что напрямую влияет на охрану компонентов природной среды, обеспечение жизни и здоровья граждан. Исходя из вышеизложенного, отметим, что возникает ряд проблем при эксплуатации объектов магистрального трубопроводного транспорта: 1) оказывается воздействие на атмосферный воздух, воды (загрязнение поверхностных и подземных вод), земли (загрязнение почв, деградация земель при строительстве трубопроводов), животный мир (нарушение путей миграции животных), растительный мир (повреждение древесно-кустарниковой растительности);

2) создается риск истощения природных ресурсов; 3) осуществляются выбросы и сбросы загрязняющих веществ; 4) образуются отходы производства и потребления.

В. Н. Харьков полагает, что в качестве составных элементов обеспечения экологической безопасности «надлежит рассматривать сохранение земельных и других природных ресурсов как общенародного достояния и естественной основы благополучия настоящих и будущих поколений» [1139, с. 217]. Безусловно, от мер по охране природных ресурсов зависит обеспечение экологической безопасности. Верно замечает Д. Р. Коваленко, что при транспортировке энергетических ресурсов разрешаются энергетические проблемы, а экологические проблемы не разрешаются [492]. Соглашаясь с позицией вышеуказанного российского исследователя, следует отметить, что четкий, отраженный в законодательстве перечень требований к функционированию объектов магистрального трубопровода, включая проектирование, строительство, реконструкцию, ввод в эксплуатацию, эксплуатацию и транспортировку нефти, газа и продуктов их переработки, базирующийся на основе принципов обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, является основой реализации эколого-правового механизма данной деятельности. В этом отношении стоит отметить исследования совершенствования правового обеспечения для внедрения новых форм и методов правового регулирования в области законодательства об охране окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, в которых акцентируется внимание на разработке «современных стимулирующих правовых инструментов, внедрение которых будет определять перспективы “озеленения” производства и потребления в нашей стране» [415, с. 42].

Эффективность обеспечения экологической безопасности в значительной мере базируется на основах государственной политики в области национальной безопасности, учете экологических интересов в национальной сфере. Государственная политика в данной области определяется учеными на основе принципа достаточности нормативно-правовой базы для деятельности органов государственной власти [354]. Так, в Законе «О магистральном трубопроводном транспорте» первоочередным, а соответственно, и важнейшим из основных принципов деятельности в области магистрального трубопроводного транспорта закреплён принцип безопасности граждан и государства, защиты окружающей среды [772, ст. 6]. Однако важно закрепить в законодательстве направления реализации данного принципа в отношении деятельности магистральных трубопроводов, в частности применение наилучших доступных технологий при строительстве и эксплуатации трубопроводов, т. е. использование совокупности технических и технологических решений, направленных на уменьшение негативного воздействия на окружающую среду, что будет соответствовать критериям экологической безопасности в сфере транспортной деятельности. В систему данных

принципов включен также принцип обязательности полного возмещения вреда, причиненного окружающей среде, жизни и здоровью граждан, их имуществу, а также имуществу организаций при создании, функционировании и ликвидации магистрального трубопровода и его объектов, как необходимый элемент обеспечения охраны окружающей среды. Из этого вытекает, что требования в области обеспечения экологической безопасности в связи с деятельностью трубопроводного транспорта необходимо основывать на вышеуказанном принципе, что обусловлено целесообразностью реализации эколого-правовой политики в правоотношениях при транспортировке грузов магистральным трубопроводным транспортом, в том числе значимостью компенсационного характера при причинении вреда окружающей среде.

Отметим, что в законодательстве о магистральном трубопроводном транспорте не определено четкое содержание эколого-правовых требований на объектах магистрального трубопровода, не указано, каким образом на основе требований может быть выстроен концептуальный подход к механизму обеспечения экологической безопасности данным видом транспортировки грузов. В соответствии со ст. 10 Закона «О магистральном трубопроводном транспорте» установление требований по обеспечению экологической безопасности включается в перечень вопросов государственного регулирования в области магистрального трубопроводного транспорта [772, ст. 10]. Согласно Программе формирования общих рынков нефти и нефтепродуктов ЕАЭС, утвержденной решением Высшего Евразийского экономического совета от 6 декабря 2018 г. № 23, государства-члены ориентируются на использование лучшей мировой практики в сфере экологической безопасности нефтяной сферы, защиты природной среды, жизни и здоровья граждан и прав потребителей, стремятся к унификации требований законодательства в данной сфере, а положения, касающиеся обеспечения экологической безопасности, включаются в международный договор о формировании общих рынков нефти и нефтепродуктов Союза [946, п. 25–27].

Анализ Закона «О магистральном трубопроводном транспорте» позволяет сделать вывод о том, что обеспечению безопасности уделено особое внимание на всех этапах от создания до вывода из эксплуатации магистральных трубопроводов, при этом меры пожарной, промышленной и экологической безопасности объединены. Так, требования по обеспечению экологической безопасности магистральных трубопроводов включают ведение экологического паспорта, оценку воздействия на окружающую среду планируемой деятельности по созданию и функционированию магистральных трубопроводов, выбор трассы с учетом природных особенностей территории, разработку мер по сохранению особо охраняемых природных территорий, а также подлежащих специальной охране, биосферных резерватов, других территорий, которые подлежат особой охране

и использованию, и иные меры по охране окружающей среды, охране историко-культурных ценностей, проведению производственного и экологического мониторинга [772, ст. 16].

В обязанности субъектов при эксплуатации магистральных трубопроводов для обеспечения экологической безопасности включены такие, как необходимость соблюдать требования законодательства Республики Беларусь об охране окружающей среды на объектах магистрального трубопровода, осуществлять мониторинг экологической безопасности магистральных трубопроводов [772, ст. 17]. Закон Республики Беларусь «О государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду» закрепляет, что магистральный трубопроводный транспорт с диаметром трубопроводов 500 миллиметров и более является объектом оценки воздействия на окружающую среду [763, п. 1.11 ст. 7]. Соответственно, учет вредных воздействий, мониторинг, оценка воздействия на окружающую среду предусмотрены в качестве элементов правового механизма обеспечения экологической безопасности при эксплуатации магистрального трубопроводного транспорта.

Лицензирование, по мнению В. С. Кошовской, а также специальные виды контроля и надзора применительно к охране окружающей среды при транспортировке нефти имеют особенности реализации [539, с. 14–15]. Согласно Закону «О магистральном трубопроводном транспорте» «лицензируются работы и услуги по проектированию, монтажу объектов магистральных газопроводов, магистральных нефтепроводов, нефтепродуктопроводов» [772, ст. 10]. Кроме того, контроль является способом обеспечения законности требований по охране окружающей среды, отражается в проводимых экологических политиках предприятий (ОАО «Нафтан»). На особое значение организации эффективной системы контроля и государственного транспортного надзора для охраны окружающей среды, предметом которого выступают требования к правилам перевозки опасных грузов, требования к работникам, обращается внимание в научных исследованиях [299]. Полагаем, положения о контроле в области соблюдения требований экологического законодательства следует уточнить в законодательстве о магистральном трубопроводном транспорте, что способствовало бы обеспечению экологической безопасности и охране компонентов природной среды.

Обратим внимание, что согласно ст. 4 Закона «О магистральном трубопроводном транспорте» права природопользования при создании, эксплуатации, консервации и ликвидации магистральных трубопроводов являются объектом отношений в области магистрального трубопроводного транспорта, что является дискуссионным. Полагаем, что непосредственно к таким объектам следует относить охрану компонентов природной среды как составляющую предмета транспортных правоотношений. Кроме того, сам Закон не различает виды природопользования, а необходимость



перечня охранных мероприятий в области окружающей среды устанавливается в ст. 20 и др.

Согласно Закону «О магистральном трубопроводном транспорте» с целью обеспечения промышленной, пожарной и экологической безопасности магистрального трубопровода устанавливается охранный зона магистрального трубопровода, под которой в соответствии со ст. 1 указанного нормативного правового акта понимается «территория с особыми условиями землепользования, прилегающая к магистральному трубопроводу, необходимая для обеспечения безопасной эксплуатации магистрального трубопровода» [772, ст. 34]. Однако, как следует из определения и содержания вышеуказанной правовой нормы, указанные меры по охране земель не устанавливаются. Положение о том, что собственникам земельных участков и иным землепользователям, осуществляющим разрешенное землепользование в границах охранных зон магистральных трубопроводов, компенсируются убытки, связанные с ограничением землепользования [772, ч. 4 ст. 34], направлено на восстановление потерь непосредственно в связи с необходимостью функционирования магистрального трубопровода.

В ст. 45 Закона «Об охране окружающей среды» закреплены требования при размещении, проектировании, строительстве, реконструкции, вводе в эксплуатацию, эксплуатации и ликвидации объектов добычи, переработки, транспортировки, хранения и реализации нефти, газа и продуктов их переработки. Однако не все предусмотренные требования по обеспечению экологической безопасности конкретизированы в природоресурсном законодательстве и в Законе «О магистральном трубопроводном транспорте». Так, обратим внимание на то, что меры по рекультивации земель, уменьшению вредного воздействия эксплуатации трубопроводов на окружающую среду, а также по возмещению вреда окружающей среде не отражены в Законе «О магистральном трубопроводном транспорте», и, соответственно, комплекс мероприятий по охране компонентов природной среды не разработан. В данном контексте стоит вспомнить и об усилении охраны недр, предусмотрев запрещение их загрязнения, что не закреплено в действующем Кодексе Республики Беларусь о недрах. При этом в нем имеются положения, касающиеся охраны недр при эксплуатации машин и оборудования [497, п. 1.8 ст. 70], изъятия и предоставления участков недр для государственных нужд для обслуживания транспортной инфраструктуры [497, п. 1 ст. 36] и другие положения [497, ст. 49, 63]. Вместе с тем правовой охране подлежат недра при строительстве трубопроводов (газо- и нефтепроводов), а также иных транспортных коммуникаций (железнодорожных путей, автомобильных дорог, транспортных тоннелей, метрополитена), и на этом основании считаем необходимым совершенствование правовых норм, устанавливающих комплекс мер по охране недр. Требование по рациональному использованию недр при хранении нефти, газа или других

веществ, захоронении отходов предусматривается российским Законом «О недрах» [779, п. 8 ст. 23].

Ведение работ на участках недр оказывает негативное влияние на состояние окружающей среды (деградация земель, их загрязнение, накопление вреда) [1015, с. 197], в частности вследствие износа и прорывов трубопроводов по причине отсутствия реконструкции [299], поэтому мероприятия по охране окружающей среды представляются необходимыми для обеспечения экологической безопасности. Справедливо указывает И. С. Шахрай на необходимость закрепления в Кодексе о недрах «норм об участии граждан и юридических лиц в решении вопросов, затрагивающих их права и защиту законных интересов» [1259, с. 277]. Кроме того, требуется экологизация законодательства о трубопроводном транспорте в части закрепления положений об охране объектов экологических отношений.

Кроме того, в белорусском законодательстве не раскрывается, в каких случаях применяются меры ответственности при чрезвычайных ситуациях в связи с эксплуатацией магистрального трубопроводного транспорта и на кого конкретно возлагается ответственность в случае аварии. В ст. 17 Закона «О магистральном трубопроводном транспорте» указано, что обязанность по устранению последствий инцидентов, аварий, вызвавших нарушение функционирования магистральных трубопроводов, их объектов возложена на оператора. А. В. Исакова полагает, что в данной ситуации «вся зона ответственности ложится на заказчика, застройщика и проектную организацию» [419, с. 177], и, таким образом, для определения виновного предлагается проводить экспертно-диагностическое обследование. После устранения ущерба такая экспертиза возможна, но, решая задачу превентивного характера и соблюдая принцип экологической безопасности «приоритет предупредительных мер», полагаем, необходимо изменить подход к охраняемым зонам магистральных трубопроводов. Исходя из изложенного, целесообразно дополнить понятие «охраняемые зоны» в вышеназванном Законе установлением ограничений землепользования в целях охраны земельных участков, поскольку ведение работ на участках недр влечет за собой явную необходимость использовать земельный участок. Кодекс Республики Беларусь о земле предусматривает ограничения (обременения) в охраняемых зонах транспортных коммуникаций, а в законодательстве о магистральном трубопроводном транспорте такого указания не имеется, что является несогласованностью правовых норм. Другой момент охраны земель во взаимосвязи с использованием недр при эксплуатации трубопроводов связан с рекультивацией земель: при проведении работ, касающихся пользования недрами, плодородный слой подлежит снятию, однако если причинен ущерб земельному участку в виде ухудшения качества земель, то необходима их рекультивация. Полагаем, в главе 16 КоАП целесообразно закрепить норму об ответственности за неосуществление рекультивации земель.

Следует отметить, что согласно Указу Президента Республики Беларусь от 10 января 2020 г. № 9 «О налогообложении» установлена ставка налога на прибыль в размере 50 % в целях формирования источника денежных средств для ликвидации возможных экологических последствий в случае аварии на магистральном нефтепроводе либо иных непредвиденных ситуаций, связанных с перемещением нефти и нефтепродуктов по территории нашего государства, для организаций, осуществляющих транспортировку нефти и нефтепродуктов [777, п. 1]. Кроме того, объектом налогообложения экологическим налогом признана транзитная транспортировка по территории Беларуси нефти и нефтепродуктов магистральными трубопроводами [777, п. 3]. Такое положение дел свидетельствует об особом внимании как в рамках государства, так и на наднациональном уровне о недопущении вредного воздействия разлива нефтепродуктов и мерах охраны окружающей среды. Следует расширить задачи государственных органов в разработке действий при ликвидации аварий, в информировании граждан о потенциальных угрозах чрезвычайных ситуаций, поскольку объекты магистрального трубопроводного транспорта относятся к категории опасных производственных объектов (ст. 2 Закона «О промышленной безопасности»).

Магистральные трубопроводы считаются уникальными сооружениями в связи с особой энергетической мощностью, большой производительностью и риском аварийности, в связи с чем основным фактором обеспечения безопасности для окружающей среды предлагается считать надежность нефтепровода [1253]. Так, одним из критериев экологической безопасности данного вида транспорта является повышение конструктивной надежности магистральных трубопроводов. Для этого, полагаем, в законодательстве о магистральном трубопроводном транспорте целесообразно закрепление мер по охране окружающей среды в случае аварии наряду с возмещением вреда в размере стоимости восстановительных работ, а именно комплекса мероприятий по предупреждению аварий, включая прогнозирование надежности эксплуатационных свойств трубопроводов.

Принципы международного сотрудничества в области магистрального трубопроводного транспорта включают обеспечение экологической безопасности [772, ст. 38], согласно одному из них экологическая безопасность и экологические последствия, а также ликвидация чрезвычайных ситуаций, возникших в результате нарушения режимов функционирования магистральных трубопроводов, являются приоритетными в деятельности по транспортировке грузов трубопроводами. Последствия для окружающей среды при транспортировке нефтепродуктов исследуются при подготовке актов в рамках деятельности СНГ, о чем свидетельствует завершение работы Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ над проектом Модельного закона «Об экологической безопасности транспортировки нефтепродуктов по трубопроводам» [173].

Научный анализ эколого-правовых отношений при регулировании деятельности магистрального трубопроводного транспорта показал, что представляется целесообразным приоритетное развитие транспортировки грузов магистральным трубопроводным транспортом при необходимом законодательном совершенствовании обеспечения экологической безопасности, системности требований в данной сфере. Экологически безопасную деятельность трубопроводного транспорта предлагается определить как деятельность, связанную с функционированием (проектированием, строительством, реконструкцией, вводом в эксплуатацию, эксплуатацией и транспортировкой нефти, газа и продуктов их переработки) объектов магистрального трубопровода и осуществляемую на основе принципов правового обеспечения экологической безопасности и эколого-правовых требований в целях недопущения причинения вреда окружающей среде и компонентам природной среды.

К направлениям обеспечения экологической безопасности необходимо отнести планирование деятельности в области охраны окружающей среды, лицензирование, контроль за соблюдением требований экологической безопасности, специализированный надзор за эксплуатацией трубопроводов, компенсационные мероприятия по возмещению вреда окружающей среде, причиненного проектированием и эксплуатацией магистрального трубопроводного транспорта. Эти меры, направленные на сохранение ценных промысловых видов рыб, растений и животных водоемов, позволят эффективно реализовать модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Представляется необходимым выделить классификацию правовых средств обеспечения экологической безопасности деятельности трубопроводного транспорта, закладывающую основы для усиления экологизации законодательства в данной сфере деятельности: 1) в зависимости от установления законодателем: средства – предписания обязывающего характера и средства – стимулы рекомендательного характера; 2) в зависимости от возможности (невозможности) предупреждения негативного воздействия на окружающую среду: предупредительные и запретительные правовые средства; 3) в зависимости от момента применения правовых средств: до ввода в эксплуатацию (производство); при эксплуатации (транспортировке грузов); при утилизации; при проектировании, строительстве, вводе в эксплуатацию и эксплуатации объектов транспортного обслуживания (транспортных коммуникаций). Кроме того, поскольку требования, направленные на безопасное для окружающей среды функционирование трубопроводного транспорта, установлены в законодательстве вместе с требованиями в иных сферах безопасности, предлагается закрепить их в самостоятельной правовой норме в белорусском Законе «О магистральном трубопроводном транспорте», дополнив требованиями по уменьшению негативного воздействия на окружающую среду и компоненты

природной среды, в частности касающимися соблюдения норм об установлении охранных зон, восстановления нарушенных земель, рационального использования недр и их охраны, охраны растительного мира и других компонентов природной среды.

Таким образом, рассмотрение правовых проблем в исследуемой сфере путем соотношения отраслей экологического и транспортного законодательства и способов их решения позволило обосновать необходимость уточнения и систематизированного изложения правовых норм, касающихся обеспечения экологической безопасности. Предпосылкой экологизации транспортного законодательства выступает ряд правовых проблем воздействия транспорта на окружающую среду. Представляется целесообразным конкретизировать в Законе «Об основах транспортной деятельности» направления обеспечения экологической безопасности отдельных видов транспортной деятельности, предусмотрев развитие данных направлений в актах законодательства в целях комплексной реализации для обеспечения охраны окружающей среды от негативного воздействия различных видов транспорта, что можно обозначить как воплощение теоретико-методологической концепции правового обеспечения экологической безопасности [1171].

## **Глава 5. РАЗВИТИЕ ПРАВОВЫХ МЕХАНИЗМОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ И РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ**

### **5.1. Направления и формы участия Республики Беларусь в международном сотрудничестве в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности**

Эколого-правовые проблемы транспортной деятельности выходят за национальные границы в связи с растущими экологическими рисками при осуществлении международных сообщений, требуют решения в целях уменьшения выбросов парниковых газов на транспорте до климатически нейтрального уровня, уменьшения шумового воздействия при эксплуатации транспортных средств, борьбы с глобальным потеплением и достижения устойчивого развития. Обеспечение права на благоприятную окружающую среду, сохранение природных ресурсов, гарантирование экологически безопасного развития общества являются условиями не только участия Республики Беларусь в международном эколого-правовом сотрудничестве, но и расширения взаимодействия с другими государствами в данной сфере [459, с. 19].

Транспортная отрасль является самым крупным источником выбросов углерода в мире, так как нефтепродукты широко используются в транспортной деятельности. Поскольку страны взаимодействуют в вопросах перемещения пассажиров и грузов, обеспечивая развитие мировой торговли,



увеличивается также и количество транспорта, расширяются транспортные магистрали, что выступает в целом позитивной тенденцией. В связи с этим представляется целесообразным изучение многочисленных проблемных аспектов построения и развития отношений, формирующих прочную основу для международного сотрудничества в области уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду как неотъемлемого направления деятельности по обеспечению экологической безопасности.

Отметим основные мировые проблемы, обуславливающие необходимость развития международно-правовых механизмов обеспечения экологической безопасности в рассматриваемой сфере в современных условиях развития общества.

Во-первых, проблемой является перенос загрязняющих веществ всеми видами транспорта, поэтому в силу глобального характера проблемы трансграничного загрязнения атмосферного воздуха требуется особый подход к правовому обеспечению экологической безопасности и реализации конкретных мер для охраны окружающей среды. Так, транспортный сектор все еще остается значительным источником загрязнения воздуха, основным источником шума. В различных странах принимаются правовые меры по внедрению экологически чистого транспорта, организации дорожного движения в городах, но все еще сохраняются экологические проблемы в связи с широкой транспортной деятельностью и масштабом перевозок. Как отмечают зарубежные специалисты, меры государств по ограничению воздействия транспорта на окружающую среду недостаточны для достижения долгосрочных целей политики в области климата и окружающей среды [1343; 1344].

Во-вторых, разрушение озонового слоя атмосферы является одной из глобальных экологических проблем в связи с проникновением углеродистых и иных веществ антропогенного происхождения в верхние слои атмосферы. Кроме того, проблема изменения климата уже имеет существенное значение на международном уровне [1109], поскольку «превратилась из темы, представляющей интерес в первую очередь для узких специалистов в области состояния атмосферы, в важную проблему международной политики» [38, с. 256], комплексную междисциплинарную проблему, «охватывающую экономические и социальные аспекты устойчивого развития» [487]. О. Л. Дубовик говорит об изменении во многих странах подхода к транспортной политике, о вынужденном реагировании на проблемы глобального потепления и принятии мер мировым сообществом и национальными государствами [312, с. 120]. Л. И. Брославский указывает, что это проблема всего мирового сообщества, что стало одним из ключевых моментов Парижского соглашения по климату 2015 г. и последующих саммитов по экологии [164, с. 50]. Вышеуказанное свидетельствует о том, что усилиями одного или нескольких государств данную проблему решить невозможно, требуются дополнительные правовые основания в ее решении, переосмыс-

ление международных отношений в контексте обеспечения устойчивого развития [545, с. 20]. Вместе с тем на основании коренного преобразования экологической и транспортной политики, юридически обоснованного концептуального научного и законодательного подхода к обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности каждое государство должно прилагать усилия с целью уменьшения выбросов парниковых газов для решения проблемы глобального изменения климата [1192].

В-третьих, стоит обратить внимание и на мировую проблему, касающуюся противодействия пандемии COVID-19. Безусловно, принимаемые меры в свете вызовов и угроз в борьбе с коронавирусной инфекцией повлекли уменьшение количества пассажирских перевозок, что позволило уменьшить выбросы токсичных веществ транспортных средств в окружающую среду, однако не сократились крупные грузопотоки. Фиксируемое улучшение состояния окружающей среды свидетельствует о значимости экологической проблемы загрязнения атмосферного воздуха, компонентов природной среды и возможности ее решения. Кроме того, в свете социального дистанцирования серьезным препятствием на пути к декарбонизации экономики, достижению климатически нейтральных выбросов следует назвать практику отказа граждан от общественного транспорта и использование личных автомобилей во многих странах, а также приостановление производства и падение спроса на экологичные виды транспорта в связи со снижением покупательской способности и экономическим кризисом. В то же время усугубление экологического кризиса, связанного с транспортной деятельностью, и тяжесть борьбы с пандемией во всем мире обнаруживает потребность в осуществлении согласованных действий государств на основе определенных начал сотрудничества, установленных на законодательном уровне (Устав ООН, Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН).

В-четвертых, в современных условиях появляются новые вызовы для экологической безопасности, связанные со стремительным распространением инновационных технологий при разработке новых видов транспорта, использованием искусственного интеллекта, соответственно, требуется создание экологически безопасных условий их эксплуатации [1195] и в связи с этим – формирование международно-правовых принципов сотрудничества государств с учетом расширения высокотехнологичного производства. Законодательство многих стран, как и Республики Беларусь, существенно отстает в регулировании транспортной мобильности, в частности развития автономного и беспилотного транспорта и технологий, безопасных для окружающей среды, в подготовке нормативных правовых актов, обеспечивающих их применение. Не имеется выработанной терминологии и общепризнанного понимания в данной области на меж-

дународном уровне. Вместе с тем этап цифровизации, развитие интеллектуальных транспортных систем являют собой закономерный этап развития технологий [493], имеющий как недостатки, заключающиеся в отсутствии правового регулирования в Республике Беларусь и практики применения, так и определенные преимущества, включающие их нацеленность на повышение качества жизни граждан, безопасность дорожного движения, оптимизацию транспортных процессов, улучшение экологической ситуации. Положения о деятельности таких систем утверждены в Российской Федерации в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования от 25 марта 2020 г. № 724-р [525]. Внедрение высокоавтоматизированных (роботизированных) автотранспортных средств подразумевает значительное уменьшение вредного воздействия на окружающую среду [534, с. 16] и на этом основании способствует положительному экономическому эффекту вследствие преобразования транспортной системы, что благоприятно отразится на обеспечении экологической безопасности. Применение интеллектуальных транспортных систем необходимо в рамках реализации элементов механизма обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности [1209]. Такой социально-общественной, экономической и экологической эффективности возможно достичь в условиях правовой интеграции государств и согласованного правового обеспечения, в том числе путем определения направлений, способствующих устойчивому развитию.

Современный характер решения эколого-правовых проблем, связанных с осуществлением транспортной деятельности, на международном уровне должен отвечать вызовам XXI столетия. Угрозы безопасности человечества в силу интегративности не являются «изолированными явлениями, удерживаемыми в пределах национальных границ» [265, с. 123]. Следовательно, в основе реализации направлений взаимодействия государств должна лежать концепция, базирующаяся на парадигме возрастания их значения в обеспечении экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с учетом объективной необходимости перехода к новой формации человечества, связанной с предотвращением угрозы причинения масштабного вреда окружающей среде, поэтому реальная угроза экологического кризиса «детерминирует кардинальное изменение стратегии национальной государственности» [460, с. 108]. В данном контексте представляется высокоактуальной потребность учета тенденций многообразного мирового технико-инновационного развития на том основании, что «экологические проблемы общества обусловлены интенсивностью хозяйственной деятельности, которая обеспечивает человека необходимыми ему продуктами производства» [664, с. 27]. Исходя из вышеуказанных проблемных вопросов, необходимости выработки совместной стратегии для уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду,

автор приходит к выводу, что под международным сотрудничеством в сфере обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспорта необходимо понимать один из видов совместной деятельности государств, направленный на согласование их интересов в достижении общих целей по решению эколого-правовых проблем при осуществлении транспортной деятельности, оказание взаимопомощи, развитие правовых основ для информационного обмена и разработки общих (схожих) положений законодательства и институционализации в данной сфере.

Основные направления и формы международного сотрудничества в области экологической безопасности определяются содержанием и особенностями транспортной деятельности, общей заинтересованностью государств в преодолении проблем, касающихся уменьшения воздействия транспорта на окружающую среду, национальной политикой государств. К таким общим направлениям следует отнести: 1) участие государств в обеспечении экологической безопасности транспортной деятельности в рамках международных организаций и иных объединений государств; 2) осуществление двустороннего и многостороннего сотрудничества государств в данной области.

Первое направление включает разнообразные механизмы функционирования и развития международных отношений и охватывает следующие виды взаимодействия государств при их участии в международных организациях и (или) объединениях государств: универсальное, региональное и специализированное.

Учеными отмечается, что международные механизмы, непосредственно направленные на обеспечение права на благоприятную окружающую среду, не сложились, «в первую очередь в связи с отсутствием закрепляющих данное право международных договоров» [294, с. 111], и единственным договором в данной области Е. Ф. Довгань называет Орхусскую конвенцию. Вместе с тем универсальное сотрудничество включает многосторонние виды деятельности ООН, играющей ведущую роль в международных отношениях через главные и вспомогательные органы [932, с. 137], в том числе при реализации функций по обеспечению экологической безопасности ее специализированными учреждениями. Востребованность правовых механизмов обеспечения экологической безопасности на международном уровне подтверждается тем фактом, что к одному из важнейших направлений деятельности ООН относится «сотрудничество в области охраны природы» [588, с. 33]. Решение проблем, касающихся реализации экологических прав человека, обеспечения защищенности окружающей среды, осуществляется путем деятельности Организации экономического сотрудничества и развития ООН (ОЭСР), Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Программы развития ООН (ПРООН), Организации ООН по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО). Всемирная организация здравоохранения как специализированное учреждение ООН разрабатывает рекомен-

дации по контролю за шумом в населенных пунктах, за качеством воздуха и представляет оценку факторов, влияющих на здоровье человека, уделяет внимание глобальной проблеме изменения климата, устойчивости здравоохранения в контексте климатических рисков, среди которых выделяются объекты транспортной деятельности. Кроме того, ряд иных организаций ООН и международных организаций принимают меры по разработке и совершенствованию перспективных планов международного сотрудничества в эколого-правовой сфере в целях достижения устойчивого развития [245, № 5, с. 26; 252, с. 35]. Так, показатели для транспортного сектора разработаны в рамках деятельности ОЭСР ООН. В связи с общностью проблемы воздействия транспорта на окружающую среду для многих стран и благодаря участию Республики Беларусь в международных соглашениях и природоохранных конвенциях возможно дальнейшее развитие применения правовых механизмов и разработка новых подходов к сотрудничеству в данной сфере.

Республика Беларусь участвует в деятельности Межгосударственного экологического совета, созданного в 1992 г. и занимающегося вопросами, связанными с загрязнением окружающей среды. Кроме того, Республика Беларусь присоединилась к принятой в 2020 г. Декларации Совета коллективной безопасности Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ). Данная организация является «эффективной многофункциональной структурой комплексного обеспечения коллективной безопасности и в полной мере отвечает целям укрепления мира, международной и региональной безопасности на основе общепризнанных норм и принципов международного права» [278], в том числе ее деятельность направлена на «обеспечение экологической безопасности как части безопасности в целом» [245, № 6, с. 22]. В заявлении Совета коллективной безопасности ОДКБ о формировании справедливого и устойчивого мироустройства от 2 декабря 2020 г. отмечается, что одной из главных задач человечества в XXI в. становится формирование условий, гарантий и перспектив гармоничного развития будущих поколений [371]. Так, государства-члены в вышеуказанном заявлении определили принцип «безопасность каждого неразрывно связана с безопасностью всех остальных». Региональное сотрудничество в сфере минимизации вреда транспорта окружающей среде, обеспечения экологической безопасности при использовании транспорта реализуется в рамках нескольких межгосударственных объединений (СНГ, ЕАЭС, Союзное государство), однако степень взаимодействия и направления их деятельности имеют различия, что подробнее будет рассмотрено далее.

Определенного пояснения требует специализированное взаимодействие, которое осуществляется при условии участия государств в международных организациях, решающих задачи по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Для иллюстрации данного вида сотрудничества представим конкретные примеры. Республика Бела-

русь осуществляет сотрудничество в рамках ЕЭК ООН. Так, Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН) выступает межправительственным органом в области внутреннего транспорта – автомобильных, железнодорожных, морских, внутренних водных и комбинированных перевозок, участником которого является Республика Беларусь. Уменьшение вредного воздействия транспорта на экологию как одна из задач функционирования отдела устойчивого транспорта и отдела по окружающей среде данной организации регулярно анализируется, принимаются резолюции по ключевым вопросам развития транспорта, в том числе по способам уменьшения его воздействия на окружающую среду, и иным климатическим и экологическим проблемам при обслуживании Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья. Так, 25–28 февраля 2020 г. в г. Женева (Швейцарская Конфедерация) состоялась очередная сессия КВТ ЕЭК ООН на тему «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта», решения которой способствовали выработке совместных подходов большого количества стран к созданию эколого ориентированной транспортной системы.

Международный транспортный форум (МТФ), или Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), – межправительственная организация, представляющая собой форум министров транспорта, основная роль которого заключается в содействии созданию эффективной интегрированной транспортной системы, отвечающей самым высоким стандартам как безопасности транспорта, так и экологических требований. Контролирующие органы государств-участников уделяют особое внимание проверке сертификатов по шуму и выбросам вредных веществ, подтверждающих соответствие транспортных средств экологическим категориям в соответствии с директивами ЕЭК ООН. Полноправным членом МТФ Республика Беларусь является с 2016 г. и имеет право на участие в получении разрешений (базовой квоты) форума министров.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является специализированным учреждением ООН, определяющим международные правила, включающие нормы обеспечения безопасности и надежности воздушного сообщения. Республика Беларусь, являясь членом ИКАО, учитывает разрабатываемые стандарты по реализации основных целей в области охраны окружающей среды при осуществлении авиационной деятельности (ограничение авиационного шума, ограничение воздействия авиационных эмиссий на качество воздуха, ограничение выбросов парниковых газов).

Таким образом, с точки зрения организационного и содержательного обеспечения Республика Беларусь активно осуществляет сотрудничество с международными организациями в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, прилагает усилия к выполнению международных обязательств. Особую пользу могла бы



принести стратегия международного сотрудничества по вопросам обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности с установлением принципов и приоритетов в данной сфере, контроля за выполнением предусмотренных мер и международных обязательств с целью обеспечения гарантий реализации прав граждан, так как существует опасность того, что при значительном росте количества перевозок и расширении транспортных коммуникаций, в частности в свете спада пандемии COVID-19, согласованные показатели на международном и иных уровнях будут превышены. Кроме того, острой является необходимость «оценивать вызванные климатическими изменениями риски и при необходимости корректировать дорожное строительство» [172] с учетом стремления к нулевому загрязнению к 2050 г. согласно декрету, разработанному в Брюсселе в июле 2021 г., а также потребность решения ряда иных проблем (производство электроэнергии за счет сжигания угля, добыча лития для литий-ионных аккумуляторов, нагрузка на электросети при увеличении количества электротранспорта). Общие интересы и схожие подходы в решении проблем адаптации к изменению климата и активного использования электромобилей объединяют потребности большинства государств на современном этапе.

Вместе с тем особое значение для содержания и развития данного сотрудничества имеет зарубежный опыт решения рассматриваемых проблем с законодательной и правоприменительной точек зрения. Изучение взаимодействия Республики Беларусь с государствами на международном уровне требует анализа применяемых ими методов и способов обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Отметим, что Великобритания является первой страной в мире, подписавшей обязательство по всеобщей декарбонизации экономики, что подтверждается решением правительства от 27 июня 2019 г. о доведении до климатически нейтрального уровня выбросов парниковых газов к 2050 г. Постепенно принимаются меры к отказу от оплаты общественного транспорта в Брюсселе, поскольку презюмируется, что бесплатный проезд способствует улучшению качества атмосферного воздуха и уменьшению количества поездок на собственных автомобилях. В свете достижения высокой скорости движения поездов особые меры борьбы с шумом на железных дорогах принимаются в Японии, так как в этой стране прослеживается мощная конкуренция железнодорожного сообщения и авиации [420], что обеспечивает реальное продвижение в охране окружающей среды от динамического шума, вибрации и волн, возникающих при движении поездов, и в значительной степени способствует повышению эффективности обеспечения экологической безопасности.

На основании принятых международных соглашений и актов международных организаций, в том числе регионального уровня, в европейских государствах принимаются конкретные действия по улучшению ситуации в связи с воздействием транспорта на окружающую среду. Опыт некоторых

стран показывает, что при планомерной работе в сфере электрификации транспорта определен большой вклад в электрическое транспортное будущее [1302]. Глобальные перспективы развития электрического транспорта обозначены на Саммите электротранспорта – 2019 «Электрическая планета» (*Nordic EV Summit Electric Planet*) в г. Осло 21 марта 2019 г. В Норвегии политика ориентирована на увеличение количества электротранспорта и уменьшение количества автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Европейские столицы практически соревнуются в решении экологических проблем городов, желая получить право называться столицей электромобилей и электрических зарядных станций, что может способствовать уменьшению выбросов парниковых газов, переносу загрязняющих веществ и существенно поддержать обеспечение экологической безопасности на мировой арене. В Республике Беларусь проводится активная политика по стимулированию использования электротранспорта, ведется подготовка к производству электромобилей и комплектующих, при этом ряд согласованных мер, касающихся минимизации причиняемого окружающей среде транспортной деятельностью вреда, представляется необходимым для разработки и реализации в государствах – участниках ЕАЭС.

Самый широкий спектр совместных действий государств-участников в области охраны окружающей среды предусматривает ЕС [236, с. 60]. По мнению зарубежных исследователей, основная задача ЕС – уменьшить влияние на экосистему и остановить потепление климата за счет очищения воздуха, устранения токсических загрязнений и иных факторов [431]. Договор об образовании ЕС позволяет сделать вывод, что наряду со сбалансированным экономическим ростом обеспечивается высокий уровень охраны и улучшения качества окружающей среды (п. 3 ст. 3), т. е. «цель защиты окружающей среды равнозначна и признана на одном уровне с целью экономического роста» [556, с. 125]. В ЕС имеются примеры использования недорогих устройств для измерения местных уровней загрязнения воздуха, подчеркивается потенциал таких устройств для решения вопросов о качестве воздуха [1328]. За последние годы пересмотрены традиционные представления о функционировании энергетического рынка в направлении обеспечения стран ЕС экологически безопасной энергией [953, с. 103]. При этом законодательными органами различных стран уделяется особое внимание пересмотру сложившейся ситуации путем установления правовых положений, направленных на улучшение окружающей среды при интенсивном использовании транспорта. Так, с 1973 г. в ЕС принято семь программ действий в области окружающей среды в качестве основополагающих документов в области экологии на Европейском континенте, которые направлены на обеспечение устойчивого развития, достижение стратегических целей, включая переход к ресурсосберегающей экономике, введение инноваций с низким уровнем выбро-

сов CO<sub>2</sub>. Соответственно, подходы к защите и улучшению качества окружающей среды являются значимыми в ЕС уже довольно долгое время, прилагаются максимальные объединенные усилия к развитию безопасных технологий, в том числе в области продвижения экологически чистого транспорта, снижения шума, сертификации автомобилей по нормам выбросов и др. [1189].

В рамках деятельности государств – участников ЕС действует ряд директив в отношении обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности: о качестве бензина и дизельного топлива [285], о продвижении экологически чистого транспорта [1334], об оценке шума окружающей среды [1333] и др. Так, Директива 2009/33/ЕС Европейского парламента и совета от 23 апреля 2009 г. о продвижении экологически чистых и энергоэффективных автотранспортных средств направлена на широкое внедрение на рынок экологически чистых автомобилей, стимулирование рынка экологически чистых и энергоэффективных транспортных средств, тем самым способствует политике ЕС в области энергетики, климата и окружающей среды [1334]. В последние годы многие государства – члены ЕС разработали дополнительные меры в поддержку развития рынка экологически чистых транспортных средств, что способствовало достижению тех же целей, что и вышеуказанная Директива. Такие меры включают стимулы и поддержку использования указанных выше транспортных средств со стороны государственных органов, а также косвенно поощряют их приобретение и использование через выборочные ограничения доступа и управление местным спросом, меры налогообложения транспортных средств, дифференцирующихся по экологическим критериям. Многие города в ЕС разработали политику, обусловленную необходимостью соответствовать стандартам качества атмосферного воздуха, что способствовало сокращению выбросов автомобилей в этих городах.

Франция и Италия при переходе к зеленой экономике используют такие инструменты, как экологические налоги, внедрение зеленой маркировки, предоставление зеленых кредитов, льготные тарифные программы и иные, тем самым «активно формируют механизмы для стимулирования притока зеленых инвестиций в свои экономики и сдерживания отраслей, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду» [959, с. 390], что доказывается, в частности, принятием в 2015 г. во Франции Закона «Об энергетическом переходе для зеленого роста», в котором закреплены меры по снижению эмиссии парниковых газов в транспортном секторе, т. е. использованием «нерыночных подходов в целях соблюдения обязательств по Парижскому соглашению» [744, с. 150]. Во Франции с 2008 г. действует система поощрений и взысканий *bonus – malus*, согласно которой покупатели транспортных средств с большим объемом выброса углерода получают поощрения (*bonus*), а с меньшим – взыскания (*malus*), что позволило значительно «сократить среднюю эмиссию углерода транспорт-

ными средствами» [465, с. 47]. В целях борьбы с глобальным потеплением применяется штраф за выбросы CO<sub>2</sub>, чтобы стимулировать население к приобретению легковых автомобилей с наименьшим количеством выбросов загрязняющих веществ, взывается налог (экологический малус) за регистрацию транспортного средства с наибольшими выбросами загрязняющих веществ. Так, в Климатическом плане Франции от 6 июля 2017 г. предусмотрено, что с 1 января 2018 г. для физических и юридических лиц действует метод поощрения (выплата премий за утилизацию автомобилей), Кодексом дорожного движения Франции установлены бонусы лицам, приобретающим транспортные средства с наименьшим выбросом углекислого газа (ст. R 311-1) [1331].

С 2018 г. действует принятый в Берлине (ФРГ) Закон «О мобильности», направленный на сокращение выбросов парниковых газов, включая меры по созданию новых моделей развития общественного транспорта с учетом мировых тенденций транспортной сферы, новых маршрутов рельсового транспорта и велоинфраструктуры [171; 1330]. В Швеции введен экологический налог на авиабилеты в зависимости от длины маршрута в целях снижения экологической нагрузки на авиационные перевозки и уменьшения влияния воздушных перевозок на климат [1268; 1269].

С целью обновления парка транспортных средств и уменьшения загрязнения окружающей среды в ЕС устанавливаются экологические зоны (или зеленые зоны), в которых предусматриваются ограничения движения автомобильного транспорта, оказывающего вредное влияние на окружающую среду и не соответствующего экологическим стандартам [1307]. Так, в некоторых европейских странах «движение транспортных средств с повышенной опасностью для окружающей среды регламентируется с помощью специальных виньеток, указывающих на уровень выделяемого автомобилями загрязнения. Такие виньетки используются во Франции, Германии, Дании, Австрии» [374] и представляют собой знаки для обозначения зоны, где действуют экологические ограничения. Например, в Германии въезд в зеленые зоны возможен только при наличии виньетки зеленого цвета. Во многие австрийские зеленые зоны может быть разрешен въезд транспортным средствам класса эмиссии не ниже чем Евро-2, запрещается въезд в ночное время и в выходные дни. За подделку таких знаков (виньеток) предусматривается наказание в виде штрафа в крупном размере и конфискации автомобиля до уплаты штрафа. Приведенные примеры являются эффективными для решения проблемы обеспечения экологической безопасности в городах, что может послужить стимулом для внедрения подобных мер в нашей стране при разработке планов организации дорожного движения. С учетом планируемой унификации в перспективе (создание общеевропейской системы виньеток) такую разрешительную систему целесообразно предусмотреть на евразийском пространстве.

Как полагают специалисты, «современный мир работает над возможностью снизить спрос на транспорт, особенно на частные транспортные средства, т. е. в рамках своей транспортной программы Евросоюз пропагандирует смену парадигмы в пользу меньшего использования автомобильного транспорта без ущерба для мобильности» [494, с. 122]. Так, в 2013 г. в г. Таллин, столице Эстонии, установлено пользование общественным транспортом без оплаты для местных жителей, с 2020 г. Люксембург является первым и единственным в мире государством, где введен бесплатный проезд в общественном транспорте [627]. И хотя не в полной мере обеспечена экологическая безопасность в европейских странах, справедливо отмечается исследователями, что устойчивость развития должна основываться на «динамическом взаимодействии общества и его экономики с окружающей средой» [1009, с. 198].

В различных странах предпринимаются попытки на законодательном уровне урегулировать проблемы вредного воздействия транспорта на окружающую среду, исходя из специфики региона, особенностей технологического уклада общества и государства. Эти проблемы включают широкий спектр вопросов в данной сфере в мировом сообществе: противодействие изменению климата, предупреждение негативного воздействия процессов перевозки на окружающую среду, недопущение трансграничного загрязнения окружающей среды. Анализируя приведенные примеры, следует обозначить, что меры охраны окружающей среды, принимаемые европейскими государствами в сфере эксплуатации транспорта, достаточно значимые, находятся в русле международных договоренностей и учитывают национальные проблемы в области транспортной деятельности, а экологическая политика ЕС осуществляется достаточно активно и поступательно.

Таким образом, необходимо развивать сотрудничество Республики Беларусь в эколого-правовой и транспортной сферах в контексте обеспечения безопасности как с международными организациями, так и с государствами для выявления перспективных проектов, решений и содействия в их реализации, для подготовки технической информации, финансовой поддержки. Укрепляются многосторонние взаимосвязи в области охраны окружающей среды, заключаются двусторонние соглашения в природоохранной сфере [697, с. 17]. Примером тому является целенаправленная работа по созданию проектов эффективного использования транзитного потенциала, совершенствования охраны окружающей среды в транспортно-логистической отрасли (с 1992 по 1995 г. Республикой Беларусь подписаны рамочные соглашения о двустороннем сотрудничестве со странами-соседями по предоставлению информации об авариях, имеющих возможные трансграничные последствия (с Литвой, Латвией, Польшей, Российской Федерацией, Украиной, а также Молдовой, Болгарией)). Полагаем, следует

усилить взаимодействие Республики Беларусь с теми государствами, которым удалось получить положительные результаты в уменьшении вредного воздействия транспорта на окружающую среду, с целью координации действий по реализации согласованной экологической политики, разработки общих стратегий в сфере обеспечения экологической безопасности, способствующих благоприятному состоянию окружающей среды.

Кроме того, рост грузооборота с Китаем не только подчеркивает экономическую целесообразность реализации комплексных проектов в сфере логистики, поскольку для стран – участниц ЕАЭС «трансьевразийские транспортные коридоры “Нового Шелкового пути” являются одним из ключевых направлений экономического роста» [332, с. 28], но и свидетельствует о расширении направлений сотрудничества государств с целью снижения причинения вреда окружающей среде. В частности, требуется расширение и стимулирование интеграционного взаимодействия на евразийском пространстве для формирования эколого-правового обеспечения развития транспортно-логистической инфраструктуры (унификация законодательства, оптимизация контроля перевозок, разработка и применение общих правил ответственности в целях учета интересов государств – членов), что будет более подробно рассмотрено далее.

Вышеуказанные механизмы международного сотрудничества с участием Республики Беларусь в сфере минимизации вредного воздействия транспорта на окружающую среду, включающие взаимодействие транспортных систем государств – членов ЕС, а также государств – участников ЕАЭС и Республики Беларусь, международных организаций, направленные на совершенствование системы как внутригосударственных, так и международных перевозок, определяют решение долгосрочных задач по уменьшению выбросов парниковых газов до климатически нейтрального уровня, недопущения развития экологического кризиса. Влияние международных правовых актов всегда сказывается на развитии национального права, также и «экологическое законодательство развивается в соответствии с взятыми ими международными обязательствами» [1003, с. 139]. В связи с этим право выступает основным инструментом регулирования общественных отношений на международном и региональном уровнях, который предопределяет вектор развития в области правового обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности.

Исходя из изложенного, определим, что основными формами сотрудничества государств в рассматриваемой сфере являются: 1) системное и последовательное совершенствование государствами самостоятельно и в составе интеграционных образований согласованной экологической и скоординированной транспортной политики и нормативных правовых актов с учетом обеспечения экологической безопасности, в том числе в области строительства автомобильных дорог, электрификации и снижения



шума на железных дорогах, эксплуатации электромобилей и развития инфраструктуры; 2) проведение совместных научных исследований и разработка общих направлений обеспечения экологической безопасности с другими государствами на основе схожей проводимой политики в области охраны окружающей среды; 3) разработка соглашений, концепций и иные способы подготовки норм (в рамках решений), регламентирующих совместные подходы в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении плана природоохранных мероприятий, стимулирующих улучшение охраны окружающей среды; 4) создание научных организаций, центров, временных научных коллективов на международном уровне; 5) взаимный обмен информацией и данными, необходимыми для выработки общих направлений в сфере обеспечения экологической безопасности при транспортных процессах; 6) проведение международных научно-практических конференций, конгрессов и иных форумов; 7) взаимный обмен научными кадрами и профессорско-преподавательским составом, исследователями в целях подготовки экологов ориентированных специалистов транспортной отрасли.

Развитие форм сотрудничества государств, применяющих разработанные методы уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, и стран, принимающих и внедряющих новые подходы, направленные на обеспечение экологической безопасности, возможно на основе определенных принципов взаимодействия в данной сфере. Принципы в международно-правовой сфере выражают согласие государств по исходным, базовым позициям, на основе которых формулируются механизмы их исполнения и конкретные обязательства не только каждого государства, на которое они распространяются, но и межгосударственных объединений. Принципы международного экологического права выделяются общие и специальные [642, с. 133–136; 643, с. 571–572; 1313, с. 358–359]. Изучение научно разработанных принципов международно-правовой охраны окружающей среды [64; 231; 697] позволяет сделать вывод, что их применение, а также принятие за основу общепризнанных специальных принципов международного экологического права [277; 279; 423] может способствовать выполнению требований экологической безопасности наряду с особыми специфическими принципами сотрудничества многих государств. Несмотря на это, как полагают авторы, принципы, содержащиеся в универсальных декларациях, принятых на конференциях по окружающей среде, «часто имеют абстрактное значение, <...> определяются в правовой литературе как принципы-идеи» [291, с. 46]. Данные идеи значимы, так как включают в себя такой важный фактор, как предупреждение угроз причинения вреда окружающей среде в свете планируемых видов деятельности и недопущение трансграничного экологического ущерба. Все государства обязаны осуществлять меры по недопущению загрязнения окружающей

среды не только на национальном, но и на международном уровне, если экологическая проблема возникла по вине субъектов данного государства.

С точки зрения А. С. Тимошенко, международными принципами экологической безопасности являются принципы равной (одинаковой) экологической безопасности; запрещения экологической агрессии, экоцида; регулярного обмена информацией об экологической ситуации на национальном и региональном уровнях; сотрудничества в чрезвычайных экологических ситуациях; международной ответственности за трансграничный ущерб и т. д. [1094, с. 86, 89–91]. Отметим, что особую роль при обеспечении экологической безопасности играют следующие международные принципы: 1) каждый человек имеет право на жизнь в наиболее благоприятных экологических условиях; 2) хозяйственная деятельность, осуществляемая на территории государства, не должна наносить ущерб окружающей среде; 3) недопустимы виды хозяйственной деятельности, экологические последствия которой непредсказуемы, и др.

Заметим, что принципы сотрудничества государств по обеспечению экологической безопасности в эколого-правовой науке не сформированы, а в отношении конкретных видов хозяйственной деятельности их выделение на базе теоретико-методологических подходов представляется целесообразным для определения специфики взаимодействия государств для достижения общих целей [1191]. Такие принципы следует считать составляющей частью формирующихся «международно-правовых принципов устойчивого развития, на основе которых в перспективе будут заключаться международные соглашения», поскольку, как указывается в исследованиях международного экологического права, наблюдается «усиление влияния экологического компонента на экономический компонент» [119, с. 130]. К ним следует отнести:

- экологически безопасное (устойчивое) развитие транспортных технологий;
- преимущество при выработке согласованных подходов к решению вопросов сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности на международном и региональном уровнях;
- создание национальной системы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в рамках деятельности по достижению целей устойчивого развития государства;
- разработка национальной программной документа и совместных документов стратегического планирования, направленных на решение задачи уменьшения вредного воздействия транспортной деятельности государств – участников интеграционных объединений;
- независимость проведения мониторинга и контроля в области экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, в том числе транспортной деятельности, создающей угрозу экологической безопасности другим государствам;

- запрет на заключение договоров, не отвечающих критериям экологической безопасности в сфере транспортного обслуживания и иных видов транспортной деятельности;

- участие общественности в подготовке и реализации решений, касающихся обеспечения ее прав и гарантий экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности;

- недопустимость причинения трансграничного ущерба окружающей среде транспортной деятельностью;

- ответственность государства за неосуществление гарантий обеспечения экологической безопасности при осуществлении перевозок;

- повышение экологического образования и эколого-правовой культуры субъектов транспортной деятельности с целью обеспечения экологической безопасности;

- обмен положительным опытом по обеспечению экологической безопасности в процессе транспортной деятельности, заимствование эффективных правовых средств, методов и направлений, используемых другими государствами, приемлемых для внедрения в иных странах в данной сфере.

Таким образом, сформулированные основополагающие начала в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включающие сочетание принципов институционального и организационно-правового характера, призваны отразить специфику сотрудничества в исследуемой сфере, осуществляемого с учетом взаимосогласованной экологической политики государств. Принципы необходимо закрепить в документах стратегического планирования в эколого-правовой сфере с последующей разработкой направлений взаимодействия государств.

В рамках исследуемой проблематики механизма сотрудничества на международном и межгосударственном уровнях стоит обратить внимание на то, что в юридической науке не определено понимание экологического развития [350]. Тем не менее ученые полагают, что достижение цели государственной политики в сфере экологического развития обеспечивается благодаря решению ряда задач: «формирования предусматривающей взаимодействие и координацию деятельности органов государственной власти эффективной системы управления в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности; совершенствования нормативно-правового обеспечения охраны окружающей среды и экологической безопасности; обеспечения экологически ориентированного роста экономики и внедрения экологически эффективных инновационных технологий; предотвращения и снижения текущего негативного воздействия на окружающую среду; восстановления нарушенных естественных экологических систем» [1050, с. 40], что в целом охватывается сферой экологической безопасности транспортной деятельности. При этом для каждой из названных задач требуется особый механизм реализации, также своя специфика имеется

для видов экономической деятельности. Заостряя внимание на негативном влиянии прогресса при создании объектов техносферы на окружающую среду, Ю. Г. Шпаковский отмечает, что задачей обеспечения экологической безопасности считается «находить разумные компромиссы, не нарушая и не снижая энергетической, транспортной и промышленной безопасности» [1295, с. 21], с учетом того что принципы экологической безопасности входят в противоречие с рыночными потребностями и обеспечением прав человека. С точки зрения Т. Я. Хабриевой, «устойчивые традиции правового нигилизма препятствуют построению общей политики экологического развития», поэтому она предлагает «придать правовым нормам силу реально действующих актов и повысить исполнимость» [1136, с. 11]. Соответственно, решая вышеназванные задачи, государства, определившие необходимость экологического совершенствования при расширении транспортного обслуживания, способны достигнуть в будущем не только баланса экономических и экологических интересов, но и безопасного развития с учетом интенсивного высокотехнологичного производства в транспортной и иных отраслях.

Из вышеизложенного вытекает, что переход к экологически устойчивому развитию на основе международного сотрудничества может быть осуществлен при научном обосновании и принятии государственных программных документов. Свое понимание такого развития описывает Д. С. Боклан и отмечает, что при возникновении состояния экологической неустойчивости возникнет неустойчивость социальная и экономическая [119, с. 127]. Однако развитие транспортной отрасли предполагает увеличение производства электромобилей, электробусов, автономного транспорта, комбинированных транспортных средств, в связи с чем необходимо не только правовое обеспечение эколого ориентированного и инновационного осуществления транспортной деятельности, но и выработка научного направления, на основе которого реально осуществимо внедрение теоретико-правовых положений обеспечения экологической безопасности. Признание научного взаимодействия как самостоятельного интеграционного направления, обеспечивающего полноту правового регулирования и укрепление важности стратегических подходов, режимов сотрудничества в сфере исследований и разработок, является фактором развития права ЕАЭС на современном этапе, что доказывается в научных работах [1296].

Представляется целесообразным в качестве определяющего принципа взаимодействия государств и международного сотрудничества в исследуемой сфере считать экологически безопасное (устойчивое) развитие транспортных технологий и на этой основе в доктрине экологического права в рамках международно-правовых механизмов выделить актуальное и перспективное научное направление «правовое обеспечение экологически безопасного инновационного развития транспортных технологий», которое включает в себя формирование безопасных условий осуществления транспортной и иной смежной деятельности через улучшение каче-

ства окружающей среды и состояния ее защищенности, обеспечение прав граждан в условиях соблюдения требований экологической безопасности на основе правовых норм, способствующее уменьшению вредного воздействия технологий на окружающую среду, при котором возможно безопасное функционирование (эксплуатация и утилизация) транспорта и иных объектов. Подтверждением того, что данный подход к установлению научного направления является основополагающим, а также необходимым в науке, является то обстоятельство, что от количества и качества мер охраны окружающей среды, реализации механизма экологической безопасности различных видов транспорта, эффективного функционирования модели правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, возможностей использования природных ресурсов и способов охраны компонентов природной среды, отсутствия угроз обеспечению экологической безопасности зависит устойчивое развитие общества, а также весь процесс экономических и социальных отношений в мире, обусловленных направлениями международного сотрудничества.

Исходная гипотеза данной позиции ставит своей целью создание правовых условий для обеспечения экологической безопасности большинства государств, однако стоит отметить, что основополагающим при ее определении является тезис о фрагментарности правового регулирования в исследуемой сфере и отсутствии четких концептуальных осмысленных предложений по устранению правовых пробелов с учетом технологического развития. Такая позиция приобретает особую востребованность при расширении научной и инновационной интеграции и разработке современных решений по уменьшению вредного воздействия транспорта, что требует внедрения эффективных правовых средств и инструментов, продуманных и непротиворечивых, для реального решения поставленных задач при реализации природоохранной политики, в основе которой – системный подход и общий интерес в праве как приоритетная потребность, осознаваемая субъектами «исходя из целевых и мотивационных установок» [253, с. 111], обеспечения сбалансированного развития в свете современных изменений, касающихся распространения цифровых платформ, инфраструктурных и иных научно-технических подходов.

Переход к экологически безопасному развитию государств с учетом интегрированного и дифференцированного подходов в силу внедрения высокотехнологичных отраслей и направлений, в том числе электроиндустрии, интеллектуальных транспортных систем, искусственного интеллекта и цифровизации как новейших трендов, невозможен без научно обоснованной позиции в области эколого-правового обеспечения в контексте развития инновационных технологий и взаимодействия государств в данной сфере. Правовые основы экологических инноваций исследованы в белорусской юридической науке профессором Н. А. Карпович [455]. Проблема исследования и выстраивания системы «транспорт – экологическая безопасность – устойчивое развитие» имеет ряд взаимосвязей с правовыми ме-

ханизмами пространственного развития и стратегического планирования [346], сбалансированной политикой социально-экономического развития, ускорения технологических изменений в мировой экономической системе, основанного на энерго- и ресурсосберегающих технологиях [707, с. 40], и ужесточения экологических требований к процессам производства; с развитием государства с низким уровнем выбросов парниковых газов в свете запланированного принятия Национальной стратегии долгосрочного развития Беларуси с низким уровнем выбросов парниковых газов на период до 2050 г., включающей мероприятия по сокращению выбросов загрязняющих веществ в транспортном секторе.

Необходимость развития научного направления доказывается также и тем, что разработан проект Концепции устойчивого и безопасного развития для государств – участников СНГ [1064], принята Межгосударственная программа инновационного сотрудничества государств – участников СНГ на период до 2030 г., утвержденная решением Совета глав правительств от 6 ноября 2020 г. [688], в которой указаны стратегические области, в том числе межгосударственные приоритеты сотрудничества, включающие интеллектуальные транспортные и логистические системы, инновационные технологические решения для экологии, инновационные технологии добычи и переработки природных ресурсов и ряд других. Вышесказанное должно найти отражение в трансформации целей устойчивого развития, следовательно, теоретические положения следует развивать и наполнять эколого-правовым содержанием, а законодательные положения целесообразно совершенствовать для гармонизации нормативных правовых актов в целях экологически безопасного развития государств и инновационной модернизации экономического развития.

Как полагают специалисты, «сегодня техносфера превратилась в глобальную взаимосвязанную систему, играющую ключевую роль в будущем нашей планеты» [736]. Количество техногенных опасностей в XXI в. увеличивается, что требует от государства и общества (прежде всего – ученых) разработки научного подхода к обеспечению прав граждан, безопасности населения. Ряд приоритетных направлений, включающих рациональное природопользование, национальную безопасность и защиту населения от чрезвычайных ситуаций, развитие электротранспорта и его инфраструктуры, авиакосмических и аддитивных технологий, приборостроение, использование возобновляемых источников энергии, космических и беспилотных технических систем, требуют концентрации усилий на международном уровне по формированию высокотехнологичных секторов. Стоит заметить, что международно-правовые аспекты затрагиваются в отношении охраны окружающей среды и в процессе освоения космоса [413; 1297], засорения околоземного космического пространства [1276], поскольку в целом эта проблема выходит за рамки государства. Учеными предлагается разработать особый международный документ для решения вопросов возмещения экологического ущерба от ракетно-космической деятельности [365], исследуются иные



экологические проблемы околоземного космического пространства [572] и акцентируется внимание, что необходимы усилия мирового сообщества для решения проблемы техногенного засорения. Однако данная проблематика является предметом исследования отрасли международного публичного права [1290, с. 11].

Исследование взаимодействия Республики Беларусь с другими государствами и международными организациями, а также анализ зарубежного опыта в сфере правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности позволяет сделать вывод, что взаимодействие государств в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на международном уровне является недостаточным. В частности, формирование важнейшего транспортно-распределительного узла «Нового Шелкового пути» и наращивание взаимоотношений Республики Беларусь и Китайской Народной Республики позволит еще больше развить потенциал, «создав единую торгово-транспортную и в перспективе таможенную сеть» [167, с. 313]. Поскольку Республика Беларусь выступает универсальным звеном для транспортировки грузов, направляющихся из КНР в европейские страны и обратно, необходимо реализовать меры защищенности окружающей среды при условиях развития конкурентоспособности и нового технологического уровня. Кроме того, расширение авиационного сообщения Республики Беларусь со многими странами обуславливает также поиск совместных решений в сфере уменьшения вредного воздействия перевозок воздушным транспортом.

Направления сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспорта можно классифицировать по следующим двум уровням. Первый включает участие государств в международных и межгосударственных организациях и подразделяется на: 1) универсальное участие, охватывающее деятельность большинства государств посредством взаимодействия их с международными организациями; 2) региональное, осуществляемое в рамках межгосударственных интеграционных объединений; 3) специализированное, которое непосредственно осуществляется при взаимодействии научных и (или) промышленных транспортных организаций, органов государственного управления государств и направлено на решение вопросов уменьшения вредного влияния транспортной деятельности на окружающую среду. Второй уровень основывается на взаимных началах деятельности двух или нескольких государств (дву- и многостороннее сотрудничество), осуществляющих конкретные меры по минимизации эксплуатации транспорта, неблагоприятным образом воздействующего на окружающую среду, при решении задачи устранения противоречий между растущими потребностями экономики и граждан и неготовностью окружающей среды «к обеспечению нейтрализации негативных последствий хозяйственной деятельности» [963, с. 155], поскольку ограничены способы самовосстановления компонентов природной среды и требуется поддержание экологического баланса в связи с транспортной деятельностью.

Необходим ряд различных форм совместной деятельности государств в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, в том числе скоординированная работа в области развития научного направления «правовое обеспечение экологически безопасного инновационного развития технологий», выявление совокупности интересов государств в решении проблем уменьшения нанесения вреда окружающей среде транспортными процессами на международных и межгосударственных конференциях; создание в государствах единообразных правовых инструментов при функционировании соответствующих правовых моделей обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, охватывающих институциональные основы в исследуемой сфере, и механизм их реализации; заключение международных соглашений и договоров, посвященных вопросам деятельности транспорта в свете его влияния на окружающую среду и обеспечение экологической безопасности, и другие, которые позволят гарантировать в долгосрочной перспективе реализацию целей устойчивого развития, провозглашенных Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 25 сентября 2015 г. № 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития до 2030 г.».

## **5.2. Обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в условиях правовой интеграции Республики Беларусь с другими государствами**

### **5.2.1. Основания гармонизации законодательства государств – участников интеграционных объединений в области экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности при реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики**

В целях совершенствования правового регулирования, направленного на улучшение экологической ситуации, не менее важным в консолидации усилий по выработке общих направлений и программ для решения стратегически важных эколого-правовых проблем видится развитие сотрудничества государств в рамках межгосударственных интеграционных объединений, участником которых является Республика Беларусь. Анализ

опыта зарубежных стран по разработке мер обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности позволяет утверждать, что в условиях современного развития государств через призму совершенствования технологий и цифровизации, стремления к достижению целей устойчивого развития крайне необходима разработка механизмов согласованной политики стран.

Интеграция рассматривается как «средство решения глобальных социальных задач государств, связанных историческим прошлым и экономическим настоящим, а ее правовое регулирование – юридический механизм, обеспечивающий их эффективное претворение в жизнь» [866, с. 8]. Процессы интеграции играют особую роль в правовом обеспечении экологической безопасности, на что обращают внимание ученые [219; 412; 541; 570; 657]. При интенсивном развитии научно-технического, экономического и иного сотрудничества государств усиливается взаимосвязь видов транспортной деятельности и увеличивается количество транспортных магистралей. В этом процессе право призвано играть значительную роль в регулировании обеспечения экологической безопасности в свете активных интеграционных отношений и их влияния на состояние защищенности окружающей среды. Учеными справедливо акцентируется внимание на том, что «отсутствует современный научный инструментарий оценки влияния интеграционных процессов на состояние экологической безопасности» [344, с. 138], что также подтверждает потребность в исследовании опасного для окружающей среды процесса – транспортной деятельности, в том числе с учетом особых условий перемещения пассажиров и грузов по территории интеграционных образований.

Весомый вклад в изучение проблем, касающихся межгосударственных интеграционных подходов к взаимодействию государств, сделан непосредственно в эколого-правовых исследованиях [109; 360; 451; 638; 648; 655]. В юридической науке рассмотрены вопросы реализации международных обязательств, вытекающих из права ЕАЭС [775], а также институционализации обеспечения безопасности в эколого-правовой сфере в рамках интеграционных объединений [650]. С точки зрения Ю. А. Тихомирова, «правовой смысл надтерриториальных границ в связи с деятельностью региональных образований – снижение уровня национальных ограничений и признание приоритета единых правил производства и перемещения продукции и людей» [927, с. 28].

В рамках интеграционного взаимодействия особую роль играет переход к новому технологическому укладу, в то же время «новые технологии, появляющиеся достаточно часто, порождают и новые правоотношения, которые оказываются неурегулированными» [1002, с. 99]. Такую тенденцию можно проследить при развитии интеграционных объединений, участником которых является Республика Беларусь, в части обеспечения экологической безопасности при осуществлении перевозок различными видами

транспорта. Так, взаимодействие Республики Беларусь с иными государствами в области экономических и социальных отношений осуществляется в рамках Союзного государства России и Беларуси, СНГ, ЕАЭС.

Согласно Договору о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 г., которому предшествовали Договор о Союзе Беларуси и России от 2 апреля 1997 г., Устав Союза Беларуси и России от 23 мая 1997 г., вопросы охраны окружающей среды, объединенная транспортная система отнесены к совместному ведению Союзного государства и государств – участников Договора [791, раздел 2], создан Комитет Союзного государства по гидрометеорологии и мониторингу загрязнения природной среды. Развитие эколого-правовой политики прямо не предусмотрено Договором о создании Союзного государства, однако данную сферу следует признать приоритетным направлением сотрудничества Беларуси и России. Такое сотрудничество рассматривается прежде всего как организационная форма «противодействия негативным проявлениям глобализационных процессов в мировой экономике» [88, с. 284]. При этом не только взаимодействие в сфере экономического развития, но и вопросы безопасности являются направлением совместной деятельности в рамках данного объединения. Содержанием общей деятельности государств при функционировании Союзного государства в эколого-правовой сфере является формирование эколого-правового пространства и обеспечение безопасности данной территории в свете новых вызовов, связанных с расширением транспортных сообщений, поскольку значительные территории при активизации транспортных потоков могут столкнуться с серьезными проблемами загрязнения окружающей среды. Об этом свидетельствует становление важнейшего транспортно-распределительного узла, строительство железной дороги, соединяющей Евразию, для осуществления проекта «Экономического пояса Шелкового пути», поддержки Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень» как важнейшего опорного звена на этом пути, развитие которого обусловлено интеграционным взаимодействием стран Европы и Юго-Восточной Азии. С точки зрения экономического сотрудничества Китайской Народной Республикой Россия и Беларусь рассматриваются как важнейшие направления, содействующие реализации инициативы «Один пояс – один путь», в рамках которой усиливается формирование взаимных интересов, а также поддержание безопасности в многостороннем аспекте. При этом пандемия COVID-19 послужила определяющим фактором «переориентации торговли и инвестиций стран Центральной Азии в сторону России и других стран СНГ» [318, с. 82], что подтверждает необходимость усиления сотрудничества в рамках Союзного государства для уменьшения вредного воздействия транспортных процессов на окружающую среду на территории нескольких стран.

В соответствии с Программой действий Российской Федерации и Республики Беларусь по реализации положений Договора о создании Союз-

ного государства предусмотрена унификация нормативно-правовой базы в области транспорта, в том числе принятие унифицированных законов «О транспортной деятельности», «Об автомобильных дорогах» и других, а также разработка Закона «Об экологическом образовании», формирование единого механизма природоохранной деятельности, создание унифицированного реестра, баз данных по природоохранным, ресурсосберегающим технологиям. Вместе с тем стоит отметить отсутствие совместной стратегии реализации конкретных направлений данной Программы, однако чем масштабнее унификация законодательства, тем более эффективным является сам процесс интеграции в рамках Союзного государства.

Несмотря на то что перед Россией и Беларусью имеется «ряд общих целей, создающих заинтересованность государств в тесном сотрудничестве по ряду направлений» [45, с. 162], не все из них отражают общий интерес государств в силу различного географического положения и природно-ресурсного потенциала. В то же время именно предотвращение угроз обеспечению экологической безопасности является значимой проблемой, что подтверждается необходимостью решения вопросов, касающихся защищенности окружающей среды, адаптации к изменению климата и других. Процесс сближения правовой базы в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности (в рамках нормативных правовых актов, либо правовой нормы, либо в целом на уровне отраслей экологического и транспортного законодательства) должен носить характер скоординированного взаимодействия. Таким образом, к направлениям дальнейшего укрепления отношений и углубления интеграции государств – участников Союзного государства в исследуемой сфере, по мнению автора, необходимо отнести: 1) разработку научных подходов как в Российской Федерации, так и в Республике Беларусь в отношении объектов и субъектов единого эколого-правового пространства; 2) унификацию и гармонизацию законодательства государств-участников в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности (в рамках нормативных правовых актов, или в пределах правовой нормы, или в целом на уровне отраслей законодательства); 3) принятие основ наднационального законодательства с целью обеспечения согласованности и непротиворечивости актов государств – участников Союзного государства; 4) анализ практики подготовки и реализации норм модельных законов государств – участников СНГ, основных актов ЕАЭС, затрагивающих сферу обеспечения экологической безопасности, в частности касающуюся уменьшения вредного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду; 5) применение схожих принципов и методов достижения состояния защищенности окружающей среды в рамках обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития государств.

В рамках международного сотрудничества с государствами – участниками СНГ, ЕАЭС, ЕС и иными особое внимание следует придавать сближе-

нию норм экологического законодательства с учетом развития транспортных технологий.

Правовую основу сотрудничества в рамках СНГ в сфере обеспечения экологической безопасности составляют ряд соглашений в области охраны окружающей среды, касающихся взаимодействия в рамках межгосударственного образования [1035; 1041]. Координация деятельности государств в решении проблем охраны окружающей среды возложена на Международный экологический совет – орган отраслевого сотрудничества СНГ в области охраны окружающей среды. В рамках реализации межгосударственных приоритетных направлений реализуются совместные проекты (ежегодно – Европейская неделя мобильности, в рамках которой в 2020 г. осуществлен проект «Мобильность без вредных выбросов», посвященный продвижению низкоуглеродных видов транспорта).

Вопросы значения транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития анализируются Межправительственным советом дорожников как органом межотраслевого уровня государств – участников СНГ, осуществляющим координацию взаимодействия стран в решении вопросов проектирования и строительства автомобильных дорог, устойчивого развития, совершенствования подготовки кадров в области дорожной деятельности. Охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности является одной из задач Координационного транспортного совещания (далее – КТС) – органа межгосударственного регулирования деятельности морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта, а также вопросов транспортной деятельности на территории государств – участников СНГ. Вместе с тем, полагаем, необходимо создать отраслевой совет в деятельности данного КТС – Совет по обеспечению экологической безопасности – для развития совместного сотрудничества в вопросах уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и минимизации переноса загрязняющих веществ, для подготовки специалистов с целью реализации Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных перевозчиков государств – участников СНГ, принятого 24 ноября 2006 г. [1039]. Представляется целесообразным расширить Перечень единых требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности отдельным модулем об обеспечении экологической безопасности транспортной деятельности, с учетом того что на пространстве СНГ в числе приоритетов, имеющих значение для развития Содружества, остаются вопросы взаимодействия в области транспорта, использования природоресурсного потенциала и охраны окружающей среды [12, с. 17].

В странах СНГ проблема обеспечения экологической безопасности с учетом экономической и социальной ситуации не ушла на второй план,



как верно замечается исследователями [379, с. 10], а обострилась в силу того, что традиционные правовые механизмы не работают эффективно и во многом отстают от современных условий развития общества. Отметим, что сотрудничество и всестороннее укрепление связей государств в формате Содружества, а также готовность противостоять современным вызовам и угрозам предусматривается в Концепции председательства Республики Беларусь в СНГ в 2021 г., где акцентируется внимание на транспортной сфере, придается значение совершенствованию нормативного правового обеспечения в области транспорта, созданию условий для развития единого рынка транспортных услуг государств – участников СНГ, а также обеспечению правовой интеграции транспортных систем входящих в СНГ стран в европейскую и азиатскую транспортные системы [526].

К укреплению многостороннего взаимодействия Республика Беларусь прилагает усилия посредством достижения синергетического эффекта от сотрудничества государств – участников СНГ в таких интеграционных объединениях и организациях, как ЕАЭС, Совет коллективной безопасности ОДКБ, участником которых является и Республика Беларусь, а также ШОС, где Республика Беларусь имеет статус наблюдателя. При этом о перспективности сотрудничества в рамках ШОС свидетельствует проект «транспортного коридора от Шанхая до Санкт-Петербурга (прообраз возрожденного Великого Шелкового пути)» [570, с. 270]. Представляется необходимым государствам – участникам ШОС определить направления сотрудничества по обеспечению экологической безопасности, устанавливая и создавая условия для развития транспортных коммуникаций, формирования сети транспортных артерий, укрепляя тем самым взаимовыгодные торгово-экономические связи.

Определенный массив правовых актов за время своего существования накоплен государствами – участниками СНГ в рамках сотрудничества, в том числе в вопросах регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. Модельное законодательство государств – участников СНГ в качестве целевого ориентира устанавливает выработку «примерных правовых норм, которые можно имплементировать в действующее внутригосударственное законодательство» [474, с. 100], и формирует правовые основы системы международной экологической безопасности. Направления гармонизации законодательства государств – участников разработаны в рамках деятельности Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ и включают «координацию общих подходов к осуществлению государствами Содружества природоохранной политики и детальное правовое регулирование общественных отношений в этой сфере» [785].

В Модельном кодексе внутреннего водного транспорта для государств – участников СНГ предусмотрена необходимость применения средств за-

щиты окружающей среды и обеспечения экологической безопасности) [709, ст. 33, 43]. В отношении трубопроводного транспорта правовые нормы содержатся в Модельном законе государств – участников СНГ «Об экологической безопасности транспортировки нефтепродуктов по трубопроводам» от 27 ноября 2020 г. № 51-10; в Модельном законе «О безопасности дорожного движения» указывается в качестве основной цели данного акта уменьшение негативного воздействия на окружающую среду. Из вышесказанного следует, что такие акты принимаются вследствие значимости сложившихся проблем во всех государствах – участниках СНГ, соответственно, данные государства признают особый характер проблем правового обеспечения экологической безопасности и необходимость координации усилий для их совместного разрешения. Вместе с тем эффективность гармонизации законодательства не может быть обеспечена на основе модельных законов, которые являются «лишенными обязательной юридической силы» [467, с. 141].

Е. А. Сухова определяет «увеличение массива международных соглашений и актов модельного нормотворчества» [1079, с. 219] в качестве положительной тенденции международно-правового сотрудничества по обеспечению экологической безопасности. Стоит отметить, что от количества принимаемых нормативных правовых актов непосредственно не зависит совершенствование механизма обеспечения экологической безопасности на пространстве СНГ, но «в целом позитивное значение таких модельных законов несомненно, их положения могут стать базой для разработки соответствующих правовых актов» [454, с. 510]. Так, на основании Соглашения о трансграничном перемещении опасных отходов по таможенной территории Евразийского экономического союза от 9 августа 2019 г. [1042] в Республике Беларусь утверждено постановление Совета Министров от 29 марта 2021 г. «О трансграничном перемещении опасных отходов» [806]. Обратим внимание, что в Модельном законе «О транспортной деятельности» в качестве принципа транспортной деятельности установлен принцип безопасности для окружающей среды, в том числе растительного и животного мира [808, ст. 4], а территория осуществления транспортной деятельности (участки земель и др.) может считаться зоной повышенной опасности с установлением особого режима [808, ч. 2 ст. 16]. Правовое регулирование на пространстве СНГ показывает, что базовые положения трудно применить в силу отсутствия достаточно четкого механизма реализации правовых инструментов обеспечения экологической безопасности [1163].

Проведение согласованной экологической политики в ЕАЭС с учетом предусмотренных в рамках Союза хозяйственных видов деятельности также не указывается в качестве цели его учреждения в Договоре о ЕАЭС. Вместе с тем обоснованно утверждается, что «государства ЕАЭС обречены на разработку документов, направленных на охрану окружающей среды» [648, с. 55]. Обеспечение экологической безопасности при осуществлении

транспортной деятельности требует не только соблюдения принципа экологичности, закрепленного в Договоре о ЕАЭС, но и осуществления трансграничного измерения на уровне ЕАЭС в связи с загрязнением окружающей среды, перемещением транспортных средств, внедрением инновационных технологий на транспорте, осуществлением цифровизации как общего фактора интеграции. В связи с этим определение эффективного механизма обеспечения экологической безопасности в условиях развития интеграционных процессов при осуществлении скоординированной (согласованной) транспортной политики на евразийском пространстве следует выделить в качестве одной из важнейших целей эколого-правовой науки в XXI в., что предопределяется задачами данной политики согласно Договору о ЕАЭС [297, ст. 86]. В то же время правовые основы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на территории ЕАЭС до настоящего времени не сложились в связи с отсутствием системных исследований в рассматриваемой сфере [1158; 1193]. Как следствие, не имеется и совместно разработанных согласованных направлений экологической политики государств – участников ЕАЭС при осуществлении транспортной деятельности, в том числе связанных с современными инновационными достижениями в рамках ЕАЭС с учетом развития системы международной торговли и формирования транспортных коридоров. Усилия по внедрению Шелкового пути, через который запланировано следование товарных потоков с востока на запад и с севера на юг, – не только экономическая польза, но и серьезная опасность загрязнения окружающей среды, нарушения рационального (устойчивого) использования природных ресурсов.

Развитие интеграции в рамках ЕАЭС неизбежно влечет за собой не только должную подготовку и совершенствование актов права ЕАЭС, указанных в ст. 6 Договора о ЕАЭС, иных источников, не охватываемых данной правовой нормой [702, с. 349], которые необходимо учитывать при нормотворческой деятельности, гармонизации правового регулирования, но и ряд действий по осуществлению скоординированной политики, предполагающей «осуществление сотрудничества государств-членов на основе общих подходов, одобренных в рамках органов Союза, необходимых для достижения целей Союза» [297, ч. 12 ст. 2].

В рамках ЕАЭС разрабатываются подходы к единой политике в сфере транспорта, предполагающей сотрудничество государств – членов ЕАЭС на основе общей концепции, одобренной в рамках Союза, направленной на: 1) обеспечение экономической интеграции; 2) последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства; 3) гармонизацию правового регулирования для достижения совместных целей. Экологичность закрепляется в качестве одного из принципов скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС [297, ст. 87], однако взаимодействие государств, как утверждают исследователи,

«не отличается экологической направленностью» [291, с. 75]. Исходя из того, что транспортная политика формируется государствами – членами ЕАЭС, каждой из стран необходимо не только выработать концептуальные направления для решения задачи уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, предусмотренной Договором о ЕАЭС [297, п. 2 ст. 86], но и определить направления скоординированного сотрудничества с другими государствами в целях создания условий для защищенности окружающей среды и укрепления интеграции с учетом проводимой транспортной политики.

Установление общих подходов и сходных направлений сотрудничества в данной сфере при развитии евразийских транспортных коридоров может быть полным и отвечающим современным интеграционным процессам при правовом регулировании воздействия транспорта на окружающую среду, поскольку «интеграция представляет собой сложный политико-экономический феномен» [511, с. 170], цель которого в «достижении гомогенного в той или иной области пространства» [703, с. 39]. При этом такое пространство, как справедливо замечает Т. Н. Михалева, функционирует только при наличии единообразного унифицированного режима [703, с. 39]. Исходя из вышеизложенного, заметим, что значимой проблемой, подлежащей решению, является эффективность правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в условиях экономической интеграции, формирования единого транспортного пространства на территории ЕАЭС. Терминология, закрепленная в Договоре о ЕАЭС, свидетельствует о том, что согласованная транспортная политика государств – членов ЕАЭС предполагает гармонизацию законодательства данных стран в рассматриваемой области, т. е. согласование подходов и концепций, выработку принципов и отдельных нормативных правовых актов, устранение коллизий и противоречий между правовыми нормами национальных правовых систем.

В решении Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза» предусматривается задача интеграции транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему, в рамках которой государства-члены должны прилагать усилия к «снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, внедрению альтернативных видов топлива и возобновляемых источников энергии с целью снижения выбросов парниковых газов и увеличения доли применения экономичных и экологичных транспортных средств» [820, раздел II]. Кроме того, в Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на тер-

ритории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 г. закреплены меры по достижению социально-экономического эффекта ее реализации, среди которых названо «снижение вредного воздействия на окружающую среду за счет расширения на внутреннем рынке современных грузовых автомобилей» [942, раздел IX], однако следует констатировать, что согласованных направлений в части реализации указанного положения в рамках ЕАЭС не предусматривается.

Анализ Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о ЕАЭС) показывает, что в нем не отражается развитие принципа экологичности, реализации задачи по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека [951], и он не содержит основных направлений уменьшения вредного воздействия на окружающую среду при оказании услуг различными видами транспорта, что является недостатком правового регулирования. Несовершенным является понятие «единое транспортное пространство», закрепленное в п. 2 данного Протокола, не предусматривающее обеспечение экологической безопасности. Примечательно, что в Плане мероприятий (дорожной карте) по реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018–2020 гг. в разделе 8 «Развитие науки и инноваций в сфере транспорта» предусмотрены положения о создании условий для проведения совместных научных исследований на период 2019–2020 гг. в целях разработки и внедрения передовых экологических (зеленых) технологий, позволяющих уменьшать выбросы парниковых газов [896]. Кроме того, вышеуказанный Протокол включает комплекс мер по уменьшению негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду с указанием сроков реализации и планируемых результатов, в числе которых в основном разработка подходов, направленных на установление соответствия норм и принципов международного права (соответствия требованиям Международной организации гражданской авиации), в частности касающихся требований по авиационному шуму.

В ЕАЭС осуществляется совместная деятельность государств-членов в рамках ЕЭК, занимающей активную позицию на международной арене и обеспечивающей условия деятельности ЕАЭС, его развитие и разработку предложений по дальнейшему вовлечению в интеграционные процессы. Соответственно, в результате совещаний министров транспорта стран ЕАЭС и обсуждения вопросов деятельности автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, планов мероприятий скоординированной (согласованной) транспортной политики принимаются решения ЕЭК, в том числе разрабатываются технические регламенты по созданию и эксплуатации транспортных средств.

Особое внимание в рамках ЕАЭС уделяется расширению использования электротранспорта как фактора, связанного с реализацией принципа

экологичности, в частности в решениях ЕЭК [822; 831]. Данная позиция государств свидетельствует о согласовании в рамках государств – членов ЕАЭС мер стимулирования спроса на электромобили, ведь ряд государств – членов ЕАЭС, не имеющих возможности серийного производства электромобилей, заинтересованы в формировании рынка электромобилей, создании сервисной зарядной инфраструктуры.

Евразийский союз активно развивается, «является одной из частей международного правопорядка, где действует господство права, и сам Союз является одним из двигателей данного принципа» [992, с. 86]. В свою очередь право должно реагировать на развитие инновационных тенденций, поскольку развитие высокотехнологичного производства неизбежно сказывается на состоянии защищенности окружающей среды. Трансформация перевозок, с одной стороны, способствует развитию экологичной цифровой транспортной системы, с другой стороны, ускорение ее внедрения и процесс перехода к новой информационной инфраструктуре, обеспечению интеграции с цифровым пространством ЕАЭС зависит от сформированного законодательства в сфере обеспечения экологической безопасности, поскольку, например, такой принцип, как экологичность транспорта, может быть реализован на основе экологизации правовых норм, регулирующих все области транспортной деятельности. Так, С. М. Сивец верно замечает, что «влияние достижений научно-технического прогресса на общественное развитие объективирует необходимость оперативной конституционно-правовой формализации правового регулирования общественных отношений» [1020, с. 44].

Юристами предлагается разработка законов и стратегий, касающихся цифровых и иных технологий в сфере транспорта [1001]. Так, улучшение качества жизни населения за счет использования цифровых технологий, повышение эффективности цифровизации промышленности по производству транспорта, транспортно-логистической инфраструктуры явствует из Государственной программы «Цифровой Казахстан» [268]. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 октября 2017 г. № 12 приняты Основные направления реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 г., в рамках которых предусматривается развитие цифровой инфраструктуры в сфере транспорта. «В действительности инновационные цифровые решения в транспортном секторе могут лишь благоприятно повлиять на улучшение состояния окружающей среды, но только с учетом обновления экологических требований к транспортной деятельности и расширения на законодательном уровне возможностей и достижений цифровизации, с принятием рисков и опасностей транспортных инноваций» [1195, с. 90].

Вышеизложенное позволяет прийти к выводу, что необходимо создание концептуально нового согласованного подхода, направленного на обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности при раз-



вители скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС с целью институционализации в области обеспечения экологической безопасности «в качестве главной задачи цифровизации в рассматриваемой сфере, адаптации существующей системы государственного управления к цифровой среде» [352]. Этот подход впоследствии должен получить отражение в праве Союза и законодательстве его членов. Соответственно, эколого-правовая доктрина в сфере обеспечения экологической безопасности подлежит наполнению, уточнению и совершенствованию с учетом расширения сфер правового регулирования, касающихся транспортной деятельности, в частности относительно развития интеллектуальных транспортных систем, цифровизации транспортной логистики и иных областей, связанных с перевозками различными видами транспорта, для чего требуется усилить взаимодействие государств – участников ЕАЭС и сконцентрировать работу, направленную на совершенствование законодательства путем экологизации транспортной сферы [1064; 1186; 1195; 1209].

В Договоре о ЕАЭС указано, что Высшим советом определяются основные направления и этапы реализации транспортной политики на евразийском пространстве [297, п. 5 ст. 86], его решения обязательны для всех государств – участников Союза (регулируют вопросы внутреннего права ЕАЭС и являются сферой предметной компетенции ЕАЭС [293]). Согласно п. 1 ст. 6 вышеназванного Договора государства-члены реализуют такие решения в порядке, предусмотренном национальным законодательством. Поскольку данная политика формируется государствами-членами [297, п. 4 ст. 86], вопросы правового обеспечения экологической безопасности в контексте трансформации интеграционных процессов Республики Беларусь должны иметь более детальное отражение в праве ЕАЭС.

С учетом того, что решения ЕЭК имеют обязательный характер для государств-членов (п. 13 Положения о ЕЭК) [905], и принимая во внимание изложенный в юридической литературе подход о том, что «внутреннее законодательство государств – членов ЕАЭС, за исключением Казахстана, не приспособлено к реализации актов (решений) межгосударственных образований, в частности органов ЕАЭС» [561, с. 249], полагаем, следует внести дополнения в решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 «Основные направления скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС». Целесообразно закрепить направления по реализации принципа экологичности в скоординированной транспортной политике (раздел II данного решения, п. 1 ст. 86 Договора о ЕАЭС) в целях уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, а также определить ожидаемые результаты проведения скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС.

Стоит отметить, что процесс гармонизации законодательства в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транс-

портной деятельности Республики Беларусь, Российской Федерации, Республики Казахстан и других стран ЕАЭС, направленный на «установление сходного (сопоставимого) нормативного правового регулирования» [297, абзац 2 ст. 2], находится в стадии становления. Кроме того, проблемой сегодня является и отсутствие базовых документов, определяющих единую стратегию обеспечения экологической безопасности государств – членов ЕАЭС. Соответственно, не установлен единообразный подход к решению вопросов обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, при этом государства должны разрабатывать меры в данной сфере [1200, с. 76].

В Республике Беларусь не имеется документов стратегического планирования по обеспечению экологической безопасности транспортной деятельности [1159]. В Республике Казахстан также отсутствуют концептуально значимые документы по обеспечению экологической безопасности транспортной деятельности, несмотря на то что Экологический кодекс Республики Казахстан закрепляет экологические требования при эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств (ст. 24) [1309]. При этом в Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 г. обозначены как цели и задачи государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности, так и основные механизмы ее реализации [1071], что определяет комплекс направлений по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности. В соответствии с Планом реализации комплекса мер по совершенствованию государственного регулирования выбросов парниковых газов и подготовки к ратификации Парижского соглашения разработан проект стратегии долгосрочного развития с низким уровнем выбросов до 2050 г. и национального плана адаптации к неблагоприятным изменениям климата [897]. Одноименная стратегия разрабатывается и в Республике Беларусь. Таким образом, государства – члены ЕАЭС самостоятельно предпринимают попытки разработать направления экологической безопасности, что, однако, не коррелирует с закрепленным в Договоре о ЕАЭС понятием «согласованная политика» [297, абзац 13 ст. 2], подразумевающим гармонизацию правового регулирования государств-членов в различных сферах.

Учитывая, что нормы Договора о ЕАЭС закрепили общие правовые подходы к взаимодействию государств-членов, подписавших его [594, с. 250], государствам следует развивать существующий потенциал по разработке согласованной эколого-правовой политики, направленной на гармонизацию экологических требований, включающую разработку действенных стимулов по экологизации транспортной деятельности на наднациональном уровне, притом что «гармонизация отнюдь не означает одностороннего отказа от существующей национальной правовой базы в чью-то пользу или даже создания одной правовой системы» [6, с. 16]. Предпосылкой для гармонизации экологического законодательства является национальное

законодательство государств – членов ЕАЭС, соответствующее международным природоохранным договорам этих государств [650, с. 396]. Основной его целью является обеспечение минимизации воздействия транспорта на окружающую среду, в связи с чем важно приложить усилия к разработке общих норм права ЕАЭС, определяющих единую стратегию экологической безопасности транспортной отрасли. Кроме того, на потребность перспектив развития данной формы интеграции [1242; 1244; 1245; 1292] и гармонизации законодательства государств – членов ЕАЭС обращалось внимание в научной юридической литературе [1110].

Вместе с тем меры не только согласованной, но и скоординированной экологической политики должны быть сформированы и получить отражение в документах ЕАЭС. Безусловно, справедлив А. А. Головкин, отмечая, что «принять новые нормы права в краткие сроки весьма затруднительно» [262, с. 24], но такие действия имеют особое значение в силу ряда обозначенных выше причин, ведь следует учитывать, как и в случае необходимости активизации работы по развитию экологической политики Союзного государства, о чем обстоятельно писал С. А. Боголюбов, «два тезиса, обусловленных соседством и единой исторической судьбой наших государств» [113, с. 111], что, однако, не исключает и иных составляющих, в частности вхождение государств в иные союзы. Обоснованно говорят ученые о том, что «необходимо преодолеть негативные явления от предыдущей эпохи» [1136, с. 11], устранить эффект колеи, присущий постсоветским странам [1136, с. 11], поскольку в ЕАЭС объединены страны не только с общей историей, едиными ценностями, но и сходными правовыми системами. Так, профессором Т. И. Макаровой предлагается разработка доктрины права окружающей среды ЕАЭС и принятие дополнительного документа по вопросам охраны окружающей среды на пространстве ЕАЭС [648, с. 58]. Применительно к рассматриваемой проблеме это является объективной насущной потребностью, поскольку сферы деятельности, связанные с реализацией согласованной политики (транспортной, энергетической, агропромышленной), непосредственно влияют на состояние окружающей среды и обеспечение экологической безопасности. Таким образом, только комплексный подход на наднациональном уровне позволит обеспечить успешное решение задач правовой гармонизации законодательства в сфере экологической безопасности транспортной деятельности при участии Республики Беларусь в ЕАЭС.

Исходя из вышесказанного, отметим, что основным критерием гармонизации законодательства государств – членов ЕАЭС, который должен быть в основе единого документа, следует считать соответствие принципа экологической безопасности системе организации транспортной деятельности, который придаст комплексу организации оказания транспортных услуг качественно иной смысл, включающий деятельность транспорта на базе принципов правового обеспечения экологической безопасности.

Такие единые принципы обеспечения экологической безопасности транспортных процессов, разработанные и закреплённые на базе законодательства каждого государства – члена ЕАЭС, необходимо зафиксировать в документе ЕАЭС, определяющем направления транспортной деятельности, в частности в решении «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза».

Значимым и необходимым условием интеграции экономики ЕАЭС в мировую экономику выступает унификация законодательства с целью установления идентичных механизмов правового регулирования в эколого-правовой сфере, что отмечается в литературе. Базируясь на справедливом суждении о том, что «хоть каждое государство развивалось своим путем, правовые системы государств имеют много общего, поскольку сформировались они в одинаковых условиях, на основе общих для них основ законодательства» [99, с. 71], можно утверждать, что следует обеспечить реализацию права ЕАЭС в области транспортной деятельности в актах национального законодательства государств – членов ЕАЭС, определяющих эколого-правовые требования. Необходимо обратить внимание, что в юридической науке рассматриваются правовые аспекты обеспечения экологической безопасности государств – членов ЕАЭС [655], обосновываются предпосылки к формированию безопасного эколого-правового пространства [671] и исследуются формы влияния межгосударственных интеграционных процессов на развитие экологического права в условиях новых вызовов. Как верно замечается в литературе, в современном праве регулирование постепенно вытесняется правовым воздействием, «идет другая правовая среда, другое правовое пространство с иным юрисдикционным» [1027, с. 17], что может предоставить определенные преимущества правового регулирования в неисследованных ранее сферах, связанных с обеспечением экологической безопасности, не умаляя и не исключая работающие традиционные правовые формы. Соответственно, общая модель правового обеспечения в сфере экологической безопасности в ЕАЭС позволит достигнуть более совершенного уровня гармонизации законодательства [1172, с. 83].

На необходимость подготовки решения ЕЭК о координации взаимодействия в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности акцентировано внимание профессора Т. И. Макаровой, так как «избежать воздействия на окружающую среду в процессе формирования единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов объективно невозможно» [655, с. 33]. Полагаем, в условиях дальнейшего движения интеграционных процессов для укрепления торгово-экономического сотрудничества в ЕАЭС требуется разработка отдельного концептуального документа, направленного на обеспечение экологической безопасности транспортных процессов в свете трансформации технологического воздействия на окружающую среду, интенсивной автомобилизации и увеличивающегося количества выбросов вредных веществ, что обеспечило бы эко-

логически безопасное инновационное развитие транспортных технологий на межгосударственном уровне.

Таким образом, проведение согласованной транспортной политики государств – членов СНГ и ЕАЭС требует выработки единообразных мер по регулированию обеспечения экологической безопасности в связи с отсутствием общих подходов к оценке влияния интеграционных процессов. Для этого следует: 1) унифицировать нормы права ЕАЭС и нормы национального законодательства государств – членов ЕАЭС, определяющие эколого-правовые требования при осуществлении транспортной деятельности; 2) разработать правовые меры по совершенствованию правовой базы в сфере экологической безопасности и совершенствованию экономических стимулов для создания наиболее эффективных мер по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду; 3) закрепить правовые основы в области экологического образования в свете расширения трансграничного загрязнения окружающей среды и осознания ответственности за сохранение окружающей среды для будущих поколений на наднациональном уровне; 4) установить подходы к юридической ответственности за нарушение экологических требований транспортной деятельности. Важнейшей составляющей решения проблем экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является закрепление системного законодательства, разработка направлений реализации правовых мер, посредством которых должно осуществляться скоординированное сотрудничество государств – членов ЕАЭС, поскольку это способствует развитию производственного потенциала государств, позволяет «расширять торговое и производственное сотрудничество с государствами – членами объединения» [978, с. 197].

Проблема закрепления и применения ответственности субъектов за вред окружающей среде на территории межгосударственных объединений имеет особенности в том, что отсутствует достаточно разработанная система правовых норм в межгосударственных соглашениях. Профессор В. Е. Чиркин обращает внимание на то, что региональные международные организации «обязывающих решений в отношении государств-членов и тем более юридических и физических лиц <...> (кроме ЕС, и то в основном экономического характера) принимать не могут» [1231, с. 8], и подчеркивает, что такие современные объединения, как правило, «имеют форму юридически слабо централизованной международной организации экономико-интеграционного, координационного характера (с включениями в области социальных отношений и культуры)» [1231, с. 8]. Концептуально способы возмещения трансграничного ущерба окружающей среде от транспортной деятельности в рамках межгосударственных образований, участником которых является Республика Беларусь, не закреплены в законодательстве, что обусловлено, на наш взгляд, отсутствием научных исследований в данной области. Вместе с тем имеются некоторые работы в рамках международного экологиче-

ского права в области предотвращения трансграничного ущерба из-за загрязнения окружающей среды [118; 1072; 1076; 1078].

Нельзя назвать основанием для привлечения к ответственности за причинение вреда транспортной деятельностью невыполнение задачи уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, предусмотренной Договором о ЕАЭС [297, ст. 86], необходимы конкретные требования к субъектам. Вместе с тем, сколько бы ни было закреплено требований в национальном законодательстве и межгосударственных соглашениях, необходимы меры ответственности, на что обращается внимание в современной юридической науке при характеристике принципов юридической ответственности [990, с. 186], при оценке эффективности эколого-правовых ограничений [1147] и в иных случаях.

Ущерб окружающей среде определить достаточно затруднительно, трансграничный ущерб, по мнению Е. Ф. Довгань и Е. В. Конновой, «имеет комплексный характер и включает личный, имущественный и экологический ущерб» [291, с. 122]. Экологический ущерб, возникающий вследствие трансграничного загрязнения атмосферного воздуха, по мнению ученых-правоведов, является результатом именно хозяйственно-производственной и экономической деятельности субъектов, а не деятельности самих государств как субъектов международного права [64, с. 97]. Такой ущерб причиняется деятельностью участников перевозки под юрисдикцией или контролем государства субъектам или окружающей среде под юрисдикцией или контролем другого государства. Полагаем, способы возмещения трансграничного ущерба достаточно сложно отразить в стратегическом документе интеграционного объединения ввиду комплексности обозначенных проблем и в связи с их глобальным характером.

В литературе отмечается два основных подхода к ответственности на международном уровне: ответственность, наступающая при наличии доказанной вины, и объективная ответственность в связи с причинением вреда правомерной деятельностью, при этом предлагается и специальный режим ответственности за причиненный ущерб [1077, с. 1028]. Так, обратим внимание, что постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ от 22 ноября 2019 г. № 50-9 принят Модельный закон «Об оценке экологического ущерба», в котором закреплено, что экологический ущерб включает «исчисляемые в денежном выражении экономические и внешнеэкономические потери общества, физических и юридических лиц, возникающие в результате причинения вреда окружающей среде, а также здоровью человека и имуществу» [828, ст. 1], и определены случаи возмещения вреда. Вместе с тем ответственность за вред, причиненный субъектами окружающей среде, в рамках СНГ не предусмотрена, что дает основание говорить о целесообразности специального режима ответственности, поскольку недопустимо с точки зрения принципов правого-



го обеспечения экологической безопасности и принципов международного сотрудничества развитие ситуации, при которой причиненный ущерб окружающей среде и правам граждан останется невозмещенным. В Соглашении о создании СНГ указывается, что стороны признают сферой их совместной деятельности сотрудничество в области охраны окружающей среды, участие в создании всеобъемлющей системы экологической безопасности, а также сотрудничество в области транспорта (ст. 7). Заложенные в данном Соглашении позиции свидетельствуют о возможности решения вопроса причинения трансграничного экологического ущерба в договорном порядке.

Что касается разработки специальных мер при участии государств – членов ЕАЭС, полагаем необходимым принятие решения ЕЭК, включающее: 1) признание на уровне права ЕАЭС обязанности возмещения причиненного трансграничного ущерба при эксплуатации транспорта на основании факта его причинения вне зависимости от субъекта, его причинившего; 2) установление обязанности государства предотвращать трансграничный ущерб и гарантировать возмещение ущерба окружающей среде в результате причинения вреда транспортной деятельностью, а также возмещать ущерб, причиненный такой деятельностью, если государство осознавало или должно было осознавать риск нанесения такого вреда. В случае нанесенного окружающей среде ущерба ответственность следует возлагать на организацию, деятельность которой повлекла загрязнение окружающей среды на территории другого государства – члена ЕАЭС либо нанесла вред компонентам природной среды или природным ресурсам. Кроме того, виды ответственности субъектов транспортной деятельности (перевозчиков) за причинение вреда окружающей среде, ухудшение экологической обстановки представляется целесообразным предусмотреть в приложениях к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике (Приложение № 24 к Договору о ЕАЭС), регулирующем Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС (Приложение № 1), Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (Приложение № 2), а также Правила оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС [951]. Это касается контроля государства-члена, через государственную границу которого осуществляется въезд транспортного средства, доступа к услугам инфраструктуры, обязанностей перевозчиков и операторов инфраструктуры по принятию мер предосторожности; компенсации ущерба окружающей среде, доступа к информации о состоянии окружающей среды, доступа к информации о соответствии транспортных средств экологическим характеристикам согласно техническим регламентам и установление иных мер.

Возмещение ущерба, выявленного посредством контроля либо данных мониторинга, включает восстановление состояния окружающей сре-

ды до допущенных нарушений в процессе функционирования объектов транспортной деятельности либо выплату денежной компенсации (затраты на восстановительные меры). Полагаем, в решение Высшего Евразийского экономического совета, касающееся основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС, требуется внести дополнения о необходимости устранения ущерба ответственной стороной при причинении вреда окружающей среде в связи с эксплуатацией транспорта, ответственность за полное возмещение вреда несет государство.

Таким образом, с учетом теоретико-правового подхода к пониманию ответственности в международном праве окружающей среды [64, с. 78] и специфики трансграничного причинения вреда транспортной деятельностью под эколого-правовой ответственностью за причинение ущерба субъектами транспортной деятельности на территории интеграционных объединений предлагается понимать обязанность субъектов, причинивших ущерб окружающей среде либо допустивших нарушения экологических требований при отсутствии ущерба, обеспечить возмещение такого ущерба в добровольном порядке или по постановлению суда, а также осуществить мероприятия по восстановлению окружающей среды. Эффективно функционирующий механизм ответственности, применяемый к субъектам государств – членов ЕАЭС, послужит залогом решения глобальных проблем эколого-правового характера, что определяет и расширение международного сотрудничества государств.

Совершенствование действующих правовых положений, предусматривающих механизм обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, его реализацию с целью гармонизации законодательства государств – членов ЕАЭС, должно рассматриваться как одно из приоритетных направлений в данной сфере. Сближение законодательства позволит войти в качественно новую стадию интегративного межгосударственного взаимодействия и реализации мероприятий в данной области. Соответственно, имеются предпосылки в качестве основы согласованной деятельности на евразийском пространстве утвердить на уровне решения Высшего Евразийского экономического совета рекомендации по гармонизации законодательства государств – членов ЕАЭС в сфере правового регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включающие применение единых подходов к обеспечению экологической безопасности на транспорте, направления реализации эколого-правовых требований при проведении скоординированной (согласованной) транспортной политики государствами Союза, осуществление унификации в области технического регулирования на транспорте с учетом экологической безопасности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры. В свете потребности

обеспечения экологически безопасного развития не только на национальном, но и на наднациональном уровне данный документ поспособствует в перспективе разработке концепции формирования и обеспечения экологической безопасности при проведении скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС.

### **5.2.2. Совершенствование технического регулирования как правового инструмента, влияющего на обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на евразийском пространстве**

Исследователями констатируется, что в современном мире проблемы соблюдения прав и свобод человека и гражданина «настолько сложны, что решение их не под силу отдельным, пусть даже высокоразвитым, странам и требует объединения усилий всего человечества» [1249, с. 51]. В экологической сфере уже признана зависимость от межгосударственной интеграции, поскольку «экологические проблемы “не признают” государственных границ» [675, с. 63]. Необходимость интеграции и унификации законодательства в рамках ЕАЭС и развития правового обеспечения реализации первоочередных интересов в сфере безопасности определяется также техническим регулированием.

Понимание технического регулирования в области охраны окружающей среды обстоятельно раскрывается в российской специальной юридической литературе [1314]. Российскими учеными сделан акцент на то, что «основные документы технического регулирования – технические регламенты – призваны обеспечить безопасность жизни, здоровья, имущества при осуществлении хозяйственной деятельности в сфере природопользования, охрану окружающей среды, энергетическую эффективность» [938, с. 86]. Необходимость технического регулирования в современных условиях обоснована А. В. Калмыковой [437], как часть системы правового регулирования отношений в области охраны окружающей среды такое регулирование рассматривается Т. В. Петровой [892]. Кроме того, причины, сдерживающие развитие технического регулирования, представлены И. А. Игнатевой [404; 405], проблемы охраны окружающей среды посредством технических регламентов выявлены Д. И. Шакировой [1248], технические регламенты как инструменты обеспечения безопасности в условиях евразийской интеграции исследуются А. С. Пановой [883].

Н. В. Сильченко выделяет систему технических нормативных правовых актов, состоящую из нескольких уровней [1024, с. 17], и отмечает, что объем

технических регуляторов постоянно растет, вследствие чего активнее исследуется законодательство о техническом регулировании [1025, с. 29]. Вместе с тем в современной правовой науке не проводилось комплексных исследований, посвященных техническому регулированию в эколого-правовой сфере в рамках ЕАЭС и механизмам, реализующим выполнение требований экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

В 2004 г. были приняты рекомендации по результатам межпарламентских слушаний, в которых парламентам и правительствам государств – членов Евразийского экономического сообщества было предложено в сфере технического регулирования перейти от «косметического ремонта» к радикальной перестройке системы с целью существенного уменьшения издержек, связанных с подтверждением соответствия обязательным требованиям качества товаров и услуг. Так, в Российской Федерации принят Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [805], направленный на обеспечение жизни и здоровья граждан, а также защиты их имущества, охраны окружающей среды; Технический регламент Российской Федерации «О безопасности зданий и сооружений» [1088] относительно стационарных объектов; в Республике Казахстан – Закон «О техническом регулировании», основной целью которого выступает обеспечение безопасности продукции, процессов для жизни и здоровья человека и окружающей среды, в том числе растительного и животного мира (п. 1 ст. 4). В Республике Беларусь действуют законы «О техническом нормировании и стандартизации» [804], «Об оценке соответствия техническим требованиям и аккредитации органов по оценке соответствия» [827], однако технических регламентов в транспортной сфере не принято.

В 2020 г. Республика Беларусь, председательствуя в ЕАЭС, приняла на себя обязательства ведущего государства в области технического регулирования, которое включает правовое регулирование отношений в области установления, применения и исполнения обязательных требований к продукции или к производству и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, а также в области правового регулирования отношений в сфере оценки соответствия [297]. Отметим, что эффективность процессов реализации актов ЕАЭС зависит как от степени гармонизации национальных правовых систем государств – членов ЕАЭС, так и от концептуальных подходов, предусмотренных в актах технического регулирования. В. В. Назаренко, исследуя проблемные области технического регулирования ЕАЭС, отмечает, что «совершенствование системы технического регулирования обеспечивает достижение необходимого уровня безопасно-

сти товаров и максимально способствует созданию новой инновационной продукции» [728, с. 143], и считает крайне важным организовать системную работу по разработке документов, необходимых для реализации технических регламентов Союза. Постоянную работу по разработке проектов технических регламентов ЕАЭС осуществляет Департамент технического регулирования и аккредитации.

Технический регламент ЕАЭС принимается ЕЭК. В нем устанавливаются обязательные для применения и исполнения на территории Союза требования к объектам технического регулирования в целях, указанных в п. 1 ст. 52 Договора о ЕАЭС: защиты жизни и (или) здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды, жизни и (или) здоровья животных и растений, предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, – а также в целях обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения (раздел X «Техническое регулирование») [297, ст. 52 п. 1]. Протокол о техническом регулировании в рамках ЕАЭС определяет объекты технического регулирования, закрепляет понятия безопасности и риска. Например, в отношении колесных транспортных средств требования экологической безопасности установлены в Приложении № 4 к Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 9 декабря 2011 г. № 877 в редакции от 25 ноября 2018 г. № 219 [755].

Согласно Договору о ЕАЭС и Протоколу о техническом регулировании в рамках ЕАЭС (Приложение № 9 к Договору о ЕАЭС) объектом технического регулирования является продукция, требования к которой устанавливаются для обеспечения ее безопасности на всем этапе жизненного цикла [297, ст. 51]. Решением Комиссии Таможенного союза от 28 января 2011 г. № 526 утвержден Единый перечень продукции, в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках Таможенного союза. К ней отнесены колесные транспортные средства, сельскохозяйственная техника, машины для лесного хозяйства, шины, подвижной состав железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростной, подвижной состав метрополитена, легкий рельсовый транспорт, трамваи, объекты морского транспорта, объекты внутреннего водного транспорта, маломерные суда, здания и сооружения, строительные материалы и изделия, инфраструктура железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного, инфраструктура метрополитена, автомобильные дороги. Таким образом, все виды транспорта подпадают под техническое регулирование, однако анализ действующих регламентов [753; 755–757; 810] говорит о том, что если и предусматривается в них цель охраны окружающей среды, то не раскрываются способы достижения данной цели и средства реализации требований охраны окружающей среды. Нельзя не согласиться с Т. В. Петровой в том, что техническое регулирование является частью си-

стемы правового регулирования отношений в области охраны окружающей среды [892, с. 77].

И. А. Игнатьева отмечает, что технические регламенты позволяют оценить качество окружающей среды, природных объектов и ресурсов, определить возможности и уровни допустимого воздействия на окружающую среду в процессе хозяйственной деятельности, и акцентирует внимание на узком формате технического регулирования в области охраны окружающей среды [404]. Д. И. Шакирова в исследовании, посвященном охране окружающей среды посредством технических регламентов, обращает внимание на «недостаточное урегулирование вопроса включения в технические регламенты экологических требований к продукции законодательством об охране окружающей среды, а также законодательством о техническом регулировании» [1248, с. 11] и полагает, что может применяться метод экологизации, свойственный экологическому праву, в отношении технических регламентов. Однако ни в Республике Беларусь, ни в Российской Федерации не принято технических регламентов, касающихся экологической безопасности. Обратим внимание, что в отличие от иных государств – участников ЕАЭС в Кыргызской Республике принят Технический регламент «Об экологической безопасности», который может рассматриваться как акт в области охраны окружающей среды [860].

Следует отметить, что система наднациональных правовых основ технического регулирования в области транспорта сформирована, но сохраняется проблема разработки единых для государств – членов ЕАЭС технических регламентов, включающих требования к обеспечению экологической безопасности с учетом координации действий в рамках ЕАЭС. Несмотря на то что государства придерживаются стратегии обеспечения экологической безопасности, необходимы конкретные меры по минимизации воздействия токсичных веществ на окружающую среду, в том числе создание экономических стимулов для снижения негативных последствий при осуществлении транспортных процессов на евразийском пространстве.

Техническое регулирование и безопасность связаны между собой, при этом в технических регламентах ЕАЭС, касающихся транспортной деятельности, отсутствует указание на обеспечение экологической безопасности, однако цель защиты животных и растений закреплена. Для того чтобы объекты транспортной деятельности были произведены в соответствии с техническими регламентами и не повлекли причинения вреда окружающей среде, полагаем, следует шире определить в таких регламентах цели технического регулирования, закрепив обеспечение экологической безопасности. Техническое регулирование эколого-правовых требований к безопасности объектов транспортной деятельности включает совокупность критериев экологической безопасности, при которых такие объекты считаются безопасными для окружающей среды.



В. Ю. Лукьянова обращает внимание на проблему «иерархии целей и видов деятельности, составляющими которой являются, во-первых, соотношение, соподчинение целей в цепи конкретной деятельности, во-вторых, проблема конфликта целей деятельности различных индивидов, социальных групп, корпораций и государственных органов» [621, с. 55], иллюстрируя на примере регламента, посвященного вопросам обеспечения безопасности питьевой воды для населения. Ею правильно замечено, что специфика объекта технического регулирования позволяет говорить о том, что одна из целей, ради которых он разрабатывается, скорее всего превалирует, и вместе с тем особое значение должно уделяться обеспечению национальной безопасности, одной из сфер которой является экологическая безопасность. На наш взгляд, невозможно достигнуть цели безопасности населения, обеспечения фундаментальных прав граждан, если акцентировать основное внимание только на безопасности самих транспортных средств. В связи с этим технический регламент должен охватывать цели обеспечения прав граждан в экологической сфере, включая право на благоприятную окружающую среду. Достижение высокого качества окружающей среды возможно через реализацию средств обеспечения экологической безопасности, что следует предусмотреть в технических регламентах «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), «О безопасности машин и оборудования» (ТР ТС 010/2011), «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012), «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) и других.

В п. 21 Технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710, закреплено, что при строительстве объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта должны быть приняты меры по охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рекультивации земель и благоустройству территорий в соответствии с законодательством государств – членов Таможенного союза. В техническом регламенте должны быть указаны не только требования безопасности, но и требования экологической безопасности, а также субъекты, обязанные им следовать. В частности, Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) содержит понятия «вредные вещества», «выбросы», «уровень выбросов», «экологический класс», но не устанавливает требования в сфере уменьшения выбросов вредных веществ колесными транспортными средствами в атмосферный воздух. В таком случае невозможно достижение поставленной цели данного технического регламента – защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды. Как справедливо отмечает профессор Т. В. Петрова, задачи обеспечения экологической безопасности в отличие

от охраны окружающей среды «сводятся к сохранению такого состояния природной среды, при котором не нарушаются жизненно важные интересы человека, проживающего в этой среде» [892, с. 77], и, соответственно, обеспечиваются его права на жизнь и здоровье. Таким образом, важно отметить, что требований к самим транспортным средствам в технических регламентах ЕАЭС недостаточно, поэтому следует предусмотреть их закрепление с учетом уменьшения воздействия транспортных средств, процессов эксплуатации транспорта и его утилизации на окружающую среду.

Как отмечается в юридической науке, «техническое правило, облеченное в правовую форму, не теряя своего технического характера, приобретает качественные признаки правовой нормы, становится технико-юридической нормой, обращенной к воле и разуму человека, способной регулировать его поведение» [620, с. 16]. Технические регламенты (или «регламентация технического поведения», что нелогично) призваны обеспечивать соответствие объектов транспортной деятельности требованиям безопасности и, значит, охватывать технико-юридический подход. В связи с этим, безусловно, технический регламент нельзя отождествлять, например, со стандартом. Ведь основная роль технических регламентов в правовом обеспечении экологической безопасности заключается в том, чтобы при включении требований безопасности к транспорту, процессу производства продукции в сфере транспортной отрасли они непосредственно способствовали достижению состояния защищенности окружающей среды, повышая тем самым значение технических требований и осуществляя реализацию защиты прав граждан, охрану компонентов природной среды. За невыполнение требований регламента целесообразно применение мер юридической ответственности к субъектам транспортной деятельности (в зависимости от причиненного окружающей среде ущерба).

В отношении производства безопасной продукции предусмотрено осуществление государственного контроля за соблюдением требований, гарантирующих безопасность во всех охватываемых регулированием сферах деятельности. Так, обратим внимание на то, что Указом Президента Республики Беларусь от 9 февраля 2015 г. № 48 «О мерах по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов» закреплена система органов государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза, ЕАЭС в сфере потребительского рынка [773], которая включает Государственный комитет по стандартизации, Министерство здравоохранения, Министерство сельского хозяйства и продовольствия, Министерство антимонопольного регулирования и торговли, Министерство по чрезвычайным ситуациям, а также входящие в их состав (систему) контролируемые (надзорные) органы, наделенные соответствующими полномочиями. Вместе с тем данным Указом не предусмотрен контроль за обеспечением

экологической безопасности, однако такая сфера безопасности чрезвычайно важна, поскольку от обеспечения состояния защищенности окружающей среды зависит и выполнение санитарно-гигиенических нормативов, обеспечение прав человека. Кроме того, выполнение соответствующими органами функции контроля в сфере экологической безопасности будет способствовать разработке и эксплуатации безопасной продукции – транспортных средств высокого экологического класса.

Верным представляется подход, при котором ученые считают системность принципом, который необходимо учитывать при разработке и принятии технических регламентов [1087, с. 7]. С нашей точки зрения, принимая технические регламенты о безопасности транспортных средств, следует максимально охватывать все сферы, на которые воздействует транспорт, включая охрану окружающей среды, и закладывать направления гармонизации законодательства государств – членов ЕАЭС в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Проиллюстрируем вышесказанное на примере Технического регламента «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011). Во-первых, к целям принятия регламента подход должен быть следующим: цель охраны окружающей среды следует дополнить обеспечением экологической безопасности, тем самым будет включена и охрана компонентов природной среды, а также защита от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и обеспечение состояния защищенности окружающей среды, прав и интересов граждан. Во-вторых, целесообразно совершенствовать термины и определения, закрепленные в ст. 2 анализируемого Регламента, в направлении их экологизации (полоса отвода автомобильной дороги, придорожная полоса автомобильной дороги и др.), поскольку земельные участки независимо от их предназначения подлежат охране от негативного воздействия транспортных средств и их эксплуатации, что не предусмотрено в определениях. В-третьих, в п. 11.2 вышеназванного Регламента устанавливается, что при проектировании автомобильных дорог необходимо обеспечивать соблюдение установленных законодательством экологических требований к объектам транспортной инфраструктуры, однако в данном Регламенте отдельно такие требования не установлены. Не выработано и единых требований в рамках права ЕАЭС, что видится очевидным пробелом технического регулирования. В-четвертых, п. 11.23 данного акта предусматривает, что при проектировании новых и реконструкции существующих мостов следует обеспечивать охрану окружающей среды и поддержание ее экологического равновесия, поэтому такую терминологию также следует уточнить. Безусловно, законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности государств – членов ЕАЭС должно быть экологизированным, поскольку наряду с международными договорами оно является правовой основой технического регулирования в области безо-

пасности автомобильных дорог при их проектировании, капитальном ремонте, эксплуатации (п. 3 ст. 1 вышеуказанного Технического регламента).

Таким образом, в рамках технического регулирования в области транспортной деятельности положения, связанные с обеспечением экологической безопасности, должны занимать значимое место с целью защиты окружающей среды, что будет соответствовать системному подходу в исследуемой сфере. Такое регулирование представляет собой регламентацию установленных требований экологической безопасности в специальных технических регламентах в отношении деятельности транспорта, при выполнении которых объекты транспортной деятельности считаются безопасными для окружающей среды. Объектом регулирования выступают процессы производства, которые осуществляются при планировании, перевозке и утилизации объектов транспортной деятельности. Соответственно, с нашей точки зрения, правовая природа технических регламентов заключается в установлении требований к объектам транспорта, в том числе экологических, закреплении прав и обязанностей субъектов транспортной деятельности по отношению к обеспечению состояния защищенности окружающей среды.

Разработка и действие технических регламентов в условиях международной интеграции должны основываться на гармонизации актов государств, а также непосредственно на положениях законодательства государств – членов ЕАЭС в области обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности и специальных принципах их разработки [1208].

Кроме того, необходим согласованный учет положений Договора о ЕАЭС и национальных актов государств – участников ЕАЭС, т. е. системный подход в контексте устойчивого развития всех членов ЕАЭС. Системообразующая функция технического регулирования в данной сфере должна быть обеспечена при формулировании требований экологической безопасности. Это объясняется и сущностью технического регламента, и его основным назначением – обеспечить безопасность. Из этого вытекает необходимость контроля за соблюдением требований различными способами: принуждением (в рамках институционального обеспечения каждого государства – участника ЕАЭС) и (или) правовыми средствами, закрепленными в самих регламентах, что повысит возможность обеспечения экологической безопасности.

Вышесказанное подтверждает потребность совершенствования технического регулирования на евразийском пространстве в рассматриваемой области следующим образом. Цели технических регламентов ЕАЭС в отношении безопасности транспорта целесообразно уточнить, указав не только защиту жизни и (или) здоровья граждан, имущества, но и обеспечение экологической безопасности при производстве и использовании транспорта и (или) транспортных коммуникаций (в зависимости от предмета регу-

лирования), что обуславливается их потенциальным и реальным вредным воздействием на окружающую среду и рисками транспортной деятельности и обосновывается потребностью более полного поддержания состояния защищенности окружающей среды, и на этой основе обеспечения защиты жизни и здоровья человека при чрезвычайных ситуациях техногенного характера в контексте гарантирования его права на благоприятную окружающую среду. Необходимо включение в технические регламенты эколого-правовых требований к транспортной деятельности в соответствии с критериями экологической безопасности, исходя из общей характеристики экологических требований, закрепленных в нормативных правовых актах, по отношению к различным видам транспорта (экологизация транспортной отрасли, использование наилучших доступных технических методов, конструктивная надежность транспорта и др.). Требования, направленные на обеспечение экологической безопасности, следует выделить в отдельную статью или раздел технического регламента по примеру Технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) (требования к экологической безопасности предусмотрены в разделе 4 Приложения 4 с закреплением мер ответственности в случае их невыполнения), что позволит комплексно и эффективно выйти на новый уровень гармонизации законодательства государств на евразийском пространстве в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Прогрессивное, инновационное развитие в сфере научно-технической деятельности, связанной с транспортными процессами, стремление к устойчивому и гармоничному состоянию общества и государства демонстрируют явную необходимость осознания особой роли экологического законодательства и свидетельствуют о необходимости разработки новых доктринальных и методологических подходов к совершенствованию правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в доктрине экологического права.

Проблемы недостаточной эффективности реализации мероприятий, направленных на поддержание состояния защищенности окружающей среды, предопределили потребность в усилении правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, связанного с рядом факторов, в том числе необходимостью достижения основных целей устойчивого развития государства и общества, разработкой мер экологически безопасного развития, а также переосмыслением приоритетов транспортной деятельности в свете преобладания внешних и внутренних угроз экологической безопасности, участием Республики Беларусь в интеграционных процессах и учетом международного сотрудничества с точки зрения эколого-правовых последствий транспортных процессов.

К важнейшим предпосылкам формирования системной стратегии правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности в данной сфере относятся: 1) научно-технический прогресс в транспортной сфере и усиление негативного воздействия транспорта на окружающую среду в силу появления новых угроз экологической безопасности; 2) гарантирование реализации конституционных правовых норм, закрепляющих право человека на благоприятную окружающую среду, жизнь и здоровье; 3) закономерности экономического развития государства, обусловленные непрерывностью торговых отношений и, следовательно, увеличением интенсивности грузоперевозок; 4) деградация окружающей среды и истощение природных ресурсов под воздействием интенсивного развития транспортной деятельности; 5) необходимость изменения правосознания граждан, суть которого заключается в пере-



ходе от потребительского отношения к экологически сформированному правосознанию и экологически культурному поведению при использовании транспорта; б) усиление интеграционного взаимодействия государств в сфере экологизации транспортной отрасли, осуществлении экологической политики в указанном направлении.

В связи с отсутствием в праве действенного механизма обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и наличием пробелов правового регулирования в законодательстве, регулирующем деятельность транспорта, проблема формирования соответствующих условий осуществления вышеназванной деятельности имеет принципиальное значение для Республики Беларусь и в мире в целом. Решение острых проблем на законодательном уровне настоятельно необходимо в связи с обеспечением прав человека на жизнь, здоровье, благоприятную окружающую среду.

Правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности следует рассматривать в двух смыслах. В широком смысле оно включает создание государством гарантий состояния защищенности окружающей среды от угроз в связи с эксплуатацией мобильных и стационарных источников загрязнения. Эти гарантии основаны на системе эколого-правовых требований, предъявляемых к объектам транспортной деятельности. В узком смысле – это основанная на нормах права деятельность государственных органов, граждан и их объединений, направленная на достижение эффективности законодательства в уменьшении вредного воздействия объектов транспортной деятельности на окружающую среду.

Целью правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности является создание доктринальных основ правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, включающих различные аспекты: использование транспортных средств, функционирование стационарных объектов транспортной инфраструктуры, оказание транспортных услуг, выполнение работ в транспортной сфере, – и эффективной системы эколого-правового регулирования эксплуатации транспорта и транспортных коммуникаций, соответствующей современным социально-экономическим условиям, что предполагает целенаправленное, комплексное, системное решение задач, направленное на совершенствование законодательных положений в исследуемой сфере, определение институциональных основ обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, а также развитие международных и региональных механизмов уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Научная концепция правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности включает современное теоретико-методологическое понимание обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности как одной

из важнейших функций государства в силу признания таковой деятельности представляющей повышенную опасность и оказывающей негативное воздействие на окружающую среду. В основе концепции – обоснование необходимости продолжать разработку теоретико-правовых подходов к обеспечению экологической безопасности в транспортной сфере, а также развернутая характеристика следующих ее составляющих: 1) понятийно-категориальный аппарат; 2) принципы правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности; 3) правовая модель обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, включающая институциональные основы, соответствующие основным целям и задачам в данной области, и гарантии ее реализации; 4) основанные на данной модели направления обеспечения экологической безопасности при эксплуатации различных видов транспорта; 5) правовые механизмы минимизации вреда окружающей среде на международном и региональном уровнях. В силу того что не только транспорт, но и все протекающие транспортные процессы (от производства транспортных средств до их эксплуатации и утилизации) как явления транспортной деятельности оказывают влияние на состояние защищенности окружающей среды и здоровье человека, в доктрине экологического права требуется выделение самостоятельного раздела «правовое обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности», включающего содержательно полную характеристику общественных правоотношений в данной сфере.

Исследование теоретических основ обеспечения рассматриваемой сферы деятельности позволило автору сформировать определения следующих терминов: правовые средства обеспечения экологической безопасности, экологическая безопасность транспортной деятельности, обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, угрозы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, мобильные (передвижные) объекты, оказывающие воздействие на окружающую среду, стационарные объекты, оказывающие воздействие на окружающую среду, экологический баланс (равновесие) в сфере транспортной деятельности. Необходимость разработки и уточнения данных категорий в экологическом праве обуславливается тем, что терминология имеет значение для определения концептуальных направлений по уменьшению вредного воздействия вышеуказанных объектов на окружающую среду, а совокупность данных понятий вносит системность в научные изыскания и в перспективе в образовательный процесс и подлежит расширению с целью уточнения и последующего закрепления в законодательстве.

Под принципами правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности следует понимать совокупность главных идей по эффективному применению эколого-правовых норм, формированию механизма реализации правовых требований

экологической безопасности к осуществлению транспортной деятельности для уменьшения вредного воздействия данной деятельности на окружающую среду. Выявление принципов базируется на таких факторах, как устойчивое безопасное существование и развитие общества, универсальность в отношении всех видов транспорта, согласованность интересов всех субъектов – граждан, общества и лиц, осуществляющих транспортную деятельность.

Основами правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности являются такие принципы, как принцип верховенства права, законности, социальной справедливости, равенства граждан перед законом, гуманизма, взаимной ответственности государства и граждан, правовой определенности и иные общеправовые принципы. В то же время эффективным правовое обеспечение в данной сфере представляется при выявлении внутриотраслевых принципов: общих, включающих всеохватывающие идеи, которые отражают специфику транспортных процессов, социальную направленность развития общества через поддержание благоприятного качества жизни, включая в качестве приоритета обеспечение благоприятной окружающей среды, и специальных, раскрывающих суть общих и содержащих направления деятельности для лиц, которые производят транспортные работы или оказывают транспортные услуги.

Теоретическое значение исследования вышеуказанных основополагающих и внутриотраслевых принципов обусловлено выявлением сущностных особенностей обеспечения экологической безопасности, а практическая их реализация играет особую роль в установлении действенного организационно-правового механизма. Кроме того, учет системы принципов будет способствовать совершенствованию положений законодательных актов не только в экологической, но и транспортной сфере. Принципы, отражающие характер и тенденции экологизации происходящих в транспортной сфере процессов, в представленной системе целесообразно закрепить в Законе «Об основах транспортной деятельности» в качестве самостоятельной правовой нормы, что будет способствовать улучшению обеспечения экологической безопасности.

Анализ состояния правового регулирования экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности позволяет говорить о том, что законодательство в сфере транспортной деятельности имеет существенные пробелы в части регулирования охраны окружающей среды, характеризуется недостаточной эффективностью правовых норм в исследуемой области общественных отношений, что не способствует выполнению эколого-правовых требований субъектами, выполняющими транспортные работы и оказывающими транспортные услуги, а также обеспечению экологических прав граждан.

Общей проблемой правового обеспечения экологической безопасности в транспортной сфере является явное рассредоточение правовых норм

по многочисленным нормативным правовым актам и, соответственно, отсутствие системного подхода, поэтому необходимо значительно усилить эколого-правовую составляющую транспортной деятельности в силу негативного влияния транспорта на окружающую среду. К другим проблемным аспектам относятся: отсутствие организационно-правового механизма, способствующего должному обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на законодательном уровне и реализации норм в правоприменительной практике, последовательных направлений и мер по минимизации причинения вреда окружающей среде. Таким образом, требуется совершенствовать правовое регулирование в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности.

Эффективность правового регулирования в данной сфере возможна при включении в правовые нормы конкретных способов обеспечения экологической безопасности, отражения в них направлений соответствующей деятельности государственных органов, которые в итоге должны приводить к конкретным результатам, исходя из поставленной цели. Условиями эффективности правового обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности являются следующие факторы: 1) реализация экосистемного подхода в транспортном законодательстве на основе научной теории правового обеспечения экологической безопасности и углубление экологизации транспортного законодательства с закреплением в его актах базовых понятий, ключевых направлений обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и конкретных требований как сущности такого обеспечения; 2) развитие положений, касающихся экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, в актах экологического законодательства Республики Беларусь; 3) развитие институциональных основ данной области, включая координацию усилий органов государственного управления наряду с участием общественности в совершенствовании законодательства и осуществлении природоохранных мероприятий.

В первую очередь комплексное правовое обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности возможно при четком выделении источников и установлении значимости правового регулирования охраны окружающей среды в исследуемой сфере. Такая система источников включает несколько уровней (базовый, программный, экологический, транспортный, иноотраслевой, межгосударственный), каждый из которых охватывает группы актов, направленных на обеспечение экологической безопасности, на основе критериев научного обеспечения, согласованности, взаимоподчиненности и единства правовых положений относительно всей совокупности объектов транспортной деятельности. Разработанная авторская система источников правового регулирования обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, а также точка зрения автора на недостатки и пробелы законодательства в исследуемой

сфере свидетельствуют о необходимости совершенствования нормативных правовых актов с учетом следующей трехкомпонентной стратегии: предотвращение вреда окружающей среде – переход к эколого-экономическому равновесию при использовании транспорта – обеспечение и поддержание экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности.

Во-вторых, учитывая, что основные условия для повышения эффективности правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности выполнимы при закреплении перспективных концептуальных направлений по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду в актах программного, стратегического характера, предлагается концептуально изменить подход к правовому обеспечению экологической безопасности транспортной деятельности посредством утверждения концепции обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности. Предмет данной концепции – общественные отношения, складывающиеся при обеспечении экологической безопасности в целях минимизации угроз состоянию защищенности окружающей среды в связи с интенсивным осуществлением транспортной деятельности, а ее цель – повысить эффективность эколого-правового обеспечения транспортной деятельности, укрепить защищенность национальных интересов, не допустить экологический кризис. Разработка и принятие данного документа обусловлены особым влиянием транспортной деятельности на все сферы общественных отношений и все виды хозяйственной деятельности, необходимостью уточнения и конкретизации подходов к уменьшению вредного воздействия различных видов транспорта на окружающую среду и здоровье населения с учетом востребованности создания правовых механизмов для устранения рисков и вызовов техногенных транспортных процессов и масштабности причиняемого вреда окружающей среде, а также интеграцией страны в систему мировых транспортных процессов, нуждающихся в эколого-правовом обеспечении. Такой системный подход позволит решить ряд принципиальных вопросов, касающихся правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности.

В-третьих, исходя из позиции о гармоничном взаимоотношении человека и окружающей среды при интенсивности и непрерывности транспортных процессов, определяющим фактором полагаем экологизацию отношений в сфере транспортной деятельности. Нарушение экосистем и здоровья человека дополнительно подчеркивает аргументацию в данном авторском подходе. Непосредственно в транспортном законодательстве необходимо отразить меры экологизации в целях повышения эффективности обеспечения экологической безопасности и эколого-правовой направленности отношений в сфере транспортной деятельности.

Под эколого-правовыми требованиями, предъявляемыми к транспортной деятельности, следует понимать экологические императивы, содер-

жащие условия осуществления данной деятельности субъектами, выполняющими транспортные работы и оказывающими транспортные услуги; закрепленные в нормативных правовых актах в области охраны окружающей среды и законодательстве о транспортной деятельности, сущность которых состоит в уменьшении вредного воздействия объектов транспортной деятельности на состояние окружающей среды.

Предложенный подход к сущности экологических требований в отношении осуществления транспортной деятельности, а также проведенная с учетом ряда критериев их классификация способствуют восполнению пробелов в законодательстве, комплексности обеспечения экологической безопасности в данной сфере и в целом при обеспечении должного контроля за их выполнением – достижению целей устойчивого развития. Приоритетное место эколого-правовых требований к осуществлению транспортной деятельности среди требований к другим видам хозяйственной деятельности обусловлено необходимостью защиты окружающей среды от значимых угроз, возникающих в результате функционирования передвижных и стационарных объектов транспортной деятельности как опасных источников воздействия на окружающую среду.

Решение теоретических проблем правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности предполагает последовательное определение понятийно-категориального аппарата, установление принципов, формирование системы источников и уточнение эколого-правовых требований в данной системе с целью их эффективной реализации. Вышеназванные новации составляют теоретико-правовую основу для совершенствования правового обеспечения в данной сфере. Транспортный процесс будет минимально воздействовать на окружающую среду при функционировании должных инструментов механизма ее охраны и обеспечения экологической безопасности, сформированного и действующего в науке экологического права.

Нами рассмотрен механизм обеспечения экологической безопасности применительно к транспортной деятельности и обосновано применение особо значимых элементов организационно-правового, экономического и идеологического характера, играющих особую роль в прикладном аспекте. Ценность его формирования заключается в том, что вся совокупность обозначенных элементов является необходимой для построения концептуальной правовой модели обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности с учетом институционализации в данной сфере.

Поскольку государственное управление в сфере экологической безопасности транспортной деятельности не получило прочной и системной разработки, впервые в эколого-правовой науке выявлены институциональные основы в данной области правовых отношений, включая признаки институционализации деятельности по обеспечению экологической безопасности при осуществлении транспортных процессов.



По убеждению автора, государственное управление в области экологической безопасности транспортной деятельности является ключевой сферой институционализации и понимается как деятельность органов государственного управления по реализации мер, установленных в соответствии с законодательными актами в области обеспечения экологической безопасности, направленных на защиту окружающей среды от угроз, связанных с непрерывным функционированием передвижных и стационарных объектов транспортной деятельности, осуществлением транспортных работ и услуг, и способствующих устойчивому развитию государства.

Автор определяет, что система органов государственного управления в сфере обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности должна состоять из нескольких звеньев – органов общей, специальной и отраслевой компетенции. Вместе с тем целесообразным представляется создание специального органа по мониторингу обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и осуществлению функций контроля в данной сфере – Управления по обеспечению экологической безопасности при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Предложенный институциональный подход обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности может быть реализован посредством учета особых принципов управления (научная обоснованность применения правовых средств обеспечения экологической безопасности в зависимости от вида транспорта и соответствующей инфраструктуры; обеспечение приоритета экологической безопасности при осуществлении транспортной политики; согласованность и координация деятельности органов государственного управления, функций в области транспортной деятельности и охраны окружающей среды и др.), присущих данной деятельности, и выполнения государственными органами совокупности функций, что требует уточнения положений в Законе «Об основах транспортной деятельности» и иных нормативных правовых актах, регулирующих функционирование отдельных видов транспорта.

Проведенное исследование структуры взаимосвязанных звеньев эколого-правового механизма, направленных на обеспечение экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, с учетом институциональных основ управления в области обеспечения экологической безопасности позволило сформировать целостную систему – правовую модель обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, охватывающую ряд составляющих компонентов (цель; критерии правового обеспечения; правовые средства; методы ее реализации; совокупность элементов механизма обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности (организационного-правового, экономического, идеологического механизмов; институционализацию; меры нейтрализации угроз обеспечению экологической безопасности при эксплуатации

различных видов транспорта, направленные на предотвращение негативных факторов в окружающей среде, и меры эколого-правовой ответственности в области транспортной деятельности; факторы и условия действия данной модели)).

Особым инструментом в рамках модели правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в контексте достижения целей устойчивого развития является комплексная деятельность в области образования, воспитания и просвещения, направленная на соблюдение и повышение эколого-правовой культуры граждан при осуществлении транспортной деятельности. Эколого-правовая культура зависит от уровня экологического образования и в большей степени – от высшего образования, в рамках которого возможно развитие эффективной системы обеспечения экологической безопасности и достижения целей устойчивого развития. Необходимость такого подхода заключается в целесообразности максимально культурного поведения субъектов, осуществляющих транспортную деятельность, которое улучшит состояние защищенности окружающей среды и будет способствовать обеспечению национальных интересов, а также позволит расширить пределы такой культуры не только в государстве, но и за его пределами.

Необходимость установления специальных дополнительных мер в отношении субъектов транспортной деятельности в рамках эколого-правовой ответственности обусловлена задачей эффективного выполнения требований экологической безопасности, достижения состояния защищенности окружающей среды и уменьшения вредного воздействия транспорта. Предлагается классифицировать данные меры на восстановительные (при причинении вреда природным компонентам, жизни и здоровью граждан) и карательные (при несоблюдении правовых норм в сфере экологической безопасности), усилить меры административной и уголовной ответственности в сфере экологической безопасности при эксплуатации объектов транспортной деятельности, расширить основания гражданско-правовой ответственности при причинении вреда окружающей среде и компонентам природной среды в связи с перевозками, утилизацией транспортных средств. Четкое установление и повышение мер ответственности становятся гарантиями реализации правовой модели обеспечения экологической безопасности, являющейся принципиально новой и учитывающей потребность государства в сохранении благоприятной окружающей среды на основе взаимодействия органов общей, специальной и отраслевой компетенции с местными органами управления и самоуправления и участием общественности.

Научное признание разработанной автором правовой модели обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности является необходимым для утверждения программного политико-правового документа в данной области отношений и предпола-

гает решение ряда ключевых проблем (загрязнения окружающей среды, охраны компонентов природной среды, обеспечения реализации фундаментальных прав человека и других).

Анализ теоретико-правовых аспектов обеспечения экологической безопасности и законодательства, регулирующего различные виды транспорта, показывает, что проблемы эксплуатации транспорта включают ряд негативных последствий для окружающей среды, а именно: 1) связанные с загрязнением окружающей среды и нарушением охраны и использования компонентов природной среды и природных ресурсов (деградация, изъятие природных ресурсов, их истощение и уничтожение); 2) касающиеся причинения вреда жизни и здоровью граждан (шум и вибрация, электромагнитные излучения), что увеличивает экономические затраты в случае причинения вреда окружающей среде.

Автором сформулировано теоретико-правовое понимание экологически безопасных видов транспортной деятельности (автомобильного транспорта, железнодорожного, воздушного, водного и трубопроводного), приведены понятия, необходимые для закрепления в специальном законодательстве, регулирующем деятельность транспорта. Для улучшения правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности выявлены правовые средства обеспечения экологической безопасности, определены элементы механизма обеспечения экологической безопасности в отношении каждого вида транспорта и объектов инфраструктуры, а также институциональные основы в данных областях деятельности.

На основе анализа правовых положений экологической безопасности транспортной деятельности сформулирована система следующих концептуальных направлений правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности, которая позволит комплексно осуществлять применение мер экологической безопасности, обеспечив охрану окружающей среды от негативного воздействия транспортной деятельности:

1) соблюдение эколого-правовой культуры как неуклонной обязанности человека, обусловленной особым специальным принципом экологической безопасности транспортной деятельности;

2) совершенствование правовых норм превентивного характера в области экологической безопасности, направленных на обеспечение прав граждан на жизнь и здоровье в свете воздействия транспортной деятельности на окружающую среду для недопущения причинения вреда окружающей среде и компонентам природной среды;

3) развитие стимулов к соблюдению эколого-правовых требований в целях сохранения окружающей среды и уменьшения вредного влияния транспорта (льготное налогообложение при приобретении экологически чистого транспорта, отказ от личного транспорта в пользу общественного) и поощрений, способствующих достижению консенсуса транспортной деятельности и соблюдения правовых экологических императивов (внедрение

мер по уменьшению объемов выбросов загрязняющих веществ при эксплуатации транспорта, уменьшению шума, оптимизации транспортных потоков и планировки транспортного обслуживания, организации дорожного движения и др.);

4) применение компенсационных механизмов, направленных на поглощение выбросов парниковых газов (озеленение, восстановление лесов и др.);

5) усиление ответственности производителей и потребителей транспортных услуг в части, касающейся возмещения ущерба, причиненного окружающей среде и природным ресурсам в результате транспортной деятельности, а также невыполнения эколого-правовых требований к эксплуатации мобильных и стационарных объектов транспортной деятельности.

Предлагаемый теоретико-методологический подход позволит эффективно реализовать правовую модель обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на всех ее стадиях и тем самым обеспечить охрану компонентов природной среды.

Взаимное сотрудничество государств в области правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности осуществляется в недостаточной степени, при этом вопросы охраны окружающей среды и недопущения экологического кризиса являются глобальными, а транспортная политика направлена на обеспечение экономической интеграции и интеграции транспортных систем государств в мировую транспортную систему, поэтому усиление взаимодействия многих стран в данной сфере будет способствовать поддержанию благоприятной экологической обстановки, недопущению причинения вреда окружающей среде и защите прав человека, предусмотренных как международными документами, так и основными законами государств. К направлениям международного сотрудничества в данной сфере с учетом функционирования интеграционных объединений и организаций международного значения необходимо отнести участие государств в деятельности международных организаций и иных объединений государств, а также двустороннее и многостороннее взаимодействие государств. Уровни сотрудничества стран при их членстве в международных организациях делятся на универсальный, региональный и специализированный, каждый из которых имеет свои особенности, обусловленные достижением целей минимизации вреда транспорта для окружающей среды.

Реализация направлений в рамках разнообразных форм сотрудничества государств должна основываться на определенных принципах международного сотрудничества в области обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности институционального и организационно-правового характера, позволяющих осуществлять взаимосогласованную политику в данной сфере и отражающих специфику взаимодействия государств. Их роль состоит в том, чтобы они, условно являясь дополнением к прин-

ципам концепции устойчивого развития, позволили учитывать техногенное воздействие на окружающую среду в рамках заключаемых международных соглашений и способствовали выработке согласованных подходов к задаче уменьшения вредного воздействия транспортной деятельности в свете ее расширения, непрерывности, экономического роста, связанного с углублением транспортно-логистических процессов и иными факторами.

На современном этапе развития общественных отношений необходим научный юридический инструментарий и разработка приоритетных направлений в сферах деятельности, связанных с техногенными процессами, в связи с чем в целях поддержания устойчивого развития государства и общества впервые предложено концептуально новое самостоятельное научное направление в доктрине экологического права – правовое обеспечение экологически безопасного инновационного развития транспортных технологий, которое позволит комплексно применять меры по обеспечению экологической безопасности, гарантировать охрану окружающей среды от воздействия транспортной деятельности с учетом технологических инноваций транспортной отрасли на прочной правовой основе.

Особое значение имеет определение единых направлений сотрудничества в обеспечении экологической безопасности при интенсивном развитии транспортной деятельности и реализации инновационных решений в транспортном секторе в рамках функционирования интеграционных образований.

Основаниями для гармонизации законодательств государств – участников ЕАЭС является ряд факторов, связанных с увеличением транспортных процессов на территории стран-членов, транзитным расположением государств при функционировании транспортного коридора «Восток – Запад», особым характером проблем обеспечения экологической безопасности (отсутствие согласованных мер по уменьшению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, а также экологически безопасному развитию государств при повышении качества транспортных услуг); с проблемами в национальном законодательстве государств – членов ЕАЭС в части отражения принципа экологичности, не получившего правового разрешения, ведением совместной экономической деятельности в рамках межгосударственного сотрудничества и иными. Сближение законодательства в сфере правового обеспечения экологической безопасности в рамках системного и последовательного совершенствования проводимой государствами – участниками ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики способствует согласованному правовому развитию государств и созданию единого эколого-правового безопасного пространства и позволит войти в качественно новую стадию интегративного межгосударственного взаимодействия.

Представляется необходимым урегулировать на евразийском пространстве ответственность субъектов транспортной деятельности за причинение

вреда окружающей среде и ухудшение ее состояния, включая применение мер по восстановлению природных ресурсов, компенсации ущерба окружающей среде, что поспособствует формированию безопасных для окружающей среды условий осуществления транспортной деятельности как в Республике Беларусь, так и в иных странах, достижению целей устойчивого развития.

Составляющей правового обеспечения экологической безопасности на евразийском пространстве при осуществлении транспортной деятельности является техническое регулирование, требующее совершенствования, исходя из определенных принципов. Разработка технических регламентов ЕАЭС должна включать следующие подходы: 1) установление цели экологической безопасности наряду с иными целями в технических регламентах ЕАЭС, регулирующих осуществление транспортных процессов; 2) включение в технические регламенты ЕАЭС эколого-правовых требований в соответствии с критериями экологической безопасности транспорта; 3) определение средств и способов обеспечения экологической безопасности в процессе транспортной деятельности.

Автор полагает, что стремление системно исследовать и разрешить правовые проблемы, касающиеся обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включая закономерности интеграционных процессов, разработку теоретической концепции и высказанные предложения о совершенствовании законодательства в рассматриваемой сфере, имеют особое научное и прикладное значение в условиях необходимости минимизировать возможные негативные воздействия на окружающую среду и займут свою нишу в эколого-правовой доктрине и развитии юридической науки, будут востребованы в правоприменительной деятельности и в качестве составного элемента обучения в юридических вузах, а также при подготовке специалистов транспортной отрасли в целях комплексного решения исследуемых проблем.



## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абанина, Е. Н. Правовое обеспечение экологической безопасности на территории государств – участников СНГ: сравнительно-правовой анализ / Е. Н. Абанина // Дискуссионные проблемы теории экологического права / под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2020. – С. 404–423.

2. Абанина, Е. Н. Система принципов правового обеспечения экологической безопасности / Е. Н. Абанина // Вестн. Саратов. гос. юрид. акад. – 2019. – № 4. – С. 259–264.

3. Абанина, Е. Н. Теоретические основы правового обеспечения экологической безопасности в Российской Федерации / Е. Н. Абанина, Е. В. Сухова // Дискуссионные проблемы теории экологического права / под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2020. – С. 30–49.

4. Абанина, Е. Н. Экологический императив как идеологическая основа экологической безопасности / Е. Н. Абанина // Экологические императивы в законах и жизни : науч.-учеб. изд. / сост. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 17–20.

5. Абезин, Д. А. Эколого-правовое обучение и воспитание: организационно-методологические аспекты / Д. А. Абезин, Ж. Б. Иванова // Дискуссионные проблемы теории экологического права / под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2020. – С. 175–191.

6. Абрамович, А. М. Горизонты сотрудничества / А. М. Абрамович // Беларус. думка. – 1998. – № 9. – С. 8–17.

7. Абрамович, А. М. Законотворческая деятельность Совета Республики: опыт и перспективы / А. М. Абрамович // Нормотворчество в Республике Беларусь: состояние и перспективы : материалы Респ. науч.-практ. конф., Минск, 28 окт. 2005 г. / редкол.: В. В. Мицкевич [и др.]. – Минск : Нац. центр законопроект. деятельности при Президенте Респ. Беларусь, 2005. – С. 4–8.

8. Абрамович, А. М. Организационно-правовые проблемы государственного управления строительством в СССР : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / А. М. Абрамович ; Акад. наук СССР, Ин-т государства и права. – М., 1985. – 49 с.

9. Абрамович, А. М. Экологизация государственного управления советской экономикой / А. М. Абрамович // Избранные труды / А. М. Абрамович. – Минск : Юр-Спектр, 2019. – С. 179–182.

10. Абузярова, Д. Ф. Правовой режим земель автомобильного транспорта в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Д. Ф. Абузярова. – Саратов, 2011. – 203 л.

11. Абукарова, М. У. К вопросу о презумпции опасности хозяйственной и иной деятельности и обязательность оценки ее воздействия на окружающую среду в эколого-правовом аспекте / М. У. Абукарова // Евраз. юрид. журн. – 2015. – № 12. – С. 202–203.

12. Абухович, Ю. К. Роль и место Республики Беларусь в условиях глобального управления / Ю. К. Абухович, Е. А. Шпаковский // Интеграция Республики Беларусь в международные и политические процессы: особенности экономических и политических процессов : сб. науч. тр. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; под ред. С. А. Кизимы. – Минск, 2017. – С. 12–20.

13. Авдей, А. Г. Об экологической безопасности государств – членов ЕАЭС: правовые аспекты / А. Г. Авдей // Экологические правонарушения и юридическая ответственность: состояние и эффективность охраны окружающей среды в России. Правовые институты и методы охраны окружающей среды в России, странах СНГ и Европейского союза: состояние и эффективность : материалы Всерос. науч.-практ. конф., Междунар. науч.-практ. конф., Саратов, 3 окт. 2014 г. – 2 окт. 2015 г. / Саратов. нац. исслед. гос. ун-т ; отв. ред. Н. Т. Разгельдеев. – Саратов : Саратов. источник, 2016. – С. 5–6.

14. Авдей, А. Г. Правовое регулирование зеленой экономики в контексте обеспечения экологической безопасности Республики Беларусь / А. Г. Авдей, И. В. Гуштин // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2017. – Т. 7, № 4. – С. 77–86.

15. Авдей, А. Г. Правовые вопросы обеспечения экологической безопасности в контексте устойчивого развития Республики Беларусь / А. Г. Авдей // Правотворчество и правоприменение как фактор эффективного развития современных экономических систем : сб. науч. ст. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы ; редкол.: С. Е. Чебуранова (гл. ред.) [и др.]. – Гродно, 2016. – С. 167–170.

16. Авдей, А. Г. Сертификация в области природопользования и охраны окружающей среды как гарантия права граждан на благоприятную окружающую среду / А. Г. Авдей // Защита трудовых и других социально-экономических прав граждан Республики Беларусь : сб. науч. ст. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы ; редкол.: С. В. Агиевец [и др.]. – Гродно : ГрГУ, 2009. – С. 221–233.

17. Автомобильные дороги и охрана природы / М. Н. Першин [и др.]. – Л. : ЛИСИ, 1981. – 65 с.

18. Автомобильный транспорт и охрана окружающей среды / сост. Е. Н. Янсон. – Саратов : Арéal, 1994. – 43 с.

19. Агамиров, К. В. Роль юридического прогнозирования в становлении, функционировании и развитии правовых основ системы «зоны знаний» интеграционных объединений государств на примере Евразийского экономического союза (ЕАЭС) / К. В. Агамиров // Государство и право. – 2019. – № 7. – С. 7–15.

20. Агафонов, В. Б. Особенности понятийного аппарата охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности при пользовании недрами в законодательстве Российской Федерации и зарубежных стран / В. Б. Агафонов, Д. А. Игнатъев // Актуал. проблемы рос. права. – 2018. – № 5(90). – С. 221–235.

21. Агафонов, В. Б. Правовое регулирование охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности при пользовании недрами: теория и практика : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / В. Б. Агафонов ; Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА). – М., 2014. – 54 с.

22. Агафонов, В. Б. Правовое регулирование предупреждения и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, а также иных чрезвычайных ситуаций при пользовании недрами / В. Б. Агафонов // Проблемы экономики и юрид. практики. – 2012. – № 1. – С. 192–196.
23. Агафонов, В. Б. Правовые проблемы модернизации экологического управления / В. Б. Агафонов, Н. Г. Жаворонкова // Вестн. Ун-та им. О. Е. Кутафина (МГЮА). – 2016. – № 4. – С. 20–37.
24. Административно-правовые основы государственного управления : учеб. пособие / С. А. Балашенко [и др.] ; под общ. ред. А. Н. Крамника. – Минск : Тесей, 2004. – 702 с.
25. Административное право зарубежных стран : учеб. для студентов вузов, обучающихся по специальности «юриспруденция» / Н. В. Румянцев [и др.] ; под ред. Н. В. Румянцева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2015. – 455 с.
26. Александрова, Е. Ю. Техногенные системы и экологический риск : учеб.-метод. пособие / Е. Ю. Александрова. – Мурманск : МАГУ, 2016. – 143 с.
27. Алексеев, С. С. Восхождение к праву. Поиски и решения / С. С. Алексеев. – М. : Норма, 2001. – 752 с.
28. Алексеев, С. С. Право: азбука – теория – философия. Опыт комплексного исследования / С. С. Алексеев. – М. : Статут, 1999. – 712 с.
29. Алексеев, С. С. Теория права : учебник / С. С. Алексеев. – 2-е изд. – М. : БЕК, 1995. – 311 с.
30. Алешева, А. В. Безопасность топливно-энергетического комплекса как составляющая экологической безопасности: проблемы правового регулирования / А. В. Алешева // Современные проблемы обеспечения экологической и продовольственной безопасности : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Волгоград, 19 апр. 2019 г. / Ин-т гос. службы и управления – филиал Рос. акад. нар. хоз-ва и гос. службы при Президенте Рос. Федерации ; отв. ред. А. П. Анисимов. – Волгоград, 2019. – С. 12–14.
31. Андрейцев, В. І. Право громадян на екологічну безпеку: проблеми конституційно-правового забезпечення / В. І. Андрейцев // Право України. – 2001. – № 4. – С. 8–11.
32. Андрюшин, С. В. Правовые проблемы налогового стимулирования как направления экономического регулирования охраны окружающей среды / С. В. Андрюшин // Экол. право. – 2021. – № 1. – С. 19–22.
33. Анисимов, А. П. Воздушное право как отрасль права и его место в системе российского права / А. П. Анисимов // Современные проблемы теории экологического права / А. П. Алексеева [и др.] ; под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2019. – С. 18–26.
34. Анисимов, А. П. Климат как объект охраны окружающей среды / А. П. Анисимов // Экологические правонарушения и юридическая ответственность: состояние и эффективность охраны окружающей среды в России. Правовые институты и методы охраны окружающей среды в России, странах СНГ и Европейского союза: состояние и эффективность : материалы Всерос. науч.-практ. конф., Междунар. науч.-практ. конф., Саратов, 3 окт. 2014 г. – 2 окт. 2015 г. / Саратов. нац. иссл. гос. ун-т ; отв. ред. Н. Т. Разгельдеев. – Саратов : Саратов. источник, 2016. – С. 10–13.

35. Анисимов, А. П. Обеспечение экологической безопасности в конституциях зарубежных стран, Конституции России и конституциях (уставах) субъектов РФ / А. П. Анисимов // Вестн. Саратов. гос. юрид. акад. – 2014. – № 4. – С. 182–187.
36. Анисимов, А. П. Права человека и гражданина на благоприятную окружающую природную среду : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / А. П. Анисимов. – Волгоград, 1997. – 193 с.
37. Анисимов, А. П. Развитие эколого-правовой культуры в России как гарантия реализации экологических прав человека / А. П. Анисимов, А. Я. Рыженков // Современные проблемы теории экологического права / А. П. Алексеева [и др.] ; под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2019. – С. 75–86.
38. Анисимов, А. П. Роль права в противодействии глобальным угрозам изменения климата / А. П. Анисимов, А. Я. Рыженков // Современные проблемы теории экологического права / А. П. Алексеева [и др.] ; под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2019. – С. 256–297.
39. Анисимов, А. П. Современные правовые проблемы обеспечения экологической безопасности в Российской Федерации / А. П. Анисимов // Вестн. Нижегород. акад. МВД. – 2017. – № 3. – С. 41–46.
40. Анисимов, А. П. Современные проблемы охраны земель в России / А. П. Анисимов, А. Я. Рыженков, С. А. Чаркин // Дискуссионные вопросы экологического права / под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2020. – С. 318–333.
41. Анисимов, А. П. Современный механизм гарантий экологических прав человека: некоторые вопросы теории / А. П. Анисимов // Вестн. Волгоград. ун-та. Сер. 5, Юриспруденция. – 2014. – № 2. – С. 8–15.
42. Анисимов, А. П. Философия экологического права: дискуссионные вопросы / А. П. Анисимов // Аграр. и зем. право. – 2015. – № 4. – С. 86–92.
43. Анисимов, А. П. Экологическое право как отрасль права и его место в системе права России: дискуссионные вопросы / А. П. Анисимов // Аграр. и зем. право. – 2017. – № 7. – С. 91–97.
44. Анисимов, А. П. Эколого-правовая ответственность за причинение вреда окружающей среде: проблемы обоснования / А. П. Анисимов, В. В. Устюкова, А. Ю. Чикильдина // Труды Ин-та государства и права РАН. – 2017. – Т. 12, № 4. – С. 133–161.
45. Антоненко, А. П. Союзное государство: правовая идентификация, принципы организации, органы власти / А. П. Антоненко. – М. : РГТЭУ, 2011. – 257 с.
46. Антонюк, У. В. Правове забезпечення екологічної безпеки у діяльності залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / У. В. Антонюк ; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. – Київ, 2009. – 20 с.
47. Арзамаскин, А. Н. Определение понятия «правовое обеспечение»: постановка проблемы / А. Н. Арзамаскин // Наука и школа. – 2016. – № 6. – С. 47–51.
48. Арсанукаев, Р. Х. Эколого-безопасное развитие: философско-методологический анализ : автореф. дис. ... канд. филос. наук : 09.00.11 / Р. Х. Арсанукаев ; Рос. акад. гос. службы при Президенте Рос. Федерации. – М., 2009. – 28 с.
49. Артюшенко, Н. Н. Правовой инструментарий обеспечения перевозки железнодорожных грузов: современные подходы и перспективы / Н. Н. Артюшенко. – 2-е изд., доп. – Минск : Право и экономика, 2018. – 315 с.
50. Бабкин, В. О. Социальная экология как новая развивающаяся дисциплина и ее взаимосвязь с экологией человека / В. О. Бабкин // Изв. Оренбург. гос. аграр. ун-та. – 2014. – № 3. – С. 183–186.

51. Бабкин, В. О. Экологическая безопасность как фактор устойчивого развития государства и общества / В. О. Бабкин // Вестн. Оренбург. гос. пед. ун-та. – 2008. – № 2. – С. 19–26.
52. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением [Электронный ресурс] : [принята на конф. в Базеле 22 марта 1989 г.]. – Режим доступа: <https://mshp.gov.by/print/documents/radiologiya/a5957e436b479e9f.html>. – Дата доступа: 13.02.2019.
53. Байдаков, С. Л. Становление и направления развития правовых основ обеспечения экологической безопасности / С. Л. Байдаков, Г. П. Серов // Экономика природопользования. – 2001. – № 5. – С. 117–127.
54. Бакаева, Н. В. Управление экологической безопасностью автотранспортной системы города на принципах биосферной совместимости : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 05.23.19 / Н. В. Бакаева ; Гос. ун-т – учеб.-науч.-произв. комплекс. – Орел, 2013. – 40 с.
55. Бакиновская, О. А. Некоторые аспекты правового обеспечения устойчивого развития инвестиций в контексте достижения целей устойчивого развития и реализации экологической политики / О. А. Бакиновская // Право.by. – 2021. – № 3. – С. 60–66.
56. Бакиновская, О. А. Правовой режим земель городов: организационно-правовой аспект : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / О. А. Бакиновская ; Нац. акад. наук Беларуси ; Ин-т государства и права. – Минск, 2001. – 21 с.
57. Бакиновская, О. А. Теоретические подходы к определению содержания, системы и сферы правового регулирования экономических механизмов охраны окружающей среды и природопользования в Республике Беларусь как средство обеспечения устойчивого развития государства и экологизации экономики / О. А. Бакиновская // Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности : сб. науч. ст. / под ред. И. П. Манкевич. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 5–19.
58. Балашенко, С. А. Водоохранная зона / С. А. Балашенко // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2007. – Т. 1. – С. 227.
59. Балашенко, С. А. Государственное управление в области охраны окружающей среды : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / С. А. Балашенко ; Белорус. гос. ун-т. – Минск, 2001. – 39 с.
60. Балашенко, С. А. Государственное управление в области охраны окружающей среды / С. А. Балашенко. – Минск : БГУ, 2000. – 341 с.
61. Балашенко, С. А. К вопросу о принципах государственного управления в области охраны окружающей среды / С. А. Балашенко // Право и демократия : сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Н. Бибило (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2002. – Вып. 13. – С. 100–112.
62. Балашенко, С. А. Конституционные основы экологического права / С. А. Балашенко // Весн. Канстытуц. Суда Рэсп. Беларусь. – 1998. – № 4. – С. 79–82.
63. Балашенко, С. А. Контроль в области охраны окружающей среды / С. А. Балашенко // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2007. – Т. 2. – С. 112–113.
64. Балашенко, С. А. Международно-правовая охрана окружающей среды и права человека : учеб. пособие / С. А. Балашенко, Т. И. Макарова. – Минск : World Wide Printing, 1999. – 256 с.

65. Балашенко, С. А. Международно-правовые принципы охраны окружающей среды и права человека / С. А. Балашенко // Белорус. журн. междунар. права и междунар. отношений. – 1998. – № 4. – С. 41–46.
66. Балашенко, С. А. Охрана окружающей среды и принципы государственного управления / С. А. Балашенко // Общество. Экономика. Право : сб. науч. тр. / редкол.: Н. И. Ильинский [и др.]. – Минск : ФУСТ БГУ, 2002. – С. 22–33.
67. Балашенко, С. А. Правовое моделирование в системе обеспечения национальной безопасности / С. А. Балашенко // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 3–6.
68. Балашенко, С. А. Правовое моделирование в системе экологической безопасности среды / С. А. Балашенко // Евраз. юрид. журн. – 2015. – № 6. – С. 91–94.
69. Балашенко, С. А. Правовое моделирование как метод правотворческой деятельности / С. А. Балашенко // Вестн. Белорус. гос. ун-та. – 2015. – № 3. – С. 94–97.
70. Балашенко, С. А. Правовое регулирование использования возобновляемых источников энергии в Республике Беларусь / С. А. Балашенко, Е. Э. Ванькович // Право.by. – 2019. – № 6. – С. 68–71.
71. Балашенко, С. А. Разработка эффективных правовых моделей для эколого-правовой сферы / С. А. Балашенко // Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т. И. Макарова [и др.] ; под науч. ред. Т. И. Макаровой. – Минск : БГУ, 2016. – С. 32–33.
72. Балашенко, С. А. Рейтинговая составляющая в подходах формирования эффективных национальных норм / С. А. Балашенко // Направления совершенствования нормотворческой деятельности : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 11 дек. 2013 г. / редкол.: А. Н. Бодак (отв. ред.) [и др.] – Минск : Юстиция Беларуси, 2014. – С. 32–37.
73. Балашенко, С. А. Страхование гражданской ответственности за вред, причиненный в результате загрязнения окружающей среды / С. А. Балашенко, Т. И. Макарова // Конституционная и правовая реформа в Республике Беларусь (проблемы и перспективы) : тез. докл. науч.-практ. конф., Минск, 28 февр. 1997 г. / Белорус. гос. ун-т ; отв. ред. В. М. Хомич. – Минск, 1997. – С. 115–118.
74. Балашенко, С. А. Экологическое образование / С. А. Балашенко, О. В. Мороз // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2007. – Т. 4. – С. 262.
75. Балашенко, С. А. Элементы концепции экологического воспитания и образования в стратегии устойчивого развития Республики Беларусь / С. А. Балашенко // Кіраванне ў адукацыі. – 1999. – № 1. – С. 34–41.
76. Балюк, Г. И. Новые вызовы для экологического права в современных условиях / Г. И. Балюк // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 5–10.
77. Бандорин, Л. Е. Проблемы применения оценки воздействия на окружающую среду / Л. Е. Бандорин // Экол. право. – 2015. – № 5. – С. 39–42.
78. Баринаова, Г. М. Экологическая безопасность – основа устойчивого развития регионов / Г. М. Баринаова, Е. В. Краснов, Л. О. Ушакова // Здоровая окружаю-



щая среда – основа безопасности регионов : материалы I Междунар. экол. форума в Рязани, Рязань, 11–13 мая 2017 г. : в 2 т. / под ред. Е. С. Иванова. – Рязань : ФГБОУ ВО РГГУ, 2017. – Т. 2. – С. 14–19.

79. Бегак, М. В. Национальная стратегия экологической безопасности России: проблемы и перспективы / М. В. Бегак, Е. А. Кодолова // Евраз. юрид. журн. – 2016. – № 2. – С. 226–230.

80. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Техногенные чрезвычайные ситуации. Термины и определения : межгос. стандарт / [принят и введен в действие 01.01.1996]. – Минск : [б. и.], 1997. – 9 с.

81. Безруков, А. С. Правовая модель как инструмент юридической науки и практики : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / А. С. Безруков ; Владимир. юрид. ин-т Федер. службы исполнения наказаний. – Владимир, 2008. – 26 с.

82. Белый, О. А. Автотранспорт и окружающая среда: анализ проблем и пути их решения в Республике Беларусь / О. А. Белый, А. Е. Бернацкий, Н. К. Крыжановский // Природопользование: экология, экономика, технологии : материалы Междунар. науч. конф., Минск, 6–8 окт. 2010 г. / Нац. акад. наук Беларуси ; редкол.: В. С. Хомич (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Минсктиппроект, 2010. – С. 19–23.

83. Белый, О. А. Основные направления адаптации отраслей экономики Беларуси к прогнозируемым изменениям климата / О. А. Белый, А. Е. Бернацкий, Н. К. Крыжановский // Природопользование: экология, экономика, технологии : материалы Междунар. науч. конф., Минск, 6–8 окт. 2010 г. / Нац. акад. наук Беларуси ; редкол.: В. С. Хомич (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Минсктиппроект, 2010. – С. 23–26.

84. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕвразЭС: сравнительно-правовой анализ / В. С. Белых ; под ред. В. А. Бублика. – М. : Проспект, 2014. – 152 с.

85. Беляев, В. П. Контроль и надзор как формы юридической деятельности: вопросы теории и практики : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / В. П. Беляев ; Саратов. гос. акад. права. – Саратов, 2006. – 56 с.

86. Бердин, В. Х. Разработка основ государственного регулирования выбросов парниковых газов на предприятиях Российской Федерации / В. Х. Бердин, М. Е. Ленева. – М. : Рос. регион. экол. центр, 2003. – 64 с.

87. Березина, Е. А. Предмет правового регулирования: философские основания / Е. А. Березина // Философия права. – 2019. – № 3. – С. 20–26.

88. Бибики, Т. Б. Развитие сотрудничества Республики Беларусь и Российской Федерации в рамках Союзного государства / Т. Б. Бибики // Интеграция Республики Беларусь в международные экономические и политические процессы: особенности экономических и политических процессов : сб. науч. тр. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; под ред. С. А. Кизимы. – Минск, 2017. – С. 284–291.

89. Бибило, В. Н. Сочетание стабильности и динамичности конституции современного государства / В. Н. Бибило // Конституционализация национального правопорядка : материалы круглого стола, Полоцк, 12–13 дек. 2014 г. / Полоц. гос. ун-т ; редкол.: А. Н. Пугачев (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2014. – С. 60–62.

90. Бибило, В. Н. Теория государства и права / В. Н. Бибило. – Минск : Право и экономика, 2015. – 206 с.

91. Бирюлин, И. В. Экологическая политика России : автореф. дис. ... канд. полит. наук : 23.00.02 / И. В. Бирюлин ; Саратов. гос. ун-т им. Н. Г. Чернышевского. – Саратов, 2009. – 23 с.

92. Блажеев, Я. А. Эколого-правовое регулирование отношений в нефтегазовом комплексе : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Я. А. Блажеев. – М., 2016. – 229 л.
93. Блоков, И. П. Окружающая среда и ее охрана в России. Изменения за 25 лет / И. П. Блоков. – М. : Совет Гринпис, 2018. – 432 с.
94. Бобкова, А. Г. Правовое обеспечение рекреационной деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / А. Г. Бобкова ; Донец. нац. ин-т экол.-правовых исслед. НАН Украины. – Киев, 2001. – 29 с.
95. Бобровников, Н. А. Защита окружающей среды от пыли на транспорте / Н. А. Бобровников. – М. : Транспорт, 1984. – 73 с.
96. Бобылев, С. Н. Государственная экологическая политика: идентифицируя новые экономические и правовые приоритеты / С. Н. Бобылев, С. В. Соловьева, И. Ю. Ходаво // Экол. право. – 2016. – № 4. – С. 43–49.
97. Бобылев, С. Н. О формировании эколого-экономического компенсационного механизма / С. Н. Бобылев // Экол. право. – 2003. – № 6. – С. 40–42.
98. Бобылев, С. Н. Экологизация экономики и здоровье населения / С. Н. Бобылев, Б. А. Ревич // Экол. право. – 2018. – № 5. – С. 46–51.
99. Боголюбов, С. А. Актуальные проблемы экологического права : учеб. пособие / С. А. Боголюбов. – М. : Юрайт, 2015. – 497 с.
100. Боголюбов, С. А. Глобализация и развитие экологического законодательства / С. А. Боголюбов // Журн. рос. права. – 2004. – № 5. – С. 14–27.
101. Боголюбов, С. А. Закон об охране природы в СССР: каким ему быть? Мнения и предложения ученых / С. А. Боголюбов. – М. : Юрид. лит., 1991. – 60 с.
102. Боголюбов, С. А. Основные стадии усвоения экологических требований российской Конституции / С. А. Боголюбов // Конституционно-правовые основы ответственности в сфере экологии : материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Конституционные основы правового регулирования экологических отношений: от идей к реализации (к 25-летию Конституции Российской Федерации)», Москва, 20 дек. 2018 г., и «Соотношение видов юридической ответственности в экологической сфере», Москва, 14 марта 2019 г. / Моск. гос. ун-т геодезии и картографии ; отв. ред. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 15–20.
103. Боголюбов, С. А. О возможностях экологического права / С. А. Боголюбов // Журн. рос. права. – 2000. – № 11. – С. 3–9.
104. Боголюбов, С. А. Правовое воздействие на конкуренцию экономики и экологии / С. А. Боголюбов // Право и экономическая деятельность: современные вызовы / Н. Г. Доронина [и др.] ; отв. ред. А. В. Габов ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Статут, 2015. – С. 328–334.
105. Боголюбов, С. А. Правовое обеспечение благоприятной природной городской среды / С. А. Боголюбов // Аграр. и зем. право. – 2018. – № 6. – С. 88–99.
106. Боголюбов, С. А. Правовое регулирование основ экологической культуры / С. А. Боголюбов // Институты экологического права / С. А. Боголюбов [и др.] ; отв. ред. С. А. Боголюбов. – М. : Эксмо, 2010. – С. 430–452.
107. Боголюбов, С. А. Право и единая экологическая политика / С. А. Боголюбов // Журн. рос. права. – 2011. – № 3. – С. 5–8.
108. Боголюбов, С. А. Проблемы применения административной ответственности в сфере экологии / С. А. Боголюбов, А. Б. Панов // Государство и право. – 2014. – № 11. – С. 64–71.

109. Боголюбов, С. А. Развитие экологического права на евразийском пространстве / С. А. Боголюбов. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; Инфра-М, 2020. – 432 с.

110. Боголюбов, С. А. Реализация экологических положений Конституции Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-ekologicheskikh-polozheniy-konstitutsii-rossiyskoy-federatsii](http://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-ekologicheskikh-polozheniy-konstitutsii-rossiyskoy-federatsii). – Дата доступа: 20.03.2019.

111. Боголюбов, С. А. Реализация экологической политики государства посредством права / С. А. Боголюбов. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения, 2017. – 320 с.

112. Боголюбов, С. А. Факторы и реализация экологических ограничений / С. А. Боголюбов // Юрид. техника. – 2018. – № 12. – С. 412–420.

113. Боголюбов, С. А. Экологическая политика Союза Беларуси и России: правовые аспекты / С. А. Боголюбов // Журн. рос. права. – 2012. – № 7. – С. 107–115.

114. Богоненко, В. А. Обеспечение безопасной эксплуатации магистральных газопроводов на территории стран Европейского союза / В. А. Богоненко // Национальная государственность и европейские интеграционные процессы : сб. науч. тр. : в 2 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : БГУ, 2008. – Т. 2 : Проблемы унификации законодательства в Содружестве Независимых Государств и Европейском союзе. – С. 407–409.

115. Богорубова, Т. А. Право граждан на охрану здоровья как основное направление устойчивого развития России: конституционный аспект / Т. А. Богорубова, В. В. Решетников // Правовая культура. – 2018. – № 4. – С. 103–110.

116. Боклан, Д. С. Международное экологическое право и международные экономические отношения / Д. С. Боклан. – М. : Магистр ; Инфра-М, 2017. – 272 с.

117. Боклан, Д. С. Охрана окружающей среды в контексте евразийской экономической интеграции (международно-правовой аспект) / Д. С. Боклан // Евраз. юрид. журн. – 2015. – № 1(80). – С. 25–28.

118. Боклан, Д. С. Предотвращение трансграничного ущерба от опасных видов деятельности / Д. С. Боклан // Междунар. публич. и междунар. част. право. – 2003. – № 1. – С. 37–47.

119. Боклан, Д. С. Экологизация международных экономических отношений в контексте эволюции концепции устойчивого развития / Д. С. Боклан // Моск. журн. междунар. права. – 2015. – № 1. – С. 117–134.

120. Болтанова, Е. С. Земельное право : учебник / Е. С. Болтанова. – 3-е изд. – М. : РИОР ; Инфра-М, 2019. – 387 с.

121. Болтанова, Е. С. Правовое обеспечение экологизации строительной отрасли России / Е. С. Болтанова // Экол. право. – 2014. – № 3. – С. 11–17.

122. Большунов, Ю. А. Перспективы создания малолучных самолетов гражданской авиации / Ю. А. Большунов, Б. Н. Мельников, Н. И. Николайкин // Безопасность в техносфере. – 2010. – № 2. – С. 32–37.

123. Бондаренко, Н. Л. Принципы гражданского права Республики Беларусь, их реализация в нормотворческой и правоприменительной деятельности : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / Н. Л. Бондаренко ; Белорус. гос. экон. ун-т. – Минск, 2009. – 45 с.

124. Братусь, С. Н. Юридическая ответственность и законность (очерк права) / С. Н. Братусь. – М. : Юрид. лит., 1976. – 216 с.

125. Бригадир, І. В. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / І. В. Бригадир ; Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. – Харків, 2008. – 20 с.
126. Бринчук, М. М. Актуальные вопросы методологии экологического права / М. М. Бринчук // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2009. – Вып. 5. – С. 344–353.
127. Бринчук, М. М. Актуальные проблемы обеспечения экологической безопасности в современных условиях / М. М. Бринчук // Правовое обеспечение экологической безопасности в сфере природопользования и энергетики : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. Году экологии Рос. Федерации, Казань, 8–9 февр. 2018 г. / Казан. (Приволж.) федер. ун-т ; науч. ред. З. Ф. Сафин, Е. В. Лунева. – Казань, 2018. – С. 10–16.
128. Бринчук, М. М. Внешние методологические основания развития экологического права: закономерности развития природы, положения общественных наук о взаимодействии общества и природы, потенциал природы / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2011. – № 1. – С. 2–7.
129. Бринчук, М. М. Возмещение экологического вреда – предмет эколого-правовой ответственности / М. М. Бринчук // Правовое регулирование возмещения экологического вреда : науч.-практ. пособие / С. А. Боголюбов [и др.] ; отв. ред. Н. В. Кичигин ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Инфра-М, 2018. – 368 с.
130. Бринчук, М. М. Законы природы и общества : в 2 ч. Ч. 1 / М. М. Бринчук. – М. : Юрлитинформ, 2015. – 544 с.
131. Бринчук, М. М. Кодекс окружающей среды Швеции / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2010. – № 6. – С. 36–40.
132. Бринчук, М. М. Комплексность как принцип экологического права / М. М. Бринчук // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.] ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь. – Минск : Право и экономика, 2009. – Вып. 4. – С. 376–392.
133. Бринчук, М. М. Конституция – основной источник экологического права / М. М. Бринчук // Государство и право. – 2018. – № 12. – С. 83–92.
134. Бринчук, М. М. Концепция устойчивого развития: потребности совершенствования в интересах цивилизационного развития / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2015. – № 2. – С. 10–16.
135. Бринчук, М. М. Методологические основания экологического права / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2010. – № 2. – С. 2–6.
136. Бринчук, М. М. Методология модернизации экономики, иных общественных сфер и экологического права: теория и практика / М. М. Бринчук // Труды Ин-та государства и права РАН. – 2012. – № 3. – С. 88–118.
137. Бринчук, М. М. Научная обоснованность как принцип экологического права / М. М. Бринчук // Вестн. Саратов. юрид. акад. – 2016. – № 5. – С. 159–162.
138. Бринчук, М. М. Нормирование качества окружающей среды как фактор качества жизни / М. М. Бринчук // Охрана окружающей среды и качество жизни: правовые аспекты : сб. науч. тр. / ИНИОН РАН ; отв. ред. Е. В. Алферова, О. Л. Дубовик. – М., 2011. – С. 28–45.
139. Бринчук, М. М. О достоинствах ученого и приоритетах экологического права / М. М. Бринчук // Приоритетные направления развития экологического,

земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 23–27.

140. Бринчук, М. М. О понятийном аппарате экологического права / М. М. Бринчук // Государство и право. – 1998. – № 9. – С. 30–42.

141. Бринчук, М. М. Обеспечение экологической безопасности как правовая категория / М. М. Бринчук // Государство и право. – 2008. – № 9. – С. 30–42.

142. Бринчук, М. М. Охранять окружающую среду или обеспечивать экологическую безопасность? / М. М. Бринчук // Государство и право. – 1994. – № 8–9. – С. 118–127.

143. Бринчук, М. М. Перспективы формирования в России системы правовых мер по обеспечению технической безопасности / М. М. Бринчук // Обеспечение безопасности населения и территорий : сб. ст. / Рос. акад. наук, Ин-т государства и права. – М. : ИГП РАН, 1994. – С. 52–61.

144. Бринчук, М. М. Планирование как элемент эколого-правового механизма / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2013. – № 5. – С. 6–15.

145. Бринчук, М. М. Правовая охрана атмосферного воздуха / М. М. Бринчук ; отв. ред. О. С. Колбасов. – М. : Наука, 1985. – 174 с.

146. Бринчук, М. М. Правовая охрана окружающей среды от загрязнения токсичными веществами / М. М. Бринчук. – М. : Наука, 1990. – 214 с.

147. Бринчук, М. М. Практика экологизации законодательства / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2008. – № 6. – С. 10–19.

148. Бринчук, М. М. Принципы экологического права / М. М. Бринчук. – М. : Юр-литинформ, 2013. – 207 с.

149. Бринчук, М. М. Проблемы развития системы российского экологического законодательства / М. М. Бринчук, С. А. Боголюбов, О. Л. Дубовик // Государство и право. – 1995. – № 2. – С. 53–66.

150. Бринчук, М. М. Развитие правовой охраны атмосферного воздуха / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2002. – № 4. – С. 3–9.

151. Бринчук, М. М. Развитие экологического права в конституционно-цивилизационном аспекте / М. М. Бринчук // Вестн. Ун-та им. О. Е. Кутафина. – 2019. – № 1. – С. 14–21.

152. Бринчук, М. М. Так существует ли эколого-правовая ответственность? / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2009. – № 2/3. – С. 16–23.

153. Бринчук, М. М. Теоретические проблемы формирования законодательства об окружающей среде / М. М. Бринчук // Государство и право. – 1998. – № 12. – С. 73–81.

154. Бринчук, М. М. Трудные времена экологического права [Электронный ресурс] / М. М. Бринчук ; ИГП РАН. – Режим доступа: <http://igpran.ru/articles/2971>. – Дата доступа: 21.08.2019.

155. Бринчук, М. М. Универсальные правовые экологические императивы как фактор развития права / М. М. Бринчук // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М., 2019. – Ч. 2. – С. 113–118.

156. Бринчук, М. М. Экологические требования – основа законов природы и общества / М. М. Бринчук // Астрахан. вестн. экол. образования. – 2017. – № 2(40). – С. 21–29.

157. Бринчук, М. М. Экологический контроль и заброшенные свалки твердых отходов. Расчистка заброшенных свалок отходов – актуальная экологическая проблема / М. М. Бринчук // Правовые проблемы государственного, муниципального и иных видов экологического контроля в России : материалы круглого стола, Москва, 9 апр. 2008 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; ред.: М. Я. Хлуденева, В. В. Иванчикова. – М. : Юриспруденция, 2008. – С. 47–51.
158. Бринчук, М. М. Экологическое право (право окружающей среды) : учебник / М. М. Бринчук. – М. : Юристъ, 1998. – 688 с.
159. Бринчук, М. М. Экологическое право: объекты экологических правоотношений / М. М. Бринчук. – М. : ИГП РАН, 2011. – 152 с.
160. Бринчук, М. М. Экологическое право в правовой системе / М. М. Бринчук // Труды Ин-та государства и права РАН. – 2009. – № 3. – С. 131–155.
161. Бринчук, М. М. Эколого-правовая ответственность – самостоятельный вид ответственности / М. М. Бринчук // Государство и право. – 2009. – № 4. – С. 39–48.
162. Бринчук, М. М. Эколого-правовой механизм: понятие и сущность / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2013. – № 13. – С. 12–19.
163. Бринчук, М. М. Энергетическая безопасность и экологическое право / М. М. Бринчук // Экол. право. – 2007. – № 5. – С. 2–11.
164. Брославский, Л. И. Зарубежное экологическое право / Л. И. Брославский. – М. : Инфра-М, 2020. – 300 с.
165. Брославский, Л. И. Утечка нефти и экологическая безопасность: проблемы совершенствования российского законодательства / Л. И. Брославский // Экол. право. – 2020. – № 6. – С. 20–25.
166. Буквич, Р. М. Парниковый эффект и рыночные механизмы Киотского протокола / Р. М. Буквич, Д. Р. Петрович // Вестн. Нижегород. гос. инженер.-экон. ун-та. – 2017. – № 1(68). – С. 139–156.
167. Бурдун, Д. К. Перспективы участия Республики Беларусь в проекте «Новый Шелковый путь» / Д. К. Бурдун // Интеграция Республики Беларусь в международные экономические и политические процессы: особенности экономических и политических процессов : сб. науч. тр. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; под ред. С. А. Кизимы. – Минск, 2017. – С. 311–316.
168. Бурима, Л. Я. Экономические инструменты стимулирования природоохранной деятельности: управленческий аспект / Л. Я. Бурима // Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 20–21 сент. 2018 г. : в 2 т. / Ин-т экономики НАН Беларуси ; редкол.: В. И. Бельский [и др.]. – Минск, 2018. – Т. 1. – С. 265–268.
169. Бучакова, М. А. Экологическое образование в системе правового механизма окружающей среды / М. А. Бучакова // Психопедагогика в правоохран. органах. – 2009. – № 4. – С. 72–74.
170. Бушев, А. В. Эколого-правовые проблемы воздушной отрасли на международном уровне / А. А. Бушев // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики : материалы II Междунар. трансп.-правового форума / Юрид. ин-т МИИТ ; под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева. – М., 2020. – С. 159–165.
171. В Берлине приняли закон: до 2030 года все городские автобусы должны перейти на электроэнергию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://grammota.com/avto/zakon-berlin-transport-elektroenergiya>. – Дата доступа: 25.11.2019.



172. В ожидании большой беды: Европа готовится к глобальной катастрофе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ntv.ru/novosti/2585563>. – Дата доступа: 01.08.2021.

173. В Таврическом дворце рассмотрен блок законопроектов экологической тематики [Электронный ресурс] // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacis.ru/pressroom/news/komissii\\_mpa\\_sng/v\\_tavricheskom\\_dvortse\\_rassmotren\\_blok\\_zakonoproektov\\_ekologicheskoy\\_tematiki](https://iacis.ru/pressroom/news/komissii_mpa_sng/v_tavricheskom_dvortse_rassmotren_blok_zakonoproektov_ekologicheskoy_tematiki). – Дата доступа: 12.02.2020.

174. Вагина, О. В. Экологическая безопасность как составная часть национальной безопасности Российской Федерации / О. В. Вагина, Е. Ю. Гаевская, Л. Я. Савина // Бизнес, менеджмент и право. – 2018. – № 1. – С. 27–29.

175. Вагнер, Э. Система экологического права Австрии в европейском контексте: основные тенденции за последние 10 лет / Э. Вагнер // Экол. право. – 2011. – № 3. – С. 22–33.

176. Валиев, Р. Г. Правотворческая систематизация норм права / Р. Г. Валиев // Журн. рос. права. – 2020. – № 7. – С. 27–39.

177. Ванькович, Е. Э. Анализ понятия «экологическая безопасность» согласно законодательству Республики Беларусь / Е. Э. Ванькович // Юстиция Беларуси. – 2016. – № 8. – С. 65–68.

178. Ванькович, Е. Э. Правовое обеспечение экологической безопасности при использовании возобновляемых источников энергии : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Е. Э. Ванькович ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь. – Минск, 2018. – 27 с.

179. Ванькович, Е. Э. Общая характеристика правовой категории «обеспечение экологической безопасности при использовании возобновляемых источников энергии» / Е. Э. Ванькович. – Минск : БГУ, 2017. – 18 с.

180. Василевич, Г. А. Источники белорусского права / Г. А. Василевич, С. Г. Василевич. – Минск : БГУ, 2016. – 263 с.

181. Василевич, Г. А. Конституционные основы имплементации международных договоров Республики Беларусь и норм интеграционного права / Г. А. Василевич, С. Г. Василевич. – Минск : Право и экономика, 2015. – 203 с.

182. Василевич, Г. А. Проблемы оптимизации полномочий органов местного самоуправления / Г. А. Василевич // Право.by. – 2020. – № 3. – С. 14–21.

183. Василевич, Г. А. Роль юридической науки в устранении пробелов, противоречий и иных дефектов в законодательстве / Г. А. Василевич // Право.by. – 2019. – № 6. – С. 33–39.

184. Василевич, Г. А. Тенденции развития и совершенствования правовой системы Республики Беларусь / Г. А. Василевич // Генетические закономерности права : сб. науч. тр., посвящ. 90-летию со дня рождения С. Г. Дробязко / Белорус. гос. ун-т, Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : Бизнесофсет, 2013. – С. 210–216.

185. Василевич, Г. А. Цифровизация в праве как фактор повышения эффективности нормотворчества и правоприменения / Г. А. Василевич // Юридическая наука и практика: наследие, состояние и перспективы развития : сб. науч. ст. : в 2 ч. / ГрГУ им. Я. Купалы ; редкол.: С. Е. Чебуранова (гл. ред.) [и др.]. – Гродно, 2018. – Ч. 1. – С. 80–84.

186. Васильев, А. В. Теория права и государства / А. В. Васильев. – М. : Рос. акад. гос. службы при Президенте Рос. Федерации, 2001. – 183 с.
187. Васильева, М. И. Концептуальные вопросы совершенствования экологической политики и законодательства об охране окружающей среды / М. И. Васильева // Экол. право. – 2007. – № 2. – С. 8–18.
188. Васильева, М. И. О методах, средствах и способах регулирования экологических отношений / М. И. Васильева // Экол. право. – 2004. – № 5. – С. 56–67.
189. Васильева, М. И. О соотношении интереса и субъективного права в экологических отношениях / М. И. Васильева // Экол. право. – 2012. – № 4. – С. 26–32.
190. Васильева, М. И. О применении в праве экологических критериев благоприятности окружающей среды / М. И. Васильева // Государство и право. – 2002. – № 11. – С. 84–92.
191. Васильева, М. И. Парковка на озелененных территориях (судебная практика) / М. И. Васильева // Экол. право. – 2019. – № 1. – С. 24–30.
192. Васильева, М. И. Право на благоприятную окружающую среду как элемент правового статуса личности / М. И. Васильева // Экол. право. – 2005. – № 1. – С. 19–26.
193. Васильева, М. И. Правовое обеспечение экологической политики. Приоритетные направления / М. И. Васильева. – М. : Ин-т устойчивого развития Обществ. палаты Рос. Федерации и Центра экол. политики России, 2011. – 90 с.
194. Васильева, М. И. Правовые проблемы возмещения экологического вреда, причиненного здоровью граждан / М. И. Васильева // Правовое регулирование возмещения экологического вреда : науч.-практ. пособие / С. А. Боголюбов [и др.] ; отв. ред. Н. В. Кичигин ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Инфра-М, 2018. – С. 303–326.
195. Васильева, М. И. Публичные интересы в экологическом праве / М. И. Васильева. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 2003. – 424 с.
196. Васильева, С. В. Эффективность правовых норм: некоторые исходные посылы / С. В. Васильева // Эффективность законодательства: вопросы теории и практика / Ю. А. Тихомиров [и др.] ; отв. ред. Ю. А. Тихомиров, В. П. Емельянцеv. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения, 2015. – С. 132–157.
197. Васильчук, Е. В. Экологическое воспитание как один из факторов повышения эффективности реализации прав граждан на благоприятную окружающую среду / Е. В. Васильчук // Соврем. право. – 2014. – № 7. – С. 75–80.
198. Ващило, А. А. Развитие транспортных услуг Республики Беларусь в контексте зеленой экономики / А. А. Ващило, А. В. Чуракова // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы X Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 18–19 мая 2017 г. : в 2 т. / М-во образования Респ. Беларусь ; Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Н. Шимов (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2017. – Т. 1. – С. 12–13.
199. Веденин, Н. Н. Экологическая безопасность как институт экологического права / Н. Н. Веденин // Журн. рос. права. – 2001. – № 12. – С. 53–54.
200. Велиева, Д. С. Конституционно-правовые основы экологической безопасности в Российской Федерации : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / Д. С. Велиева ; Поволж. акад. гос. службы им. П. А. Столыпина. – Саратов, 2011. – 49 с.
201. Велиева, Д. С. Экологические интересы в системе экологической безопасности: опыт России и Казахстана / Д. С. Велиева // Соврем. право. – 2014. – № 7. – С. 117–121.

202. Венгеров, А. Б. Теория государства и права : учебник / А. Б. Венгеров. – 11-е изд. – М. : Омега-Л, 2017. – 607 с.

203. Венская конвенция об охране озонового слоя [Электронный ресурс] : [заключена в г. Вене 22 марта 1985 г.] // ЭТАЛОН. Законодательство Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

204. Вербицкий, В. В. Национальная безопасность Российской Федерации в экологической сфере как категория / В. В. Вербицкий // Экол. право. – 2013. – № 4. – С. 2–7.

205. Вербицкий, В. В. Правовое регулирование обеспечения экологической безопасности Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / В. В. Вербицкий. – М., 1999. – 164 л.

206. Вербицкий, В. В. Экологический контроль как инструмент обеспечения экологической безопасности / В. В. Вербицкий // Правовые проблемы государственного, муниципального и иных видов экологического контроля в России : материалы круглого стола, Москва, 9 апр. 2008 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; ред.: М. Я. Хлуденева, В. В. Иванчикова. – М. : Юриспруденция, 2008. – С. 91–100.

207. Веревка, Ф. А. Устойчивое развитие в строительстве. Обзор определений и концепций / Ф. А. Веревка, В. В. Надольский, Ю. С. Мартынов // Проблемы современного строительства : материалы Междунар. науч.-техн. конф., Минск, 28 мая 2019 г. / Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол.: В. Ф. Зверев, С. М. Коледа. – Минск, 2019. – С. 29–37.

208. Вершило, Н. Д. Проблемы и перспективы экологического образования в России / Н. Д. Вершило // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 24–28.

209. Вершило, Н. Д. Целевые экологические программы и экологические фонды как инструменты планирования и финансирования в области охраны окружающей среды / Н. Д. Вершило, Т. А. Вершило // Экол. право. – 2009. – № 1. – С. 12–16.

210. Вершило, Н. Д. Эколого-правовые основы устойчивого развития : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Н. Д. Вершило ; Ин-т государства и права РАН. – М., 2008. – 51 с.

211. Вершок, И. Л. Границы правового регулирования: теоретические и прикладные проблемы / И. Л. Вершок // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2020. – Вып. 13. – С. 4–12.

212. Вершок, И. Л. О юридической ответственности в контексте конституционализации национального правопорядка: диалого-социологический подход / И. Л. Вершок // Конституционализация национального правопорядка : материалы круглого стола, Полоцк, 12–13 дек. 2014 г. / Полоц. гос. ун-т ; редкол.: А. Н. Пугачев (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2014. – С. 13–15.

213. Вершок, И. Л. Экологическое правосознание в доктрине правового сознания / И. Л. Вершок. – Минск : Право и экономика, 2006. – 132 с.

214. Винокуров, А. Ю. Общественный экологический контроль: состояние и перспективы / А. Ю. Винокуров // Экол. право. – 2014. – № 3. – С. 17–20.

215. Витушко, В. А. Континуальная теория источников права / В. А. Витушко // Цифровая экономика – экономика будущего: исторические предпосылки, право-

вая основа и экономический эффект : сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 28 февр. 2019 г. / Мин. фил. РЭУ им. Г. В. Плеханова ; редкол.: И. А. Маньковский (гл. ред.) [и др.]. – Минск : СтройМедиаПроект, 2019. – С. 11–14.

216. Витушко, В. А. О методологии определения понятий в законодательстве Беларуси / В. А. Витушко // Конституция – основной закон белорусского государства и общества (к 20-летию принятия) : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 11–12 марта 2014 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2014. – С. 289–290.

217. Власенко, В. Н. О перспективах реализации конституционного полномочия Правительства Российской Федерации по созданию условий для развития системы экологического образования и воспитания экологической культуры / В. Н. Власенко // Экол. право. – 2021. – № 1. – С. 23–28.

218. Власенко, Н. А. Проблемы правовой неопределенности : курс лекций / В. Н. Власенко. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения, 2015. – 176 с.

219. Власюк, Т. А. Транспортная экология / Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 115 с.

220. Внутренние водные пути и защита окружающей среды [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06waterenvru0.pdf>. – Дата доступа: 20.06.2020.

221. Внутренний шум автотранспортных средств. Допустимые уровни и методы измерения : СТБ ГОСТ Р 51616-2002. – Введ. 27.09.02. – Минск : Госстандарт, 2010. – 18 с.

222. Водный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 30 апр. 2014 г., № 191-3 : принят Палатой представителей 2 апр. 2014 г. : одобр. Советом Респ. 11 апр. 2014 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

223. Воздушный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 16 мая 2006 г., № 313-3 : принят Палатой представителей 3 апр. 2006 г. : одобр. Советом Респ. 24 апр. 2006 г. : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

224. Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : 19 марта 1997 г., № 60-ФЗ : принят Гос. Думой 19 февр. 1997 г. : одобр. Советом Федерации 5 марта 1997 г. : в ред. от 02.07.2021 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

225. Волков, Г. А. Иррациональная экология: правовой аспект / Г. А. Волков // Экол. право. – 2021. – № 1. – С. 38–42.

226. Волкодаева, М. В. Научно-методические основы оценки воздействия автотранспорта на атмосферный воздух : дис. ... д-ра техн. наук : 25.00.36 / М. В. Волкодаева. – СПб., 2009. – 353 л.

227. Волохов, С. В. Воздухоохранные мероприятия на железнодорожном транспорте / С. В. Волохов // Новая наука: опыт, традиции, инновации. – 2016. – № 2–3. – С. 166–169.

228. Волынская, О. А. Международные политико-правовые аспекты использования космических ресурсов / О. А. Волынская // Журн. рос. права. – 2018. – № 9. – С. 145–154.

229. Воронина, Н. П. Экологическая политика на современном этапе развития российского общества / Н. П. Воронина // Современные тенденции правового регу-

лирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балащенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 97–99.

230. Воронцов, А. М. Экологическая безопасность, экологическая криминология, экологический контроль / А. М. Воронцов // Экол. право. – 1998. – № 1. – С. 42–43.

231. Воротников, А. А. Международные экологические принципы: теория и практика конституционной реализации / А. А. Воротников // Правовая политика и правовая жизнь. – 2019. – № 3. – С. 41–43.

232. Врубель, Ю. А. Оценка ежегодного экологического ущерба городским жителям, наносимого увеличением автомобильных выбросов в населенных пунктах / Ю. А. Врубель, Д. В. Капский, А. В. Коржова // Транспорт и транспортные системы: конструирование, эксплуатация, технологии : сб. науч. ст. / Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол.: С. В. Харитончик (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2020. – С. 66–78.

233. Врубель, Ю. А. Потери в дорожном движении / Ю. А. Врубель. – Минск : БНТУ, 2003. – 380 с.

234. Вучик, В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / В. Р. Вучик ; пер. с англ. А. Калинина ; под науч. ред. М. Блинкина. – М. : Территория будущего, 2011. – 576 с.

235. Выпханова, Г. В. Правовые проблемы информационного обеспечения природопользования и охраны окружающей среды / Г. В. Выпханова. – М. : Городец, 2009. – 336 с.

236. Высторобец, Е. А. Экологическое право – мотивации в международном сотрудничестве / Е. А. Высторобец. – М. : Наука, 2006. – 237 с.

237. Габидуллин, И. Ф. Экологическое правосознание и образование как одна из основ гражданского общества / И. Ф. Габидуллин // Вестн. Башкир. ун-та. – 2013. – Т. 18, № 4. – С. 1283–1286.

238. Габитов, Р. Х. Воздухоохранное право: ключевые понятия / Р. Х. Габитов // Экол. право. – 2004. – № 5. – С. 9–11.

239. Габитов, Р. Х. Воздухоохранное право : учеб. пособие / Р. Х. Габитов. – 2-е изд., перераб. и доп. – Уфа : Palmarium academic publishing, 2012. – 296 с.

240. Габитов, Р. Х. Теоретические проблемы правовой охраны атмосферы Земли в современных условиях : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Р. Х. Габитов ; Башкир. гос. ун-т. – Уфа, 2000. – 50 с.

241. Галиновская, Е. А. Концептуальные проблемы модернизации законодательного регулирования земельных отношений / Е. А. Галиновская // Право и экономическая деятельность: современные вызовы / Н. Г. Доронина [и др.] ; отв. ред. А. В. Габов ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Статут, 2015. – С. 334–344.

242. Галиновская, Е. А. Правовая природа и понятие зон с особыми условиями использования территорий / Е. А. Галиновская // Зоны с особыми условиями использования территорий (проблемы установления и соблюдения правового режима) : науч.-практ. пособие / Е. А. Галиновская [и др.] ; отв. ред. Е. А. Галиновская. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; Инфра-М, 2020. – С. 22–37.

243. Галицкая, Н. В. Экологическая безопасность как объект правового регулирования / Н. В. Галицкая // Вестн. Саратов. гос. юрид. акад. – 2013. – № 1. – С. 62–66.

244. Гапотченко, Т. М. Особливості правового режиму земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Т. М. Гапотченко, Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. – Харків, 2007. – 20 с.

245. Гашникова, Т. В. Международное экологическое сотрудничество в рамках международных организаций / Т. В. Гашникова // Юстиция Беларуси. – 2017. – № 5. – С. 23–26; № 6. – С. 20–23.

246. Гашникова, Т. В. О конкретизации перечня экологических нормативов / Т. В. Гашникова // Эколого-правовой статус людини і громадянина: ретроспективний та перспективний погляди : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Київ, 31 травня 2019 р. / Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка ; Ін-т держави и права ім. В. М. Корецького НАН України ; за заг. ред. М. В. Краснової, Т. О. Коваленко. – Чернівці, 2019. – С. 223–227.

247. Гашникова, Т. В. О технических нормативных правовых актах в области охраны окружающей среды / Т. В. Гашникова // Информационно-правовая поддержка охраны окружающей среды и устойчивого развития : материалы круглых столов / редкол.: С. А. Балашенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 102–104.

248. Гашникова, Т. В. Обеспечение возмещения вреда, причиненного окружающей среде, выявленного в процессе контрольной (надзорной) деятельности / Т. В. Гашникова // Современное финансовое законодательство Республики Беларусь: оптимизация соотношения публичных и частных интересов : материалы Междунар. круглого стола, Минск, 28 нояб. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; под ред. В. С. Каменкова, А. А. Пилипенко. – Минск, 2020. – С. 15–17.

249. Гашникова, Т. В. Ответственность за нарушение требований нормативов качества окружающей среды и нормативов допустимого воздействия на нее / Т. В. Гашникова // Законность и правопорядок. – 2019. – № 1. – С. 46–49.

250. Гашникова, Т. В. Соотношение наименования и содержания эколого-правового института нормирования в области охраны окружающей среды / Т. В. Гашникова // Законодательство и правоприменение в контексте приоритетов социально-экономического развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 12–13 сент. 2019 г. / ИППК судей, работников прокуратуры, судов, учреждений юстиции БГУ ; редкол.: С. К. Лещенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 180–183.

251. Гашникова, Т. В. Технические нормативные правовые акты как источники экологического нормирования / Т. В. Гашникова // Право.by. – 2019. – № 4. – С. 51–56.

252. Гашникова, Т. В. Участие Республики Беларусь в глобальных природоохранных конвенциях и других международных соглашениях / Т. В. Гашникова // Юстиция Беларуси. – 2017. – № 10. – С. 31–36.

253. Гвоздев, Д. В. Интересы в праве: теоретические проблемы определения сущности и критериев классификации / Д. В. Гвоздев, Л. Н. Рябцев // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – Вып. 8. – С. 107–114.

254. Гетьман, А. П. Концепція розвитку екологічного законодавства як перадумова екологічної безпеки в Україні / А. П. Гетьман // Актуальні проблеми становлення і розвитку права екологічної безпеки в Україні : матеріали наук.-практ. круглого столу, Київ, 28 бер. 2014 р. / Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка ; редкол.: М. В. Краснова [та інш.]. – Чернівці, 2014. – С. 13–17.

255. Гетьман, А. П. Процессуальные вопросы в природоресурсном праве : учеб. пособие / А. П. Гетьман ; Харьков. юрид. ин-т им. Ф. Э. Дзержинского. – Киев : УМКВО, 1989. – 48 с.



256. Гиззатуллин, Р. Х. Экологическая функция государства: теория и практика реализации : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Р. Х. Гиззатуллин. – М., 2014. – 442 л.

257. Голиченков, А. К. В поисках методологии экологического права / А. К. Голиченков // Экол. право. – 2004. – № 6. – С. 3–19.

258. Голиченков, А. К. Основы интеграции правового регулирования экологических отношений: реалии и перспективы / А. К. Голиченков // Экол. право. – 2012. – № 4. – С. 32–36.

259. Голиченков, А. К. Экологический контроль: теория и практика правового регулирования / А. К. Голиченков. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1993. – 162 с.

260. Голиченков, А. К. Экологический контроль: теория, практика правового регулирования : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / А. К. Голиченков. – М., 1992. – 325 л.

261. Голованов, С. А. Правовое обеспечение экологической безопасности при обращении с отходами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / С. А. Голованов ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь. – Минск, 2008. – 23 с.

262. Головкин, А. А. Допустимо ли совместить законность и усмотрение? (Некоторые проблемы теории и практики) / А. А. Головкин // Право и политика. – 2006. – № 3. – С. 24–30.

263. Головкин, А. А. Избранные труды / А. А. Головкин. – Минск : ЮрСпектр, 2018. – 496 с.

264. Головкин, А. А. Союзное государство и иные интеграционные объединения на постсоветском пространстве / А. А. Головкин, А. А. Судас // Юрид. журн. – 2008. – № 2. – С. 42–45.

265. Государственная политика и управление : учеб. пособие для студентов учреждений высш. образования / С. В. Решетников [и др.] ; под ред. С. В. Решетникова. – Минск : РИВШ, 2013. – 179 с.

266. Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 18 сент. 2017 г., № 699 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

267. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 28 апр. 2016 г., № 345 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

268. Государственная программа «Цифровой Казахстан» [Электронный ресурс] : утв. постановлением Правительства Респ. Казахстан, 12 дек. 2017 г., № 827. – Режим доступа: [https://online.zakon.kz/document/?doc\\_id=37168057#pos=179;4](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=37168057#pos=179;4). – Дата доступа: 17.01.2020.

269. Градостроительство и территориальная планировка: понятийно-терминологический словарь / редкол.: Г. А. Потаев (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Минсктиппроект, 1999. – 192 с.

270. Гречуха, В. Н. Правовое регулирование деятельности наземного транспорта / В. Н. Гречуха. – М. : Юстиция, 2020. – 300 с.

271. Гришаева, И. Г. Проблемы правового обеспечения экологической безопасности в Российской Федерации / И. Г. Гришаева // Закон и право. – 2017. – № 4. – С. 72–74.
272. Губанова, С. В. Плата за НВОС : новая трансформация / С. В. Губанова // Экология производства. – 2019. – № 11. – С. 82–93.
273. Гулак, Н. В. Правовая охрана окружающей среды от загрязнения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Н. В. Гулак. – Оренбург, 1998. – 140 л.
274. Давиденко, И. А. Экологические реалии как фактор принятия сложных управленческих решений / И. А. Давиденко, С. В. Лукин // Тенденции экономического развития в XXI веке : материалы Междунар. науч. конф., Минск, 28 февр. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: А. А. Королева (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2020. – С. 442–445.
275. Дайнеко, А. Е. Приоритеты международной экономической интеграции Республики Беларусь [Электронный ресурс] / А. Е. Дайнеко. – Режим доступа: <http://economics.basnet.by/files/vjstuplenie.pdf>. – Дата доступа: 12.01.2020.
276. Данилюк, С. Е. Баланс публично-правовых и частноправовых интересов / С. Е. Данилюк // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2019. – № 3. – С. 151–169.
277. Декларация Конференции ООН по окружающей среде и развитию [Электронный ресурс] : [принята в Рио-де-Жанейро 14 июня 1992 г.] // Организация Объединенных Наций. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/decl1990.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/decl1990.shtml). – Дата доступа: 04.04.2019.
278. Декларация Совета коллективной безопасности Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) [Электронный ресурс] : [принята в г. Астане 8 нояб. 2018 г.]. – Режим доступа: <https://odkb-csto.org/documents/statements/deklaratsiya-soveta-kollektivnoy-bezopasnosi-organizatsii-dogovora-o-kollektivnoy-bezopasnosti>. – Дата доступа: 20.01.2021.
279. Декларация Стокгольмской конференции Организации Объединенных Наций по окружающей человека среде, 17 июня 1972 г. // Действующее международное право : в 3 т. / сост. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. – М. : Изд-во Моск. независимого ин-та междунар. права, 1997. – Т. 3. – С. 687–692.
280. Демичев, Д. М. Органы местного управления и самоуправления в механизме обеспечения права граждан на благоприятную окружающую среду в условиях радиоактивного загрязнения территорий / Д. М. Демичев // Научные труды Академии управления при Президенте Республики Беларусь : сб. науч. тр. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; гл. ред. С. Н. Князев. – Минск, 2005. – Вып. 5. – С. 368–392.
281. Демичев, Д. М. Семиотика и право: генезис и взаимозависимость / Д. М. Демичев // Право.by. – 2019. – № 6. – С. 5–12.
282. Демичев, Д. М. Чернобыльская катастрофа: государственно-правовые проблемы преодоления последствий / Д. М. Демичев. – Минск : Экоинфор, 1997. – 270 с.
283. Джабаилдаева, Г. Т. Охрана земель в системе гарантий права человека на благоприятную окружающую среду / Г. Т. Джабаилдаева // Актуальные проблемы защиты социально-экономических прав человека в России, СНГ и странах Европейского союза : материалы Междунар. науч. конф., Волгоград, 22–23 мая 2018 г. / Волгоград. ин-т бизнеса ; под общ. ред. А. П. Анисимова, А. Я. Рыженкова. – Волгоград, 2018. – С. 71–76.
284. Джабаилдаева, Г. Т. Правовая охрана земель в Республике Казахстан : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Г. Т. Джабаилдаева ; Белорус. гос. ун-т. – Минск, 2020. – 31 с.

285. Директива Европейского парламента и Совета Европейского союза 98/70/ЕС от 13 октября 1998 г. о качестве бензина и дизельного топлива [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/70390792>. – Дата доступа: 23.09.2020.
286. Директива Европейского парламента и Совета Европейского союза 1999/94/ЕС от 13 декабря 1999 г. о готовности потребительской информации об использовании горючего и объеме выбросов углекислого газа (CO<sub>2</sub>) в отношении реализации новых легковых автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/70305524/#friends>. – Дата доступа: 23.09.2020.
287. Дмитренко, В. П. Управление экологической безопасностью в техносфере / В. П. Дмитренко, Е. М. Мессинева, А. Г. Фетисов. – СПб. : Лань, 2016. – 426 с.
288. Дмитрук, М. Н. Особенности экологического налога как правовой формы взимания платы за природопользование / М. Н. Дмитрук // Вестн. Белорус. гос. ун-та. Сер. 3, История. Философия. Политология. Социология. Экономика. Право. – 2006. – № 2. – С. 125–130.
289. Дмитрук, М. Н. Правовое регулирование финансирования охраны окружающей среды : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / М. Н. Дмитрук ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь. – Минск, 2008. – 22 с.
290. Довбышева, Т. Н. Шумовое загрязнение биосферы при использовании авиационных двигателей / Т. Н. Довбышева, Е. А. Ильюк // Авиация: история, современность, перспективы развития : сб. материалов IV Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 24 окт. 2019 г. / Белорус. гос. акад. авиации ; ред. А. А. Жукова [и др.] ; под науч. ред. А. А. Шегидевича. – Минск, 2020. – С. 62–63.
291. Довгань, Е. Ф. Международное экологическое право : учеб. пособие / Е. Ф. Довгань, Е. В. Коннова ; под ред. Е. Ф. Довгань. – Минск : БГУ, 2018. – 311 с.
292. Довгань, Е. Ф. «Новые» права человека и международное право / Е. Ф. Довгань // Конституция Российской Федерации и современный правопорядок : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 28–30 нояб. 2018 г. : в 5 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА) ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова ; редкол.: Е. Р. Россинская [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 4. – С. 208–213.
293. Довгань, Е. Ф. Правовые проблемы функционирования Евразийского экономического союза / Е. Ф. Довгань, М. А. Мокосеева // Вестн. Мар. гос. ун-та. Сер. Истор. науки. Юрид. науки. – 2018. – Т. 4, № 4. – С. 71–79.
294. Довгань, Е. Ф. Право человека на благоприятную окружающую среду: международные механизмы и национальные механизмы защиты / Е. Ф. Довгань // Право.by. – 2021. – № 6. – С. 109–114.
295. Довгань, Е. Ф. Проблемные аспекты принятия актов Евразийского экономического союза / Е. Ф. Довгань // Научные чтения памяти профессора В. И. Семенкова : сб. материалов Респ. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Минск, 7 дек. 2017 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. М. Сивец [и др.]. – Минск, 2017. – С. 95–101.
296. Довнар, Т. И. Историко-правовая наука Беларуси: проблемы и перспективы / Т. И. Довнар // Право и демократия : сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Тихиня (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2009. – Вып. 20. – С. 5–31.
297. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : [подписан в г. Астане 29 мая 2014 г. : в ред. от 8 мая 2015 г.] // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

298. Договор, учреждающий Европейское сообщество [Электронный ресурс] : подписан в г. Риме 25 марта 1957 г. : с изм. от 16.04.2003. – Режим доступа: [https://eulaw.ru/treaties/teuratom\\_edit](https://eulaw.ru/treaties/teuratom_edit). – Дата доступа: 12.10.2020.

299. Донской, С. Е. О проблемах обеспечения экологической безопасности при использовании недр на территории Российской Федерации и ее континентальном шельфе [Электронный ресурс] / С. Е. Донской ; М-во природ. ресурсов и экологии Рос. Федерации. – Режим доступа: <https://www.mnr.gov.ru>. – Дата доступа: 06.11.2019.

300. Доржиева, Р. Ц. Экологические требования: понятие и соотношение с другими терминами / Р. Ц. Доржиева // Экол. право. – 2006. – № 5. – С. 7–10.

301. Дорожные транспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки : СТБ 1280-2004. – Введ. 24.09.04. – Минск : Госстандарт, 2004. – 25 с.

302. Дробязко, С. Г. Конституция и конституционность как процесс реализации основного закона / С. Г. Дробязко // Конституция Республики Беларусь и вопросы правоприменения : материалы круглого стола, Минск, 13 марта 2009 г. / Белорус. гос. ун-т ; науч. ред. Г. А. Василевич. – Минск : Право и экономика, 2010. – С. 19–25.

303. Дробязко, С. Г. Общая теория права : учеб. пособие для вузов / С. Г. Дробязко, В. С. Козлов. – 4-е изд., испр. и доп. – Минск : Амалфея, 2010. – 484 с.

304. Дробязко, С. Г. Отрасли права и отрасли законодательства в правовой системе Республики Беларусь и их совершенствование / С. Г. Дробязко // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2010. – Вып. 5. – С. 11–22.

305. Дробязко, С. Г. Право как система и его закономерности / С. Г. Дробязко // Право и демократия : сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Н. Бибило (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 1999. – Вып. 10. – С. 3–16.

306. Дробязко, С. Г. Принципы в праве / С. Г. Дробязко // Проблемы развития юридической науки и совершенствования правоприменительной практики : сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2005. – С. 27–33.

307. Дружинина, И. С. Правовое закрепление объектов экологической сертификации / И. С. Дружинина // Право.by. – 2012. – № 4. – С. 74–79.

308. Дубовец, Д. Л. Как обеспечить экологическую безопасность автозаправочной станции? / Д. Л. Дубовец // Экология на предприятии. – 2020. – № 4. – С. 48–58.

309. Дубовец, Д. Л. Как осуществлять производственные наблюдения за выбросами автотранспорта? / Д. Л. Дубовец // Экология на предприятии. – 2020. – № 5. – С. 83–91.

310. Дубовик, О. Л. Механизм действия права в охране окружающей среды / О. Л. Дубовик. – М. : Наука, 1984. – 168 с.

311. Дубовик, О. Л. Организация эколого-правовых научных исследований в ФРГ / О. Л. Дубовик // Экол. право. – 2003. – № 3. – С. 39–42.

312. Дубовик, О. Л. Охрана климата – важнейшее направление современной экологической политики / О. Л. Дубовик // Экологические императивы в законах и жизни : науч.-учеб. изд. / сост. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 119–123.

313. Дубовик, О. Л. Практика ЕС в области предупреждения и разрешения экологических конфликтов / О. Л. Дубовик // Экол. право. – 2009. – № 4. – С. 28–31.

314. Дубовик, О. Л. Уголовно-экологическая политика: формирование, тенденции, задачи / О. Л. Дубовик // Политика и общество. – 2006. – № 7–8. – С. 32–45.
315. Дубовик, О. Л. Экологическая конфликтология (предупреждение и разрешение эколого-правовых конфликтов) / О. Л. Дубовик. – М. : Норма ; Инфра, 2020. – 280 с.
316. Дубовик, О. Л. Экологическое право и экологические конфликты / О. Л. Дубовик // Право и политика. – 2006. – № 5. – С. 116–136.
317. Дубовик, О. Л. Экологическое право: реальность и попытки ревизионизма / О. Л. Дубовик // Труды Ин-та государства и права РАН. – 2010. – № 2. – С. 7–37.
318. Дударенок, А. С. Перспективы реализации проекта «Один пояс – один путь» в контексте современных вызовов / А. С. Дударенок // Журн. междунар. права и междунар. отношений. – 2020. – № 1–2. – С. 79–83.
319. Дудкин, Е. П. Пути решения экологических проблем на городском транспорте [Электронный ресурс] / Е. П. Дудкин, О. Б. Суровцева, Н. Е. Коклева. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/puti-resheniya-ekologicheskikh-problem-na-gorodskom-transporte/viewer>. – Дата доступа: 11.04.2020.
320. Духно, Н. А. К вопросу о правовом регулировании обеспечения экологической безопасности на железнодорожном транспорте / Н. А. Духно, В. И. Ивакин // Аграр. и зем. право. – 2015. – № 7. – С. 110–120.
321. Духно, Н. А. К вопросу о соотношении экологического права и природоресурсного права / Н. А. Духно // Право собственности на природные ресурсы и эффективность природопользования : сб. тез. докл. и выступлений науч.-практ. конф., Москва, 13–14 апр. 2006 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; Гос. ун-т по землеустройству ; сост. С. А. Боголюбов, И. И. Широкоград, Д. О. Сиваков. – М., 2006. – С. 173–174.
322. Духно, Н. А. Необходимость становления экологического процессуального права / Н. А. Духно // Аграр. и зем. право. – 2012. – № 5. – С. 4–10.
323. Духно, Н. А. Основные направления совершенствования высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации / Н. А. Духно, В. М. Корякин // Трансп. право и безопасность. – 2016. – № 4. – С. 15–20.
324. Духно, Н. А. Теоретические проблемы обеспечения экологического правопорядка : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Н. А. Духно ; Юрид. ин-т Моск. гос. ун-та путей сообщения. – Уфа, 2000. – 51 с.
325. Духно, Н. А. Экологическая безопасность и транспорт / Н. А. Духно // Трансп. право и безопасность. – 2019. – № 2(30). – С. 63–76.
326. Духно, Н. А. Экологическая безопасность на объектах железнодорожного транспорта / Н. А. Духно, В. И. Ивакин // Аграр. и зем. право. – 2016. – № 2. – С. 92–101.
327. Духно, Н. А. Экологическая стратегия ОАО «Российские железные дороги» по укреплению экологической безопасности на железнодорожном транспорте // Н. А. Духно, В. М. Корякин // Трансп. право и безопасность. – 2016. – № 3. – С. 7–33.
328. Европейское право. Основы интеграционного права Европейского союза и Евразийского экономического союза : учебник / отв. ред. Л. М. Энтин, М. Л. Энтин. – М. : Норма : Инфра-М, 2018. – 528 с.
329. Егоров, А. В. Сравнительное правоведение в системе юридического образования Беларуси: традиции, тенденции, проблемы / А. В. Егоров // Lex russica. – 2016. – № 7. – С. 225–237.
330. Елисеев, В. С. Охрана земель как элемент экологической безопасности государства / В. С. Елисеев // Российская правовая система в условиях четвертой про-

мышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол. : С. В. Липень [и др.]. – М., 2019. – Ч. 2. – С. 107–113.

331. Елюбаев, Ж. С. Законодательство Республики Казахстан по охране окружающей среды: проблемы нормотворчества и правоприменения / Ж. С. Елюбаев // Традиции и инновации в праве : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 20-летию юрид. фак. и 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 6–7 окт. 2017 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол. : И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2017. – Т. 2. – С. 210–217.

332. Енин, Ю. И. Маркетинговое регулирование транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС : курс лекций / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед, А. А. Пилюттик. – Минск : Право и экономика, 2020. – 136 с.

333. Ерилин, Г. Н. Требования экологической безопасности на станциях технического обслуживания [Электронный ресурс] / Г. Н. Ерилин // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

334. Ермакова, Е. П. Зеленое финансирование в Германии: проблемы нормативного регулирования / Е. П. Ермакова // Журн. Белорус. гос. ун-та. Сер. Право. – 2020. – № 2. – С. 28–34.

335. Ермолов, Н. Г. Экологическая политика в современной России: состояние и тенденции развития : автореф. дис. ... канд. полит. наук : 23.00.02 / Н. Г. Ермолов ; Кубан. гос. ун-т. – Астрахань, 2014. – 23 с.

336. Ерошов, А. И. Экологические риски и опасности, характерные для Республики Беларусь / А. И. Ерошов, И. Н. Марцуль, А. И. Антоненков // Сахаровские чтения 2019 года: проблемы XXI века : материалы XIX Междунар. науч. конф., Минск, 23–24 мая 2019 г. : в 3 ч. / Междунар. гос. экол. ин-т им. А. Д. Сахарова ; Бел. гос. ун-т ; редкол. : А. Н. Батян [и др.] ; под ред. С. А. Маскевича, С. С. Позняка. – Минск : ИВЦ Минфина, 2019. – Ч. 1. – С. 27–30.

337. Ефимов, Б. В. Основные направления предотвращения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду / Б. В. Ефимов // Защита окружающей среды от экологически вредного воздействия автомобильного транспорта : материалы семинара / Моск. дом науч.-техн. пропаганды. – М., 1989. – С. 3–11.

338. Ефимов, Г. А. Транспорт и окружающая среда / Г. А. Ефимов. – М. : Знание, 1975. – 60 с.

339. Ефимова, Е. И. Правовой институт «экологическое управление» в эколого-правовых исследованиях / Е. И. Ефимова // Экол. право. – 2006. – № 1. – С. 2–9.

340. Ефремова, Т. Ф. Современный толковый словарь русского языка : в 3 т. / Т. Ф. Ефремова. – М. : АСТ : Астрель, 2006. – Т. 3: Р–Я. – 973 с.

341. Жаворонков, Н. А. Рациональное распределение грузопотоков между видами транспорта в целях снижения негативного воздействия на окружающую среду / Н. А. Жаворонков, Е. В. Зарецкая // Транспорт: наука, техника, управление. – 2017. – № 10. – С. 56–61.

342. Жаворонкова, Н. Г. Государственная экологическая политика и документы стратегического планирования / Н. Г. Жаворонкова, Г. В. Выпханова // Экол. право. – 2016. – № 3. – С. 24–29.



343. Жаворонкова, Н. Г. Государственное управление в области обеспечения экологической безопасности: организационно-правовой аспект / Н. Г. Жаворонкова // Вестн. Рос. гос. торгово-экон. ун-та. – 2012. – № 7–8. – С. 204–209.

344. Жаворонкова, Н. Г. Правовое обеспечение экологической безопасности в условиях экономической интеграции Российской Федерации / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский. – М. : Проспект, 2017. – 160 с.

345. Жаворонкова, Н. Г. Правовые проблемы обеспечения экологической безопасности при нефтяных загрязнениях / Н. Г. Жаворонкова // Нефть, газ и право. – 2011. – № 1. – С. 11–18.

346. Жаворонкова, Н. Г. Правовые проблемы пространственного развития Российской Федерации: вопросы стратегического планирования / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский // Юрист. – 2020. – № 5. – С. 55–61.

347. Жаворонкова, Н. Г. Правовые проблемы экономического регулирования охраны окружающей среды / Н. Г. Жаворонкова, В. Б. Агафонов // Lex russica. – 2014. – № 4. – С. 421–428.

348. Жаворонкова, Н. Г. Современные тенденции нормотворчества в сфере земельного, градостроительного и природоресурсного права / Н. Г. Жаворонкова, В. Б. Агафонов // Актуал. проблемы рос. права. – 2019. – № 5. – С. 190–196.

349. Жаворонкова, Н. Г. Современные тренды правового обеспечения экологической безопасности Арктической зоны Российской Федерации при реализации геномных исследований / Н. Г. Жаворонкова // Право и современные технологии в медицине / отв. ред. А. А. Мохов, О. В. Сушкова. – М. : РГ-Пресс, 2019. – С. 249–253.

350. Жаворонкова, Н. Г. Тенденции и перспективы совершенствования государственной политики в области экологического развития / Н. Г. Жаворонкова, В. Б. Агафонов // Актуал. проблемы рос. права. – 2017. – № 7. – С. 162–172.

351. Жаворонкова, Н. Г. Теоретико-правовые проблемы возмещения вреда, причиненного окружающей среде / Н. Г. Жаворонкова, Г. В. Выпханова // Lex russica. – 2018. – № 3. – С. 52–67.

352. Жаворонкова, Н. Г. Цифровизация в сфере экологической безопасности: административно-правовой аспект [Электронный ресурс] / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

353. Жаворонкова, Н. Г. Четвертая промышленная революция: экономические и экологические аспекты / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 2. – С. 107–113.

354. Жаворонкова, Н. Г. Экологическая безопасность в системе стратегического планирования Российской Федерации / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский // Lex russica. – 2016. – № 6. – С. 170–183.

355. Жаворонкова, Н. Г. Экологическая безопасность как институт экологического права России / Н. Г. Жаворонкова // Lex russica. – 2006. – № 6. – С. 1124–1134.

356. Жаворонкова, Н. Г. Эколого-правовые проблемы обеспечения безопасности при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Н. Г. Жаворонкова ; Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина. – М., 2007. – 51 с.

357. Железинский, А. А. Конституционные основы охраны окружающей среды в Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / А. А. Железинский ; Саратов. гос. ун-т. – Саратов, 2011. – 25 с.

358. Жинкин, С. А. Эффективность права: антропологическое и ценностное измерение : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / С. А. Жинкин ; Кубан. гос. ун-т. – Краснодар, 2009. – 41 с.

359. Жлоба, А. А. Правовое обеспечение стимулирования рационального природопользования и охраны окружающей среды / А. А. Жлоба // Роль женщины в развитии современной науки и образования : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 17–18 мая 2016 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: И. В. Казакова, А. В. Бутина, И. В. Олюнина. – Минск, 2016. – С. 909–914.

360. Жлоба, А. А. Право окружающей среды Европейского союза. Общая часть : учеб. пособие / А. А. Жлоба ; под ред. Х. Херрманна, С. А. Балашенко, Т. Борича. – Минск : Зорны Верасок, 2010. – 156 с.

361. Жлоба, А. А. Проблемы правового регулирования экологического аудита / А. А. Жлоба // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 130–133.

362. Жуйков, В. М. Правовая охрана природных ресурсов – важное направление экологической политики / В. М. Жуйков // Журн. зарубеж. законодательства и сравн. правоведения. – 2012. – № 1. – С. 44–49.

363. Жуйков, В. М. Рецензия на научное издание «Право и климат планеты» / В. М. Жуйков, Р. В. Никонов // Журн. рос. права. – 2018. – № 12. – С. 143–148.

364. Жуков, Г. П. Космос и экология: некоторые правовые проблемы / Г. П. Жуков, А. М. Солнцев // Моск. журн. междунар. права. – 2014. – № 3. – С. 119–144.

365. Жуков, Г. П. Проблемы экологически устойчивого использования ракетно-космической техники / Г. П. Жуков, А. М. Солнцев // Евраз. юрид. журн. – 2010. – № 11. – С. 87–94.

366. Заржицкий, А. С. Правовые основы экологической безопасности – приоритетное направление реализации экологической политики Украины / А. С. Заржицкий // Правовое обеспечение инновационного развития экономики : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 21–22 окт. 2010 г. / Белорус. гос. ун-т ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: И. Н. Колядко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2010. – С. 470–472.

367. Заславская, Н. М. Место и роль государственного экологического надзора в эколого-правовом механизме / Н. М. Заславская // Экол. право. – 2014. – № 5. – С. 39–42.

368. Заславская, Н. М. Правовые основы государственного экологического управления в цифровом обществе: термины и определения / Н. М. Заславская // Вестн. Моск. ун-та. – Сер. 11, Право. – 2022. – № 2. – С. 83–99.

369. Захаров, А. В. Глобализация как фактор влияния на экологическую функцию государства / А. В. Захаров, А. Г. Попов // Право и государство. – 2019. – № 3. – С. 54–57.

370. Защита окружающей среды при авиатранспортных процессах / В. Г. Ененко [и др.] ; под ред. В. Г. Ененко. – 2-е изд., стер. – М. : Транспорт, 1986. – 198 с.

371. Заявление Совета коллективной безопасности Организации Договора о коллективной безопасности о формировании справедливого и устойчивого мироустройства [Электронный ресурс] : [принято 2 дек. 2020 г.]. – Режим доступа:

<https://odkb-csto.org/documents/statements/zayavlenie-soveta-kollektivnoy-bezopasnosti-organizatsii-dogovora-o-kollektivnoy-bezopasnosti-o-form.> – Дата доступа: 12.11.2021.

372. Зданович, Е. В. К вопросу правового содержания термина «экологическая безопасность» / Е. В. Зданович // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 27–30.

373. Зеленев, А. В. Правовая охрана окружающей среды при эксплуатации городского пассажирского транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / А. В. Зеленев ; Саратов. гос. юрид. акад. – Саратов, 2002. – 27 с.

374. Зеленые зоны в Европе: нынешняя ситуация и планы на будущее [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cargonews.lt/aktualii>. – Дата доступа: 28.01.2020.

375. Землякова, Г. Л. Кому должен возмещаться вред, причиненный почвам? / Г. Л. Землякова // Правовые проблемы возмещения вреда, причиненного окружающей среде : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 23 марта 2017 г. / МИИГАиК ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; отв. ред. С. А. Боголюбов, Н. Р. Камынина, М. В. Пономарев. – М., 2017. – С. 161–166.

376. Землякова, Г. Л. Формирование кадастровых сведений о земельных участках как основы управления в сфере использования и охраны земель: проблемы теории и практики : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Г. Л. Землякова ; Ин-т государства и права РАН. – М., 2016. – 55 с.

377. Зиновкин, Н. С. Плата за негативное воздействие на окружающую среду как эколого-правовой регулятор хозяйственной деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Н. С. Зиновкин ; Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА). – М., 2015. – 30 с.

378. Зиновьева, О. А. Приостановление, ограничение, прекращение природопользования и деятельности, осуществляемой с нарушениями законодательства об охране окружающей среды / О. А. Зиновьева // Экол. право. – 2004. – № 3. – С. 21–23.

379. Злотникова, Т. В. Законодательная деятельность Межпарламентской Ассамблеи стран Содружества Независимых Государств / Т. В. Злотникова. – М. : НИЛ-Природа, 1999. – 104 с.

380. Злотникова, Т. В. Проблемы развития российского экологического законодательства на современном этапе: дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Т. В. Злотникова. – М., 2000. – 405 л.

381. Злотникова, Т. В. Экологическая безопасность (соотношение экологии, экономики и права) / Т. В. Злотникова // Экономист. – 1996. – № 10. – С. 79–83.

382. Злотникова, Т. В. Экологическая культура как инструмент реализации экологической политики России / Т. В. Злотникова // Правовые проблемы возмещения вреда, причиненного окружающей среде : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 23 марта 2017 г. / МИИГАиК ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; отв. ред. С. А. Боголюбов, Н. Р. Камынина, М. В. Пономарев. – М., 2017. – С. 219–223.

383. Золотовская, Н. К. Экономическое регулирование уровня негативного воздействия автотранспорта на урбанизированных территориях : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.19 / Н. К. Золотовская. – Ростов н/Д, 2000. – 148 л.

384. Зырянов, С. М. Эффективность правового регулирования государственного управления в сфере безопасности / С. М. Зырянов // Эффективность законодательства: вопросы теории и практика / Ю. А. Тихомиров [и др.] ; отв. ред. Ю. А. Тихомиров, В. П. Емельянцева. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения, 2015. – С. 159–174.

385. Ивакин, В. И. Вопросы правовой охраны окружающей среды на транспорте как предмет диссертационных исследований / В. И. Ивакин, В. М. Корякин // Аграр. и зем. право. – 2017. – № 8. – С. 84–89.

386. Ивакин, В. И. Классификация юридической ответственности / В. И. Ивакин // Право и государство: теория и практика. – 2010. – № 5. – С. 70–78.

387. Ивакин, В. И. Правовой режим земель транспорта как предмет диссертационных исследований / В. И. Ивакин, В. М. Корякин // Аграр. и зем. право. – 2017. – № 4. – С. 8–12.

388. Ивакин, В. И. Теоретические проблемы формирования и развития эколого-правовой ответственности / В. И. Ивакин. – М. : Юрид. ин-т МИИТ, 2017. – 290 с.

389. Иванов, В. Н. Научные проблемы защитной деятельности на автомобильном транспорте / В. Н. Иванов // Защита окружающей среды от экологически вредного воздействия автомобильного транспорта : материалы семинара. – М. : МДНТП, 1989. – С. 11–21.

390. Игнатович, В. В. Государственное управление землями промышленности, транспорта, связи, энергетики: общее и особенное / В. В. Игнатович // Юрид. журн. – 2005. – № 4. – С. 74–76.

391. Игнатович, В. В. Земли промышленности, транспорта, связи, энергетики: особенности управления / В. В. Игнатович // Весн. Беларус. дзярж. ун-та. Сер. 3, Гісторыя. Філасофія. Псіхалогія. Паліталогія. Сацыялогія. Эканоміка. Права. – 2006. – № 1. – С. 106–110.

392. Игнатович, В. В. Земли промышленности, транспорта, связи, энергетики, обороны и иного назначения: проблемы правового закрепления / В. В. Игнатович // Пром.-торговое право. – 2006. – № 1. – С. 130–144.

393. Игнатович, В. В. Правовые основания использования земель транспорта / В. В. Игнатович // Земля Беларуси. – 2005. – № 1. – С. 9–12.

394. Игнатьева, И. А. Актуальные проблемы возмещения вреда окружающей среде (аспекты правового регулирования, судебной практики и реализации государственной политики в области экологического развития) / И. А. Игнатьева // Экол. право. – 2016. – № 4. – С. 10–17.

395. Игнатьева, И. А. Методология и проблемы развития экологического законодательства / И. А. Игнатьева // Экол. право. – 2004. – № 6. – С. 40–49.

396. Игнатьева, И. А. Объекты экологических отношений: правовые аспекты / И. А. Игнатьева // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 11, Право. – 2019. – № 5. – С. 3–22.

397. Игнатьева, И. А. Объекты экологического права под особой охраной: актуальность систематизации / И. А. Игнатьева // Экол. право. – 2019. – № 6. – С. 12–17.

398. Игнатьева, И. А. Опыт кодификации экологического законодательства в государствах – участниках СНГ / И. А. Игнатьева // Экол. право. – 2007. – № 3. – С. 27–30.

399. Игнатьева, И. А. Принципы экологического законодательства / И. А. Игнатьева // Государство и право. – 2003. – № 9. – С. 36–45.

400. Игнатьева, И. А. Проблема обеспечения значимости принципов в правовом регулировании экологических отношений / И. А. Игнатьева // Законодательство. – 2019. – № 12. – С. 32–39.

401. Игнатъева, И. А. Проблемы создания и унификации определений правовых понятий, обозначающих природные объекты / И. А. Игнатъева // Журн. рос. права. – 2020. – № 2. – С. 177–187.

402. Игнатъева, И. А. Систематизация экологического законодательства и экологизация иных отраслей российского законодательства / И. А. Игнатъева // Экол. право. – 2007. – № 1. – С. 4–11.

403. Игнатъева, И. А. Соответствие экологическим интересам и транспарентность целей как необходимые условия определения эффективности эколого-правового регулирования / И. А. Игнатъева // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 11, Право. – 2021. – № 6. – С. 3–26.

404. Игнатъева, И. А. Технические регламенты с требованиями в области охраны окружающей среды: возможности, проблемы, перспективы / И. А. Игнатъева // Бизнес, менеджмент и право. – 2014. – № 1. – С. 30–34.

405. Игнатъева, И. А. Техническое регулирование в области охраны окружающей среды и природопользования: возможности, проблемы, перспективы / И. А. Игнатъева // Правовое регулирование использования природных ресурсов: комплексный подход : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 11 апр. 2014 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; сост. С. А. Боголюбов, Е. А. Галиновская, А. П. Ушакова. – М. : Инфра-М, 2014. – С. 29–35.

406. Игнатъева, И. А. Экологическое законодательство России: теория и практика систематизации : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / И. А. Игнатъева. – М., 2007. – 455 л.

407. Игнатъева, И. А. Экономическое регулирование в области охраны окружающей среды и природопользования и инструменты зеленой экономики: точки пересечения в праве / И. А. Игнатъева // Экол. право. – 2012. – № 3. – С. 37–42.

408. Иконицкая, И. А. Проблемы эффективности в земельном праве / И. А. Иконицкая. – М. : Наука, 1979. – 181 с.

409. Инвестиционная политика и энергосбережение [Электронный ресурс] / Официальный сайт Белорусской железной дороги. – Режим доступа: [https://www.rw.by/corporate/belarusian\\_railway/investment\\_policy](https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/investment_policy). – Дата доступа: 18.10.2019.

410. Иногамова-Хегай, Л. В. Уголовно-правовое обеспечение экологической безопасности: вызовы и решения / Л. В. Иногамова-Хегай // Реализация и защита экологических прав граждан : материалы Всерос. конф. по вопросам реализации и защиты экол. прав граждан, Самара, 19 окт. 2017 г. / Самар. нац. исслед. ун-т им. С. П. Королева ; под ред. А. Г. Безверхова, А. В. Юдина. – Самара : Вектор, 2018. – С. 29–37.

411. Институты экологического права / С. А. Боголюбов [и др.] ; отв. ред. С. А. Боголюбов. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения : Эксмо, 2010. – 480 с.

412. Интеграционное право : учебник / В. В. Блажеев [и др.] ; отв. ред. С. Ю. Кашкин. – М. : Проспект, 2017. – 720 с.

413. Инь, Ю. Х. Международно-правовое регулирование охраны космической и окружающей среды в процессе освоения космоса : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Ю. Х. Инь. – М., 1999. – 170 л.

414. Ипатов, В. Д. Конституция Республики Беларусь – основа становления и совершенствования национальной правовой системы / В. Д. Ипатов // Конституция – основной закон белорусского государства и общества (к 20-летию принятия) : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 11–12 марта 2014 г. / Белорус. гос.

ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2014. – С. 41–46.

415. Ипатов, В. Д. Модернизация законодательства Республики Беларусь: актуальные направления / В. Д. Ипатов // Законодательство и правоприменение в контексте приоритетов социально-экономического развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 12–13 сент. 2019 г. / ИППК судей, работников прокуратуры, судов, учреждений юстиции БГУ ; редкол.: С. К. Лещенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 38–44.

416. Ипатов, В. Д. Стабильность законодательства – залог успешного развития / В. Д. Ипатов // Право.by. – 2012. – № 4. – С. 8–12.

417. Исаева, Л. К. Основы экологической безопасности при техногенных катастрофах : учеб. пособие / Л. К. Исаева. – М. : Акад. ГПС МЧС России, 2003. – 156 с.

418. Исакова, А. В. Роль государственной экологической экспертизы в обеспечении экологической безопасности объектов магистрального трубопроводного транспорта / А. В. Исакова // Аграр. и зем. право. – 2018. – № 3. – С. 105–114.

419. Исакова, А. В. Эколого-правовые особенности государственной экспертизы проектной документации объектов магистрального трубопроводного транспорта / А. В. Исакова // Пробелы в рос. законодательстве. – 2018. – № 4. – С. 172–178.

420. Исследования по борьбе с шумом на железных дорогах Японии / Науч.-исслед. ин-т ж.-д. техники Японии // Железные дороги мира. – 2018. – № 8. – С. 68–71.

421. Итоговый документ Конференции ООН по устойчивому развитию «Будущее, которого мы хотим» [Электронный ресурс] : одобр. резолюцией № 66/288 Генер. Ассамблеи ООН, 11 сент. 2012 г. // Организация Объединенных Наций. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/sustainablefuture>. – Дата доступа: 20.02.2019.

422. Иутин, И. Г. Экологический аудит: роль, сущность и вопросы, требующие правового регулирования / И. Г. Иутин // Журн. рос. права. – 2008. – № 2. – С. 94–101.

423. Йоханнесбургская декларация Всемирного саммита по устойчивому развитию [Электронный ресурс] : [подписана 4 сент. 2002 г.] // Организация Объединенных Наций. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru>. – Дата доступа: 04.04.2019.

424. Кадомцева, А. Е. Экологическая безопасность как межгосударственная проблема / А. Е. Кадомцева // Правовое регулирование использования природных ресурсов: комплексный подход : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 11 апр. 2014 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; сост. С. А. Боголюбов, Е. А. Галиновская, А. П. Ушакова. – М. : Инфра-М, 2014. – С. 111–113.

425. Казаков, Н. Н. Необходимые условия обеспечения инновационного развития внутреннего водного транспорта Республики Беларусь / Н. Н. Казаков // Вестн. Белорус. гос. ун-та трансп. Наука и трансп. – 2015. – № 2. – С. 36–38.

426. Казаков, Н. Н. Перспективы участия водного транспорта Республики Беларусь в системе мультимодальных перевозок / Н. Н. Казаков // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий Белорус. гос. ун-та ; сост. В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. – Минск, 2014. – С. 180–185.

427. Казакова, В. Б. Экологическая безопасность в условиях трансформации российского общества : автореф. дис. ... канд. социол. наук : 22.00.04 / В. Б. Казакова ; Акад. гражд. защиты МЧС Рос. Федерации. – М., 2004. – 26 с.



428. Казанцев, И. В. Железнодорожный транспорт как источник загрязнения почв тяжелыми металлами [Электронный ресурс] / И. В. Казанцев. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/v/zheleznodorozhnyy-transport-kak-istochnik-zagryazneniya-pochv-tyazhelyimi-metallami>. – Дата доступа: 19.08.2019.

429. Казначеев, В. П. Научно-технический прогресс, экология и экологическое образование / В. П. Казначеев, А. Л. Яншин // Экологическая проблема в современной глобалистике (сущность, пути решения) / П. Н. Федосеев [и др.]. – М. : Знание, 1985. – С. 28–46.

430. Какарека, С. В. Трансграничное загрязнение атмосферного воздуха и его регулирование / С. В. Какарека. – Минск : Беларус. навука, 2009. – 320 с.

431. Как решают экологические проблемы в Швеции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://musorish.ru/ekologicheskie-problemy-shvetsii>. – Дата доступа: 23.02.2020.

432. Калинин, С. А. Конституционная реформа в Республике Беларусь: вызовы, проблемы, перспективы / С. А. Калинин // Юрыдычная навука і адукацыя ў Беларускім дзяржаўным універсітэце: гісторыя і сучаснасць: да 95-годдзя юрыдычнага факультэта : зб. навук. прац / Беларус. дзярж. ун-т ; рэдкал.: Т. М. Міхалёва (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск, 2020. – С. 67–74.

433. Калинин, С. А. Методологические уровни познания государства и права / С. А. Калинин // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Бизнесофсет, 2012. – Вып. 7. – С. 43–49.

434. Калинин, С. А. О теоретических проблемах систематизации законодательства Республики Беларусь / С. А. Калинин // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2008. – № 2. – С. 48–54.

435. Калинин, С. А. Устойчивое развитие как интегрирующая мера современной юридической науки / С. А. Калинин // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Беларус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 30–32.

436. Калмыкова, А. В. Сравнительный анализ систем технического регулирования России и стран СНГ / А. В. Калмыкова // Журн. зарубеж. законодательства и сравн. правоведения. – 2010. – № 4(23). – С. 45–53.

437. Калмыкова, А. В. Техническое регулирование в современных условиях : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / А. В. Калмыкова. – М., 2020. – 317 л.

438. Калыгин, В. Г. Экологическая безопасность в техносфере. Термины и определения / В. Г. Калыгин. – М. : Химия : КолоС, 2008. – 368 с.

439. Каменков, В. С. Профессионально об актуальном: право энергетической безопасности и экологической безопасности в контексте национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] / В. С. Каменков. – Режим доступа: <http://pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2019/november/42001>. – Дата доступа: 05.11.2019.

440. Каменская, Е. Н. Формирование экологической культуры студентов технического вуза [Электронный ресурс] / Е. Н. Каменская. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-ekologicheskoy-kultury-studentov-tehnicheskogo-vuza>. – Дата доступа: 03.11.2019.

441. Кананькина, Е. С. Охрана атмосферного воздуха в законодательстве России и Канады / Е. С. Кананькина // Журн. зарубеж. законодательства и сравн. правоведения. – 2012. – № 2. – С. 109–114.

442. Капский, Д. В. Методология повышения качества дорожного движения / Д. В. Капский. – Минск : БНТУ, 2018. – 372 с.

443. Капский, Д. В. Некоторые вопросы дорожного движения: проблемы, подходы и правовые аспекты / Д. В. Капский // Социально-экономические проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния : материалы XXIV Междунар. (XXVII Екатеринбургской, II Минской) науч.-практ. конф., Минск, 16–17 июня 2018 г. / Белорус. нац. техн. ун-т ; науч. ред. С. А. Ваксман. – Минск, 2018. – С. 297–312.

444. Капский, Д. В. Правовые основы транспортной деятельности : учеб. пособие / Д. В. Капский, О. А. Хотько. – Минск : Выш. шк., 2019. – 317 с.

445. Карданов, В. З. Правовое обеспечение экономической безопасности Российской Федерации : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.14 / В. З. Карданов ; Рос. акад. гос. службы при Президенте Рос. Федерации. – М., 2004. – 50 с.

446. Карпович, Н. А. Белорусское государство как субъект обеспечения международной безопасности / Н. А. Карпович // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 35–38.

447. Карпович, Н. А. Венецианские принципы: защита и укрепление института омбудсмена / Н. А. Карпович // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2020. – № 2. – С. 110–133.

448. Карпович, Н. А. Доступ граждан к конституционному правосудию в Республике Беларусь: развитие правового регулирования и практика / Н. А. Карпович // Научные чтения памяти профессора В. И. Семенкова : сб. материалов Респ. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Минск, 7 дек. 2017 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. М. Сивец [и др.]. – Минск, 2017. – С. 133–140.

449. Карпович, Н. А. Источники правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / Н. А. Карпович, О. А. Хотько // Журн. Белорус. гос. ун-та. Сер. Право. – 2021. – № 1. – С. 97–107.

450. Карпович, Н. А. Конституционное правосудие на защите прав и свобод граждан / Н. А. Карпович // Законодательство и правоприменение в контексте приоритетов социально-экономического развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 12–13 сент. 2019 г. / ИППК судей, работников прокуратуры, судов, учреждений юстиции БГУ ; редкол.: С. К. Лещенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 289–292.

451. Карпович, Н. А. Конституционные основы взаимодействия внутригосударственного права и права ЕАЭС в сфере охраны окружающей среды / Н. А. Карпович // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 44–50.

452. Карпович, Н. А. Конституционные основы местного самоуправления в Республике Беларусь / Н. А. Карпович // Право в современном белорусском обществе :

сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – Вып. 14. – С. 124–130.

453. Карпович, Н. А. Конституционные основы экологической политики Республики Беларусь / Н. А. Карпович // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2014. – № 3. – С. 32–142.

454. Карпович, Н. А. Международные договоры в системе правового обеспечения экологической политики белорусского государства / Н. А. Карпович // Генетические закономерности права : сб. науч. тр., посвящ. 90-летию со дня рождения С. Г. Дробязко / Белорус. гос. ун-т, Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : Бизнесофсет, 2013. – С. 506–512.

455. Карпович, Н. А. Правовое регулирование экологических инноваций / Н. А. Карпович // Правовое обеспечение инновационного развития экономики : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 21–22 окт. 2010 г. / Белорус. гос. ун-т ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: И. Н. Колядко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2010. – С. 477–479.

456. Карпович, Н. А. Правовой статус личности в концепте метамодерна / Н. А. Карпович // Современная государственность и право: теоретические и практические проблемы формирования и успешного функционирования : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 75-летию со дня рождения заслуж. юриста Респ. Беларусь, д-ра юрид. наук, проф. А. М. Абрамовича, Минск, 24–25 мая 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 7–18.

457. Карпович, Н. А. Теоретические проблемы реализации экологической функции государства : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Н. А. Карпович. – Минск, 2011. – 364 л.

458. Карпович, Н. А. Экологическая безопасность / Н. А. Карпович // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2013. – Т. 4. – С. 240–242.

459. Карпович, Н. А. Экологическая политика Республики Беларусь: теоретические и концептуальные основы совершенствования правового обеспечения / Н. А. Карпович // Правовая политика Республики Беларусь: современное состояние и перспективы развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 6 дек. 2013 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 13–21.

460. Карпович, Н. А. Экологическая функция белорусского государства / Н. А. Карпович // Весн. Беларус. дзярж. ун-та. Сер. 3, Права. – 2011. – № 2. – С. 106–110.

461. Карпович, Н. А. Экологическая функция государства : в 2 ч. Ч. 2 / Н. А. Карпович. – Минск : РИВШ, 2011. – 386 с.

462. Карпович, Н. А. Экологическая экспертиза государственная / Н. А. Карпович // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2013. – Т. 4. – С. 249–251.

463. Каспровая, Ю. А. Экологически неблагоприятные территории: особенности правового режима : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Ю. А. Каспровая ; Ин-т государства и права РАН. – М., 2014. – 27 с.

464. Каспровая, Ю. А. Экологическое просвещение: право или обязанность граждан? / Ю. А. Каспровая // Конституция Российской Федерации и современный правопорядок : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 28–30 нояб. 2018 г. :

- в 5 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА) ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова ; редкол.: Е. Р. Россинская [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 4. – С. 103–107.
465. Кашепов, В. П. Влияет ли аграрное и земельное законодательство на климат планеты? / В. П. Кашепов // Аграр. и зем. право. – 2020. – № 1. – С. 44–47.
466. Кашина, Е. В. К вопросу обеспечения безопасности дорожного движения / Е. В. Кашина, А. В. Хандогина // Трансп. право. – 2013. – № 2. – С. 16–19.
467. Кашкин, С. Ю. Право Евразийского экономического союза : учебник / С. Ю. Кашкин, А. О. Четвериков. – М. : Проспект, 2017. – 192 с.
468. Кванина, В. В. Публичные и частно-правовые средства минимизации экологических рисков: теоретико-инструментальный анализ / В. В. Кванина, Т. И. Макарова // Вестн. Том. гос. ун-та. Право. – 2020. – № 36. – С. 175–188.
469. Керимов, А. Д. Общая теория государства и права: предмет, структура, функции / А. Д. Керимов. – Репр. изд. – М. : Норма : Инфра-М, 2019. – 136 с.
470. Керимов, А. Д. Современное государство: вопросы теории / А. Д. Керимов. – М. : Норма : Инфра-М, 2017. – 144 с.
471. Киотский протокол к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата [Электронный ресурс] : [подписан 11 дек. 1997 г.] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 12 авг. 2005 г., № 370 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.
472. Кириллов, Н. Г. Экологические проблемы эксплуатации водного транспорта и первый опыт создания отечественного судна на сжиженном природном газе / Н. Г. Кириллов // Вестн. Гос. ун-та мор. и реч. флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2016. – № 2. – С. 98–109.
473. Кириллова, А. Г. Новые транспортные технологии для решения экологических проблем / А. Г. Кириллова // Инновации транспорта. – 2017. – № 3–4. – С. 18–22.
474. Кирилловых, А. А. Модельное законодательство в сфере экологической безопасности: проблемы формирования и развития / А. А. Кирилловых // Актуальные вопросы развития государственности и публичного права : материалы V Междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 27 сент. 2019 г. / С.-Петерб. ин-т (филиал) Всерос. гос. ун-та юстиции ; редкол.: Д. В. Рыбин [и др.]. – СПб., 2019. – С. 99–104.
475. Кирсанова, О. Г. Актуальность нормативного регулирования экологической безопасности дорожного строительства в регионе / О. Г. Кирсанова // Правовые, экономические и социально-гуманитарные науки : сб. ст. / М-во образования Респ. Беларусь ; Могилев. гос. ун-т продовольствия. – 2018. – Вып. 4. – С. 90–94.
476. Киселева, Т. М. Конституционные обязанности государства и граждан в сфере информационных отношений / Т. М. Киселева. – Минск : Право и экономика, 2017. – 164 с.
477. Киселева, Л. В. Экология железнодорожного транспорта : учеб. пособие / Л. В. Киселева. – М. : МИИТ, 1999. – 165 с.
478. Кичигин, Н. В. Законодательное обеспечение экономического механизма охраны окружающей среды / Н. В. Кичигин // Журн. рос. права. – 2008. – № 10. – С. 45–51.
479. Кичигин, Н. В. Международные и национальные принципы охраны окружающей среды / Н. В. Кичигин // Міжнародне право навколишнього середовища: стан та перспективи розвитку : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Київ, 23–24 вер. 2010 р. / відпов. за випуск В. І. Олещенко. – Київ : Обрій, 2010. – С. 21–28.

480. Кичигин, Н. В. Минимизация и предупреждение эколого-правовых рисков / Н. В. Кичигин // Журн. рос. права. – 2018. – № 8. – С. 144–154.

481. Кичигин, Н. В. Модели взаимодействия международного и национального экологического права (на примере Союзного государства) / Н. В. Кичигин // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 27–30.

482. Кичигин, Н. В. Научная школа экологического права / Н. В. Кичигин // Журн. рос. права. – 2015. – № 9. – С. 103–110.

483. Кичигин, Н. В. Правовое регулирование в области обращения с отходами производства и потребления : науч.-практ. пособие / Н. В. Кичигин, М. В. Пономарев. – М. : Юриспруденция, 2010. – 192 с.

484. Кичигин, Н. В. Правовое регулирование экологического аудита : науч.-практ. пособие / Н. В. Кичигин, Е. В. Марьин. – М. : Юриспруденция, 2010. – 128 с.

485. Кичигин, Н. В. Приостановление, ограничение, прекращение экологически опасной хозяйственной деятельности: мера юридической ответственности или способ предупреждения экологического вреда? / Н. В. Кичигин // Конституционно-правовые основы ответственности в сфере экологии : материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Конституционные основы правового регулирования экологических отношений: от идей к реализации (к 25-летию Конституции Российской Федерации)», Москва, 20 дек. 2018 г., и «Соотношение видов юридической ответственности в экологической сфере», Москва, 14 марта 2019 г. / Моск. гос. ун-т геодезии и картографии ; отв. ред. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 305–309.

486. Кичигин, Н. В. Экологический императив как принцип эколого-правового регулирования / Н. В. Кичигин // Экологические императивы в законах и жизни : науч.-учеб. изд. / сост. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 14–17.

487. Климатическая доктрина Российской Федерации до 2020 г. [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Президента Рос. Федерации, 17 дек. 2009 г., № 861-рп // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

488. Ключанова, Л. Г. Понятие экологической безопасности в нормах российского экологического законодательства / Л. Г. Ключанова // Журн. рос. права. – 2017. – № 4. – С. 162–170.

489. Ключанова, Л. Г. Формирование инновационных экосистем устойчивых городов как фактор преобразования современного экологического законодательства и обеспечения экологической безопасности личности, общества, государства / Л. Г. Ключанова // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М., 2019. – Ч. 2. – С. 155–160.

490. Князев, С. Н. Управление: искусство, наука, практика : учеб. пособие / С. Н. Князев. – Минск : Армита-Маркетинг, 2002. – 512 с.

491. Князькин, А. Д. Правовые основы компенсации вреда, причиненного здоровью граждан неблагоприятным воздействием окружающей среды / А. Д. Князькин // Пробелы в рос. законодательстве. – 2011. – № 6. – С. 159–161.

492. Коваленко, Д. Р. Эколого-правовые проблемы охраны окружающей среды при добыче и транспортировке нефти в Российской Федерации и Норвегии / Д. Р. Коваленко ; отв. ред. М. М. Бринчук. – М. : Юрлитинформ, 2013. – 200 с.

493. Ковалева, Н. В. Природа и функции технико-юридических норм / Н. В. Ковалева // Государство и право. – 2016. – № 11. – С. 5–12.

494. Коваль, Д. Н. Зеленый транспорт и Беларусь / Д. Н. Коваль, С. А. Новоселов // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Международ. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 4–6 окт. 2016 г. / Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редкол.: А. В. Королев, В. С. Миленский, С. Б. Соболевский. – Минск, 2016. – С. 122–123.

495. Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 24 июня 2002 г., № 118-3 : принят Палатой представителей 29 мая 2002 г. : одобр. Советом Респ. 6 июня 2002 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

496. Кодекс Республики Беларусь о земле [Электронный ресурс] : 23 июля 2008 г., № 425-3 : принят Палатой представителей 17 июня 2008 г. : одобр. Советом Респ. 28 июня 2008 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 31.12.2014 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

497. Кодекс Республики Беларусь о недрах [Электронный ресурс] : 14 июля 2008 г., № 406-3 : принят Палатой представителей 10 июня 2008 г. : одобр. Советом Респ. 20 июня 2008 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

498. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : 6 янв. 2021 г., № 91-3 : принят Палатой представителей 18 дек. 2020 г. ; одобр. Советом Респ. 18 дек. 2020 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

499. Кодекс Республики Беларусь об образовании [Электронный ресурс] : 13 янв. 2011 г., № 243-3 : принят Палатой представителей 2 дек. 2010 г. : одобр. Советом Респ. 22 дек. 2010 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

500. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : 30 дек. 2001 г., № 195-3 : принят Гос. Думой 20 дек. 2001 г. : одобр. Советом Федерации 26 дек. 2001 г. : в ред. от 24.04.2020 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

501. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 15 нояб. 1999 г., № 321-3 : принят Палатой представителей 13 окт. 1999 г. : одобр. Советом Респ. 28 окт. 1999 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

502. Кожевникова, И. А. Анализ конкуренции между частным и общественным транспортом с позиции эколого-экономической системы города / И. А. Кожевникова // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Международ. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 4–6 окт. 2016 г. / Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редкол.: А. В. Королев, В. С. Миленский, С. Б. Соболевский. – Минск, 2016. – С. 124–129.

503. Козаев, Н. Ш. К вопросу об обеспечении экологической безопасности уголовно-правовыми средствами / Н. Ш. Козаев // Экологические правонарушения и юридическая ответственность: состояние и эффективность охраны окружающей среды в России. Правовые институты и методы охраны окружающей среды в России, странах СНГ и Европейского союза: состояние и эффективность : материалы



Всерос. науч.-практ. конф., Междунар. науч.-практ. конф., Саратов, 3 окт. 2014 г. – 2 окт. 2015 г. / Саратов. нац. исслед. гос. ун-т ; отв. ред. Н. Т. Разгельдеев. – Саратов : Саратов. источник, 2016. – С. 79–81.

504. Козлов, В. А. Вопросы теории эффективности правовой нормы : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / В. А. Козлов ; Ленинград. гос. ун-т им. А. А. Жданова. – Л., 1972. – 26 с.

505. Колбасов, О. С. Авария на трубопроводе – экологический конфликт (анализ арбитражного дела) / О. С. Колбасов // Государство и право. – 1993. – № 12. – С. 49–55.

506. Колбасов, О. С. Завещание экологам / О. С. Колбасов // Экол. право. – 2001. – № 3. – С. 11.

507. Колбасов, О. С. Конституционные основы охраны окружающей среды / О. С. Колбасов. – М. : Знание, 1979. – 31 с.

508. Колбасов, О. С. Концепция обеспечения экологической безопасности (юридический аспект) / О. С. Колбасов // Совет. государство и право. – 1988. – № 12. – С. 47–55.

509. Колбасов, О. С. Терминологические блуждания в экологии / О. С. Колбасов // Государство и право. – 1999. – № 10. – С. 27–37.

510. Колбасов, О. С. Экология: политика – право. Правовая охрана природы в СССР / О. С. Колбасов. – М. : Наука, 1976. – 277 с.

511. Колос, Д. Г. Специфика компетенции судебного органа регионального интеграционного объединения / Д. Г. Колос // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр., посвящ. д-ру юрид. наук, проф., заслуж. юристу Респ. Беларусь С. Г. Дробязко / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2018. – Вып. 13. – С. 170–177.

512. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / В. А. Александрович [и др.] ; под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Минск : Амалфея, 2004. – 736 с.

513. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства Рос. Федерации, 30 июля 2010 г., № 12-85 : в ред. от 04.07.2019. – Режим доступа: <https://rg.ru/2010/11/11/bezopasnost-site-dok.html>. – Дата доступа: 11.06.2020.

514. Комплексный план мероприятий по реализации Климатической доктрины Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Председателя Правительства Рос. Федерации, 25 апр. 2011 г., № 730-р // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2020.

515. Конвенция о биологическом разнообразии [Электронный ресурс] : [принята в г. Рио-де-Жанейро, 5 июня 1992 г.]. – Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/biodiv.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/biodiv.shtml). – Дата доступа: 05.02.2019.

516. Конвенция о трансграничном воздействии промышленных аварий [Электронный ресурс] : [принята 17 марта 1992 г.]. – Режим доступа: [https://www.unesco.org/fileadmin/DAM/env/documents/2017/TEIA/Publication/RUS\\_ECE\\_CP\\_TEIA\\_33\\_final\\_Convention\\_publication\\_March\\_2017.pdf](https://www.unesco.org/fileadmin/DAM/env/documents/2017/TEIA/Publication/RUS_ECE_CP_TEIA_33_final_Convention_publication_March_2017.pdf). – Дата доступа: 05.02.2019.

517. Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния [Электронный ресурс] : [принята 13 нояб. 1979 г.] : ратифицирована Указом Президиума Верхов. Совета Респ. Беларусь, 14 мая 1980 г., № 175-X. – Режим доступа: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/transboundary.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/transboundary.shtml). – Дата доступа: 05.02.2019 г.

518. Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте [Электронный ресурс] : [заключена в г. Эспо 25 февр. 1991 г.] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 20 окт. 2005 г., № 487 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2006. – № 20. – 3/1876.

519. Конвенция об экологической безопасности государств – участников СНГ [Электронный ресурс] : [одобр. на 31-м пленар. заседании Межпарламент. Ассамблеи государств – участников СНГ, 25 нояб. 2008 г., № 31-7]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902157673>. – Дата доступа: 12.11.2020.

520. Коноплянко, В. И. Организация и безопасность движения : учеб. для вузов / В. И. Коноплянко. – М. : Высш. школа, 2007. – 383 с.

521. Конституционные основы развития правового социального государства в Республике Беларусь : учеб. пособие / Г. А. Василевич [и др.]. – Минск : Выш. шк., 2018. – 319 с.

522. Конституционные основы разграничения полномочий между органами публичной власти / А. Е. Постников [и др.] ; отв. ред. Л. В. Андриченко, А. Е. Постников. – М. : Инфра-М, 2015. – 237 с.

523. Конституция Республики Беларусь : с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г. и 17 окт. 2004 г. // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – № 1. – 1/0 ; 2004. – № 188. – 1/6032.

524. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : принята 12 дек. 1993 г. : в ред. от 1 июля 2020 г. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2020.

525. Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства Рос. Федерации, 25 марта 2020 г., № 724-р // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

526. Концепция председательства Республики Беларусь в Содружестве Независимых Государств в 2021 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cis.minsk.by/page/19314>. – Дата доступа: 20.01.2021.

527. Концепция развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года [Электронный ресурс] : утв. первым заместителем министра трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь А. М. Авраменко 26 мая 2016 г. – Режим доступа: [http://econom.grodno-region.by/dfiles/000714\\_557738\\_konzept\\_2016.pdf](http://econom.grodno-region.by/dfiles/000714_557738_konzept_2016.pdf). – Дата доступа: 12.05.2018.

528. Концепции развития российского законодательства / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; под ред. Л. А. Окунькова, Ю. А. Тихомирова, Ю. П. Орловского. – М., 1994. – 244 с.

529. Концепция экологической безопасности Кыргызской Республики [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Кыргыз. Респ., 23 нояб. 2007 г., № 506. – Режим доступа: <http://www.ecology.gov.kg/page/view/id/24>. – Дата доступа: 08.03.2020.

530. Концепция экологической безопасности Республики Казахстан на 2004–2015 годы : одобр. Указом Президента Респ. Казахстан, 3 дек. 2003 г., № 1241 : утр. силу Указом Президента Респ. Казахстан, 13 апр. 2011 г., № 47 // Собр. актов Президента Респ. Казахстан. – 2003. – № 47. – Ст. 523.

531. Копылов, М. Н. О правовом содержании понятия «экологическая безопасность» / М. Н. Копылов // Правоведение. – 2000. – № 1. – С. 113–120.

532. Корзун, А. В. Развитие сотрудничества Республики Беларусь и Китайской Народной Республики в контексте реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» / А. В. Корзун // Интеграция Республики Беларусь в международные и политические процессы: особенности экономических и политических процессов : сб. науч. тр. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь ; под ред. С. А. Кизимы. – Минск, 2017. – С. 303–311.

533. Корнеев, А. Л. Государственная экологическая политика и вопросы ограничений прав в земельном праве / А. Л. Корнеев // Экол. право. – 2016. – № 4. – С. 18–23.

534. Коробеев, А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex russica. – 2019. – № 2. – С. 9–28.

535. Коробов, Ю. И. Железнодорожный транспорт и окружающая среда / Ю. И. Коробов. – М. : ЦНИИТЭИ МПС, 1987. – 34 с.

536. Королева, А. А. Экономические эффекты цифровой логистики / А. А. Королева // Журн. Белорус. гос. ун-та. Сер. Экономика. – 2019. – № 1. – С. 68–76.

537. Космин, В. В. Борьба с шумом на железных дорогах Японии / В. В. Космин // Трансп. строительство. – 2017. – № 9. – С. 29–31.

538. Кот, Е. Н. Трамвайная система г. Минска – проблемы и перспективы / Е. Н. Кот, С. С. Семченков, В. Ю. Ромейко // Социально-экономические проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния : материалы XXIV Междунар. (XXVII Екатеринбургской, II Минской) науч.-практ. конф., Минск, 16–17 июня 2018 г. / Белорус. нац. техн. ун-т ; науч. ред. С. А. Вакман. – Минск, 2018. – С. 198–223.

539. Кошовская, В. С. Правовая охрана окружающей среды при транспортировке нефти : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / В. С. Кошовская ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. – М., 2016. – 22 с.

540. Кочергин, А. Н. Глобальная экологическая безопасность: устойчивое развитие или экоеволюция? / А. Н. Кочергин // Вестн. Моск. ун-та. Сер. Глобалистика и геополитика. – 2016. – № 1. – С. 44–55.

541. Краснов, В. В. Правовые проблемы охраны окружающей среды на современном этапе (региональные аспекты) / В. В. Краснов // Экол. право. – 2005. – № 4. – С. 34–41.

542. Краснова, И. О. Возмещение экологического вреда / И. О. Краснова // Рос. юстиция. – 2005. – № 1–2. – С. 51–54.

543. Краснова, И. О. Политико-правовые акты в регулировании экологических отношений / И. О. Краснова // Экол. право. – 2018. – № 4. – С. 35–39.

544. Краснова, И. О. Правовое регулирование возмещения экологического вреда / И. О. Краснова // Экол. право. – 2005. – № 4. – С. 26–33.

545. Краснова, И. О. Современные тенденции развития международного экологического права / И. О. Краснова // Экол. право. – 2018. – № 2. – С. 20–27.

546. Краснова, И. О. Экологическая безопасность как правовая категория / И. О. Краснова // Lex russica. – 2014. – № 5. – С. 543–555.

547. Краснова, М. В. К вопросу о предмете экологического права в науке и законодательстве Беларуси, России и Украины / М. В. Краснова, Т. И. Макарова // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов [и др.]. – Минск : Белпринт, 2014. – Вып. 9. – С. 386–394.

548. Краснова, М. В. Научно-методологические вопросы приоритетов в экологическом праве Украины / М. В. Краснова // Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 45–48.

549. Краснова, М. В. Формы межгосударственных интеграционных процессов и их влияние на развитие экологического права / М. В. Краснова // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 50–52.

550. Краснова, Ю. А. Методы правового регулирования правоотношений в сфере обеспечения экологической безопасности / Ю. А. Краснова // Информационно-правовая поддержка охраны окружающей среды и устойчивого развития : материалы круглых столов / редкол.: С. А. Балашенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 74–76.

551. Краснова, Ю. А. Право екологічної безпеки в Україні : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Ю. А. Краснова ; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України МОН України. – Київ, 2018. – 34 с.

552. Краснова, Ю. А. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі цивільної авіації України / Ю. А. Краснова. – Київ : Київ. ун-т, 2011. – 188 с.

553. Краснова, Ю. А. Проблемы систематизации законодательства Украины в сфере обеспечения экологической безопасности / Ю. А. Краснова // LEGEASVIANA. – 2017. – № 1/2(301). – С. 87–91.

554. Крассов, О. И. Концепция правового механизма управления качеством окружающей среды в правовом наследии профессора В. В. Петрова / О. И. Крассов // Экол. право. – 2009. – № 2/3. Спец. вып. – С. 33–40.

555. Крассов, О. И. Экологическое право : учебник / О. И. Крассов. – М. : Дело, 2001. – 768 с.

556. Кремер, Л. Экологическое право Европейского союза / Л. Кремер, Г. Винтер ; отв. ред. О. Л. Дубовик. – М. : Городец, 2007. – 144 с.

557. Кретов, А. В. Планы снижения выбросов и сбросов / А. В. Кретов // Экология производства. – 2019. – № 10. – С. 32–37.

558. Кривонощенко, А. С. О специфике административно-правовых отношений, складывающихся в сфере обеспечения экологической безопасности / А. С. Кривонощенко // Право.by. – 2014. – № 1. – С. 56–61.

559. Крютченко, В. Е. Социологическая экология экспрессов: воздействие колебаний на пассажира / В. Е. Крютченко // Транспорт. – 2020. – № 1. – С. 41–54.

560. Куделькин, Н. С. Правовые вопросы экономической поддержки природоохранной деятельности на примере наилучших доступных технологий / Н. С. Куделькин // Экол. право. – 2020. – № 6. – С. 30–34.

561. Кудрявец, Ю. Н. Юридическая сила наднациональных актов органов ЕАЭС / Ю. Н. Кудрявец // Конституция Российской Федерации и современный правопорядок : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 28–30 нояб. 2018 г. : в 5 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА) ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова ; редкол.: Е. Р. Россинская [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 4. – С. 248–251.

562. Кузминых, Ю. В. Международная практика квотирования выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов / Ю. В. Кузминых // Лесной вестн. – 2006. – № 6. – С. 66–71.

563. Кузнецов, Е. Г. К вопросу о системном подходе организации экологической подготовки курсантов – будущих инженеров по организации перевозок и управлению на водном транспорте / Е. Г. Кузнецов // Вестн. С.-Петерб. ун-та МВД России. – 2009. – № 3. – С. 47–51.

564. Кузнецова, О. Н. Юридическая ответственность за загрязнение атмосферы : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / О. Н. Кузнецова ; Центр экол.-правовых исслед. ИПП РАН. – М., 2003. – 24 с.

565. Кузнецова, С. В. Финансирование природоохранной деятельности в целях поддержки выполнения природоохранной политики и программ (международный опыт) / С. В. Кузнецова // Міжнародне право навколишнього середовища: стан та перспективи розвитку : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Київ, 23–24 вер. 2010 р. / відпов. за випуск В. І. Олещенко. – Київ : Обрій, 2010. – С. 104–110.

566. Кузьмич, И. П. Теоретико-прикладные основы реализации экономического механизма охраны окружающей среды в сельском хозяйстве в рамках науки экологического и аграрного права / И. П. Кузьмич // Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности : сб. науч. ст. / под ред. И. П. Манкевич. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 96–105.

567. Кузьмич, И. П. Экологическая безопасность в контексте правового обеспечения ветеринарной и фитосанитарной безопасности / И. П. Кузьмич // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М., 2019. – Ч. 2. – С. 163–167.

568. Кульчиков, Д. Е. Евразийский экономический союз: пути правовой интеграции законодательства в сфере ограничений прав на земельные участки / Д. Е. Кульчиков // Междунар. публич. и част. право. – 2019. – № 3. – С. 42–46.

569. Кульчицкий, А. Р. Транспортные экологические зоны / А. Р. Кульчицкий, В. В. Эфрос // Экол. право. – 2008. – № 1. – С. 35–36.

570. Курбанов, Р. А. Евразийская интеграция и право / Р. А. Курбанов. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2016. – 495 с.

571. Куницкая, О. М. Отраслевые принципы энергетического права Республики Беларусь / О. М. Куницкая // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов [и др.]. – Минск : Колорград, 2019. – Вып. 14. – С. 146–154.

572. Курс, И. Ф. Международно-правовые аспекты экологических проблем околоземного космического пространства [Электронный ресурс] / И. Ф. Курс, Э. А. Крумм, Е. Л. Фарафонтова. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodno-pravovye-aspekty-ekologicheskikh-problem-okolozemnogo-kosmicheskogo-prostranstva>. – Дата доступа: 17.10.2019.

573. Кутиков, Г. С. Важность экологической пропаганды на предприятиях автомобильного транспорта / Г. С. Кутиков // Транспорт и окружающая среда : материалы семинара / Моск. дом науч.-техн. пропаганды. – М., 1982. – С. 68–73.

574. Кучевский, Н. Г. Государственное регулирование деятельности транспортного комплекса республики / Н. Г. Кучевский // Проблемы государственного регулирования экономики в переходный период : сб. науч. тр. / НИЭИ Минэкономики Респ. Беларусь. – Минск, 1996. – С. 100–111.

575. Кучевский, Н. Г. Интеграция транспортного комплекса Республики Беларусь в европейскую и мировую транспортные системы / Н. Г. Кучевский // Про-



блемы внешнеэкономических связей Республики Беларусь : тез. докл. междунар. конф., Минск, 28–29 марта 1996 г. / Белорус. гос. экон. ун-т. – Минск, 1996. – С. 53–54.

576. Кучевский, Н. Г. Транспорт Беларуси: интеграционные процессы / Н. Г. Кучевский ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2003. – 257 с.

577. Лагун, Д. А. К понятию эффективности реализации нормативных правовых актов органов исполнительной власти / Д. А. Лагун // Конституция Республики Беларусь как ценностный выбор: 25 лет свершений и преобразований : материалы Респ. науч.-практ. конф., Минск, 4 марта 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; Ин-т экономики НАН Беларуси ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; ИППК судей, работников прокуратуры, судов и учреждений юстиции ; редкол.: А. Г. Василевич (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 237–240.

578. Лагунова, А. И. Региональные особенности правового обеспечения экологической безопасности Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / А. И. Лагунова. – Саратов, 2004. – 411 л.

579. Лаевская, Е. В. Декарбонизация законодательства Республики Беларусь: понятие и основные направления / Е. В. Лаевская // Состояние, проблемы и перспективы развития юридической науки и практики: белорусский и зарубежный опыт : сб. ст. / ГрГУ им. Я. Купалы ; редкол.: С. Е. Чебуранова (гл. ред.) [и др.]. – Гродно, 2021. – С. 90–94.

580. Лаевская, Е. В. Защита права на благоприятную окружающую среду: проблемы теории и практики / Е. В. Лаевская. – Минск : СтройМедиаПроект, 2016. – 386 с.

581. Лаевская, Е. В. Научно-практический комментарий к Закону Республики Беларусь от 26 ноября 1992 года «Об охране окружающей среды» в редакции закона от 17 июля 2002 года / Е. В. Лаевская, В. Е. Лизгаро, Т. И. Макарова ; науч. ред. Е. В. Лаевская, Т. И. Макарова. – Минск : Тонпик, 2005. – 272 с.

582. Лаевская, Е. В. Правовое обеспечение торговли выбросами парниковых газов в контексте реализации международных соглашений и совершенствования охраны окружающей среды и природопользования / Е. В. Лаевская // Теоретико-правовые аспекты развития экологического, природоресурсного и аграрного законодательства Республики Беларусь в контексте участия Республики Беларусь в интеграционных процессах / О. А. Бакиновская [и др.] ; под ред. И. П. Манкевич. – Минск : ИВЦ Минфина, 2019. – С. 53–71.

583. Лаевская, Е. В. Проблемы правового регулирования углеродных сделок в Республике Беларусь / Е. В. Лаевская // Пром.-торговое право. – 2013. – № 5. – С. 82–86.

584. Лаевская, Е. В. Современные тенденции зарубежного законодательства в области антропогенного воздействия на климат в свете Парижского соглашения / Е. В. Лаевская // Актуальные проблемы развития законодательства в сфере экономики, природопользования и охраны окружающей среды : сб. ст. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; под ред. О. А. Бакиновской. – Минск : Колорград, 2018. – С. 203–225.

585. Лаевская, Е. В. Состояние и перспективы формирования климатического законодательства Республики Беларусь / Е. В. Лаевская // Право в современном белорусском обществе : сб. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : СтройМедиаПроект, 2016. – Вып. 11. – С. 362–371.

586. Лазарев, В. В. Пробелы в праве и пути их устранения / В. В. Лазарев. – Репр. изд. – М. : Норма : Инфра-М, 2019. – 184 с.



587. Лановая, Г. М. Механизм правового регулирования: понятие и содержание / Г. М. Лановая, И. Н. Правкина // Аграр. и зем. право. – 2019. – № 3. – С. 14–17.

588. Лапина, М. А. Опыт деятельности зарубежных правоохранительных органов по обеспечению экологической безопасности / М. А. Лапина // Экол. право. – 2000. – № 1. – С. 33–39.

589. Левитин, И. Е. Транспорт и экология: государственный подход / И. Е. Левитин // Трансп. Рос. Федерации. – 2011. – № 6. – С. 4–5.

590. Левкевич, В. Е. Экологическая составляющая в обеспечении устойчивого развития государства / В. Е. Левкевич // Развитие человеческого, социального и экологического капиталов в контексте глобальных и национальных тенденций / С. Ю. Солодовников [и др.] ; под науч. ред. Г. А. Хацкевича. – Гродно : ГрГУ, 2013. – С. 327–342.

591. Левкевич, В. Е. Экологический риск в Беларуси: основы прогнозирования, управления и мониторинга / В. Е. Левкевич ; М-во природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь ; Белорус. науч.-исслед. центр «Экология». – Минск, 2004. – 49 с.

592. Лемеш, В. Н. Автотранспорт на предприятии: экспертиза, учет, ремонт / В. Н. Лемеш. – Минск : Регистр, 2019. – 264 с.

593. Лемешев, М. Я. Социально-экономические аспекты защиты окружающей среды / М. Я. Лемешев // Защита окружающей среды от экологически вредного воздействия автомобильного транспорта : материалы семинара. – М. : МДНТП, 1989. – С. 21–33.

594. Лепешков, Ю. А. Либерализация торговли услугами в Евразийском экономическом союзе: формирование и совершенствование международно-правовой базы / Ю. А. Лепешков // Перспективные решения актуальных проблем государственного строительства и международного права : сб. ст. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; под ред. Е. В. Семашко. – Минск : Четыре четверти, 2017. – С. 250–262.

595. Лесной кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 24 дек. 2015 г., № 332-З : принят Палатой представителей 3 дек. 2015 г. : одобр. Советом Респ. 9 дек. 2015 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

596. Лившиц, Г. С. Экологические факторы вредного воздействия на здоровье водителей и ремонтных рабочих транспортных предприятий / Г. С. Лившиц // Защита окружающей среды от экологически вредного воздействия автомобильного транспорта : материалы семинара. – М. : МДНТП, 1989. – С. 76–82.

597. Лизгаро, В. Е. Некоторые тенденции развития законодательства, обеспечивающего участие общественности в решении вопросов, связанных с окружающей средой / В. Е. Лизгаро // Конституционные права и свободы: проблемы интерпретации и реализации в национальных правовых системах : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Новополоцк, 28–29 окт. 2016 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2016. – Т. 3. – С. 142–148.

598. Лизгаро, В. Е. О значении интегрированного подхода в развитии экологического законодательства / В. Е. Лизгаро // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балащенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 54–57.

599. Лизгаро, В. Е. Организационные меры охраны окружающей среды: проблемы правового регулирования / В. Е. Лизгаро // Традиции и инновации в праве : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 20-летию юрид. фак. и 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 6–7 окт. 2017 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2017. – Т. 2. – С. 220–222.

600. Лизгаро, В. Е. Особенности эколого-правового механизма на современном этапе / В. Е. Лизгаро // Информационно-правовая поддержка охраны окружающей среды и устойчивого развития : материалы круглых столов / редкол.: С. А. Балащенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 50–52.

601. Лизгаро, В. Е. Развитие законодательства Республики Беларусь, обеспечивающего реализацию экологических прав граждан / В. Е. Лизгаро // Актуальные проблемы защиты социально-экономических прав человека и гражданина в России, СНГ и странах Европейского союза : материалы Междунар. науч. конф., Волгоград, 22–23 мая 2018 г. / Волгоград. ин-т бизнеса ; под общ. ред. А. П. Анисимова, А. Я. Рыженкова. – Волгоград, 2018. – С. 106–112.

602. Лизгаро, В. Е. Терминология экологического права: проблемы единообразного понимания и подходов к унификации / В. Е. Лизгаро, Т. И. Макарова // Право и демократия : сб. тр. / Беларус. гос. ун-т ; редкол.: В. Н. Бибило (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2006. – С. 164–173.

603. Лизгаро, В. Е. Установление мер экономического стимулирования как элемент экономико-правового механизма охраны окружающей среды / В. Е. Лизгаро // Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Беларус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балащенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 152–155.

604. Лизгаро, В. Е. Экологический контроль как средство обеспечения права граждан на благоприятную окружающую среду / В. Е. Лизгаро // Конституция Республики Беларусь как ценностный выбор: 25 лет свершений и преобразований : материалы Респ. науч.-практ. конф., Минск, 4 марта 2019 г. / Беларус. гос. ун-т ; Ин-т экономики НАН Беларуси ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; ИППК судей, работников прокуратуры, судов и учреждений юстиции ; редкол.: А. Г. Василевич (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 252–255.

605. Лимож, Н. Экологическое законодательство усовершенствовали / Н. Лимож // Юрид. мир. – 2019. – № 8. – С. 18–24.

606. Липницкий, Л. А. Влияние геополитического положения стран Таможенного союза на транспортные и энергетические потоки / Л. А. Липницкий // Наука – образованию, производству, экономике : материалы XIV Междунар. науч.-техн. конф. / Беларус. нац. техн. ун-т ; редкол.: Б. М. Хрусталева, Ф. А. Романюк, А. С. Калининченка. – Минск, 2016. – С. 221–222.

607. Липски, С. А. Законодательное регулирование денежной компенсации за негативное воздействие на земельные ресурсы / С. А. Липски // Правовые проблемы возмещения вреда, причиненного окружающей среде : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 23 марта 2017 г. / МИИГАиК ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; отв. ред. С. А. Боголюбов, Н. Р. Камынина, М. В. Пономарев. – М., 2017. – С. 171–175.

608. Липский, В. К. Обзор «Экологическая безопасность магистральных трубопроводов» [Электронный ресурс] / В. К. Липский. – Режим доступа: <https://zoinet.org/wp-content/uploads/2018/02/Assessment.22Oct2016RUS.pdf>. – Дата доступа: 06.11.2019.
609. Липский, В. К. Система защиты водных объектов от загрязнения при авариях на магистральных нефтепроводах Беларуси / В. К. Липский // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. В, Приклад. науки. – 2002. – Т. 1, № 2. – С. 3–16.
610. Лисина, Н. Л. Благоприятная окружающая среда в городе как элемент конституционного права человека на достойную жизнь / Н. Л. Лисина // Право и государство: теория и практика. – 2018. – № 4. – С. 142–144.
611. Лисина, Н. Л. Правовые меры охраны земель в городах / Н. Л. Лисина // Аграр. и зем. право. – 2020. – № 1. – С. 51–54.
612. Лисина, Н. Л. Принципы правовой охраны окружающей среды в городах / Н. Л. Лисина // Аграр. и зем. право. – 2019. – № 1. – С. 123–135.
613. Лисина, Н. Л. Улучшение состояния атмосферного воздуха в городах: некоторые правовые аспекты теории и практики / Н. Л. Лисина // Аграр. и зем. право. – 2018. – № 7. – С. 107–112.
614. Лисина, Н. Л. Шумовое воздействие на окружающую среду в городах как правовая проблема / Н. Л. Лисина // Аграр. и зем. право. – 2020. – № 6. – С. 32–34.
615. Лиссабон официально принял титул Зеленой столицы Европы – 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://euro-pulse.ru/news/lissabon-ofitsialno-prinyal-titul-zelenoy-stolitsyi-evropyi-2020>. – Дата доступа: 23.03.2020.
616. Логачев, Р. А. Рыночные механизмы регулирования выбросов парниковых газов / Р. А. Логачев // Экон. науки. – 2012. – № 8. – С. 20–23.
617. Логинова, О. А. Озеленение трамвайных путей [Электронный ресурс] / О. А. Логинова, Р. В. Николаева. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ozelenenie-tramvaynyh-putey/viewer>. – Дата доступа: 11.04.2020.
618. Луканин, В. Н. Экологическое воздействие автомобильных двигателей на окружающую среду / В. Н. Луканин, Ю. В. Трофименко. – М. : ВИНТИ, 1993. – 136 с.
619. Лукашева, Е. А. Трансформационные процессы XXI века: институциональный контекст / Е. А. Лукашева // Труды Ин-та государства и права РАН. – 2018. – Т. 13, № 5. – С. 9–36.
620. Лукьянова, В. Ю. К вопросу о юридической природе технического регламента / В. Ю. Лукьянова // Журн. рос. права. – 2007. – № 5. – С. 11–24.
621. Лукьянова, В. Ю. Новые юридические технологии в государствах – участниках Евразийского экономического союза / В. Ю. Лукьянова, А. В. Павлушкин // Журн. зарубеж. права и сравн. правоведения. – 2019. – № 5. – С. 49–64.
622. Лукьянова, В. Ю. Технический регламент в системе российского законодательства / В. Ю. Лукьянова. – 2-е изд., доп. и перераб. – М. : Контракт, 2017. – 208 с.
623. Лунева, Е. В. Понятие «экологические потери» в экологическом праве / Е. В. Лунева // Конституционно-правовые основы ответственности в сфере экологии : материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Конституционные основы правового регулирования экологических отношений: от идей к реализации (к 25-летию Конституции Российской Федерации)», Москва, 20 дек. 2018 г., и «Соотношение видов юридической ответственности в экологической сфере», Москва, 14 марта 2019 г. /

Моск. гос. ун-т геодезии и картографии ; отв. ред. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 324–327.

624. Лычев, Д. И. Воздухоохранное право и его влияние на обеспечение безопасности на транспорте / Д. И. Лычев // Трансп. право и безопасность. – 2017. – № 11. – С. 37–40.

625. Лычев, Д. И. Экологическое право и специфика его применения в сфере железнодорожного транспорта в СССР / Д. И. Лычев // Трансп. право и безопасность. – 2017. – № 10(22). – С. 80–82.

626. Любителям парковки на траве в Минске будут выставять счет за испорченный газон [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minsk.gov.by/ru/news/new/2020/05/28/1034>. – Дата доступа: 07.06.2020.

627. Люксембург стал первой страной с бесплатным общественным транспортом [Электронный ресурс]. – Режим доступа <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e5a7e9a9a79474238e93174>. – Дата доступа: 08.03.2020.

628. Ма Синь. Экологическое нормирование как правовая мера предупреждения экологического вреда по законодательству Китая / Ма Синь // Экол. право. – 2019. – № 1. – С. 37–41.

629. Майданова, М. В. Конституционные основы экологической безопасности в Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / М. В. Майданова ; Рос. акад. гос. службы при Президенте Рос. Федерации. – М., 2002. – 26 с.

630. Макарова, Н. В. Правовое регулирование обращения с объектами растительного мира : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Н. В. Макарова ; Белорус. гос. ун-т. – Минск, 2021. – 27 с.

631. Макарова, Н. В. Правовые проблемы контроля в области обращения с объектами растительного мира / Н. В. Макарова // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 118–120.

632. Макарова, Т. И. Белорусская научная школа экологического права: место в эколого-правовой науке современности / Т. И. Макарова // Роль университетского образования и науки в современном обществе : материалы Междунар. науч. конф., Минск, 26–27 февр. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: А. Д. Король [и др.]. – Минск, 2019. – С. 613–618.

633. Макарова, Т. И. Вопросы доктрины экологического права / Т. И. Макарова // Информационно-правовая поддержка охраны окружающей среды и устойчивого развития : материалы круглых столов / редкол.: С. А. Балашенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 52–54.

634. Макарова, Т. И. Дефекты экологического права: постановка проблемы / Т. И. Макарова // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов [и др.]. – Минск : Бизнесофсет, 2012. – Вып. 7. – С. 402–408.

635. Макарова, Т. И. Доктрина международного права окружающей среды: формирование, основы, содержание / Т. И. Макарова // Евраз. юрид. журн. – 2013. – № 10. – С. 51–54.

636. Макарова, Т. И. Законодательство Республики Беларусь в свете Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений

и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусской) / Т. И. Макарова // Государство и право. – 2007. – № 1. – С. 83–91.

637. Макарова, Т. И. К вопросу о гарантированности экологических прав граждан / Т. И. Макарова // Конституционная и правовая реформа в Республике Беларусь (проблемы и перспективы) : тез. докл. науч.-практ. конф., Минск, 28 февр. 1997 г. / Белорус. гос. ун-т ; отв. ред. В. М. Хомич. – Минск, 1997. – С. 106–109.

638. Макарова, Т. И. К вопросу об элементах экономического механизма охраны окружающей среды и природопользования в странах ЕАЭС / Т. И. Макарова, К. В. Колесникова // Гуманитар. и юрид. исслед. – 2021. – № 1. – С. 161–167.

639. Макарова, Т. И. Конституционные основы права на доступ к правосудию по вопросам, касающимся охраны окружающей среды / Т. И. Макарова // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2005. – № 4. – С. 96–102.

640. Макарова, Т. И. Конституционные основы эколого-правового статуса граждан Республики Беларусь / Т. И. Макарова // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2005. – № 1. – С. 113–118.

641. Макарова, Т. И. Критерии эффективности и ценности права: взгляд с позиции отраслевых юридических наук / Т. И. Макарова // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр., посвящ. д-ру юрид. наук, проф., заслуж. юристу Респ. Беларусь С. Г. Дробязко / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2018. – Вып. 13. – С. 573–583.

642. Макарова, Т. И. Международно-правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т. И. Макарова // Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т. И. Макарова [и др.] ; под науч. ред. Т. И. Макаровой. – Минск : БГУ, 2016. – С. 125–152.

643. Макарова, Т. И. Международное экологическое право / Т. И. Макарова // Международное публичное право. Особенная часть : учеб. пособие / Ю. П. Бровка [и др.] ; под ред. Ю. П. Бровки, Ю. А. Лепешкова, Л. В. Павловой. – Минск : Амалфея, 2011. – С. 565–614.

644. Макарова, Т. И. Методология экологического права: к вопросу о разработке современных теоретико-правовых подходов / Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро // Генетические закономерности права : сб. науч. тр., посвящ. 90-летию со дня рождения С. Г. Дробязко / Белорус. гос. ун-т ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : Бизнес-офсет, 2013. – С. 201–209.

645. Макарова, Т. И. Неотъемлемые права человека и охрана окружающей среды / Т. И. Макарова // Экология и право. – 1999. – № 1. – С. 2–4.

646. Макарова, Т. И. О применении инструментального метода в исследовании эффективности экологического права / Т. И. Макарова // Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 7–10.

647. Макарова, Т. И. Об инновационном подходе к управлению в области охраны окружающей среды / Т. И. Макарова // Традиции и инновации в праве : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 20-летию юрид. фак. и 50-летию

Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 6–7 окт. 2017 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2017. – Т. 2. – С. 223–226.

648. Макарова, Т. И. Право окружающей среды Евразийского экономического союза: проблемы формирования / Т. И. Макарова // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 55–58.

649. Макарова, Т. И. Правовые основы экологического образования в Республике Беларусь / Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро // Весн. адукацыі. – 2005. – № 5. – С. 67–71.

650. Макарова, Т. И. Правовые проблемы формирования институциональной среды аграрной и экологической сфер в условиях формирования единого экономического пространства ЕАЭС / Т. И. Макарова, И. П. Кузьмич // Проблемы гражданского права и процесса : сб. науч. ст. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы ; ред. И. Э. Мартыненко [и др.]. – Гродно, 2019. – С. 388–398.

651. Макарова, Т. И. Правовые проблемы эффективности экономического механизма охраны окружающей среды как инструмента зеленой экономики / Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович [и др.]. – Минск : СтройМедиаПроект, 2016. – Вып. 11. – С. 371–379.

652. Макарова, Т. И. Предмет экологического права: взгляд с позиции юридической науки и законодательства Беларуси, Украины и России / Т. И. Макарова, М. В. Краснова // Вісн. Київ. нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. Юрид. науки. – 2014. – Вип. 1(99). – С. 9–14.

653. Макарова, Т. И. Принципы экологического права: к вопросу о разработке современных теоретико-правовых подходов / Т. И. Макарова // Весн. Беларус. дзярж. ун-та. Сер. 3, Гісторыя. Філасофія. Псіхалогія. Паліталогія. Сацыялогія. Эканоміка. Права. – 2011. – № 3. – С. 137–141.

654. Макарова, Т. И. Проблемы институционализации охраны окружающей среды: правовой аспект / Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро // Право.by. – 2019. – № 6. – С. 72–78.

655. Макарова, Т. И. Проблемы правового обеспечения экологической безопасности в контексте интеграционных процессов Республики Беларусь и Российской Федерации / Т. И. Макарова // Правовое обеспечение экологической безопасности в сфере природопользования и энергетики : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. Году экологии в Рос. Федерации, Казань, 8–9 дек. 2017 г. / Казан. федер. ун-т ; науч. ред.: З. Ф. Сафин, Е. В. Лунева. – Казань, 2018. – С. 33–38.

656. Макарова, Т. И. Проблемы формирования и содержания правовых механизмов охраны окружающей среды (на примере Республики Беларусь) / Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро // Актуальные проблемы теории экологического права / Е. Н. Абанина [и др.] ; под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2018. – С. 480–496.

657. Макарова, Т. И. Проблемы эффективности экологического права в условиях участия Республики Беларусь в интеграционных процессах / Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро // Дискуссионные проблемы теории экологического права / под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2020. – С. 515–536.

658. Макарова, Т. И. Прогностическая функция экологической науки: взгляд с позиции науки экологического права / Т. И. Макарова // Теоретические и при-



кладные аспекты современной юридической науки : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. памяти проф. В. И. Семенкова, Минск, 11 дек. 2015 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. М. Сивец [и др.]. – Минск : Ин-т радиологии, 2015. – С. 18–20.

659. Макарова, Т. И. Систематизация экологического законодательства Республики Беларусь: проблемы и перспективы / Т. И. Макарова // Право и демократия : сб. науч. тр. / редкол.: В. Н. Бибило (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2003. – Вып. 14. – С. 161–171.

660. Макарова, Т. И. Системные дефекты правового регулирования экологических отношений и способы их преодоления / Т. И. Макарова // Аграр. и зем. право. – 2012. – № 5(89). – С. 26–29.

661. Макарова, Т. И. Системные проблемы в правовом обеспечении экологического страхования на федеральном и региональном уровнях / Т. И. Макарова, В. В. Кванина // Вестн. Том. гос. ун-та. Право. – 2021. – № 39. – С. 159–173.

662. Макарова, Т. И. Теоретико-методологические проблемы систематизации экологического законодательства / Т. И. Макарова // Ученые зап. Казан. ун-та. Сер. Гуманитар. науки. – 2019. – Т. 161, кн. 1. – С. 206–218.

663. Макарова, Т. И. Теоретико-правовые проблемы кодификации экологического законодательства Республики Беларусь / Т. И. Макарова, Е. В. Лаевская, В. Е. Лизгаро // Право и демократия : сб. науч. тр. / редкол.: В. Н. Бибило (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2006. – С. 3–12.

664. Макарова, Т. И. Теоретические проблемы правового положения физических лиц в экологических отношениях : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Т. И. Макарова. – Минск, 2008. – 275 л.

665. Макарова, Т. И. Теоретические и прикладные проблемы закрепления принципа устойчивого развития в законодательстве Республики Беларусь / Т. И. Макарова // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Бизнесофсет, 2011. – Вып. 6. – С. 352–356.

666. Макарова, Т. И. Устойчивое развитие как принцип экологического права / Т. И. Макарова // Правовое обеспечение инновационного развития экономики : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 21–22 окт. 2010 г. / Белорус. гос. ун-т ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: И. Н. Колядко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2010. – С. 444–448.

667. Макарова, Т. И. Учет общественного мнения при принятии экологически значимых решений / Т. И. Макарова // Конституция – основной закон белорусского государства и общества (к 20-летию принятия) : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 11–12 марта 2014 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2014. – С. 315–317.

668. Макарова, Т. И. Экологические права человека и гражданина: теоретические и прикладные проблемы закрепления / Т. И. Макарова // Право и экология : материалы VIII Междунар. шк.-практикума молодых ученых-юристов, Москва, 23–24 мая 2013 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; отв. ред. Ю. А. Тихомиров, С. А. Боголюбов. – М., 2014. – С. 69–75.

669. Макарова, Т. И. Экологический риск / Т. И. Макарова // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2013. – Т. 4. – С. 261–262.

670. Макарова, Т. И. Экологическое право: взгляд с позиций правопонимания / Т. И. Макарова // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 57–60.

671. Макарова, Т. И. Эколого-безопасное пространство: юридическое содержание категории и место в науке о правовой охране окружающей среды / Т. И. Макарова // Государство и право в XXI веке : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 95-летию юрид. фак. Белорус. гос. ун-та, Минск, 26–27 нояб. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. Н. Михалева (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2021. – С. 33–42.

672. Макарова, Т. И. Эколого-правовой статус граждан Республики Беларусь / Т. И. Макарова. – Минск : БГУ, 2004. – 231 с.

673. Малиновская, А. И. Особенности правового положения юридических лиц как субъектов экологических отношений / А. И. Малиновская // Журн. Белорус. гос. ун-та. Сер. Право. – 2019. – № 1. – С. 113–118.

674. Малиновская, А. И. Эколого-правовые требования как условие ведения хозяйственной деятельности, оказывающей воздействие на окружающую среду / А. И. Малиновская // Юстиция Беларуси. – 2021. – № 7. – С. 73–76.

675. Малышева, Н. Р. Достаточен ли межгосударственный уровень интеграции для решения проблем XXI века? / Н. Р. Малышева // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 63–66.

676. Малько, А. В. Законные интересы как правовая категория / А. В. Малько, В. В. Субочев. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2004. – 357 с.

677. Малько, А. В. Правовые средства: вопросы теории и практики / А. В. Малько // Журн. рос. права. – 1998. – № 8. – С. 66–77.

678. Малько, А. В. Стимулы и ограничения в праве / А. В. Малько. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристъ, 2003. – 248 с.

679. Мангасарян, В. И. К вопросу об идеологическом механизме реализации экологического права [Электронный ресурс] / В. И. Мангасарян. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-ob-ideologicheskome-mehanizme-realizatsii-ekologicheskogo-prava>. – Дата доступа: 03.11.2019.

680. Манкевич, В. В. Правовое регулирование экологического страхования в Республике Беларусь : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / В. В. Манкевич ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. – Минск, 2008. – 25 с.

681. Маркунин, Р. С. Место и роль механизма в системе юридической ответственности публичной власти / Р. С. Маркунин // Вестн. Саратов. гос. юрид. акад. – 2020. – № 4. – С. 22–28.

682. Мархоцкий, Я. Л. Безопасность жизнедеятельности : учеб. пособие / Я. Л. Мархоцкий. – Минск : Выш. шк., 2018. – 416 с.

683. Марченко, М. Н. Право Европейского союза: вопросы истории и теории : учеб. пособие / М. Н. Марченко, Е. М. Дерябина. – М. : Проспект, 2017. – 431 с.

684. Марченко, М. Н. Право Союзного государства : учебник / М. Н. Марченко ; под ред. Р. А. Курбанова. – М. : Проспект, 2017. – 720 с.

685. Марченко, М. Н. Правовая система Европейского союза / М. Н. Марченко, Е. М. Дерябина. – М. : Норма : Инфра-М, 2015. – 703 с.

686. Масловская, М. А. К вопросу об электрификации железных дорог / М. А. Масловская // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 4–6 окт. 2016 г. / Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редкол.: А. В. Королев, В. С. Миленький, С. Б. Соболевский. – Минск, 2016. – С. 137–139.

687. Махрова, М. В. Принцип рационального природопользования в экологическом праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / М. В. Махрова. – Оренбург, 2008. – 178 л.

688. Межгосударственная программа инновационного сотрудничества государств – участников СНГ на период до 2030 года [Электронный ресурс] : [утв. решением Совета глав правительств, 6 нояб. 2020 г.]. – Режим доступа: <https://cis.minsk.by/page/19142>. – Дата доступа: 11.02.2021.

689. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокол 1978 г. : [утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 13 окт. 1993 г.] // Собр. постановлений Правительства Респ. Беларусь. – 1993. – № 29. – Ст. 569.

690. Международное космическое право : учебник / под ред. Г. П. Жукова, А. Х. Абашидзе. – 2-е изд., стер. – М. : Юрайт, 2018. – 528 с.

691. Мельник, В. А. Основы идеологии белорусского государства : учеб. пособие / В. А. Мельник. – Минск : Выш. шк., 2013. – 343 с.

692. Меркулов, С. В. Экологические проблемы в области транспортировки опасных грузов на железнодорожном транспорте / С. В. Меркулов // Экол. право. – 2000. – № 1. – С. 13–14.

693. Миленький, В. С. Анализ грузопотоков между Беларусью и ЕС и основные факторы, влияющие на их динамику / В. С. Миленький // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 4–6 окт. 2016 г. / Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редкол.: А. В. Королев, В. С. Миленький, С. Б. Соболевский. – Минск, 2016. – С. 209–216.

694. Миннихметов, Р. Г. Правовая охрана атмосферного воздуха от автотранспортного загрязнения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Р. Г. Миннихметов. – Уфа, 1999. – 185 л.

695. Минчанин планирует создать парковочную инспекцию. Что это даст? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2019/11/07/park-5>. – Дата доступа: 07.11.2019.

696. Миняев, А. О. Конституционные основы экологического права : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / А. О. Миняев ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. – М., 2003. – 23 с.

697. Минько, Н. С. Реализация принципов международного экологического права в сфере природопользования в Конституции и природоохранном законодательстве Республики Беларусь / Н. С. Минько // Журн. междунар. права и междунар. отношений. – 2006. – № 1. – С. 14–29.

698. Миронов, А. А. Автомобильные дороги и охрана окружающей среды / А. А. Миронов, И. Е. Евгеньев. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 1986. – 284 с.

699. Мирончик, А. Р. Научные основы защиты населения при техногенном загрязнении окружающей среды (на примере Могилевской области) / А. Р. Мирончик. – Могилев : МГУП, 2019. – 319 с.

700. Мисник, Г. А. Возмещение экологического вреда в российском праве : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Г. А. Мисник. – М., 2008. – 430 л.

701. Мисник, Г. А. Публичные и частные интересы в экологическом праве / Г. А. Мисник, Н. Н. Мисник // Государство и право. – 2006. – № 2. – С. 29–37.

702. Михалева, Т. Н. Влияние обязательств, вытекающих из права ЕАЭС, на нормотворческую деятельность органов исполнительной власти / Т. Н. Михалева // Нормотворческая деятельность органов исполнительной власти / Г. А. Василевич [и др.] ; под общ. ред. Г. А. Василевича, Е. В. Семашко. – Минск : Колорград, 2019. – С. 348–363.

703. Михалева, Т. Н. О методологии права региональной интеграции / Т. Н. Михалева, Т. А. Волкогон // Изв. Алтай. гос. ун-та. – 2018. – № 6. – С. 37–41.

704. Михалева, Т. Н. Правовое регулирование региональной экономической интеграции: вызовы и перспективы / Т. Н. Михалева ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. – Минск : Ин-т радиологии, 2016. – 196 с.

705. Михальченко, А. А. Исследование экологической нагрузки на окружающую среду от транспортной деятельности / А. А. Михальченко // Вестн. Белорус. гос. ун-та трансп. : Наука и транспорт. – 2020. – № 1. – С. 80–83.

706. Мишулина, С. И. Институциональные, организационные и экономические условия зеленой трансформации индустрии туризма / С. И. Мишулина // Вестн. Волгоград. гос. ун-та. Сер. 3, Экономика. Экология. – 2018. – Т. 20, № 2. – С. 25–36.

707. Мишулина, С. И. Место экологической безопасности в российской системе стратегического целеполагания / С. И. Мишулина // Экол. право. – 2017. – № 1. – С. 39–43.

708. Могилянец, Р. И. Эргономические и экологические требования к аэродромам / Р. И. Могилянец, М. Н. Мануйлов // Актуальные проблемы и перспективы развития авиации : материалы II Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 25–26 апр. 2018 г. / Белорус. гос. акад. авиации ; под науч. ред. Г. Ф. Ловшенко. – Минск : Нац. б-ка Беларуси, 2018. – Ч. 1. – С. 212–216.

709. Модельный кодекс внутреннего водного транспорта для государств – участников СНГ [Электронный ресурс] : принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 19 апр. 2019 г., № 49-12. – Режим доступа: <https://iacis.ru/upload/iblock/593/prilozhenie-k-postanovleniyu-49-12.pdf>. – Дата доступа: 18.12.2019.

710. Модельный экологический кодекс для государств – участников СНГ (Общая часть) [Электронный ресурс] : принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 16 нояб. 2006 г., № 27-8. – Режим доступа: <https://iacis.ru/upload/iblock/230/197.pdf>. – Дата доступа: 18.12.2019.

711. Модельный экологический кодекс для государств – участников СНГ (Особенная часть) [Электронный ресурс] : принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 31 окт. 2007 г., № 29-14. – Режим доступа: <https://iacis.ru/upload/iblock/120/215.pdf>. – Дата доступа: 18.12.2019.

712. Молокович, А. Д. Транспортная логистика / А. Д. Молокович. – Минск : Выш. шк., 2019. – 463 с.

713. Молчанов, А. А. Некоторые правовые аспекты и проблемы использования интеллектуальных транспортных систем / А. А. Молчанов // Аграр. и зем. право. – 2018. – № 2. – С. 21–27.

714. Молчанов, А. А. Особенности развития законодательства в сфере создания и применения интеллектуальных транспортных систем / А. А. Молчанов // Право и государство: теория и практика. – 2018. – № 3. – С. 47–52.

715. Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой, к Венской конвенции об охране озонового слоя 16 сентября 1987 г. [Электронный

ресурс] : [утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 25 окт. 1988 г., № 301] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

716. Мороз, О. В. Некоторые аспекты правового закрепления объектов превентивных природоохранных мер в Республике Беларусь / О. В. Мороз // Современные проблемы обеспечения экологической и продовольственной безопасности : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Волгоград, 19 апр. 2019 г. / Ин-т гос. службы и управления – филиал Рос. акад. нар. хоз-ва и гос. службы при Президенте Рос. Федерации ; отв. ред. А. П. Анисимов. – Волгоград, 2019. – С. 91–93.

717. Мороз, О. В. Некоторые особенности определения характера и размера вреда, причиненного преступлениями против экологической безопасности и природной среды / О. В. Мороз // Формирование эффективной уголовной политики и оптимальной модели досудебного производства – приоритетная задача юридической науки и практики : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 25–26 апр. 2019 г. / Следств. ком. Респ. Беларусь ; редкол.: С. Я. Аземша (гл. ред.) [и др.] – Минск : ЮрСпектр, 2019. – С. 83–85.

718. Мороз, О. В. Общественные обсуждения отчетов об оценке воздействия на окружающую среду как правовая форма общественных обсуждений в области охраны окружающей среды / О. В. Мороз // Законодательство и правоприменение в контексте приоритетов социально-экономического развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 12–13 сент. 2019 г. / ИППК судей, работников прокуратуры, судов, учреждений юстиции БГУ ; редкол.: С. К. Лещенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 142–144.

719. Мороз, О. В. Правовое обеспечение экологического сопровождения хозяйственной и иной деятельности / О. В. Мороз // Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т. И. Макарова [и др.] ; под науч. ред. Т. И. Макаровой. – Минск : БГУ, 2016. – С. 85–124.

720. Мороз, О. В. Правовое регулирование общественной экологической экспертизы / О. В. Мороз // Юстиция Беларуси. – 2019. – № 7. – С. 72–75.

721. Мороз, О. В. Правовое регулирование стратегической экологической оценки, оценки воздействия на окружающую среду и государственной экологической экспертизы / О. В. Мороз // Юстиция Беларуси. – 2018. – № 10. – С. 58–62.

722. Мороз, О. В. Правовое регулирование экологической экспертизы, стратегической экологической оценки и оценки воздействия на окружающую среду / О. В. Мороз // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2018. – № 5. – С. 29–37.

723. Мороз, О. В. Правовые аспекты организации государственной экологической экспертизы / О. В. Мороз // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2018. – № 2. – С. 37–45.

724. Мороз, О. В. Проблемы правового закрепления объектов стратегической экологической оценки, оценки воздействия на окружающую среду и государственной экологической экспертизы / О. В. Мороз // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2018. – № 5. – С. 37–45.

725. Мулин, И. Б. Философско-методологические основы обеспечения экологической безопасности : дис. ... канд. филос. наук : 09.00.08 / И. Б. Мулин. – М., 2004. – 138 л.

726. Мухлынин, Д. Н. Экологическая безопасность экономики и экология человека / Д. Н. Мухлынин // Закон и право. – 2018. – № 4. – С. 74–75.

727. Мясникович, М. В. Эволюционные трансформации экономики Беларуси / М. В. Мясникович. – Минск : Беларус. навука, 2016. – 321 с.

728. Назаренко, В. В. Правовая база единой системы технического регулирования ЕАЭС: проблемы и приоритетные задачи / В. В. Назаренко // Пять лет Договору о Евразийском экономическом союзе: роль Суда : материалы Междунар. конф., Минск, 19–20 сент. 2019 г. / Суд Евраз. экон. союза ; редкол.: А. С. Бугаева [и др.]. – Минск, 2020. – С. 135–143.

729. Налоговый кодекс Республики Беларусь (Общая часть) [Электронный ресурс] : 19 дек. 2002 г., № 166-З : принят Палатой представителей 15 нояб. 2002 г. : одобр. Советом Респ. 2 дек. 2002 г. : в ред. от 29.12.2020 № 72-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

730. Налоговый кодекс Республики Беларусь (Особенная часть) [Электронный ресурс] : 29 дек. 2009 г., № 71-З : принят Палатой представителей 11 дек. 2009 г. : одобр. Советом Респ. 18 дек. 2009 г. : в ред. от 29.12.2020 № 72-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

731. Нарышева, Н. Г. Тенденции дифференциации правового регулирования возмещения вреда, причиненного окружающей среде / Н. Г. Нарышева // Экол. право. – 2005. – № 1. – С. 71–76.

732. Нарышева, Н. Г. Юридическое значение документов территориального планирования / Н. Г. Нарышева // Экол. право. – 2017. – № 5. – С. 7–12.

733. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года : [одобр. на заседании Президиума Совета Министров Респ. Беларусь, 2 мая 2017 г., № 10] // Экон. бюллетень НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь. – 2015. – № 4. – С. 2–99.

734. Национальный план действий по развитию зеленой экономики в Республике Беларусь до 2020 года [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 21 дек. 2016 г., № 1061 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

735. Наумов, В. С. Предотвращение загрязнения окружающей среды на внутреннем водном транспорте управлением антропогенной нагрузкой : автореф. дис. ... д-ра техн. наук : 03.00.16 / В. С. Наумов ; Волж. гос. акад. вод. трансп. – Н. Новгород, 2003. – 48 с.

736. Невыносимое бремя техносферы [Электронный ресурс] / Офиц. сайт ЮНЕСКО. – Режим доступа: <https://ru.unesco.org/courier/2018-2/nevynosimoe-bremya-tehnosfery>. – Дата доступа: 03.07.2019.

737. Нерсесянц, В. С. Общая теория права и государства : учебник / В. С. Нерсесянц. – М. : Норма : Инфра, 1999. – 552 с.

738. Нерсесянц, В. С. Философия права : учебник / В. С. Нерсесянц. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Норма : Инфра-М, 2013. – 835 с.

739. Нигматуллина, Э. Ф. Стимулы в экологическом праве / Э. Ф. Нигматуллина // Правовое регулирование использования природных ресурсов: комплексный подход : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 11 апр. 2014 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; сост. С. А. Боголюбов, Е. А. Галиновская, А. П. Ушакова. – М. : Инфра-М, 2014. – С. 176–181.

740. Нижник, Л. С. Плата за негативное воздействие на окружающую среду как элемент экономического механизма охраны окружающей среды / Л. С. Нижник //



Право и экономическая деятельность: современные вызовы / Н. Г. Доронина, Н. Г. Семилютина, Н. М. Казанцев ; отв. ред. А. В. Габов. – М. : Статут, 2015. – С. 364–373.

741. Никишин, В. В. Теоретические проблемы возмещения экологического вреда: идеи В. В. Петрова и современность / В. В. Никишин // Экол. право. – 2009. – № 2/3. – С. 28–33.

742. Николайкин, Н. И. К вопросу уменьшения выбросов парниковых газов при авиоперевозках / Н. И. Николайкин, А. А. Тараничев // Изв. Самар. науч. центра Акад. наук. – 2012. – Т. 14, № 1(3). – С. 779–783.

743. Никонов, Р. В. Глобальные экологические императивы: охрана окружающей среды и изменение климата (обзор международного научного семинара) / Р. В. Никонов // Журн. рос. права. – 2019. – № 12. – С. 184–189.

744. Никонов, Р. В. Действия Франции в транспортном секторе по снижению эмиссии парниковых газов / Р. В. Никонов // Право и климат планеты / отв. ред. Ю. А. Тихомиров, С. А. Боголюбов, Н. В. Кичигин. – М. : Юстиция, 2018. – С. 149–155.

745. Новиков, А. В. Особенности экологически ориентированного управления устойчивым развитием транспортного кластера / А. В. Новиков // Проблемы теории и практики упр. – 2019. – № 3–4. – С. 98–106.

746. Новиков, В. К. Предотвращение загрязнения водной среды водным транспортом : учеб. пособие / В. К. Новиков ; М-во трансп. Рос. Федерации ; Моск. гос. акад. трансп. – М. : Альтаир, 2014. – 282 с.

747. Новикова, Е. В. Институт экологического страхования как элемент экологической безопасности / Е. В. Новикова // Экол. право. – 2018. – № 6. – С. 14–20 ; 2019. – № 1. – С. 6–10.

748. Новикова, Е. В. Современные эколого-правовые механизмы предупреждения и минимизации экологического вреда / Е. В. Новикова // Правоведение. – 2018. – Т. 62, № 4. – С. 625–639.

749. Новикова, Е. В. Экологическая безопасность: современные правовые подходы к управлению рисками / Е. В. Новикова // Вестн. Моск. гос. ун-та. Сер. 11, Право. – 2018. – № 6. – С. 44–66.

750. Норвегия бьет рекорды по продаже электромобилей в стране [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bellona.ru/2019/03/21/norvegiya-bet-rekordy-prodazhe-elektromobilej-v-strane>. – Дата доступа: 08.03.2020.

751. О безопасности [Электронный ресурс] : Модел. закон, постановление Межпарламент. Ком. Респ. Беларусь, Респ. Казахстан, Кыргыз. Респ., Рос. Федерации и Респ. Таджикистан, 15 окт. 1999 г., № 9-9 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

752. О безопасности [Электронный ресурс] : Федер. закон, 28 дек. 2010 г., № 390-ФЗ // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

753. О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] : ТР ТС 002/2011 : утв. решением Комиссии Тамож. союза от 15 июля 2011 г. № 710. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902293437>. – Дата доступа: 26.02.2020.

754. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : Модел. закон Межпарламент. Ассамблеи СНГ от 25 нояб. 2016 г. № 45-18 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacis.ru/upload/iblock/441/prilozhenie-k-postanovleniyu-45\\_18.pdf](https://iacis.ru/upload/iblock/441/prilozhenie-k-postanovleniyu-45_18.pdf). – Дата доступа: 18.12.2019.

755. О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс] : ТР ТС 018/2011 : утв. решением Комис. Тамож. союза, 9 дек. 2011 г., № 877. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/techreg/deptexreg/tr/Documents/TR%20TS%20KolesnTrS.pdf>. – Дата доступа: 22.12.2019.

756. О безопасности маломерных судов [Электронный ресурс] : ТР ТС 026/2012 : принят решением Совета Евраз. экон. комис. от 15 июня 2012 г. № 33. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/techreg/deptexreg/tr/Documents/P\\_33.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/techreg/deptexreg/tr/Documents/P_33.pdf). – Дата доступа: 22.12.2019.

757. О безопасности машин и оборудования [Электронный ресурс] : ТР ТС 010/2011 : утв. решением Комис. Тамож. союза, 18 окт. 2011 г., № 823. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/techreg/deptexreg/tr/Documents/P\\_823\\_1.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/techreg/deptexreg/tr/Documents/P_823_1.pdf). – Дата доступа: 22.12.2019.

758. О безопасности на транспорте [Электронный ресурс] : Модел. закон Межпарламент. Ассамблеи СНГ от 31 окт. 2007 г. № 29-9 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: <https://www.cisatc.org/1289/135/154/248>. – Дата доступа: 03.01.2020.

759. О возобновляемых источниках энергии [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 27 дек. 2010 г., № 204-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

760. О возобновляемых источниках энергии [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 24 сент. 2019 г., № 357 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

761. О городском электрическом транспорте и метрополитене [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 мая 2014 г., № 141-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

762. О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 мая 1998 г., № 157-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

763. О государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 18 июля 2016 г., № 399-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

764. О дорожном движении [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 янв. 2008 г., № 313-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

765. О железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 6 янв. 1999 г., № 237-З : в ред. от 17.07.2018 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

766. О железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] : Модел. закон Межпарламент. Ассамблеи СНГ от 23 нояб. 2012 г. № 38-15 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

767. О железнодорожном транспорте Российской Федерации [Электронный ресурс] : Закон Рос. Федерации, 10 янв. 2003 г., № 17-ФЗ : в ред. от 26.07.2019 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

768. О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 мая 1998 г., № 141-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

769. О Концепции совершенствования законодательства Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 10 апр. 2002 г., № 205 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

770. О критериях отнесения хозяйственной и иной деятельности, которая оказывает вредное воздействие на окружающую среду, к экологически опасной деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 24 июня 2008 г., № 349 : в ред. от 8 февр. 2016 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

771. О лицензировании отдельных видов деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 1 сент. 2010 г., № 450 : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

772. О магистральном трубопроводном транспорте [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 9 янв. 2002 г., № 87-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

773. О мерах по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 февр. 2015 г., № 48 : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

774. О мерах по повышению безопасности движения [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 : в ред. от 10.08.2015 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

775. О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 15 февр. 2018 г., № 67 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

776. О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 10 апр. 2019 г., № 141 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

777. О налогообложении [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 10 янв. 2020 г., № 9 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

778. О налогообложении [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 22 июля 2021 г., № 285 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

779. О недрах [Электронный ресурс] : Закон Рос. Федерации, 21 февр. 1992 г., № 2395-1 : в ред. Закона Рос. Федерации от 11.06.2021 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

780. О некоторых вопросах государственного контроля в области охраны окружающей среды, осуществляемого Министерством природных ресурсов и охраны

окружающей среды и его территориальными органами [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 21 июля 2003 г., № 963 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

781. О некоторых вопросах налогообложения транспортных средств [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 24 нояб. 2005 г., № 546 : в ред. от 17.01.2012, № 36 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

782. О нормативных правовых актах Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 17 июля 2018 г., № 130-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

783. О перевозке опасных грузов [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 6 июня 2001 г., № 361-3 : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

784. О повышении оперативности и качества нормотворческой деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 17 нояб. 2020 г., № 415 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

785. О правовом обеспечении формирования системы международной экологической безопасности в Содружестве Независимых Государств [Электронный ресурс] : постановление Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 29 нояб. 2013 г., № 39-5 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

786. О принципах экологической безопасности в государствах Содружества [Электронный ресурс] : Рекомендат. законодат. акт, принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 29 дек. 1992 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

787. О присоединении Республики Беларусь к Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением : Указ Президента Респ. Беларусь, 16 сент. 1999 г., № 541 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – № 72. – 1/647.

788. О ратификации Конвенции о биологическом разнообразии [Электронный ресурс] : постановление Верхов. Совета Респ. Беларусь, 10 июня 1993 г., № 2358-ХII // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

789. О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 7 янв. 2012 г., № 340-3 : в ред. от 15.07.2019, № 217-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

790. О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 16 окт. 2009 г., № 510 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

791. О создании Союзного государства [Электронный ресурс] : Договор между Респ. Беларусь и Рос. Федерацией, 8 дек. 1999 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

792. О соответствии Конституции Республики Беларусь Водного кодекса Республики Беларусь [Электронный ресурс] : решение Конституц. Суда Респ. Беларусь,

21 апр. 2014 г., № Р-920/2014 // Офиц. сайт Конституц. Суда Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://www.kc.gov.by/main.aspx?guid=34993>. – Дата доступа: 29.01.2019.

793. О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам железнодорожного транспорта» [Электронный ресурс] : решение Конституц. Суда Респ. Беларусь, 24 дек. 2014 г., № Р-959/2014. – Режим доступа: <http://www.kc.gov.by/document-38743>. – Дата доступа: 01.02.2020.

794. О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «О городском электрическом транспорте и метрополитене» : решение Конституц. Суда Респ. Беларусь, 2 мая 2014 г., № Р-921/2014 // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2014. – № 2. – С. 58–62.

795. О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «Об изменении Закона Республики Беларусь “О государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду,» : решение Конституц. Суда Респ. Беларусь, 5 июля 2019 г., № Р-1178/2019 // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2019. – № 3. – С. 21–31.

796. О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «Об изменении законов по вопросам перевозки опасных грузов и промышленной безопасности» : решение Конституц. Суда Респ. Беларусь, 2 дек. 2020 г., № Р-1234/2020 // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2020. – № 4. – С. 89–98.

797. О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «Об особо охраняемых природных территориях» [Электронный ресурс] : решение Конституц. Суда Респ. Беларусь, 8 нояб. 2018 г., № Р-1150/2018 // Офиц. сайт Конституц. Суда Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://www.kc.gov.by/main.aspx?guid=34993>. – Дата доступа: 29.01.2019.

798. О стимулировании использования электромобилей [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 10 июля 2018 г., № 273 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

799. О стимулировании использования электромобилей [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 12 марта 2020 г., № 92 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

800. О страховании [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 11 мая 2019 г., № 175 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

801. О страховой деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 25 авг. 2006 г., № 530 : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

802. О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного транспортными средствами [Электронный ресурс] : постановление Пленума Верхов. Суда Респ. Беларусь, 24 июня 2004 г., № 9 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2004. – № 106. – 6/412 ; 2005. – № 160. – 6/459 ; 2007. – № 16. – 6/673 ; 2012. – № 44. – 6/1144.

803. О таксах для определения размера возмещения вреда, причиненного окружающей среде [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 24 июня 2008 г., № 348 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.



804. О техническом нормировании и стандартизации [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 янв. 2004 г., № 262-3 : в ред. Закона Респ. Беларусь от 18 дек. 2019 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

805. О техническом регулировании [Электронный ресурс] : Федер. закон, 27 дек. 2002 г., № 184-ФЗ : с изм. и доп. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

806. О трансграничном перемещении опасных отходов [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 марта 2021 г., № 177 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

807. О транспортной безопасности [Электронный ресурс] : Федер. закон, 9 февр. 2007 г., № 16-ФЗ : в ред. от 2 дек. 2019 г. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

808. О транспортной деятельности [Электронный ресурс] : Модельный закон, принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 31 окт. 2007, № 29-8 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

809. О транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 13 июня 2006 г., № 124-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

810. О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту [Электронный ресурс] : ТР ТС 013/2011 : утв. решением Комис. Тамож. союза, 18 окт. 2011 г., № 826. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tehnreg/deptexreg/tr/Documents/P\\_826\\_1.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tehnreg/deptexreg/tr/Documents/P_826_1.pdf). – Дата доступа: 22.12.2019.

811. О фондах охраны природы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 июня 2004 г., № 765 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

812. Об автомобильном транспорте [Электронный ресурс] : Модел. закон, принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 27 марта 2017 г., № 46-20 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: <https://iacis.ru/upload/iblock/89f/prilozhenie-k-postanovleniyu-46-20.pdf>. – Дата доступа: 18.12.2019.

813. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 14 авг. 2007 г., № 278-3 : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

814. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 2 дек. 1994 г., № 3434-XII : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

815. Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 июля 2004 г., № 300-3 : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

816. Об изменении Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» от 5 января 2008 года № 313-3 [Электронный ресурс] : проект Закона Респ. Бела-



реть. – Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3941&p0=2018044001>. – Дата доступа: 12.02.2020.

817. Об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта [Электронный ресурс] : Модел. закон, принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 29 нояб. 2013 г., № 39-5 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

818. Об обращении с отходами [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 20 июля 2007 г., № 271-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

819. Об основах транспортной деятельности [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 5 мая 1998 г., № 140-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

820. Об основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : решение Высш. Евраз. экон. совета, 26 дек. 2016 г., № 19 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

821. Об особо охраняемых природных территориях [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 15 нояб. 2018 г., № 150-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

822. Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования [Электронный ресурс] : решение Совета Евраз. экон. комис., 20 дек. 2017 г., № 107 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

823. Об охране атмосферного воздуха [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 16 дек. 2008 г., № 2-З : в ред. Закона Респ. Беларусь от 14.07.2011 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

824. Об охране озонового слоя [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 12 нояб. 2001 г., № 56-З : в ред. Закона Респ. Беларусь от 16.06.2014 № 161-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

825. Об охране окружающей среды [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 26 нояб. 1992 г., № 1982-ХІІ : в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2002 № 126-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

826. Об охране окружающей среды [Электронный ресурс] : Федер. закон, 10 янв. 2002 г., № 7-ФЗ : с изм. и доп. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

827. Об оценке соответствия техническим требованиям и аккредитации органов по оценке соответствия [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 24 окт. 2016 г., № 437-З // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

828. Об оценке экологического ущерба [Электронный ресурс] : Модел. закон, принят Межпарламент. Ассамблеей СНГ, 22 нояб. 2019 г., № 50-9 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacs.ru/upload/iblock/6c9/Prilozhenie-k-postanovleniyu-50\\_9.pdf](https://iacs.ru/upload/iblock/6c9/Prilozhenie-k-postanovleniyu-50_9.pdf). – Дата доступа: 20.02.2021.

829. Об установлении норм расхода топлива в области транспортной деятельности и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 6 янв. 2012 г., № 3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

830. Об установлении перечня и границ внутренних водных путей Республики Беларусь, открытых для судоходства [Электронный ресурс] : постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 23 апр. 2020 г., № 12 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

831. Об установлении ставки ввозной таможенной пошлины Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза в отношении отдельных видов моторных транспортных средств с электрическими двигателями и о внесении изменения в перечень товаров, в отношении которых Республикой Казахстан в соответствии с обязательствами, принятыми в качестве условия присоединения к Всемирной торговой организации, применяются ставки ввозных таможенных пошлин, более низкие по сравнению со ставками пошлин Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, и размеров таких ставок пошлин [Электронный ресурс] : решение Совета Евраз. экон. комис., 16 марта 2020 г., № 29. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=F92000103>. – Дата доступа: 22.04.2021.

832. Об утверждении Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 апр. 2016 г., № 345 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

833. Об утверждении Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 23 марта 2021 г., № 165 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

834. Об утверждении Единого правового классификатора Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 4 янв. 1999 г., № 1 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 6 авг. 2002 г. № 424 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

835. Об утверждении изменений в экологические нормы и правила [Электронный ресурс] : постановление М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 20 дек. 2018 г., № 9-Т // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

836. Об утверждении Инструкции о порядке учета выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников выбросов [Электронный ресурс] : постановление М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды, 15 февр. 2010 г., № 6 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

837. Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 9 нояб. 2010 г., № 575 : в ред. от 24 янв. 2014 г. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

838. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров

Респ. Беларусь, 14 июня 2006 г., № 757 : в ред. постановлений Совета Министров Респ. Беларусь от 18.10.2012, № 947 ; от 17.08.2016, № 642 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

839. Об утверждении Концепции системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» [Электронный ресурс] : распоряжение ОАО «РЖД» от 6 авг. 2012 г., № 1575-р. – Режим доступа: <http://scbist.com/scb/uploaded/raspor-rzd/257-ot-6-avgusta-2012-g-n-1575r1.htm>. – Дата доступа: 12.11.2019.

840. Об утверждении Концепции энергетической безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 23 дек. 2015 г., № 1084 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

841. Об утверждении основных направлений внутренней и внешней политики Республики Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 14 нояб. 2005 г. № 60-З : в ред. от 04.06.2015 № 275-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

842. Об утверждении Положения о порядке отбора проб и проведения измерений в области охраны окружающей среды : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 20 июня 2013 г., № 504 : в ред. от 27.09.2019 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

843. Об утверждении Положения о порядке проведения в составе Национальной системы мониторинга окружающей среды в Республике Беларусь мониторинга атмосферного воздуха и его данных : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 28 апр. 2004 г., № 482 : в ред. от 23.02.2018 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

844. Об утверждении Правил перевозок пассажиров городским электрическим транспортом и Правил перевозок пассажиров метрополитеном [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 22 нояб. 2014 г., № 1088 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

845. Об утверждении Правил подтверждения соответствия Национальной системы подтверждения соответствия Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Госстандарта, 25 июля 2017 г., № 61 : в ред. постановления Госстандарта от 15.02.2018 № 10 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

846. Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозок железнодорожным транспортом [Электронный ресурс] : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 28 дек. 2012 г., № 73 : в ред. от 10.03.2015 № 5 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

847. Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 8 дек. 2010 г., № 61 : в ред. от 29.12.2016 № 69 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

848. Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом в Республике Беларусь [Электронный ре-

курс] : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям, 6 янв. 2009 г., № 1 : в ред. от 05.03.2015 № 2 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

849. Об утверждении Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов гражданскими воздушными судами Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям Респ. Беларусь, 9 февр. 2009 г., № 7 : в ред. от 29.12.2016 № 69 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

850. Об утверждении Правил технической эксплуатации автозаправочных станций [Электронный ресурс] : постановление М-ва по чрезвычайным ситуациям, 4 дек. 2003 г., № 38 : в ред. от 25.06.2007 № 60 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

851. Об утверждении санитарных норм и правил «Требования к санитарно-защитным зонам организаций, сооружений и иных объектов, оказывающих воздействие на здоровье человека и окружающую среду» и признании утратившим силу постановления Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 15 мая 2014 г. № 35 [Электронный ресурс] : постановление М-ва здравоохранения Респ. Беларусь, 11 окт. 2017 г., № 91 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

852. Об утверждении экологических норм и правил [Электронный ресурс] : постановление М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 18 июля 2017 г., № 5-Т // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

853. Об экологической безопасности [Электронный ресурс] : Модел. закон, принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 15 нояб. 2003 г., № 22-18 // КонсультантПлюс. Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

854. Об экологическом просвещении и экологической культуре населения [Электронный ресурс] : Модел. закон, принят постановлением Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 27 марта 2017 г., № 46-18 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacis.ru/upload/iblock/df2/prilozhenie-k-postanovleniyu-46\\_18.pdf](https://iacis.ru/upload/iblock/df2/prilozhenie-k-postanovleniyu-46_18.pdf). – Дата доступа: 18.12.2019.

855. Обзоры результативности экологической деятельности: Казахстан : 3-й обзор. – Женева : ООН, 2019. – 517 с.

856. Общая теория государства и права : учебник / под ред. В. В. Лазарева. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристъ, 2003. – 520 с.

857. Общая теория права : пособие / В. А. Абрамович [и др.] ; под общ. ред. С. Г. Дробязко, С. А. Калинина. – 2-е изд., стер. – Минск : БГУ ; Четыре четверти, 2017. – 416 с.

858. Общая теория прав человека / В. А. Карташкин [и др.] ; отв. ред. Е. А. Лукашева ; Ин-т государства и права Рос. акад. наук. – М. : Норма, 1996. – 509 с.

859. Общегосударственный классификатор 005-2011 «Виды экономической деятельности» [Электронный ресурс] : утв. Гос. ком. по стандартизации Респ. Беларусь, 5 дек. 2011 г., № 85 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

860. Общий технический регламент по обеспечению экологической безопасности Кыргызской Республики [Электронный ресурс] : Закон Кыргыз. Респ., 1 марта

2012 г., № 11 : в ред. от 08.07.2019 № 83. – Режим доступа: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/202693>. – Дата доступа: 15.03.2020.

861. Ограничения (обременения) прав на использование земельных участков : справ. пособие / В. Ф. Спиридонов [и др.] ; под ред. В. Ф. Спиридонова. – М. : Интердизайн, 2000. – 239 с.

862. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка. Около 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов ; под ред. проф. Л. И. Скворцова. – 26-е изд., испр. и доп. – М. : Оникс : Мир и образование, 2009. – 1360 с.

863. Ойцев, А. А. Обеспечение экологической безопасности современной России как политическая проблема : дис. ... канд. полит. наук : 23.00.02 / А. А. Ойцев. – М., 2008. – 192 л.

864. Окружающая среда: от новых технологий к новому мышлению / В. Г. Горшков [и др.]. – М. : [б. и.], 1994. – 27 с.

865. Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Рос. Федерации, 30 апр. 2012 г. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

866. Основы правового регулирования интеграционных процессов на постсоветском пространстве / под ред. С. Ю. Кашкина. – М. : Норма : Инфра, 2015. – 224 с.

867. Остапец, О. Г. Юридический анализ отдельных принципов государственной транспортной политики на современном этапе / О. Г. Остапец // Трансп. право. – 2017. – № 4. – С. 3–6.

868. Орхусская конвенция о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды [Электронный ресурс] : [принята 25 июня 1998 г.] // Организация Объединенных Наций. – Режим доступа: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/orhus.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/orhus.shtml). – Дата доступа: 14.03.2020.

869. Официальный сайт Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rw.by>. – Дата доступа: 11.01.2021.

870. Официальный сайт Республиканского транспортного унитарного предприятия «Белорусское речное пароходство» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.parohodstvo.by/index.html>. – Дата доступа: 28.10.2019.

871. Охрана окружающей среды в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком., 2019. – 200 с.

872. Охрана окружающей среды и природопользование. Атмосфера. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Правила расчета выбросов стойких органических загрязнителей [Электронный ресурс] : ТКП 17.08-13-2011 (02120). – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 19 авг. 2011 г., № 10-Т. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

873. Охрана окружающей среды и природопользование. Атмосферный воздух. Выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов в атмосферный воздух. Правила расчета выбросов механическими транспортными средствами в населенных пунктах [Электронный ресурс] : ТКП 17.08-03-2006 (02120). – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 28 июня 2006 г., № 3-Т. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

874. Охрана окружающей среды и природопользование. Земли (в том числе почвы). Нормативы качества окружающей среды. Дифференцированные нормативы



содержания химических веществ в почвах [Электронный ресурс] : ЭкоНиП 17.03.01-001-2020. – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 23 янв. 2020 г., № 2-Т. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

875. Охрана окружающей среды и природопользование. Климат. Выбросы и поглощение парниковых газов. Правила расчетов выбросов парниковых газов в основных секторах экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс] : ТКП 17.09-05-2011 (02120). – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 4 марта 2013 г., № 2-Т. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

876. Охрана окружающей среды и природопользование. Правила обеспечения экологической безопасности при проектировании предприятий, зданий и сооружений автомобильного транспорта [Электронный ресурс] : ТКП 17.02-06-2011 (02120). – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 26 сент. 2011 г., № 14-Т. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

877. Охрана окружающей среды и природопользование. Правила по обеспечению экологической безопасности автозаправочных станций [Электронный ресурс] : ТКП 17.02-01-2006 (02120). – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 2 нояб. 2006 г., № 4-Т : в ред. от 28.07.2009. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

878. Охрана окружающей среды и природопользование. Требования экологической безопасности [Электронный ресурс] : ЭкоНиП 17.01.06-001-2017. – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 18 июля 2017 г., № 5-Т // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

879. Охрана окружающей среды и природопользование. Экономическая оценка внедрения природоохранных мероприятий [Электронный ресурс] : ЭкоНиП 17.01.06-002-2019. – Утв. постановлением М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 30 дек. 2019 г., № 10-Т. – Режим доступа: <https://tnpa.by>. – Дата доступа: 02.02.2021.

880. По данным ВОЗ, в настоящее время почти в половине всех случаев смерти регистрируются причины смерти [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/news-room/detail/17-05-2017-almost-half-of-all-deaths-now-have-a-recorded-cause-who-data-show>. – Дата доступа: 01.10.2020.

881. Павлов, В. И. Инновационные подходы к пониманию развития законодательства: понятия «конфигурация законодательства», «стабилизация законодательства», «мобилизация законодательства» и их значение для развития национальной правовой системы / В. И. Павлов // Основы устойчивого развития национальной правовой системы в XXI столетии: методология, теория, практика / В. А. Абрамович [и др.] ; под ред. В. И. Павлова. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 94–103.

882. Павлова, Е. И. Экология транспорта : учеб. пособие / Е. И. Павлова, В. К. Новиков. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2014. – 478 с.

883. Панова, А. С. Технические регламенты как инструменты обеспечения безопасности в условиях евразийской интеграции / А. С. Панова // Право и экономическая деятельность: современные вызовы / Н. Г. Доронина [и др.] ; отв. ред. А. В. Габов ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Статут, 2015. – С. 173–183.



884. Пахарева, Г. В. Теоретические и практические проблемы гармонизации экологического законодательства Российской Федерации и Республики Беларусь : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Г. В. Пахарева. – М., 2009. – 209 л.

885. Перепелица, Е. В. Методологические основания устойчивого развития национальной правовой системы: общая характеристика / Е. В. Перепелица // Основы устойчивого развития национальной правовой системы в XXI столетии: методология, теория, практика / В. А. Абрамович [и др.] ; под ред. В. И. Павлова. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 9–27.

886. Парижское климатическое соглашение [Электронный ресурс] : [принято 12 дек. 2015 г.] / Организация Объединенных Наций. – Режим доступа: <http://www.minpriroda.gov.by/printv/ru/paris-gu>. – Дата доступа: 23.02.2020.

887. Петров, В. В. Экологическое право России : учеб. для вузов / В. В. Петров. – М. : БЕК, 1995. – 557 с.

888. Петров, В. В. Экология и право / В. В. Петров. – М. : Юрид. лит., 1981. – 224 с.

889. Петров, Д. Е. Процессы дифференциации и интеграции в экологическом праве / Д. Е. Петров // Правовая политика и правовая жизнь. – 2019. – № 3. – С. 77–79.

890. Петрова, Т. В. Нормативные документы в области охраны окружающей среды: понятие, проблемы принятия и применения / Т. В. Петрова // Экол. право. – 2012. – № 5. – С. 18–23.

891. Петрова, Т. В. Правовые проблемы экономического механизма охраны окружающей природной среды / Т. В. Петрова. – М. : Зерцало, 2000. – 185 с.

892. Петрова, Т. В. Техническое регулирование как часть системы правового регулирования отношений в области охраны окружающей среды / Т. В. Петрова // Экол. право. – 2005. – № 1. – С. 77–81.

893. Петрова, Т. В. Финансирование в сфере охраны окружающей среды: новые и традиционные подходы / Т. В. Петрова // Экол. право. – 2010. – № 6. – С. 28–33.

894. Петропавловская, Ю. С. Правовая охрана земель от негативного воздействия хозяйственной деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Ю. С. Петропавловская ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова. – М., 2017. – 29 с.

895. Печаткин, А. С. Общество и природа: эколого-правовые принципы (социально-философская рефлексия) : автореф. дис. ... канд. филос. наук : 09.00.11 / А. С. Печаткин ; Саран. кооператив. ин-т – филиал АННО ВО ЦС РФ «Рос. ун-т кооперации». – Саранск, 2018. – 29 с.

896. План мероприятий (дорожная карта) по реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. решением Евраз. межправительств. совета, 25 окт. 2017 г., № 3. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets>. – Дата доступа: 15.01.2020.

897. План реализации комплекса мер по совершенствованию государственного регулирования выбросов парниковых газов и подготовки к ратификации Парижского соглашения [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства Рос. Федерации, 3 нояб. 2016 г., № 2344-р // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

898. Платонов, Ю. А. Экологическая компонента национальной безопасности России / Ю. А. Платонов // Журн. рос. права. – 2011. – № 8. – С. 26–33.

899. Пляскина, Н. И. Формирование рыночных отношений в сфере природопользования и тенденции развития энергетической политики в условиях реализа-

ции Киотского протокола / Н. И. Пляскина // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Сер. Соц.-экон. науки. – 2005. – Т. 5, № 1. – С. 24–40.

900. Поддубная, Н. Н. Окружающая среда мегаполиса как объект правовой охраны / Н. Н. Поддубная // Экол. право. – 2016. – № 5. – С. 31–35.

901. Позняк, Э. В. Экосистемность в экологическом праве Украины: принцип и основания формирования эколого-правовой культуры / Э. В. Позняк // Конституционные права и свободы: проблемы интерпретации и реализации в национальных правовых системах : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Новополюцк, 28–29 окт. 2016 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополюцк, 2016. – Т. 3. – С. 209–215.

902. Поленина, С. В. Технические нормативные правовые акты в системе источников современного права / С. В. Поленина, Н. В. Сильченко // Журн. рос. права. – 2020. – № 12. – С. 32–42.

903. Поленов, Б. В. Защита жизни и здоровья в XXI веке. Восемь основных источников опасности для государства / Б. В. Поленов. – М. : Группа ИДТ, 2008. – 720 с.

904. Полякова, Т. А. Правовое обеспечение информационной безопасности при построении информационного общества в России : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.14 / Т. А. Полякова ; Рос. правовая акад. М-ва юстиции Рос. Федерации. – М., 2008. – 37 с.

905. Положение о Евразийской экономической комиссии : Приложение к Договору о Евраз. экон. союзе / Договор о Евраз. экон. союзе, 29 мая 2014 г. – Минск : Амалфея, 2015. – С. 110–128.

906. Положение о Министерстве транспорта и коммуникаций [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 31 июля 2006 г., № 985 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

907. Полоник, С. С. Концептуальные подходы к зеленой экономике регионов Беларуси / С. С. Полоник, М. А. Смолярова // Журн. Белорус. гос. ун-та. Сер. Экономика. – 2017. – № 1. – С. 22–26.

908. Пономарев, М. В. О роли экологических интересов общества в развитии системы государственного управления в сфере охраны окружающей среды и природопользования / М. В. Пономарев // Право и экономика. – 2006. – № 12. – С. 93–96.

909. Пономарев, М. В. Плата за негативное воздействие на окружающую среду как механизм экономического стимулирования природоохранной деятельности / М. В. Пономарев // Журн. рос. права. – 2018. – № 4. – С. 150–160.

910. Пономарев, М. В. Правовое регулирование охраны окружающей среды при обращении с отходами производства и потребления : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / М. В. Пономарев ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М., 2019. – 33 с.

911. Пономарева, Е. В. Источники угрозы экологической безопасности / Е. В. Пономарева // Аграр. и зем. право. – 2016. – № 2. – С. 102–104.

912. Пономарева, И. П. Конституционные основы экологической политики Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / И. П. Пономарева ; Урал. гос. юрид. акад. – Екатеринбург, 2000. – 26 с.

913. Попкова, В. А. Экологическая культура как неотъемлемый элемент соблюдения действующего законодательства в сфере обращения отходов производства и потребления / В. А. Попкова // Право и социальное развитие: новая гуманисти-

ческая иерархия ценностей / Т. Я. Хабриева [и др.] ; отв. ред. А. В. Габов, Н. В. Путило. – М. : Статут, 2015. – С. 174–178.

914. Попов, В. А. Различные подходы к пониманию экологической безопасности в экологическом праве Российской Федерации / В. А. Попов // Лесной вестн. – 2001. – № 3. – С. 72–73.

915. Попов, В. В. Правовой режим земель железнодорожного транспорта : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / В. В. Попов. – М., 2002. – 193 л.

916. Порфирьев, Б. Н. Изменения климата и международная безопасность / Б. Н. Порфирьев, В. М. Катцов, С. А. Рогинко. – М. : ДАРТ, 2011. – 291 с.

917. Посталовская, О. А. Институты и механизмы реализации экологической политики в современном обществе : автореф. дис. ... канд. полит. наук : 23.00.02 / О. А. Посталовская ; Белорус. гос. ун-т. – Минск, 2016. – 23 с.

918. Постоев, А. В. Административно-правовые средства обеспечения рационального использования и охраны земель трубопроводного транспорта России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / А. В. Постоев ; Ом. гос. ун-т им. Ф. М. Достоевского. – Омск, 2007. – 29 с.

919. Потаев, Г. А. Градостроительство. Теория и практика : учеб. пособие / Г. А. Потаев. – М. : Форум : Инфра-М, 2018. – 432 с.

920. Потаев, Г. А. Экологическая реновация городов / Г. А. Потаев. – Минск : БНТУ, 2009. – 171 с.

921. Правила использования воздушного пространства Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 4 нояб. 2006 г., № 1471 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

922. Правила по обеспечению экологической безопасности автозаправочных станций [Электронный ресурс] : ТКП 17.02.01-2006 (02120). – Введ. 02.11.06 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

923. Правила технического нормирования и стандартизации в военной сфере Республики Беларусь [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 24 июля 2018 г., № 562 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

924. Право и климат планеты / отв. ред. Ю. А. Тихомиров, С. А. Боголюбов, Н. В. Кичигин. – М. : Юстиция, 2018. – 180 с.

925. Правовое обеспечение безопасности на территориях радиоактивного загрязнения : учеб. пособие / С. А. Балашенко [и др.] ; под ред. П. Райя, В. Джил, А. Гонсалеса. – Минск : БГУ, 2016. – 256 с.

926. Правовое обеспечение благоприятной окружающей среды в городах : науч.-практ. пособие / С. А. Боголюбов [и др.] ; отв. ред. Н. В. Кичигин. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения : Инфра-М, 2016. – 336 с.

927. Правовое пространство: границы и динамика / отв. ред. Ю. А. Тихомиров [и др.] ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Инфра-М, 2019. – 235 с.

928. Правовое регулирование возмещения вреда, причиненного окружающей среде и отдельным природным ресурсам / отв. ред. Н. Г. Жаворонкова, В. Б. Агафонов, Г. В. Выпханова. – М. : Проспект, 2019. – 135 с.

929. Правовое регулирование возмещения экологического вреда : науч.-практ. пособие / С. А. Боголюбов [и др.] ; отв. ред. Н. В. Кичигин ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Инфра-М, 2017 – 368 с.

930. Правовое регулирование споров в сфере природопользования и охраны окружающей среды / Н. А. Шингель [и др.] ; под ред. У. Хелльманна, С. А. Балашенко, Н. А. Шингель. – Минск : БГУ, 2016. – 183 с.

931. Правовой механизм обеспечения рационального использования природных ресурсов / Е. А. Галиновская [и др.] ; отв. ред. Е. А. Галиновская. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Инфра-М, 2020. – 312 с.

932. Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т. И. Макарова [и др.] ; под науч. ред. Т. И. Макаровой. – Минск : БГУ, 2016. – 191 с.

933. Правовые основы устойчивого развития на местном уровне / Т. И. Макарова [и др.] ; под общ. ред. Т. И. Макаровой. – Минск : Ковчег, 2010. – 56 с.

934. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. [Электронный ресурс] : резолюция Генеральной Ассамблеи ООН, 25 сент. 2015 г., № 70/1 // Организация Объединенных Наций. – Режим доступа: [https://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R). – Дата доступа: 01.05.2020.

935. Пржиленский, В. И. Логика и методология научного познания в юридических науках / В. И. Пржиленский // Логика и право / под ред. О. В. Малюковой. – М. : Проспект, 2018. – С. 205–231.

936. Привалов, Ю. А. О направлениях государственной программы «Охрана окружающей среды и устойчивое использование природных ресурсов» на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] / Ю. А. Привалов // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

937. Природа Беларуси : энциклопедия : в 3 т. / редкол. : Т. В. Белова [и др.]. – Минск : Беларус. Энцыкл., 2009–2014. – Т. 2 : Климат и вода. – 2010. – 504 с.

938. Природоресурсное законодательство в условиях модернизации экономики России: современные проблемы развития / Г. В. Выпханова [и др.] ; отв. ред. Н. Г. Жаворонкова ; Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА). – М. : Норма : Инфра-М, 2014. – 157 с.

939. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України, від 26.06.1991 р., № 1268-XII : в ред. від 06.09.2018 р., № 2530-VIII [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1264-12>. – Дата доступа: 10.03.2019.

940. Проблеми права екологічної безпеки : навч. посіб. / М. В. Краснова [та ін.] ; під заг. ред. М. В. Краснової та Р. С. Кіріна ; відп. ред. В. І. Андрейцев ; М-во освіти і науки України ; Київ. нац. ун-т ; Нац. гірн. ун-т. – Дніпро : НГУ, 2016. – 575 с.

941. Проблемы общей теории права и государства : учебник / Ин-т государства и права РАН ; под общ. ред. В. С. Нерсисянца. – 2-е изд., пересмотр. – М. : Норма : Инфра-М, 2010. – 816 с.

942. Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 год [Электронный ресурс] : решение Высшего Евраз. экон. совета, 8 мая 2015 г., № 13 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

943. Программа создания государственной зарядной сети для зарядки электромобилей [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ.

Беларусь, 10 окт. 2018 г., № 731 : в ред. от 19.09.2019, № 638 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

944. Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 15 дек. 2016 г., № 466 : утр. силу // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

945. Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 29 июля 2021 г., № 292 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

946. Программа формирования общих рынков нефти и нефтепродуктов Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : утв. решением Высшего Евраз. экон. совета, 6 дек. 2018 г., № 23. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinf/energ/Documents/%D0%A0%D0%B5%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D1%8C%20%E2%84%9623.pdf>. – Дата доступа: 20.08.2020.

947. Проект Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2035 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.economy.gov.by/uploads/files/ObsugdaemNPA/Kontseptsija-na-sajt.pdf>. – Дата доступа: 01.10.2019.

948. Проект постановления Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Национального плана действий по развитию зеленой экономики в Республике Беларусь на 2021–2025 годы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://forumpravo.by/files/Projekt\\_postanovlenie\\_SM\\_ekonomika\\_27.05.21.pdf](https://forumpravo.by/files/Projekt_postanovlenie_SM_ekonomika_27.05.21.pdf). – Дата доступа: 01.08.2021.

949. Проект Стратегии «Наука и технологии: 2018–2040» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://nasb.gov.by/congress2/strategy\\_2018-2040.pdf](http://nasb.gov.by/congress2/strategy_2018-2040.pdf). – Дата доступа: 13.11.2018.

950. Проект указа об автоперевозках пассажиров нацелен повысить качество и безопасность услуг – Минтранс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2021/july/65426>. – Дата доступа: 26.07.2021.

951. Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике : Прил. № 24 к Договору о Евраз. экон. союзе // Договор о Евраз. экон. союзе, 29 мая 2014 г. – Минск : Амалфея, 2015. – С. 516–519.

952. Путило, Н. В. Охрана здоровья граждан в контексте правовых проблем / Н. В. Путило // Журн. рос. права. – 2007. – № 2. – С. 143–149.

953. Пушкарева, Э. Ф. Некоторые международно-правовые аспекты энергетической политики Европейского союза / Э. Ф. Пушкарева, В. А. Матюшкин // Моск. журн. междунар. права. – 2020. – № 1. – С. 103–122.

954. Раджабова, Д. Особенности размещения зеленых насаждений и благоустройство придорожных полос вдоль автомобильных дорог Республики Узбекистан / Д. Раджабова // Наука – путевому хозяйству : материалы I Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 22–23 нояб. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Д. И. Бочкарева. – Гомель, 2019. – С. 78–82.

955. Радчик, О. Л. Юридическая ответственность за нарушение правил обращения с экологически опасными веществами и отходами : автореф. дис. ... канд.



юрид. наук : 12.00.06 / О. Л. Радчик ; Ин-т государства и права Рос. акад. наук. – М., 2001. – 24 с.

956. Развитие и деятельность Содружества Независимых Государств в 2013 году : сб. информ.-аналит. материалов / под общ. ред. В. Г. Гаркуна. – Минск, 2014. – Вып. 2. – 446 с.

957. Развитие рельсового транспорта станет приоритетным в Минске [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minsknews.by/razvitiye-relsovogo-transporta-stanet-prioritetnyim-v-minske>. – Дата доступа: 11.03.2020.

958. Ралитный, К. А. Правовое регулирование обеспечения экологической безопасности и предупреждения чрезвычайных ситуаций : дис. ... канд. юрид. наук : 05.26.02 / К. А. Ралитный. – СПб., 2009. – 152 л.

959. Раков, И. Д. На пути к зеленой экономике: опыт Италии и Франции / И. Д. Раков // Междунар. журн. приклад. и фундамент. исслед. – 2018. – № 11-2. – С. 389–397.

960. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата [Электронный ресурс] : [принята 9 мая 1992 г.] : одобр. Указом Президента Респ. Беларусь, 10 апр. 2000 г., № 177 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

961. Регламент (ЕС) № 595/2009 Европейского парламента и совета от 18 июня 2009 г. по сертификации автомобилей и двигателей относительно норм выбросов от грузовых автомобилей (Евро-6) и доступа к информации о ремонте и обслуживании автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://base.garant.ru/71054404/#friends>. – Дата доступа: 23.10.2020.

962. Редникова, Т. В. Конституционно-правовые основы охраны окружающей среды в Российской Федерации и за рубежом [Электронный ресурс] / Т. В. Редникова // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2019.

963. Редникова, Т. В. Конституционно-правовые основы охраны окружающей среды и обеспечения экологических прав граждан / Т. В. Редникова // Конституция Российской Федерации и современный правопорядок : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 28–30 нояб. 2018 г. : в 5 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина (МГЮА) ; Моск. гос. ун-т им. М. В. Ломоносова ; редкол.: Е. Р. Росинская [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 4. – С. 155–158.

964. Рекомендации «О сближении законодательства государств – участников СНГ в сфере охраны здоровья» [Электронный ресурс] : постановление Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 16 апр. 2015 г., № 42-9 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacis.ru/upload/iblock/555/prilozhenie\\_k\\_postanovleniyu\\_42\\_9.pdf](https://iacis.ru/upload/iblock/555/prilozhenie_k_postanovleniyu_42_9.pdf). – Дата доступа: 18.12.2019.

965. Рекомендации по организации национальных центров экологической безопасности [Электронный ресурс] : постановление Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 22 нояб. 2019 г., № 50-11 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacis.ru/upload/iblock/066/Prilozhenie-k-postanovleniyu-50\\_11.pdf](https://iacis.ru/upload/iblock/066/Prilozhenie-k-postanovleniyu-50_11.pdf). – Дата доступа: 11.02.2020.

966. Рекомендации по формированию экологической политики [Электронный ресурс] : постановление Межпарламент. Ассамблеи СНГ, 29 нояб. 2018 г., № 48-14 // Межпарламент. Ассамблея государств – участников Содружества Независимых Государств. – Режим доступа: [https://iacis.ru/upload/iblock/390/prilozhenie-k-postanovleniyu-48\\_14.pdf](https://iacis.ru/upload/iblock/390/prilozhenie-k-postanovleniyu-48_14.pdf). – Дата доступа: 18.12.2019.



967. Ренард-Коктыш, А. Право ЕАЭС в формировании общих ценностей евразийского пространства / А. Ренард-Коктыш // Международное правосудие и укрепление интеграционных процессов : материалы Междунар. конф., Минск, 18–19 окт. 2018 г. / Суд Евраз. экон. союза ; отв. ред. А. С. Бугаева. – Минск : Четыре четверти, 2019. – С. 265–267.

968. Речиц, Е. В. О некоторых аспектах правовой охраны водоохраных зон и прибрежных полос / Е. В. Речиц // Вестн. Брест. гос. техн. ун-та. Сер. Гуманитар. науки. – 2016. – № 6. – С. 48–50.

969. Речиц, Е. В. О системных подходах к развитию национальной правовой политики на современном этапе / Е. В. Речиц // Право. бу. – 2020. – № 5. – С. 37–41.

970. Речиц, Е. В. Правовая охрана водно-болотных угодий в Республике Беларусь / Е. В. Речиц ; под науч. ред. Т. И. Макаровой. – Брест : БрГУ, 2019. – 226 с.

971. Речной транспорт обладает большим экономическим и экологическим потенциалом, считают эксперты ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://news.un.org/ru/story/2020/04/1375412>. – Дата доступа: 18.05.2020.

972. Риб, Г. В. Экологическая безопасность: правовой аспект / Г. В. Риб // Экол. право. – 1996. – № 1. – С. 38–39.

973. Рогов, А. С. Понятие экологической безопасности Российской Федерации / А. С. Рогов, Ю. Г. Федотова // Экол. право. – 2014. – № 3. – С. 7–11.

974. Рогожкина, Т. В. Значение верного определения предмета экологического права для повышения эффективности нормотворческой деятельности в экологической сфере / Т. В. Рогожкина // Направления совершенствования нормотворческой деятельности : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 11 дек. 2013 г. / редкол.: А. Н. Бодак (отв. ред.) [и др.] – Минск : Юстиция Беларуси, 2014. – С. 64–67.

975. Романов, А. И. Устойчивое развитие – экологизация экономики / А. И. Романов // Экономика и управление. – 2000. – № 5. – С. 80–82.

976. Романова, О. А. Организационно-правовой механизм охраны поверхностных вод от загрязнения в Российской Федерации. Теоретические и практические проблемы правового регулирования / О. А. Романова. – М. : Проспект, 2015. – 144 с.

977. Русаков, М. И. Экологическая безопасность современной России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / М. И. Русаков ; Нижегород. акад. МВД России. – Н. Новгород, 2006. – 29 с.

978. Русакович, А. В. Интеграционные процессы на постсоветском пространстве : курс лекций / А. В. Русакович. – Минск : РИВШ, 2019. – 212 с.

979. Русакович, А. В. Сотрудничество Беларуси в рамках Евразийского экономического союза / А. В. Русакович // Беларусь в современном мире : материалы XVII Междунар. науч. конф., посвящ. 97-летию образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 26 окт. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. Г. Шадурский (пред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 334–336.

980. Русакович, А. В. Форумы регионов как эффективный механизм взаимодействия Беларуси и России в рамках Союзного государства / А. В. Русакович // Суверенитет – безопасность – интеграция как константы устойчивого государственного развития: международный опыт и национальные реалии. Белорусская политология: многообразие в единстве : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф., Гродно, 14–15 мая 2020 г. : в 2 ч. / Ин-т философии Нац. акад. наук ; Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы ; редкол.: В. Н. Ватыль, А. А. Лазаревич (гл. ред.) [и др.]. – Гродно, 2020. – Ч. 2. – С. 135–138.

981. Русин, С. Н. Какой быть Стратегии экологической безопасности Российской Федерации? / С. Н. Русин // Журн. рос. права. – 2014. – № 7. – С. 32–40.

982. Русин, С. Н. Концептуальные проблемы экологической безопасности и государственная экологическая политика (правовой аспект) / С. Н. Русин // Экол. право. – 2010. – № 5. – С. 12–18.

983. Русин, С. Н. Механизм правового регулирования и экологическая политика / С. Н. Русин // Экол. право. – 2017. – № 4. – С. 171–177.

984. Русин, С. Н. Реализация принципов государственного управления в области охраны окружающей среды в правоприменительной деятельности органов государственной власти / С. Н. Русин // Современные проблемы реализации земельного и экологического права : материалы I Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 8–9 окт. 2013 г. / Рос. гос. ун-т управления ; отв. ред. И. О. Краснова, В. Н. Власенко. – М., 2015. – С. 111–117.

985. Русин, С. Н. Экологическая безопасность, экологическая политика, экологическая функция государства и экологическое право / С. Н. Русин // Рос. юрид. журн. – 2017. – № 4. – С. 171–177.

986. Рыбаков, М. А. Проблемы правового регулирования экологических рисков / М. А. Рыбаков // Современ. право. – 2015. – № 2. – С. 30–34.

987. Рыжавская, Е. В. Понятие и признаки экологического образования по законодательству Республики Беларусь / Е. В. Рыжавская // Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 216–219.

988. Рыженков, А. Я. К вопросу о доктринальных принципах экологического права (на примере принципа охраны климата) / А. Я. Рыженков // Бизнес. Образование. Право. Вестн. Волгоград. ин-та бизнеса. – 2018. – № 1. – С. 164–167.

989. Рыженков, А. Я. Принцип платности природопользования и возмещения вреда окружающей среде: проблемы теории и практики / А. Я. Рыженков // Вестн. Воронеж. гос. ун-та. Сер. Право. – 2017. – № 2. – С. 115–124.

990. Рябцев, Л. Н. Конституционный порядок: некоторые аспекты его обеспечения / Л. Н. Рябцев // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2020. – № 4. – С. 73–90.

991. Рябцев, Л. Н. Организационно-правовые основы становления и развития безопасности дорожного движения в Республике Беларусь / Л. Н. Рябцев // Право.by. – 2012. – № 1. – С. 96–106.

992. Савенков, А. Н. Господство права в международных отношениях: задачи и перспективы для ЕАЭС / А. Н. Савенков // Пять лет Договору о Евразийском экономическом союзе: роль Суда : сб. материалов Междунар. конф., Минск, 19–20 сент. 2019 г. / Суд Евраз. экон. союза ; редкол.: А. С. Бугаева [и др.]. – Минск : Медисонт, 2020. – С. 80–86.

993. Саламатов, А. А. Методологические аспекты эколого ориентированной подготовки специалистов управленческого профиля / А. А. Саламатов, Д. С. Гордеева // Право и образование. – 2019. – № 9. – С. 77–84.

994. Самусенко, Л. А. Классификация чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера / Л. А. Самусенко // Юстиция Беларуси. – 2018. – № 5. – С. 53–57.

995. Самусенко, Л. А. Правовое понятие чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера: проблемы терминологии / Л. А. Самусенко // Юстиция Беларуси. – 2018. – № 9. – С. 57–61.

996. Сапун, В. А. Теория правовых средств и механизм реализации права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / В. А. Сапун. – Н. Новгород, 2002. – 321 л.

997. Сарбаев, В. И. Научные основы обеспечения экологической безопасности эксплуатации автомобильного транспорта (на примере городских автобусов) : дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.10 / В. И. Сарбаев. – М., 2005. – 312 л.

998. Саркисов, О. Р. Экологическая безопасность и эколого-правовые проблемы в области загрязнения окружающей среды / О. Р. Саркисов, Е. Л. Любарский, С. Я. Казанцев. – М. : Юнити-Дана, 2013. – 231 с.

999. Саскевич, В. В. Правовой режим земель промышленности, транспорта, связи, энергетики : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / В. В. Саскевич. – Минск, 2008. – 145 л.

1000. Саскевич, В. В. Экологические требования к транспортным средствам / В. В. Саскевич // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2013. – Т. 4. – С. 257–258.

1001. Сарсембаев, М. А. Внедрение цифровых технологий в сферы казахстанского транспорта (на примере автопрома и автотранспорта): роль национального и международного права в их развитии / М. А. Сарсембаев // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М., 2019. – Ч. 2. – С. 75–79.

1002. Сатолина, М. Н. Трансформация права и необходимость применения новых подходов в правовой доктрине / М. Н. Сатолина // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр., посвящ. д-ру юрид. наук, проф., заслуж. юристу Респ. Беларусь С. Г. Дробязко / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2018. – Вып. 13. – С. 93–104.

1003. Сафаров, Д. И. Влияние международно-правовых актов на развитие экологического законодательства / Д. И. Сафаров // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 139–143.

1004. Сафаров, Д. И. Приоритетные направления совершенствования законодательных основ экологического образования: опыт Узбекистана / Д. И. Сафаров // Традиции и инновации в праве : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 20-летию юрид. фак. и 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 6–7 окт. 2017 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2017. – Т. 2. – С. 240–242.

1005. Сближение с воздухоохранной политикой ЕС – краткий путеводитель для стран – партнеров по европейской политике добрососедства и России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ec.europa.eu/environment/enlarg/pdf/pubs/air\\_ru.pdf](https://ec.europa.eu/environment/enlarg/pdf/pubs/air_ru.pdf). – Дата доступа: 09.10.2020.

1006. Селезнев, М. А. Презумпция экологической опасности / М. А. Селезнев // Экол. право. – 2000. – № 2. – С. 4–6.

1007. Семашко, Е. В. Векторы формирования и критерии оценки уровня правовой культуры / Е. В. Семашко // Перспективные решения актуальных проблем государственного строительства и международного права : сб. ст. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; под ред. Е. В. Семашко. – Минск : Четыре четверти, 2017. – С. 44–54.

1008. Семашко, Е. В. Возможности местного самоуправления в реализации ценностей социального государства / Е. В. Семашко // Конституционно-правовые основы развития Республики Беларусь как социального государства в современных условиях : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 3–4 окт. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 50–54.

1009. Семашко, Е. В. Конституционные и международно-правовые основы обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития Республики Беларусь / Е. В. Семашко // Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности : сб. науч. ст. / под ред. И. П. Манкевич. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 182–200.

1010. Семашко, Е. В. Мироззренческие основы развития национальной правовой системы в контексте правового обеспечения экологической безопасности / Е. В. Семашко // Основы устойчивого развития национальной правовой системы в XXI столетии: методология, теория, практика / В. А. Абрамович [и др.]; под ред. В. И. Павлова. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 205–218.

1011. Семашко, Е. В. Общественный контроль в системе форм взаимодействия граждан и государства / Е. В. Семашко // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр., посвящ. д-ру юрид. наук, проф., заслуж. юристу Респ. Беларусь С. Г. Дробязко / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2018. – Вып. 13. – С. 183–189.

1012. Семашко, Е. В. Оценка воздействия на окружающую среду как форма реализации экологической функции государства / Е. В. Семашко // Правовое обеспечение реализации принципа зеленой экономики / Е. В. Лаевская [и др.]; под ред. Е. В. Лаевской. – Минск : Четыре четверти, 2017. – С. 34–44.

1013. Семенихина, В. А. Правовое регулирование охраны климата: сравнительно-правовой анализ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / В. А. Семенихина ; Ин-т государства и права РАН. – М., 2010. – 27 с.

1014. Сергеева, О. С. Государственная политика в сфере обеспечения экологической безопасности граждан / О. С. Сергеева // Вестн. Прикам. соц. ин-та. – 2019. – № 1. – С. 65–71.

1015. Середа, А. Ю. Экологическая безопасность при ведении работ, связанных с использованием участками недр местного значения / А. Ю. Середа // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 2. – С. 196–200.

1016. Серков, П. П. О понятии юридической ответственности / П. П. Серков // Журн. рос. права. – 2010. – № 8. – С. 42–49.

1017. Серов, Г. П. Правовое регулирование экологической безопасности при осуществлении промышленной и иных видов деятельности / Г. П. Серов. – М. : Ось-89, 1998. – 222 с.

1018. Серов, Г. П. Правовое регулирование экологической безопасности при осуществлении военно-оборонной деятельности Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук : 20.02.03 / Г. П. Серов. – М., 1999. – 429 л.

1019. Сивец, С. М. К вопросу о месте и роли конституционных социальных гарантий в условиях формирования социального правового государства / С. М. Сивец // Конституция – основной закон белорусского государства и общества (к 20-летию принятия) : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 11–12 марта

2014 г. / Беларус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2014. – С. 329–331.

1020. Сивец, С. М. Научно-технический прогресс как фактор конституционно-правовой трансформации общества / С. М. Сивец // Право.by. – 2019. – № 6. – С. 40–45.

1021. Сидорова, Е. В. Теоретические основы комплексного правового регулирования / Е. В. Сидорова. – М. : Юстиция, 2021. – 246 с.

1022. Сильченко, Н. В. О концепции совершенствования законодательства: понятие, структура, содержание / Н. В. Сильченко // Вестн. Конституц. Суда Респ. Беларусь. – 2001. – № 3. – С. 68–73.

1023. Сильченко, Н. В. Проблемы верховенства закона : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Н. В. Сильченко. – Минск, 1993. – 287 л.

1024. Сильченко, Н. В. Система и систематизация технических нормативных правовых актов / Н. В. Сильченко // Право.by. – 2020. – № 4. – С. 17–22.

1025. Сильченко, Н. В. Техническое регулирование общественных отношений и проблемы теории права / Н. В. Сильченко // Право.by. – 2019. – № 6. – С. 28–32.

1026. Симонов, А. К. Общий курс транспорта / А. К. Симонов. – СПб. : ИВЭСЭП, 2004. – 146 с.

1027. Синюков, В. Н. Теория права С. С. Алексеева и ее роль в развитии отечественной юридической доктрины / В. Н. Синюков // Журн. рос. права. – 2020. – № 2. – С. 5–21.

1028. Сколько авто приходится на 1000 белорусов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://myfin.by/stati/view/13235-skolko-avto-prihoditsya-na-1000-belorusov>. – Дата доступа: 20.09.2020.

1029. Скоробогатов, А. В. Философско-правовая природа правового принципа: проблемы исследования / А. В. Скоробогатов // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер. Юрид. науки. – 2020. – Т. 24, № 3. – С. 547–571.

1030. Слепцов, А. В. Разграничение правовых понятий «охрана недр» и «рациональное использование недр» / А. В. Слепцов // Вестн. Беларус. гос. экон. ун-та. – 2018. – № 2. – С. 91–97.

1031. Слободич, Г. Н. Защита окружающего воздуха от загрязнения транспортными средствами, работающими на дизельном топливе / Г. Н. Слободич // Технологические тенденции повышения промышленной экологической безопасности, охраны окружающей среды, рациональной и эффективной жизнедеятельности человека : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф. с участием государств – участников СНГ, Минск, 15–16 мая 2013 г. / БелИСА ; редком.: В. Е. Кратенок (рук. редком.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 510–512.

1032. Смирнова, Ю. В. Политика снижения парниковых газов от воздушных судов в рамках экологической безопасности / Ю. В. Смирнова // Науч. вестн. Моск. гос. техн. ун-та гражд. авиации. – 2014. – № 204. – С. 82–84.

1033. Смышляев, В. А. Экологическая безопасность России в условиях глобализации неустойчивости: политологический концепт : автореф. дис. ... д-ра полит. наук : 23.00.01 / В. А. Смышляев ; Рос. гос. соц. ун-т. – М., 2005. – 56 с.

1034. Соболевский, С. Б. Перспективы применения альтернативных видов топлива и развития электротранспорта / С. Б. Соболевский // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 4–6 окт. 2016 г. / Беларус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редкол.: А. В. Королев, В. С. Миленький, С. Б. Соболевский. – Минск, 2016. – С. 14–22.



1035. Соглашение о взаимодействии в области экологии и охраны окружающей природной среды [Электронный ресурс] : [подписано в г. Москве 8 февр. 1992 г., с изм. от 07.10.2002] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1036. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Кабинетом министров Украины о совместном использовании и охране трансграничных вод [Электронный ресурс] : [подписано в г. Киеве 16 окт. 2001 г.] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1037. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Латвийской Республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды [Электронный ресурс] : [вступ. в силу 21 февр. 1994 г.] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1038. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации о сотрудничестве в области охраны и рационального использования трансграничных водных объектов [Электронный ресурс] : [подписано в г. Минске 24 мая 2002 г.] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1039. Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных перевозчиков государств – участников СНГ [Электронный ресурс] : [подписано в г. Минске 24 нояб. 2006 г.]. – Режим доступа: [https://rosavtotransport.ru/netcat\\_files/403/588/soglashenie\\_0.pdf](https://rosavtotransport.ru/netcat_files/403/588/soglashenie_0.pdf). – Дата доступа: 11.01.2021.

1040. Соглашение о межгосударственных перевозках опасных и разрядных грузов [Электронный ресурс] : [подписано в г. Минске 23 дек. 1993 г.]. – Режим доступа: <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=3874>. – Дата доступа: 10.01.2021.

1041. Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды государств – участников СНГ [Электронный ресурс] : [подписано в г. Минске 31 мая 2013 г.] / Офиц. сайт СНГ. – Режим доступа: <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=3874>. – Дата доступа: 10.01.2021.

1042. Соглашение о трансграничном перемещении опасных отходов по таможенной территории Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : [подписано 9 авг. 2019 г.]. – Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/19bn0084/>. – Дата доступа: 10.01.2021.

1043. Соколова, Н. А. Международно-правовые аспекты управления в сфере охраны окружающей среды : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.10 / Н. А. Соколова ; Моск. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина. – М., 2010. – 46 с.

1044. Соколова, Н. А. Международно-правовые принципы устойчивого развития / Н. А. Соколова // Евраз. юрид. журн. – 2010. – № 8. – С. 35–42.

1045. Соколова, Н. А. Понятие и функции международного управления в сфере охраны окружающей среды / Н. А. Соколова // Lex russica. – 2008. – № 6. – С. 1483–1494.

1046. Солдатова, Л. В. Правовой режим земель железнодорожного транспорта : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Л. В. Солдатова ; Саратов. гос. юрид. акад. – Саратов, 2008. – 25 с.

1047. Солнцев, А. М. Проблемы защиты экологических прав человека на международном уровне / А. М. Солнцев // Мижнародне право навколишнього середо-



вища: стан та перспективи розвитку : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Київ, 23-24 вер. 2010 р. / відпов. за випуск В. І. Олещенко. – Київ : Обрій, 2010. – С. 41-48.

1048. Солнцев, А. М. Современное международное право о защите окружающей среды и экологических прав человека / А. М. Солнцев. – М. : Либроком, 2013. – С.122-126.

1049. Соловей, В. Ю. Киото на пороге России: основы системы правового регулирования выбросов парниковых газов в Российской Федерации / В. Ю. Соловей ; под общ. ред. А. В. Ханькова. – М. : Юрист, 2003. – 320 с.

1050. Сорокина, Ю. В. Основные направления российской экологической политики / Ю. В. Сорокина // Актуальные проблемы теории экологического права / под общ. ред. проф. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2019. – С. 38-53.

1051. Сорокина, Ю. В. Специальные экологические императивы: систематизация и легальное закрепление / Ю. В. Сорокина // Экологические императивы в законах и жизни : науч.-учеб. изд. / сост.: И. А. Игнатьева [и др.]. – М. : Моск. гос. ун-т геодезии и картографии, 2019. – С. 27-31.

1052. Сосновский, В. В. Обеспечение доступа граждан к экологической информации как правовое средство профилактики нарушений законодательства об охране окружающей среды (на примере Франции) / В. В. Сосновский // Экол. право. – 2012. – № 2. – С. 29-36.

1053. Сосновский, В. В. Оценка экологического риска как инструмент профилактики нарушений законодательства об охране окружающей среды на примере Республики Франция / В. В. Сосновский // Экол. право. – 2012. – № 3. – С. 23-27.

1054. Социально-экономическая модель: становление и развитие: теория, методология, практика : в 2 кн. / Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т экономики ; под общ. ред. В. Г. Гусакова. – Минск : Беларус. навука, 2015. – Кн. 1. – 354 с.

1055. Социология управления в теории и практике государственного управления : сб. науч. тр. / Акад. управления при Президенте Респ. Беларусь ; под общ. ред. С. В. Лапиной. – Изд. 2-е. – Минск : Акад. управления при Президенте Респ. Беларусь, 2017. – 314 с.

1056. Стало известно, сколько в Беларуси электромобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://news.mail.ru/society/39143738/?frommail=1>. – Дата доступа: 18.10.2019.

1057. Станбаева, С. О. Экологическая безопасность Республики Казахстан в свете Стратегии «Казахстан-2030»: политологический анализ : автореф. дис. ... канд. полит. наук : 23.00.02 / С. О. Станбаева ; Акад. гос. управления при Президенте Респ. Казахстан. – Астана, 2008. – 27 с.

1058. Старова, Е. В. Новые правовые инструменты ограничений выбросов в атмосферный воздух / Е. В. Старова // Экол. право. – 2020. – № 2. – С. 27-31.

1059. Степаньчева, И. Н. Ужесточение административной ответственности в области охраны окружающей среды / И. Н. Степаньчева // Экология производства. – 2019. – № 10. – С. 26-31.

1060. Степин, В. С. Теоретическое знание: структура, историческая эволюция / В. С. Степин. – М. : Прогресс-Традиции, 2000. – 744 с.

1061. Стокгольмская конвенция о стойких органических загрязнителях [Электронный ресурс] : принята 22 мая 2001 г. : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 26 дек. 2003 г., № 594 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1062. Странцов, А. А. Правовые последствия вреда, причиненного экологическим правонарушением : учеб. пособие / А. А. Странцов ; Барнаул. юрид. ин-т МВД России. – Барнаул, 2016. – 67 с.

1063. Страны Евразийского союза объединяют усилия в космосе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eurasia.expert/strany-eaes-obedinyayut-usiliya-v-kosmicheskoy-sfere>. – Дата доступа: 28.10.2019.

1064. Страны СНГ будут сближать законодательство [Электронный ресурс] // Парламент. газета. – 2019. – 21 нояб. – Режим доступа: <https://www.pnp.ru/politics/strany-sng-budut-sblizhat-zakonodatelstvo.html>. – Дата доступа: 19.12.2019.

1065. Стратегии и проблемы устойчивого развития в России в XX веке / под ред. А. Г. Гранберга, В. И. Данилова-Данильяна. – М. : Экономика, 2002. – 413 с.

1066. Стратегия в области охраны окружающей среды Республики Беларусь до 2025 года [Электронный ресурс] : одобр. решением коллегии М-ва природ. ресурсов и охраны окружающей среды Респ. Беларусь, 28 янв. 2011 г., № 8-Р // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1067. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс] : приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 25 февр. 2015 г., № 57-Ц // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.

1068. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г. [Электронный ресурс] : Указ Президента Рос. Федерации, 31 дек. 2015 г., № 683 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2020.

1069. Стратегия по реализации Конвенции о водно-болотных угодьях, имеющих международное значение главным образом в качестве местобитаний водоплавающих птиц [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 10 февр. 2009 г., № 177 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009. – № 44. – 5/29297.

1070. Стратегия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 года [Электронный ресурс] : утв. зам. премьер-министра Респ. Беларусь, 5 нояб. 2013 г., №06/137-207, 214-258. – Режим доступа: [http://www.minpriroda.gov.by/ru/new\\_url\\_2009876790-ru](http://www.minpriroda.gov.by/ru/new_url_2009876790-ru). – Дата доступа: 14.03.2018.

1071. Стратегия экологической безопасности Российской Федерации [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Рос. Федерации, 19 апр. 2017 г., № 176 // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

1072. Строчук, Д. М. Международно-правовая регламентация предотвращения трансграничного ущерба от правомерной деятельности государств и ответственности за его причинение : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Д. М. Строчук. – Минск, 2006. – 116 л.

1073. Субочев, В. В. Теория законных интересов : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / В. В. Субочев ; Саратов. гос. акад. права. – Тамбов, 2009. – 58 с.

1074. Судавичюс, Б. Б. Проблемы отражения экологических требований в праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Б. Б. Судавичюс ; АН СССР ; Ин-т государства и права. – М., 1988. – 21 с.

1075. Султанов, И. Р. Влияние международных интеграционных организаций на соотношение норм международного права и внутреннего права государств / И. Р. Султанов // Право и государство: теория и практика. – 2010. – № 5. – С. 79–83.

1076. Сурвилло, Я. В. Международно-правовая ответственность за загрязнение окружающей среды при разработке минеральных ресурсов международного района морского дна : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 / Я. В. Сурвилло ; Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина. – М., 2013. – 28 с.

1077. Сурвилло, Я. В. Международно-правовая ответственность государств за ущерб, причиненный окружающей среде опасными видами деятельности / Я. В. Сурвилло // *Акт. проблемы рос. права.* – 2013. – № 8. – С. 1024–1030.

1078. Сухова, Е. А. Организационно-правовое обеспечение экологической безопасности городского развития: международный опыт [Электронный ресурс] / Е. А. Сухова, М. А. Алькова // *КонсультантПлюс. Россия* / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2020.

1079. Сухова, Е. А. Правовое обеспечение экологической безопасности на территории государств – участников СНГ / Е. А. Сухова // *Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.].* – Минск, 2017. – С. 216–219.

1080. Сухова, Е. А. Правовые и иные средства обеспечения экологической безопасности: зарубежный опыт / Е. А. Сухова // *Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.].* – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 2. – С. 204–208.

1081. Сухова, Е. А. Развитие правового обеспечения экологической безопасности в России и странах Европейского союза: сравнительно-правовой анализ / Е. А. Сухова // *Вестн. Саратов. гос. юрид. акад.* – 2019. – № 5. – С. 221–226.

1082. Суюнтбеков, И. Э. К вопросу экологической безопасности автотранспортных средств / И. Э. Суюнтбеков // *Наука и техника Казахстана.* – 2010. – № 4. – С. 81–88.

1083. Сырых, В. М. Метод правовой науки (основные элементы, структура) / В. М. Сырых. – М. : Юрид. лит., 1980. – 176 с.

1084. Сырых, В. М. Теория государства и права : учебник / В. М. Сырых. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Юстицинформ, 2004. – 704 с.

1085. Таджиханов, У. Научно-теоретические проблемы правовой культуры : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / У. Таджиханов ; Ташкент. гос. юрид. ин-т. – Ташкент, 1995. – 48 с.

1086. Тетельмин, В. В. Экология жизненной среды : курс лекций / В. В. Тетельмин, Ф. С. Сибатагуллин. – М. : Ленанд, 2017. – 256 с.

1087. Терещенко, Л. К. Концепция правового обеспечения технического регулирования / Л. К. Терещенко, Ю. А. Тихомиров, Т. Я. Хабриева // *Журн. рос. права.* – 2006. – № 2. – С. 5–12.

1088. Технический регламент о безопасности зданий и сооружений [Электронный ресурс] : Федер. закон, 23 дек. 2009 г., № 384-ФЗ : в ред. Федер. закона от 2 июля 2013 г., № 185-ФЗ // *КонсультантПлюс. Россия* / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

1089. Техническое регулирование экономики и предпринимательской деятельности / под общ. ред. В. С. Белых. – М. : Проспект, 2016. – 144 с.

1090. Тибилов, В. И. Экологическая безопасность трубопроводов при транспортировке природных углеводородов : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 11.00.11 / В. И. Тибилов ; Сев.-Кавказ. гос. технол. ун-т. – Владикавказ, 2000. – 21 с.

1091. Тиковенко, А. Г. Конституционные принципы и их значение для правотворческой и правоприменительной деятельности / А. Г. Тиковенко // *Основы*

устойчивого развития национальной правовой системы в XXI столетии: методология, теория, практика / В. А. Абрамович [и др.] ; под ред. В. И. Павлова. – Минск : Бизнесофсет, 2016. – С. 129–139.

1092. Тиковенко, А. Г. Правовая политика и ее принципы / А. Г. Тиковенко // Правовая политика Республики Беларусь: современное состояние и перспективы развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 6 дек. 2013 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенов (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 136–139.

1093. Тиковенко, А. Г. Принципы правовой системы Республики Беларусь: попытка осмысления их роли / А. Г. Тиковенко // Право.by. – 2015. – № 2. – С. 24–30.

1094. Тимошенко, А. С. Глобальная экологическая безопасность – международно-правовой аспект / А. С. Тимошенко // Совет. государство и право. – 1989. – № 1. – С. 84–92.

1095. Тимошенко, А. С. Международный контрольный механизм в системе экологической безопасности / А. С. Тимошенко // Совет. государство и право. – 1992. – № 12. – С. 93–99.

1096. Тихиня, В. Г. Глобализация и интеграционные процессы, происходящие в современных условиях на пространстве СНГ между Беларусью, Казахстаном и Россией: тенденции, проблемы, перспективы / В. Г. Тихиня // Юстиция Беларуси. – 2013. – № 10. – С. 13–15.

1097. Тихиня, В. Г. Нормы международного права об охране окружающей среды в системе законодательства Республики Беларусь (к вопросу о кодификации экологического законодательства) / В. Г. Тихиня // Право и демократия : сб. науч. тр. / редкол.: В. Н. Бибило (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2006. – С. 154–163.

1098. Тихиня, В. Г. Экологизация права – одна из основных тенденций развития международного и внутригосударственного права в условиях техногенной цивилизации / В. Г. Тихиня // Юрид. журн. – 2006. – № 4. – С. 4–9.

1099. Тихомиров, Ю. А. Закон – ресурс промышленности / Ю. А. Тихомиров. – М. : Инфра-М, 2018. – 94 с.

1100. Тихомиров, Ю. А. Как применять закон : практ. пособие / Ю. А. Тихомиров. – М. : Известия, 1993. – 61 с.

1101. Тихомиров, Ю. А. Международно-правовые акты: природа и способы влияния / Ю. А. Тихомиров // Журн. рос. права. – 2002. – № 1. – С. 101–110.

1102. Тихомиров, Ю. А. Организация правоприменения. Закон и подзаконный акт: противоречия и баланс / Ю. А. Тихомиров // Эффективность законодательства в экономической сфере : науч.-практ. исслед. / отв. ред. Ю. А. Тихомиров. – М. : Волтерс Клувер, 2010. – С. 343–356.

1103. Тихомиров, Ю. А. Право как мера опережающего отражения действительности / Ю. А. Тихомиров // Правовые модели и реальность / О. А. Акоюн [и др.] ; отв. ред. Ю. А. Тихомиров, Е. Е. Рафалюк, Н. И. Хлуденева ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Инфра-М, 2016. – С. 1–18.

1104. Тихомиров, Ю. А. Право: как оценить его действие / Ю. А. Тихомиров // Эффективность законодательства: вопросы теории и практика / Ю. А. Тихомиров [и др.] ; отв. ред. Ю. А. Тихомиров, В. П. Емельянцева. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения, 2015. – С. 17–23.

1105. Тихомиров, Ю. А. Право: прогнозы и риски / Ю. А. Тихомиров. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; Инфра-М, 2015. – 240 с.

1106. Тихомиров, Ю. А. Правовое обеспечение управления / Ю. А. Тихомиров ; Акад. нар. хоз-ва при Совете Министров СССР. – М., 1987. – 148 с.

1107. Тихомиров, Ю. А. Сгусток нравственного и юридического нормативного концентрата / Ю. А. Тихомиров // Экологические императивы в законах и жизни : науч.-учеб. изд. / сост.: И. А. Игнатъева [и др.]. – М. : Моск. гос. ун-т геодезии и картографии, 2019. – С. 10–13.

1108. Ткаченко, И. Е. Усиление роли государственного института таможи в обеспечении экологической безопасности / И. Е. Ткаченко // Тамож. дело. – 2017. – № 4. – С. 36–40.

1109. Толочко, О. Н. Международно-правовая борьба с изменением климата / О. Н. Толочко // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 72–74.

1110. Томашевский, К. Л. Проект модельного Трудового кодекса СНГ и его сравнение с трудовыми кодексами государств – членов ЕАЭС / К. Л. Томашевский // Законодательство. – 2019. – № 8. – С. 56–59.

1111. Транин, А. А. Модернизация опасных промышленных предприятий как фактор обеспечения экологической безопасности: правовые аспекты / А. А. Транин // Экол. право. – 2013. – № 1. – С. 14–17.

1112. Транин, А. А. Правовые проблемы экологического развития современной России / А. А. Транин ; отв. ред. М. М. Бринчук ; Ин-т государства и права РАН. – М. : Юрлитинформ, 2015. – 223 с.

1113. Транин, А. А. Экологические риски научно-технического развития России [Электронный ресурс] / А. А. Транин, Ю. А. Каспрова // Офиц. сайт Ин-та государства и права РАН. – Режим доступа: <http://igpran.ru/articles/3460>. – Дата доступа: 22.05.2019.

1114. Транин, А. А. Эколого-правовые аспекты в решении транспортных проблем крупных городов России: на примере Москвы / А. А. Транин // Государство и право. – 2002. – № 6. – С. 29–34.

1115. Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт / Организация Объединенных Наций. – Нью-Йорк ; Женева : ООН, 2015. – 263 с.

1116. Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация : ГОСТ 31286-2005. – Введен 28.02.2006 (с отменой СТБ 1277-2001). – Минск : Госстандарт, 2006. – 17 с.

1117. Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки : СТБ 1641-2006. – Введ. 28.04.06 (с отменой на территории Респ. Беларусь ГОСТ 25478-91). – Минск : Госстандарт, 2006. – 32 с.

1118. Транспорт дорожный. Экологические классы : СТБ 1848-2009. – Введ. 01.01.10. – Минск : Госстандарт, 2006. – 14 с.

1119. Транспорт и окружающая среда / М. М. Болбас [и др.] ; под общ. ред. М. М. Болбаса. – Минск : Технопринт, 2004. – 262 с.

1120. Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерения : СТБ 2169-2011. – Введ. 31.01.11 (с отменой на территории Респ. Беларусь ГОСТ 21393-75). – Минск : Госстандарт, 2011. – 10 с.

1121. Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным за- жиганием. Выбросы загрязняющих веществ в отработавших газах. Нормы и мето- ды измерения : СТБ 2170-2011. – Введ. 01.07.12. – Минск : Госстандарт, 2011. – 10 с.
1122. Троицкая, Н. А. Единая транспортная система / Н. А. Троицкая, А. Б. Чу- буков. – 11-е изд., перераб. – М. : Академия, 2017. – 288 с.
1123. Уголовный кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 9 июля 1999 г., № 275-3 : принят Палатой представителей 2 июня 1999 г. : одобр. Советом Респ. 24 июня 1999 г. : с изм. и доп. // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Бе- ларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.
1124. Удодова, М. А. Категории «механизм» и «правовой механизм» и систем- ное изучение юридической действительности / М. А. Удодова // Право и государ- ство: теория и практика. – 2016. – № 6(138). – С. 20–25.
1125. Усманова, Р. М. Правовое регулирование полномочий органов местного самоуправления по обеспечению экологической безопасности / Р. М. Усманова // Право и государство: теория и практика. – 2019. – № 4. – С. 172–177.
1126. Устав железнодорожного транспорта общего пользования [Электрон- ный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 2 авг. 1999 г., № 1196 : в ред. от 13.07.2015 № 586 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Бела- русь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2021.
1127. Устав (Конституция) Всемирной организации здравоохранения [Электрон- ный ресурс] // Офиц. сайт Всемир. орг. здравоохранения. – Режим доступа: <https://www.who.int/governance/eb/constitution/ru>. – Дата доступа: 17.11.2019.
1128. Установлены перечень и границы внутренних водных путей Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Офиц. сайт М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Бе- ларусь. – Режим доступа: <https://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/ustanovleny-perechen-i-granitsy-vnutrennix-vodnyx-putej-respubliki-belarus-3732-2020>. – Дата доступа: 12.05.2020.
1129. Устюкова, В. В. Охрана земель как основного компонента окружающей среды и сохранение их ресурсного потенциала / В. В. Устюкова, Г. Л. Землякова // Образование и право. – 2018. – № 9. – С. 117–127.
1130. Устьянцева, О. В. Конституционно-правовые вопросы обеспечения эколо- гической безопасности в современной России : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / О. В. Устьянцева ; Сарат. гос. ун-т им. Н. Г. Чернышевского. – Саратов, 2012. – 25 с.
1131. Ухлоva, Е. В. Экологические ограничения прав на землю в Российской Фе- дерации / Е. В. Ухлоva. – М. : Юрлитинформ, 2012. – 192 с.
1132. Феоктистова, О. Г. Проблемы включения авиационной отрасли в евро- пейскую систему торговли разрешениями на выбросы парниковых газов / О. Г. Фе- октистова // Науч. вестн. Моск. гос. техн. ун-та гражд. авиации. – 2012. – № 183. – С. 134–137.
1133. Филиппов, А. А. Развитие нормативной базы, регламентирующей эколо- гическую безопасность автотранспортных средств / А. А. Филиппов, О. В. Дудчен- ко // Вестн. Оренбург. гос. ун-та. – 2015. – № 9. – С. 200–205.
1134. Филиппова, Р. В. Влияние автомобильного транспорта на изменение кли- мата, экологии городов и здоровья населения / Р. В. Филиппова // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы III Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 3–5 окт. 2017 г. / БелНИИТ «Транстехника» ; редкол.: А. В. Королев [и др.]. – Минск, 2017. – С. 211–215.



1135. Фрейдин, И. Л. Энергетика в системе «природа – общество» / И. Л. Фрейдин, М. С. Васильева // Энергетика и окружающая среда / под ред. М. С. Васильевой, С. А. Водовозова, И. Л. Фрейдина ; Моск. фил. геогр. о-ва СССР. – М., 1977. – С. 4–11.
1136. Хабриева, Т. Я. Гармонизация правовой системы Российской Федерации в условиях международной интеграции: вызовы современности / Т. Я. Хабриева // Журн. зарубеж. законодательства и сравн. правоведения. – 2014. – № 1. – С. 4–15.
1137. Хабриева, Т. Я. Конституционное развитие в контексте современных вызовов и глобальных общественных трансформаций / Т. Я. Хабриева // Гос. служба. – 2019. – № 1. – С. 17–25.
1138. Харьков, В. Н. Обеспечение экологической безопасности и устойчивое развитие как конституционные принципы экологической политики Российской Федерации / В. Н. Харьков // Экол. право. – 2019. – № 4. – С. 3–6.
1139. Харьков, В. Н. Рациональное и эффективное использование и охрана земель и других природных ресурсов как конституционные основы обеспечения экологической безопасности / В. Н. Харьков // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 2. – С. 213–217.
1140. Халфина, Р. О. Общее учение о правоотношении / Р. О. Халфина ; Ин-т государства и права РАН. – М. : Юрид. лит., 1974. – 351 с.
1141. Хаустов, А. П. Нормирование и снижение загрязнения окружающей среды / А. П. Хаустов, М. М. Редина. – М. : Юрайт, 2017. – 385 с.
1142. Хаустов, Д. В. Актуальные проблемы правового регулирования экологической экспертизы на современном этапе / Д. В. Хаустов // Экол. право. – 2012. – № 4. – С. 42–48.
1143. Хватов, В. Ф. Научные основы методов и средств контроля экологического состояния автотранспорта и его влияние на окружающую среду : дис. ... д-ра техн. наук : 05.11.13 / В. Ф. Хватов. – СПб., 2007. – 332 л.
1144. Хилюта, В. В. Нарушение требований экологической безопасности: уголовная ответственность / В. В. Хилюта // Охрана и безопасность труда. – 2017. – № 3. – С. 11–15.
1145. Химич, О. Екологічна безпека як елемент національної безпеки / О. Химич // Право України. – 2002. – № 11. – С. 44–48.
1146. Хлуденева, Н. И. Дефекты правового регулирования охраны окружающей среды / Н. И. Хлуденева. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; Инфра-М, 2018. – 172 с.
1147. Хлуденева, Н. И. Оценка эффективности применения эколого-правовых ограничений экономической деятельности в России / Н. И. Хлуденева // Журн. рос. права. – 2021. – № 4. – С. 157–172.
1148. Хлуденева, Н. И. Правовое обеспечение экономического стимулирования в области охраны окружающей среды / Н. И. Хлуденева // Журн. рос. права. – 2013. – № 2. – С. 5–14.
1149. Хлуденева, Н. И. Правовые пределы имущественной ответственности за вред окружающей среде / Н. И. Хлуденева // Журн. рос. права. – 2019. – № 3. – С. 153–164.
1150. Хлуденева, Н. И. Развитие экологического (природоохранного) законодательства / Н. И. Хлуденева, Н. В. Кичигин, М. В. Пономарев // Научные концеп-

ции развития законодательства / С. Е. Нарышкин [и др.] ; отв. ред. Т. Я. Хабриева, Ю. А. Тихомиров. – 7-е изд., доп. и перераб. – М. : Юриспруденция, 2014. – С. 287–302.

1151. Хлуденева, Н. И. Эффективность правового регулирования охраны окружающей среды / Н. И. Хлуденева // Эффективность законодательства: вопросы теории и практика / Ю. А. Тихомиров [и др.] ; отв. ред. Ю. А. Тихомиров, В. П. Емельянцева. – М. : Ин-т законодательства и сравн. правоведения, 2015. – С. 177–193.

1152. Хлуденева, Н. И. Эффективность правового регулирования охраны окружающей среды в России: от «конфликта целей» к экологическому правопорядку / Н. И. Хлуденева // Журн. рос. права. – 2017. – № 12. – С. 141–151.

1153. Хомяк, Я. В. Автомобильные дороги и окружающая среда / Я. В. Хомяк, В. Ф. Скорченко. – Киев : Вища школа, 1983. – 160 с.

1154. Хоробрых, Э. В. Зеленые технологии – перспективное направление мирового экономического развития / Э. В. Хоробрых, М. Ф. Замятина, А. А. Литвинчук // Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы : сб. науч. ст. : в 4 ч. / Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т экономики НАН Беларуси ; редкол.: В. И. Бельский [и др.]. – Минск, 2017. – Ч. 4. – С. 268–274.

1155. Хотько, О. А. Актуальные вопросы разработки правовых принципов экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2019. – Т. 9, № 3. – С. 76–85.

1156. Хотько, О. А. Взаимодействие норм экологического и земельного права при установлении ограничений землепользования / О. А. Хотько // Правовое регулирование использования природных ресурсов: комплексный подход : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 11 апр. 2014 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; сост. С. А. Боголюбов, Е. А. Галиновская, А. П. Ушакова. – М. : Инфра-М, 2014. – С. 211–218.

1157. Хотько, О. А. Взаимосвязь экономического развития и природоресурсных правоотношений: некоторые проблемы правового обеспечения / О. А. Хотько // Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы : сб. науч. ст. : в 4 ч. / Ин-т экономики НАН Беларуси ; редкол.: В. И. Бельский [и др.]. – Минск, 2017. – С. 277–282.

1158. Хотько, О. А. Влияние интеграционных процессов на правовое обеспечение экологической безопасности при чрезвычайных ситуациях техногенного характера / О. А. Хотько // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 146–148.

1159. Хотько, О. А. Гармонизация законодательства государств – членов Евразийского экономического союза в системе правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Право.by. – 2019. – № 2. – С. 40–46.

1160. Хотько, О. А. Государственное управление в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в условиях правовой интеграции государств / О. А. Хотько // Совершенствование механизма государственного управления в условиях правовой интеграции государств : материалы Междунар. круглого стола, Минск, 30 окт. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; под ред. Т. А. Червяковой. – Минск, 2021. – С. 83–87.

1161. Хотько, О. А. Закономерности развития и функционирования правовых средств обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр., посвящ. д-ру юрид. наук, проф., заслуж. юристу Респ. Беларусь С. Г. Дробязко / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2018. – Вып. 13. – С. 590–600.

1162. Хотько, О. А. Зарубежный опыт правового обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Проблемы безопасности на транспорте : материалы X Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 26–27 нояб. 2020 г. : в 5 ч. / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь ; Белорус. ж. д. ; Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель, 2020. – Ч. 4. – С. 118–120.

1163. Хотько, О. А. Инструменты правового регулирования в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в модельном законодательстве и актах государств – участников Содружества Независимых Государств / О. А. Хотько // Правовое государство: теория и практика. – 2021. – Т. 17, № 2. – С. 179–193.

1164. Хотько, О. А. Интеграционные процессы и проблемы законодательного обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса / О. А. Хотько // Векторы развития законодательного обеспечения государственной земельной реформы: опыт XX века и современность : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 18 дек. 2018 г. / Гос. ун-т по землеустройству ; сост. С. А. Липски, Е. А. Позднякова. – М., 2018. – С. 364–370.

1165. Хотько, О. А. К вопросу о законодательном регулировании возмещения вреда окружающей среде, причиненного при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Конституционно-правовые основы ответственности в сфере экологии : материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Конституционные основы правового регулирования экологических отношений: от идей к реализации (к 25-летию Конституции Российской Федерации)», Москва, 20 дек. 2018 г., и «Соотношение видов юридической ответственности в экологической сфере», Москва, 14 марта 2019 г. / Моск. гос. ун-т геодезии и картографии ; отв. ред. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК, 2019. – С. 393–396.

1166. Хотько, О. А. К вопросу обеспечения экологической безопасности в сфере функционирования железнодорожного транспорта: правовой аспект / О. А. Хотько // Состояние, проблемы и перспективы развития юридической науки и практики: белорусский и зарубежный опыт : сб. науч. ст. / Гродн. гос. ун-т ; редкол.: С. Е. Чебуранова (гл. ред.) [и др.]. – Гродно, 2021. – С. 124–127.

1167. Хотько, О. А. К вопросу о повышении уровня экологической культуры, экологического образования и просвещения: новые современные взгляды в правовой науке / О. А. Хотько // Право и образование. – 2020. – № 5. – С. 48–57.

1168. Хотько, О. А. К вопросу о системе правовых средств охраны права собственности на природные ресурсы при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Актуальные проблемы права собственности на природные ресурсы и объекты: междисциплинарный подход : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. памяти члена-кор. Акад. наук Респ. Татарстан, проф., заслуж. юриста Респ. Татарстан А. А. Рябова, Казань, 26 окт. 2018 г. / Казан. (Приволж.) федер. ун-т ; под ред. З. Ф. Сафина, Е. В. Луновой. – М. : Статут, 2019. – С. 153–158.

1169. Хотько, О. А. К вопросу правового регулирования экологической безопасности как механизма защищенности человека от реальных и потенциальных угроз / О. А. Хотько // Актуальные проблемы защиты социально-экономических прав человека и гражданина в России, СНГ и странах Европейского союза : материалы Междунар. науч. конф., Волгоград, 22–23 мая 2018 г. / Волгоград. ин-т бизнеса ; под общ. ред. А. П. Анисимова, А. Я. Рыженкова. – Волгоград, 2018. – С. 183–188.

1170. Хотько, О. А. Конституционные основы обеспечения экологической безопасности / О. А. Хотько // Конституция Республики Беларусь как ценностный выбор: 25 лет свершений и преобразований : материалы Респ. науч.-практ. конф., Минск, 4 марта 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; Ин-т экономики НАН Беларуси ; Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; ИППК судей, работников прокуратуры, судов и учреждений юстиции ; редкол.: А. Г. Василевич (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 413–415.

1171. Хотько, О. А. Концептуальные теоретико-правовые проблемы обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Колорград, 2020. – Вып. 15. – С. 643–650.

1172. Хотько, О. А. Методы исследования экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Государство и право. – 2019. – № 11. – С. 78–85.

1173. Хотько, О. А. Некоторые аспекты обеспечения прав человека в контексте современных вызовов техногенной деятельности / О. А. Хотько // Конституционно-правовые основы развития Республики Беларусь как социального государства в современных условиях : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 3–4 окт. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 440–445.

1174. Хотько, О. А. Некоторые земельно-правовые средства охраны окружающей среды (на примере законодательства Республики Беларусь и Российской Федерации) / О. А. Хотько // Тенденции развития землеустройства как инструмента реализации земельной политики и их законодательное закрепление: отечественный и зарубежный опыт XX–XXI веков : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 31 мая 2019 г. / Гос. ун-т по землеустройству ; сост. С. А. Липски, Е. А. Позднякова. – М., 2019. – С. 273–279.

1175. Хотько, О. А. Некоторые проблемы обеспечения экологической безопасности при эксплуатации автомобильного транспорта: правовые аспекты / О. А. Хотько // Тези Всеукраїн. наук.-практ. on-line конф., присвяч. Дню науки, Житомир, 11–15 травня 2020 р. / Житомир. политехніка. – Житомир, 2020. – С. 84–85.

1176. Хотько, О. А. О приоритетности метода научного прогнозирования в эколого-правовых исследованиях / О. А. Хотько // Современная государственность и право: теоретические и практические проблемы формирования и успешного функционирования : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 75-летию со дня рождения заслуж. юриста Респ. Беларусь, д-ра юрид. наук, проф. А. М. Абрамовича, Минск, 24–25 мая 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 159–161.

1177. Хотько, О. А. О совершенствовании законодательства, регулирующего охрану земель / О. А. Хотько, Н. А. Шингель // Земля Беларуси. – 2014. – № 4. – С. 20–24.

1178. Хотько, О. А. Ограничения и обременения прав на земельные участки как элемент устойчивого использования земельных ресурсов / О. А. Хотько // Юрист. – 2012. – № 19. – С. 23–28.

1179. Хотько, О. А. Ограничения (обременения) прав на землю как средство обеспечения экологической безопасности / О. А. Хотько // Правовое обеспечение устойчивого развития Республики Беларусь : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 9–10 апр. 2010 г. / Гомел. гос. ун-т ; под общ. ред. И. И. Эсмантович. – Гомель, 2010. – С. 135–139.

1180. Хотько, О. А. Организационно-правовые аспекты развития придорожного сервиса в свете его влияния на использование и охрану земель и обеспечение прав землепользователей / О. А. Хотько // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. Д, Экон. и юрид. науки. – 2016. – № 14. – С. 184–190.

1181. Хотько, О. А. Особенности правового регулирования налогообложения при обеспечении экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Финансовое право в условиях цифровизации экономики : материалы Междунар. науч.-практ. круглого стола, Минск, 13 нояб. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. С. Каменков (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2020. – С. 164–169.

1182. Хотько, О. А. Права, интересы, потребности субъектов земельных отношений: конституционное обеспечение и правовые проблемы соотношения понятий / О. А. Хотько // Конституционные права и свободы: проблемы интерпретации и реализации в национальных правовых системах : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Новополоцк, 28–29 окт. 2016 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2016. – Т. 3. – С. 295–303.

1183. Хотько, О. А. Правовое значение ограничений и обременений прав на земельные участки в Республике Беларусь / О. А. Хотько // Пром.-торговое право. – 2013. – № 10. – С. 87–90.

1184. Хотько, О. А. Правовое обеспечение экологической безопасности при использовании энергетических ресурсов в процессе транспортной деятельности / О. А. Хотько, Н. А. Шингель // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. Д, Экон. и юрид. науки. – 2018. – № 14. – С. 209–217.

1185. Хотько, О. А. Правовое обеспечение экологической безопасности при осуществлении землепользования / О. А. Хотько // Актуальні проблеми становлення і розвитку права екологічної безпеки в Україні : матеріали наук.-практ. круглого столу, Київ, 28 бер. 2014 р. / Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка ; редкол.: М. В. Краснова [та інш.]. – Чернівці, 2014. – С. 123–127.

1186. Хотько, О. А. Правовое обеспечение экологической безопасности в условиях интеграционных процессов / О. А. Хотько // Беларусь в условиях глобализации и интеграции : материалы Междунар. науч. конф., Минск, 25 окт. 2018 г. / Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол.: С. В. Харитончик [и др.]. – Минск, 2018. – С. 193–196.

1187. Хотько, О. А. Правовое регулирование экологического риска по законодательству Республики Беларусь и Украины / О. А. Хотько // Сучасні тенденції розбудови правової держави в Україні та світі : зб. наук. ст. за матеріалами VII Міжнар. наук.-практ. конф., Житомир, 18 квітня 2019 р. / М-во освіти і науки України ; Житомир. нац. агрокол. ун-т. – Житомир, 2019. – С. 106–109.

1188. Хотько, О. А. Правовое регулирование экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Дискуссионные про-

блемы теории экологического права / под общ. ред. А. П. Анисимова. – М. : Юрлитинформ, 2020. – С. 214–246.

1189. Хотько, О. А. Правовые аспекты обеспечения экологической безопасности в контексте достижения целей устойчивого развития (на примере Евразийского экономического союза и Европейского союза) / О. А. Хотько // Государство и право в XXI веке : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 95-летию юрид. фак. Белорус. гос. ун-та, Минск, 26–27 нояб. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. Н. Михалева (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2021. – С. 1087–1091.

1190. Хотько, О. А. Правовые аспекты реализации концепции зеленой экономики (на примере экологической безопасности транспорта) / О. А. Хотько // Проблемы правового регулирования общественных отношений: теория, законодательство, практика : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф., Брест, 23–24 нояб. 2018 г. / Брест. гос. ун-т им. А. С. Пушкина ; редкол.: О. В. Чмыга (отв. ред.) [и др.]. – Брест, 2019. – С. 745–750.

1191. Хотько, О. А. Правовые вопросы международного сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько, А. А. Чеботарева // Трансп. право и безопасность. – 2021. – № 1. – С. 33–45.

1192. Хотько, О. А. Правовые механизмы по недопущению глобального изменения климата в свете нарастающего воздействия выбросов парниковых газов при транспортной деятельности / О. А. Хотько // Правовые ценности в фокусе сравнительного правоведения : сб. материалов IX Междунар. конгресса сравн. правоведения, Москва, 2 дек. 2019 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Юриспруденция, 2020. – С. 56–59.

1193. Хотько, О. А. Правовые основы экологичности рынка транспортных услуг в странах ЕАЭС / О. А. Хотько // Проблемы статуса современной России: историко-правовой аспект : материалы Всерос. науч.-практ. конф., Уфа, 5–6 апр. 2018 г. : в 2 ч. / Башкир. гос. ун-т ; отв. ред. Ф. Х. Галиев. – Уфа, 2018. – Ч. 1. – С. 115–121.

1194. Хотько, О. А. Правовые проблемы достижения консенсуса при соблюдении экологических императивов и осуществлении экономической деятельности / О. А. Хотько // Экологические императивы в законах и жизни : науч.-учеб. изд. / сост. С. А. Боголюбов [и др.]. – М. : МИИГАиК. – С. 126–129.

1195. Хотько, О. А. Правовые проблемы обеспечения экологической безопасности в условиях цифровой трансформации транспортных процессов / О. А. Хотько // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики : материалы II Междунар. трансп.-правового форума, Москва, 12–13 февр. 2020 г. / Рос. ун-т трансп. ; под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева. – М. : Юрид. ин-т МИИТ, 2020. – С. 86–91.

1196. Хотько, О. А. Правовые проблемы охраны окружающей среды при эксплуатации транспортных средств как угрозы обеспечения экологической безопасности / О. А. Хотько // Актуальні питання юриспруденції: теоретичний та практичний виміри : матеріали Четвертої Міжнар. науч.-практ. конф., Суми, 23 квітня 2021 р. / Сум. нац. аграр. ун-т ; редкол.: М. П. Курило [та інш.]. – Суми, 2021. – С. 195–198.

1197. Хотько, О. А. Правовые проблемы регулирования охраны земель в условиях осуществления транспортной деятельности / О. А. Хотько // Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 223–226.



1198. Хотько, О. А. Правовые средства реализации политики в области использования и охраны земель / О. А. Хотько // Научные чтения памяти профессора В. И. Семенкова : сб. материалов Респ. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Минск, 7 дек. 2017 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. М. Сивец [и др.]. – Минск, 2017. – С. 355–358.

1199. Хотько, О. А. Пробелы в экологическом праве в контексте современных технологических трансформаций: проблемы устранения и преодоления / О. А. Хотько // Пробелы в позитивном праве: доктрина и практика : материалы VI Междунар. науч. конф. теоретиков права, Москва, 20–21 февр. 2021 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; отв. ред. Н. Н. Черногор. – М., 2021. – С. 621–629.

1200. Хотько, О. А. Проблемы гармонизации средств реализации и защиты прав граждан в сфере экологической безопасности / О. А. Хотько // Теоретико-прикладные проблемы реализации и защиты субъективных прав в контексте инновационного социально-экономического развития общества : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. памяти Н. Г. Юркевича, Минск, 20–21 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: О. Н. Здрок (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 73–77.

1201. Хотько, О. А. Проблемы классификации ограничений прав на земельные участки / О. А. Хотько // Право.by. – 2012. – № 4. – С. 54–63.

1202. Хотько, О. А. Проблемы обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в Республике Беларусь / О. А. Хотько // Экол. право. – 2021. – № 3. – С. 35–39.

1203. Хотько, О. А. Проблемы правового обеспечения защиты прав граждан в сфере экологической и продовольственной безопасности / О. А. Хотько, А. И. Мухомук // Вестн. Саратов. гос. юрид. акад. – 2020. – № 2. – С. 253–260.

1204. Хотько, О. А. Проблемы правового образования и просвещения в сфере охраны окружающей среды и экологической безопасности / О. А. Хотько // Непрерывность образования «школа – университет». Инновации и перспективы : сб. ст. II Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 22–23 февр. 2018 г. / Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол.: О. К. Гусев [и др.]. – Минск, 2018. – С. 231–233.

1205. Хотько, О. А. Реализация права на охрану здоровья в контексте обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Право и современные технологии в медицине / отв. ред. А. А. Мохов, О. В. Сушкова. – М. : РГ-Пресс, 2019. – С. 291–295.

1206. Хотько, О. А. Система принципов обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Куфафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 2. – С. 217–222.

1207. Хотько, О. А. Совершенствование экологического образования как фактор подготовки конкурентоспособных специалистов в современных условиях / О. А. Хотько // Непрерывная система образования «школа – университет». Инновации и перспективы : сб. ст. IV Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 100-летию БНТУ, Минск, 29–30 окт. 2020 г. / Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол.: О. К. Гусев, Н. А. Афанасьева, Е. К. Костюкевич. – Минск, 2020. – С. 414–417.

1208. Хотько, О. А. Теоретико-методологические проблемы технического регулирования на евразийском пространстве как составляющей правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Журн. зарубеж. законодательства и сравн. правоведения. – 2021. – № 3. – С. 84–89.

1209. Хотько, О. А. Теоретические основания законодательного регулирования интеллектуальных транспортных систем в контексте правового обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития государства и общества / О. А. Хотько // Искусственный интеллект и тренды цифровизации : материалы III Международ. трансп.-правового форума, приуроч. к 125-летию Рос. ун-та трансп., Москва, 10–11 февр. 2021 г. / Рос. ун-т трансп. ; под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева. – М. : Юрид. ин-т МИИТ, 2021. – С. 127–132.

1210. Хотько, О. А. Теоретические основы формирования правовой стратегии обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Науч. вестн. Волгоград. ин-та управления – филиала РАНХиГС. Сер. Право. – 2019. – № 1. – С. 48–53.

1211. Хотько, О. А. Установление ограничений прав на земельные участки как одно из направлений обеспечения охраны окружающей среды / О. А. Хотько // Современные тенденции правового регулирования экологических отношений : материалы Международ. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2013 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балащенко (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 114–117.

1212. Хотько, О. А. Учет экологических прав будущих поколений: к вопросу поиска современных подходов правового регулирования / О. А. Хотько // Законодательство и правоприменение в контексте приоритетов социально-экономического развития : материалы Международ. науч.-практ. конф., Минск, 12–13 сент. 2019 г. / ИППК судей, работников прокуратуры, судов, учреждений юстиции БГУ ; редкол.: С. К. Лещенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 180–183.

1213. Хотько, О. А. Экологический вектор совершенствования правового регулирования транспортной деятельности в свете современных процессов научно-технического развития / О. А. Хотько // Юстиция Беларуси. – 2020. – № 7. – С. 40–45.

1214. Хотько, О. А. Эколого-правовые проблемы осуществления транспортной деятельности / О. А. Хотько // Автомобиле- и тракторостроение : материалы Международ. науч.-практ. конф., Минск, 24–27 мая 2019 г. : в 2 т. / Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол.: Д. В. Капский (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – Т. 2. – С. 122–125.

1215. Хотько, О. А. Эколого-правовые требования при осуществлении транспортной деятельности: направления модернизации / О. А. Хотько // Юстиция Беларуси. – 2019. – № 10. – С. 66–71.

1216. Хотько, О. А. Юридическая ответственность за несоблюдение экологических требований при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Трансп. право и безопасность. – 2019. – № 1(29). – С. 100–105.

1217. Хотько, О. А. Юридическая природа экологической безопасности транспортной деятельности / О. А. Хотько // Правовое государство: теория и практика. – 2018. – № 1. – С. 174–182.

1218. Христенко, С. И. Транспорт и окружающая среда / С. И. Христенко. – Киев : Наук. думка, 1983. – 200 с.

1219. Худык, А. П. Устойчивое развитие малых городов Беларуси: глобальные вызовы и локальные решения / А. П. Худык // Проблемы упр. – 2019. – № 2. – С. 4–7.

1220. Цели устойчивого развития [Электронный ресурс] / Офиц. сайт Нац. собр. Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://www.sovrep.gov.by/ru/tsur-ru>. – Дата доступа: 12.04.2019.

1221. Чапчиков, С. Ю. Необходима конституционная доктрина безопасности личности, общества, государства / С. Ю. Чапчиков // Конституц. и муницип. право. – 2011. – № 6. – С. 14–18.

1222. Чередников, А. В. Правовое обеспечение экологических интересов в градостроительном зонировании / А. В. Чередников. – М. : Юрлитинформ, 2013. – 214 с.

1223. Черкасская, Н. В. Установление ограничений как метод государственного обеспечения экологической безопасности населения / Н. В. Черкасская // Вестн. Ин-та экон. исслед. – 2016. – № 1. – С. 106–110.

1224. Черкаська, Н. В. Обмеження прав на земельні ділянки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Н. В. Черкаська ; Нац. юрид. акад. України. – Харків, 2008. – 19 с.

1225. Чернобай, Е. Ю. Правовой режим земель полосы отвода железных дорог : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Е. Ю. Чернобай ; Юрид. ин-т Моск. гос. ун-та путей сообщения. – М., 2014. – 27 с.

1226. Чернуха, А. Д. Эколого-правовая охрана окружающей среды при размещении, проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта / А. Д. Чернуха // Вестн. Сибир. гос. ун-та путей сообщения. – 2014. – № 3. – С. 99–112.

1227. Чертова, Н. А. Конституционно-правовые основы обеспечения экологической безопасности Российской Федерации: на опыте северных регионов : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.02 / Н. А. Чертова. – М., 2007. – 409 л.

1228. Чертова, Н. А. Экологическая безопасность: правовые основы обеспечения / Н. А. Чертова // Закон и право. – 2006. – № 3. – С. 171–177.

1229. Чиж, И. М. Направления совершенствования правового регулирования охраны озонового слоя / И. М. Чиж // Законодательство и правоприменение в контексте приоритетов социально-экономического развития : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 12–13 сент. 2019 г. / ИППК судей, работников прокуратуры, судов, учреждений юстиции БГУ ; редкол.: С. К. Лещенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 190–193.

1230. Чиж, И. М. Правовые вопросы использования организационно-правовых механизмов охраны озонового слоя / И. М. Чиж // Актуальные проблемы развития законодательства в сфере экономики, природопользования и охраны окружающей среды : сб. ст. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; под ред. О. А. Бакинской. – Минск : Колорград, 2018. – С. 238–259.

1231. Чиркин, В. Е. Интеграционные межгосударственные процессы / В. Е. Чиркин // Журн. зарубеж. законодательства и сравн. правоведения. – 2019. – № 3. – С. 5–19.

1232. Чмыхало, Е. Ю. Правовая охрана почв / Е. Ю. Чмыхало // Правовое регулирование использования природных ресурсов: комплексный подход : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 11 апр. 2014 г. / Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; сост. С. А. Боголюбов, Е. А. Галиновская, А. П. Ушакова. – М. : Инфра-М, 2014. – С. 102–106.

1233. Чолтян, Л. Н. Правовое обеспечение охраны окружающей среды в городских населенных пунктах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Л. Н. Чолтян ; Ин-т государства и права РАН. – М., 2009. – 27 с.

1234. Чугункова, А. В. Влияние глобального изменения климата на экономику лесного и сельского хозяйства / А. В. Чугункова, А. И. Пыжев, Ю. И. Пыжева // Акт. проблемы экономики и права. – 2018. – Т. 12, № 3. – С. 523–537.

1235. Чуприс, О. И. Интеграционные преобразования в государственном управлении: от единичных изменений до глобальных реформ? / О. И. Чуприс // Традиции

и инновации в праве : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 20-летию юрид. фак. и 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 6–7 окт. 2017 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2017. – Т. 1. – С. 165–167.

1236. Чуприс, О. И. Некоторые направления развития территориального общественного самоуправления в Республике Беларусь / О. И. Чуприс // Конституционно-правовые основы развития Республики Беларусь как социального государства в современных условиях : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 3–4 окт. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 61–64.

1237. Чуприс, О. И. Некоторые правовые проблемы реализации компетенции в системе республиканских органов государственного управления / О. И. Чуприс // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2013. – Вып. 8. – С. 371–376.

1238. Чуприс, О. И. Правовая интеграция государств и отдельные направления развития государственного управления в Республике Беларусь / О. И. Чуприс // Право.by. – 2017. – № 5. – С. 43–49.

1239. Чуприс, О. И. Предупредительная функция административно-правового принуждения, применяемого в государственном управлении / О. И. Чуприс // Перспективные решения актуальных проблем государственного строительства и международного права : сб. ст. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; под ред. Е. В. Семашко. – Минск : Четыре четверти, 2017. – С. 157–161.

1240. Чуприс, О. И. Применение современных подходов к оценке эффективности деятельности органов государственного управления / О. И. Чуприс // Право.by. – 2015. – № 1. – С. 59–64.

1241. Чуприс, О. И. Проблемы понимания и правового регулирования управленческого процесса в Республике Беларусь / О. И. Чуприс // Право и демократия : сб. науч. тр. / редкол.: В. Н. Бибило (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГУ, 2016. – Вып. 27. – С. 86–93.

1242. Шабайлов, В. И. Евразийское экономическое сообщество как особая форма интеграции и перспективы его развития / В. И. Шабайлов, Е. П. Гуйда // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2007. – Вып. 2. – С. 24–40.

1243. Шабайлов, В. И. Понятие и классификация принципов социально-экономических прав человека и гражданина / В. И. Шабайлов // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. – 2008. – № 2. – С. 41–46.

1244. Шабайлов, В. И. Понятие целевых программ, их классификация и структура / В. И. Шабайлов, Е. П. Гуйда // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2007. – Вып. 2. – С. 168–183.

1245. Шабайлов, В. И. Соотношение компетенции Союзного государства и его государств-участников / В. И. Шабайлов // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков [и др.]. – Минск : Право и экономика, 2009. – Вып. 4. – С. 213–227.

1246. Шайкенов, Н. А. Правовое обеспечение интересов личности / Н. А. Шайкенов. – Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1990. – 200 с.

1247. Шакирова, Д. И. Применение правовых механизмов технического регулирования в целях охраны окружающей среды [Электронный ресурс] / Д. И. Шакирова. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/primenenie-pravovyh-mehanizmov-tehnicheskogo-regulirovaniya-v-tselyah-ohrany-okruzhayuschey-sredy>. – Дата доступа: 16.10.2019.

1248. Шакирова, Д. И. Правовая охрана окружающей среды посредством технических регламентов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Д. И. Шакирова ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М., 2018. – 28 с.

1249. Шамрин, М. Ю. Административно-правовые механизмы защиты прав человека в зарубежных государствах / М. Ю. Шамрин, Е. В. Мигачева // Административ. право и процесс. – 2017. – № 9. – С. 50–53.

1250. Шамсутдинов, Э. Р. Проблемы экологизации российского законодательства / Э. Р. Шамсутдинов. – М. : Юрлитинформ, 2010. – 144 с.

1251. Шанайца, П. С. Охрана окружающей среды в ОАО «РЖД» в 2004 г. / П. С. Шанайца, Н. В. Москалев // Ж.-д. трансп. Сер. Экология и ж.-д. трансп. ЭИ/ЦНИИТЭИ. – 2005. – № 2. – С. 1–9.

1252. Шапкина, Е. А. Партнерство государства и общества в сфере экологической безопасности / Е. А. Шапкина, П. В. Марчук // Аграр. и зем. право. – 2019. – № 4. – С. 90–93.

1253. Шапошникова, Ю. Н. Проблема экологической безопасности трубопроводов для транспортировки нефти, газа и нефтепродуктов / Ю. Н. Шапошникова // Технологии техносфер. безопасности. – 2010. – № 1(29). – С. 1–6.

1254. Шаршун, Е. В. К проблеме обеспечения рационального использования и охраны земель в контексте устойчивого развития и экологизации экономики / Е. В. Шаршун // Приоритетные направления развития экологического, земельного и аграрного права : материалы Респ. круглого стола, приуроч. к юбилею д-ра юрид. наук проф. Т. И. Макаровой, Минск, 30 марта 2017 г. / Беларус. гос. ун-т ; редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. – Минск, 2017. – С. 237–240.

1255. Шахрай, И. С. Значение и перспективы развития прогнозирования экологических последствий принятия (издания) нормативных правовых актов / И. С. Шахрай // Юстиция Беларуси. – 2019. – № 1. – С. 19–23.

1256. Шахрай, И. С. Некоторые проблемы правового регулирования экологического контроля / И. С. Шахрай // Юстиция Беларуси. – 2017. – № 3. – С. 43–47.

1257. Шахрай, И. С. О закреплении требований, обеспечивающих экологическую безопасность, в природоресурсном законодательстве Республики Беларусь / И. С. Шахрай // Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 4–6 апр. 2019 г. : в 3 ч. / Моск. гос. юрид. ун-т им. О. Е. Кутафина ; редкол.: С. В. Липень [и др.]. – М. : РГ-Пресс, 2019. – Ч. 2. – С. 229–233.

1258. Шахрай, И. С. Планирование как функция государственного управления в области охраны окружающей среды и градостроительной деятельности: проблемы соотношения / И. С. Шахрай // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Бизнесофсет, 2017. – Вып. 12. – С. 606–614.

1259. Шахрай, И. С. Правовое обеспечение участия общественности в принятии управленческих решений, связанных с градостроительным освоением территорий / И. С. Шахрай // Динамика правоустановления и правореализации в регулировании публично-правовых отношений : сб. науч. ст. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: О. И. Чуприс (гл. ред.) [и др.]. — Минск : ИВЦ Минфина, 2020. — Вып. 2. — С. 269–280.

1260. Шахрай, И. С. Правовое регулирование рационального (устойчивого) использования природных ресурсов / И. С. Шахрай // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков [и др.]. — Минск : Бизнесофсет, 2012. — Вып. 7. — С. 424–430.

1261. Шахрай, И. С. Проблемы правового регулирования экологического контроля в свете обновления законодательства Республики Беларусь о контрольной (надзорной) деятельности / И. С. Шахрай // Весн. Гродзен. дзярж. ун-та імя Я. Купалы. Сер. 4, Правазнаўства. — 2018. — № 1. — С. 59–67.

1262. Шахрай, И. С. Теоретико-методологические подходы к закреплению принципов права природопользования / И. С. Шахрай // Журн. Белорус. гос. ун-та. Сер. Право. — 2019. — № 3. — С. 93–103.

1263. Шахрай, И. С. Учет в области охраны окружающей среды: проблемы правового регулирования / И. С. Шахрай // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Семенков [и др.]. — Минск : ФУАинформ, 2013. — Вып. 8. — С. 588–595.

1264. Шахрай, И. С. Экологизация научной деятельности / И. С. Шахрай // Правосознание и правоохранительная деятельность: законодательство и правоприменение : сб. науч. тр. / Респ. ин-т контроля знаний ; редкол.: А. В. Барков [и др.]. — Минск, 2019. — С. 150–160.

1265. Шахрай, И. С. Экологизация правового регулирования на пути к устойчивому развитию / И. С. Шахрай // Оценка регулирующего воздействия законодательства в сфере экономической деятельности / Д. В. Шаблинская [и др.] ; под ред. В. К. Ладутько, М. Н. Сатолиной. — Минск : Беларус. навука, 2020. — С. 207–222.

1266. Шахрай, И. С. Экологически опасная деятельность / И. С. Шахрай // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / редкол.: С. А. Балашенко [и др.]. — Минск : ГИУСТ БГУ, 2013. — Т. 4. — С. 252–253.

1267. Шахрай, И. С. Юридическое прогнозирование как способ эколого-правового регулирования / И. С. Шахрай, Е. П. Филипенко // Право.by. — 2019. — № 3. — С. 85–90.

1268. Швеция ввела экологический налог на авиабилеты [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://rg.ru/2018/04/02/shveciia-vvela-ekologicheskij-naloga-aviability.html>. — Дата доступа: 30.03.2018.

1269. Швеция. Экологические зоны и ограничения для въезда [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.asmap.ru/spravochnik-map/2136>. — Дата доступа: 23.02.2020.

1270. Шелест, К. Д. Геополитические вызовы и геоэкономические возможности формирования Евразийского транспортного коридора / К. Д. Шелест, А. Ю. Терешенкова, А. В. Шепелева // Евраз. юрид. журн. — 2018. — № 3. — С. 53–57.

1271. Шемшученко, Ю. С. Правовые проблемы экологии / Ю. С. Шемшученко ; АН УССР, Ин-т государства и права. — Киев : Наук. думка, 1989. — 231 с.



1272. Шемшученко, Ю. С. Человек и его право на безопасную (здоровую) окружающую среду / Ю. С. Шемшученко // Государство и право. – 1993. – № 8. – С. 17–35.

1273. Шестерюк, А. С. Методические проблемы экологического образования юристов / А. С. Шестерюк // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 11, Право. – 1996. – № 1. – С. 39–41.

1274. Шестерюк, А. С. Экологическое право. Вопросы теории и методологии анализа / А. С. Шестерюк. – СПб. : Изд-во СПбГУ, 2000. – 287 с.

1275. Шестерюк, А. С. Экологическое право: проблемы методологии : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / А. С. Шестерюк ; С.-Петербург. гос. ун-т. – СПб., 2000. – 39 с.

1276. Шийко, Ц. Актуальные проблемы предотвращения и сдерживания засорения околоземного космического пространства / Ц. Шийко // Экол. право. – 1999. – № 1. – С. 3–10.

1277. Шимова, О. С. Глобальная программа действий по образованию для устойчивого развития в контексте зеленой экономики / О. С. Шимова // Научн. тр. Белорус. гос. экон. ун-та / М-во образования Респ. Беларусь ; Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Н. Шимов (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2017. – Вып. 10. – С. 471–476.

1278. Шимова, О. С. Устойчивое развитие : учебник / О. С. Шимова. – Минск : БГЭУ, 2017. – 394 с.

1279. Шингель, Н. А. Актуальные вопросы реализации права на доступ к природным ресурсам / Н. А. Шингель // Конституционные права и свободы: проблемы интерпретации и реализации в национальных правовых системах : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Новополоцк, 28–29 окт. 2016 г. : в 3 т. / Полоц. гос. ун-т ; Регион. учеб.-науч.-практ. юрид. центр ; редкол.: И. В. Вегера (отв. ред.) [и др.]. – Новополоцк, 2016. – Т. 3. – С. 324–330.

1280. Шингель, Н. А. Концептуальные проблемы формирования и развития природоресурсного законодательства Республики Беларусь / Н. А. Шингель, И. С. Шахрай // Юрид. наука: история и современность. – 2017. – № 7. – С. 88–97.

1281. Шингель, Н. А. Об ограничениях права природопользования / Н. А. Шингель // Научные чтения памяти профессора В. И. Семенкова : сб. материалов Респ. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Минск, 7 дек. 2017 г. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: С. М. Сивец [и др.]. – Минск, 2017. – С. 364–367.

1282. Шингель, Н. А. Об участии государства в природоресурсных отношениях / Н. А. Шингель // Конституционно-правовые основы развития Республики Беларусь как социального государства в современных условиях : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 3–4 окт. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 462–466.

1283. Шингель, Н. А. Правовая охрана климата как элемент устойчивого природопользования / Н. А. Шингель // Право в современном белорусском обществе : сб. науч. тр. / Нац. центр законодательства и правовых исслед. Респ. Беларусь ; редкол.: Н. А. Карпович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : СтройМедиаПроект, 2016. – Вып. 11. – С. 396–401.

1284. Шингель, Н. А. Правовая охрана окружающей среды городов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Н. А. Шингель. – Минск, 1999. – 114 л.

1285. Шингель, Н. А. Правовое регулирование оздоровительного природопользования как элемента устойчивого развития / Н. А. Шингель // Хорошее здоровье

и благополучие – одна из целей устойчивого развития : сб. материалов круглого стола, Минск, 20 дек. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Г. А. Василевич (отв. ред.), А. В. Шавцова. – Минск, 2020. – С. 135–139.

1286. Шингель, Н. А. Правовые аспекты внедрения элементов цифровой экономики в природопользование / Н. А. Шингель // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного и энергетического права : тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 апр. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. И. Макарова (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2018. – С. 76–78.

1287. Шингель, Н. А. Правовые основы устойчивого природопользования / Н. А. Шингель // Информационно-правовая поддержка охраны окружающей среды и устойчивого развития : материалы круглых столов / редкол.: С. А. Балашенко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 143–144.

1288. Шингель, Н. А. Прекращение права природопользования: материально-правовые и процессуально-правовые аспекты / Н. А. Шингель // Проблемы гармонизации материально-правовых и процессуальных средств защиты права : материалы Междунар. круглого стола, Минск, 26 окт. 2018 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: И. Н. Колядко (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 99–102.

1289. Шингель, Н. А. Природные ресурсы как правовая категория / Н. А. Шингель // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. Д, Экон. и юрид. науки. – 2017. – № 14. – С. 141–145.

1290. Шингель, Н. А. Природоресурсное право : учеб. пособие / Н. А. Шингель, И. С. Шахрай. – Минск : Выш. шк., 2017. – 399 с.

1291. Шингель, Н. А. Теоретико-правовые проблемы интеграции государств – участников Евразийского экономического союза в природоресурсной сфере / Н. А. Шингель // Постсоветская интеграция: итоги и перспективы : тез. докл. Респ. круглого стола, Минск, 6 дек. 2019 г. / Акад. М-ва внутрен. дел Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Родевич (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2019. – С. 77–79.

1292. Шинкарецкая, Г. Г. Евразийский экономический союз и некоторые вопросы правопреемства международных организаций / Г. Г. Шинкарецкая // Право. Журн. Высш. шк. экономики. – 2018. – № 3. – С. 172–194.

1293. Шишкина, И. В. Обеспечение экологической безопасности автотранспортной инфраструктуры городского хозяйства на основе биосферосовместимых технологий : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.23.19 / И. В. Шишкина ; Гос. ун-т – Учеб.-науч.-произв. комплекс. – Орел, 2012. – 22 с.

1294. Шомпол, О. А. Вдосконалення законодавства України про екологічну безпеку в контексті міжнародно-правових зобов'язань : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / О. А. Шомпол ; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – Київ, 2013. – 18 с.

1295. Шпаковский, Ю. Г. Государственная экологическая политика: проблемы реализации конституционных прав граждан / Ю. Г. Шпаковский // Реализация и защита экологических прав граждан : материалы Всерос. конф. по вопросам реализации и защиты экол. прав граждан, Самара, 19 окт. 2017 г. / Самар. нац. исслед. ун-т им. С. П. Королева ; под ред. А. Г. Безверхова, А. В. Юдина. – Самара : Вектор, 2018. – С. 19–29.

1296. Шугуров, М. В. Право ЕАЭС в сфере науки, технологий и инноваций: системный подход / М. В. Шугуров // Моск. журн. междунар. права. – 2020. – № 3. – С. 44–63.

1297. Шульга, С. В. Международное космическое право: вчера, сегодня, завтра / С. В. Шульга // Журн. рос. права. – 2019. – № 8. – С. 158–165.

1298. Шум машин. Измерение шума, излучаемого дорожными транспортными средствами при разгоне. Технический метод : ГОСТ ИСО 362-2006. – Введ. 01.07.07. – Минск : Госстандарт, 2007. – 12 с.

1299. Шуплецова, Ю. И. Вещные права на природные ресурсы: публичные и частные интересы / Ю. И. Шуплецова ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения. – М. : Юриспруденция, 2007. – 155 с.

1300. Щеткина, М. А. Стратегия достижения целей устойчивого развития Республики Беларусь: социологический подход / М. А. Щеткина, С. В. Лапина // Проблемы упр. – 2019. – № 2. – С. 8–14.

1301. Электромобили и экология: мифы и реальность XXI века [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://avtodigitals.ru/elektromobili-i-ekologiya>. – Дата доступа: 20.05.2021.

1302. Электромобили – это только начало [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bellona.ru/2019/03/21/elektromobili-eto-tolko-nachalo>. – Дата доступа: 25.11.2019.

1303. Экалагічны слоўнік / уклад. Л. В. Камлюк [і інш.] ; пад рэд. Л. В. Камлюк. – 2-е выд., перапрац. і дап. – Мінск : Нар. асвета, 2004. – 287 с.

1304. Экологическая безопасность железнодорожного транспорта / под ред. С. А. Донцова [и др.]. – М. : Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп., 2013. – 253 с.

1305. Экологическая доктрина Российской Федерации [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства Рос. Федерации, 31 авг. 2002 г., № 1225-р // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

1306. Экологическая стратегия ОАО «Российские железные дороги» на период до 2017 года и на перспективу до 2030 года [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства Рос. Федерации, 17 июня 2008 г., № 877-р // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2021.

1307. Экологические зоны в Европе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://krass56.ru/ecological\\_zones\\_in\\_the\\_cities\\_of\\_europe\\_restrictions\\_for\\_cars.html](https://krass56.ru/ecological_zones_in_the_cities_of_europe_restrictions_for_cars.html). – Дата доступа: 08.03.2020.

1308. Экологически ориентированная транспортная система / под ред. М. Куца. – М. : Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп., 2014. – 400 с.

1309. Экологический кодекс Республики Казахстан [Электронный ресурс] : 2 янв. 2021 г., № 400-V : с изм. и доп. от 27.12.2021. – Режим доступа: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=39768520](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39768520). – Дата доступа: 02.02.2022.

1310. Экологическое налогообложение. Теория и мировые тренды / И. А. Майбуров [и др.] ; под ред. И. А. Майбурова, Ю. Б. Иванова. – М. : Юнити-Дана, 2018. – 359 с.

1311. Экологическое право : учебник / С. А. Балашенко [и др.]. – Минск : БГУ, 2013. – 501 с.

1312. Экологическое право : учебник / С. А. Балашенко, Т. И. Макарова, В. Е. Лизгаро. – 2-е изд., перераб. – Минск : Выш. шк., 2021. – 339 с.

1313. Экологическое право : учеб. для бакалавров / отв. ред. Н. Г. Жаворонкова, И. О. Краснова. – М. : Проспект, 2017. – 376 с.

1314. Экологическое право : учебник / под ред. С. А. Боголюбова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2011. – 482 с.

1315. Экология, доступность и безопасность: итоги обсуждения транспортной стратегии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ntv.ru/novosti/2621443>. – Дата доступа: 20.10.2021.

1316. Экология как норма жизни [Электронный ресурс] / Официальный сайт Швеции. – Режим доступа: <https://ru.sweden.se/ljudi/ekologiya-kak-norma-zhizni>. – Дата доступа: 30.02.2020.
1317. Экология. Юридический энциклопедический словарь / под ред. проф. С. А. Боголюбова. – М. : Норма, 2001. – 448 с.
1318. Экономика природопользования : учеб. пособие / под ред. О. С. Шимовой. – Минск : БГЭУ, 2019. – 445 с.
1319. Энергетическая революция: переход к электромобильности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://naukatehnika.com/energeticheskaya-revoluciya.html>. – Дата доступа: 19.01.2020.
1320. Эфендиев, Т. С. Административная ответственность за экологические правонарушения на транспорте / Т. С. Эфендиев, В. И. Ивакин // Трансп. право и безопасность. – 2019. – № 4. – С. 104–109.
1321. Яковчук, В. И. Государственно-административное управление : пособие / В. И. Яковчук. – Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2017. – 310 с.
1322. Ялбулганов, А. А. Институционализация отношений в сфере возмещения вреда, причиненного окружающей среде / А. А. Ялбулганов // Правовые проблемы возмещения вреда, причиненного окружающей среде : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 23 марта 2017 г. / МИИГАиК ; Ин-т законодательства и сравн. правоведения ; отв. ред. С. А. Боголюбов, Н. Р. Камынина, М. В. Пономарев. – М., 2017. – С. 48–52.
1323. Ялбулганов, А. А. Право на благоприятную окружающую среду: экономико-правовой механизм обеспечения / А. А. Ялбулганов // Изв. высш. учеб. заведений. Правоведение. – 2009. – № 5. – С. 24–42.
1324. Яновский, Л. С. Авиационная экология: воздействие горюче-смазочных материалов на окружающую среду : учеб. пособие / Л. С. Яновский, А. А. Харин, И. В. Шевченко. – М. : Инфра-М, 2018. – 180 с.
1325. Ярославцев, С. Ф. Совершенствование правового регулирования эколого-автотранспортных отношений городского поселения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.02 / С. Ф. Ярославцев ; Сургут. гос. ун-т. – Сургут, 2003. – 20 с.
1326. Ярославцев, С. Ф. Эколого-правовая политика в сфере регулирования автотранспортных отношений в городском поселении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / С. Ф. Ярославцев ; Ин-т государства и права. – М., 2010. – 26 с.
1327. Яшина, М. В. Теоретические основы минимизации экологического воздействия автотранспортных потоков на окружающую среду : дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.10 / М. В. Яшина. – М., 2000. – 331 л.
1328. Assessing air quality through citizen science [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eea.europa.eu/publications/assessing-air-quality-through-citizen-science>. – Дата доступа: 18.01.2021.
1329. Airports addressing their CO2 emissions [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://airportco2.org>. – Дата доступа: 19.11.2020.
1330. Berliner Mobilitätsgesetz [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz>. – Дата доступа: 19.01.2020.
1331. Code de la route [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.legifrance.gouv.fr/telecharger\\_pdf.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228](https://www.legifrance.gouv.fr/telecharger_pdf.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228). – Дата доступа: 12.06.2020.

1332. Daly, H. E. Economics in a full world / H. E. Daly // Scientific American. – 2005. – № 3. – P. 100–107.

1333. Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise – Declaration by the Commission in the Conciliation Committee on the Directive relating to the assessment and management of environmental noise [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32002L0049>. – Дата доступа: 23.09.2020.

1334. Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles (Text with EEA relevance) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32009L0033>. – Дата доступа: 23.03.2020.

1335. Fridstorm, L. Norwegian transport towards the two-degree target / L. Fridstorm ; Institute of transport economics, Norwegian center of transport research. – Oslo, 2013. – P. 4–6.

1336. Clean transport, urban transport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en). – Дата доступа: 23.03.2020.

1337. Harper, G. Recycling lithium-ion batteries from electric vehicles [Электронный ресурс] / G. Harper, R. Sommerville, E. Kendrick. – Режим доступа: <https://www.nature.com/articles/s41586-019-1682-5>. – Дата доступа: 20.01.2020.

1338. Heim, D. Economic policy towards the environment / D. Heim, D. Pearce // Oxford review of economic policy. – 1990. – № 1. – P. 1–16.

1339. Litman, T. Developing indicators for sustainable and livable transport planning [Электронный ресурс] / T. Litman ; Victoria transport policy institute. – Режим доступа: <https://www.vtpi.org/wellmeas.pdf>. – Дата доступа: 19.12.2019.

1340. Litman, T. Issues in sustainable transportation / T. Litman, D. Burwell // Global environmental issues. – 2006. – Vol. 6, № 4. – P. 331–347.

1341. Matthew, R. Man, the state and nature rethinking environmental security / R. Matthew // Handbook of global environmental politics / ed. by P. Dauvergne. – Cheltenham ; Northampton : Edward Elgar, 2005. – P. 127–149.

1342. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.berlin.de/senvvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/index.shtml>. – Дата доступа: 29.04.2019.

1343. Transport: increasing oil consumption and greenhouse gas emissions hamper EU progress towards environment and climate objectives [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-increasing-oil-consumption-and->. – Дата доступа: 18.01.2021.

1344. Urban access regulations in Europe [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://urbanaccessregulations.eu>. – Дата доступа: 23.02.2020.

Научное издание

**Хотько** Ольга Александровна

**ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Редактор *О. В. Лысковец*  
Художник обложки *Т. Ю. Таран*  
Технический редактор *В. П. Явуз*  
Компьютерная верстка *В. Н. Васиной*  
Корректор *А. И. Данилова*

Подписано в печать 25.07.2022. Формат 70×100/16.  
Бумага офсетная. Печать цифровая. Усл. печ. л. 33,54.  
Уч.-изд. л. 29,9. Тираж 100 экз. Заказ 511.

Белорусский государственный университет.  
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,  
распространителя печатных изданий № 1/270 от 03.04.2014.  
Пр. Независимости, 4, 220030, Минск.

Республиканское унитарное предприятие  
«Информационно-вычислительный центр  
Министерства финансов Республики Беларусь».  
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,  
распространителя печатных изданий № 2/41 от 29.01.2014.  
Ул. Кальварийская, 17, 220004, Минск.