

2. Краснов И.О, Земельное право. Элементарный курс.- М.- Юристъ. -2003.- С.32-33.
3. Земельный кодекс Республики Казахстан от 20 июня 2003 г. с изм. и доп. - № 442.
4. Попов Н. А., Захарьин В.Р. Комментарий к Земельному кодексу Российской Федерации. Общий и постатейный. – М.: ИКФ «ЭКМОС», 2002. - С.27.
5. Комментарий к ФЗ «Об обороте земель сельскохозяйственного назначения», 2004, с.30-31
6. Иванова С.В. Правовое регулирование аренды земель сельскохозяйственного назначения: теория и практика. - М., «Право и государство», 2006. - С.76.
7. Основные институты гражданского права зарубежных стран: Сравнительно-правовое исследование /Под ред. В.В. Залесского. - М., 1999. С.229

\*\*\*

The problems of the foreigners' participation in land relations in the RK have been revealed in this article. The specifics of legal regime of foreign citizens and organizations participation in land relations in the RK have been reviewed.

\*\*\*

Мақалада шет ел тұлғаларын жер қатынастарына кіргізудің құқықтық негіздері қарастырылған. Шет ел тұлғаларының жер қатынастарының субъекты болуының негізгі мақсаттары мен ерекшеліктері көрсетілген. Шет ел заңды тұлғалары мен азаматтарының жер қатынастарындағы құқықтық мәртебесінің ерекшеліктері мен даму заңдылықтары анықталған.

***Б.Е. Атагулов***

## **ПРИНЦИПЫ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА ТРАНСПОРТЕ**

Рассматривая принципы правовой охраны окружающей среды на транспорте, необходимо иметь в виду, что им присущи общие черты и свойства принципов правовой охраны окружающей среды в целом и принципов обеспечения транспортной безопасности.

Также необходимо разграничивать принципы экологического права, экологического законодательства и экологической деятельности. Такое положение дел вытекает из толкования самого понятия «принцип».

Так, принцип (происходит от латинского слова *principium* «основа, начало») – это основное, исходное положение какой-либо теории, учения и т.д.; руководящая идея, основное правило деятельности [1, с. 409]. Отсюда следует разделение принципов на принципы теории и принципы деятельности.

На это обратила внимание С.Д. Бекишева: «Основной проблемой на сегодняшний день является то, что в нормативных актах – источниках экологического права - при перечислении принципов законодательства смешивают принципы права, принципы законодательства, принципы управления, принципы природопользования и т.д. На наш взгляд, указанные принципы необходимо разграничивать» [2, с.33].

На необходимость разграничения принципов законодательства и принципов практики его применения указывает и М.Ж. Абдраимова. Она указывает, что «законодательство – это статика, это нормы, содержащиеся на бумажных или иных носителях. Практика применения норм – это динамика, определенная деятельность, реализуемая политика» [3, с. 54].

Теоретики права более обобщенно представляют принципы права, проводя при этом дифференциацию на статику и динамику. «Принципы права представляют собой основные идеи, исходные положения или ведущие начала процесса его формирования, развития и функционирования. Отражаясь прежде всего в нормах права, принципы пронизывают всю правовую жизнь общества, всю систему страны. Они характеризуют не только сущность, но и содержание права, отражают не только внутренне строение, статику, но и весь процесс его применения, его динамику. Принципы права оказывают большое влияние на весь процесс подготовки нормативных правовых актов, их издания, установления гарантий соблюдения правовых требований» [4, с.22-23]. Отсюда следует, что принципы права – это более широкое понятие, которое объединяет и принципы и статику, и динамику.

«Под принципами экологического права понимаются выраженные в нормах права, регулирующих экологические отношения, нормативно-руководящие идеи, положения, которые определяют содержание этой отрасли права, придают целостность, единство совокупности правовых норм, объединенных по предмету и методам правового регулирования в экологическом праве» [5, с.60].

В законодательстве Республики Казахстан закреплены принципы экологического законодательства и основные принципы обеспечения экологической безопасности.

В ст.5 Экологического кодекса РК закреплены основные принципы экологического законодательства Республики Казахстан. Ими являются: 1) обеспечение устойчивого развития Республики Казахстан; 2) обеспечение экологической безопасности; 3) экосистемный подход при

регулировании экологических отношений; 4) государственное регулирование в области охраны окружающей среды и государственное управление в области использования природных ресурсов; 5) обязательность превентивных мер по предотвращению загрязнения окружающей среды и нанесения ей ущерба в любых иных формах; 6) неотвратимость ответственности за нарушение экологического законодательства Республики Казахстан; 7) обязательность возмещения ущерба, нанесенного окружающей среде; 8) платность и разрешительный порядок воздействия на окружающую среду; 9) применение наилучших экологически чистых и ресурсосберегающих технологий при использовании природных ресурсов и воздействии на окружающую среду; 10) взаимодействие, координация и гласность деятельности государственных органов по охране окружающей среды; 11) стимулирование природопользователей к предотвращению, снижению и ликвидации загрязнения окружающей среды, сокращению отходов; 12) доступность экологической информации; 13) обеспечение национальных интересов при использовании природных ресурсов и воздействии на окружающую среду; 14) гармонизация экологического законодательства Республики Казахстан с принципами и нормами международного права; 15) презумпция экологической опасности планируемой хозяйственной и иной деятельности и обязательность оценки воздействия на окружающую среду и здоровье населения при принятии решений о ее осуществлении [6].

В п.2.3 Концепции экологической безопасности перечислены основные принципы обеспечения экологической безопасности. Экологически безопасное развитие государства базируется на следующих принципах: 1) экосистемный подход к регулированию всех общественных отношений для устойчивого развития государства путем внедрения научно обоснованного комплекса ограничений, нормативов и правил ведения хозяйственной и иной деятельности, определяющих экологически допустимые пределы использования природных ресурсов и обеспечивающих сбалансированное управление качеством окружающей среды; 2) подчиненность региональных и локальных задач экологической безопасности глобальным и национальным целям предупреждения экологических угроз; 3) обязательность компенсации нанесенного ущерба окружающей среде и здоровью человека (платят природопользователи и загрязнители); 4) эколого-экономическая сбалансированность развития и размещения производственных сил (принципы экологической емкости и территориального планирования); 5) обязательность оценки воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду с последующими экологической и санитарно-эпидемиологической экспертизами; 6) обеспечение доступа населения к экологической информации и его участия в решении экологических проблем; 7) партнерство в международном сотрудничестве и соблюдение норм международного права [7].

Принципы экологического законодательства Республики Казахстан отражают статику экологического права, а принципы обеспечения экологической безопасности – динамику. Принципы охраны окружающей среды на транспорте относятся к принципам, выражающим динамику экологических отношений.

Необходимо провести анализ именно принципов обеспечения экологической безопасности.

В соответствии с модельным Законом «Об экологической безопасности» (новая редакция), основными принципами являются: обеспечение государством гарантий экологической безопасности; учет и анализ государством реальных и прогнозирование потенциальных угроз экологической безопасности на своей территории, а также на территориях и зонах, находящихся под его юрисдикцией; обеспечение административной и судебной защиты гражданских прав человека и гражданина на благоприятную окружающую среду и экологическую безопасность.

Политика государства, направленная на обеспечение экологической безопасности на национальном и международном уровнях, осуществляется на основе следующих принципов: 1) верховенство конституционных прав человека и гражданина на экологическую безопасность; 2) экологическая безопасность – область стратегических интересов государства; 3) создание и поддержание национальной системы экологической безопасности - обязательное условие реализации государственной стратегии устойчивого социально-экономического развития; 4) ответственность органов государственной власти различных уровней за обеспечение гарантий экологической безопасности на соответствующих территориях; 5) обязательность разделов по обеспечению экологической безопасности в заключениях государственной и общественной экологической экспертизы проектов и иной документации, обосновывающих планируемую хозяйственную и иную деятельность, при реализации которой существует риск возникновения угроз экологической безопасности; 6) обязательность возмещения убытков физических и юридических лиц, понесенных в результате причиненного вреда окружающей среде, здоровью человека и гражданина, имуществу физических и юридических лиц; 7) обязательность компенсации экологического ущерба природной среде; 8) обязательность гарантий производителя товаров и услуг их экологической безопасности; 9) неотвратимость наказания за экологические

преступления; 10) организация и развитие образования в области экологической безопасности в системе экологического образования; 11) развитие международного сотрудничества в области экологической безопасности и др. [8].

Учеными-юристами также рассматривались принципы экологической безопасности.

М.Ж. Абдраимовой предлагается свой перечень этих принципов: 1) обеспечение государством гарантий экологической безопасности; 2) обеспечение национальных интересов при использовании природных ресурсов и воздействии на окружающую среду; 3) экосистемный подход при регулировании экологических отношений; 4) защита экологических прав и законных интересов физических, юридических лиц и государства; 5) создание и поддержание национальной системы экологической безопасности в целях обеспечения устойчивого развития Республики Казахстан; 6) взаимодействие, координация и гласность деятельности государственных органов в области экологической безопасности; 7) ответственность органов государственной власти различных уровней за обеспечение гарантий экологической безопасности на соответствующих территориях; 8) обязательность возмещения убытков физических и юридических лиц, понесенных в результате причиненного вреда окружающей среде, здоровью человека и гражданина, имуществу физических и юридических лиц; 9) обязательность компенсации экологического ущерба природной среде; 10) обязательность гарантий производителя товаров и услуг их экологической безопасности; 11) неотвратимость ответственности за нарушение экологического законодательства Республики Казахстан; 12) обязательность превентивных мер по предотвращению загрязнения окружающей среды и нанесения ей ущерба в любых иных формах; 13) платность и разрешительный порядок воздействия на окружающую среду; 14) применение наилучших экологически чистых и ресурсосберегающих технологий при использовании природных ресурсов и воздействии на окружающую среду; 15) стимулирование природопользователей к предотвращению, снижению и ликвидации загрязнения окружающей среды, сокращению отходов; 16) доступность экологической информации; 17) организация и развитие образования и воспитания в области экологической безопасности; 18) развитие международного сотрудничества в области экологической безопасности [3, с. 55-56].

Характеризуя данные принципы в плане их рассмотрения как исходных начал для построения концепции принципов охраны окружающей среды на транспорте, следует исходить из следующего:

Во-первых, данные принципы выступают как общие принципы охраны окружающей среды в целом.

Во-вторых, они охватывают более обширную область отношений, не только охрану окружающей природной среды в целом, но и охрану экологических прав и законных интересов физических и юридических лиц.

В-третьих, здесь отражены и принципы природопользования.

В-четвертых, из данного перечня следует вычленить принципы глобального масштаба, такие как создание и поддержание национальной системы экологической безопасности в целях обеспечения устойчивого развития Республики Казахстан.

В рамках нашего исследования представляет интерес концепция природно-хозяйственных комплексов, разработанная Г.М. Сагынбековой, и принципы законодательства о природно-хозяйственных комплексах. Интерес вызван тем обстоятельством, что окружающая среда на транспорте можно рассматривать как такой природно-хозяйственный комплекс, т.е. часть окружающей природной среды, представляющую собой совокупность природных объектов, которая используется в хозяйственной и иной деятельности человека, и находится под особой охраной государства как выполняющая природоохранные, экономические, рекреационные, оздоровительные и ландшафтообразующие функции [9, с.10].

Г.М. Сагынбекова отмечает, что основная особенность осуществления деятельности хозяйствующих субъектов на территории так называемого природно-хозяйственного комплекса, состоит в непосредственной связи их производственно-хозяйственной деятельности с использованием земли, вод и иных природных ресурсов в качестве основных и ничем не заменимых средств производства. Здесь в процессе деятельности используется и подлежит охране целый комплекс различных природных объектов, составляющих объективные условия производства - недра, воды, растительность, животный мир. Поэтому в качестве объекта правового регулирования природопользования и охраны окружающей среды необходимо рассматривать целостные природно-территориальные комплексы, состоящие из различных природных объектов, тесно связанных друг с другом и образующих единое целое. Субъекты производства вступают в самые различные общественные отношения по использованию и охране целого комплекса природных ресурсов, составляющих основу хозяйственной деятельности или испытывающих ее влияние, что предопределяет необходимость

комплексного подхода и к механизму правового регулирования природопользования и охраны окружающей среды в природно-хозяйственных комплексах [9, с.10].

Транспортная деятельность задействует и влияет на совокупность взаимосвязанных природных объектов – земель, недр и атмосферного воздуха. В зону воздействия может попасть растительный и животный мир. Поэтому следует рассмотреть специфические принципы законодательства о природно-хозяйственных комплексах:

1. Обязательное лицензирование природопользования в данном регионе.
2. Научная обоснованность природопользования, комплекса ограничений, нормативов и правил ведения хозяйственной и иной деятельности, определяющих экологически допустимые пределы использования природных ресурсов и обеспечивающих сбалансированное управление качеством окружающей среды.
3. Подчиненность региональных и локальных задач природно-хозяйственного комплекса глобальным и национальным целям предупреждения экологических угроз и охраны окружающей среды.
4. Внедрение экономического стимулирования охраны окружающей среды.
5. Приоритет экологических интересов над экономическими.
6. Развитие и размещение производственных сил с учетом интересов охраны окружающей среды природно-хозяйственного комплекса; (принципы экологической емкости и территориального планирования).
7. Обязательность экологической и санитарно-эпидемиологической экспертизы.
8. Нормирование влияния хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду.
9. Обязательность оценки воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду [9, с.10-11].

В теории экологического права применительно к правовому режиму земель транспорта также разработан перечень принципов. Автором данной концепции является С.Т. Толеугалиев: «Важнейшим из них является целевой характер использования земель транспорта. Данные земли должны использоваться только для нужд транспорта. Второй принцип – это принцип сохранения земель транспорта как основы для нормальной технической эксплуатации транспорта Республики Казахстан, так как без земель транспорта невозможно построение транспортной инфраструктуры... Третий принцип - охраны и рационального использования земель тесно связан с предыдущим. Здесь также предполагается сохранение земель транспорта, но не просто как пространственного базиса, без которого невозможна эксплуатация транспорта, но и как природного объекта, так как земли транспорта – это не только участки, занятые сооружениями, шоссе, железнодорожными путями, но и охранными зонами и полосами. Четвертый принцип – это принцип обеспечения экологической безопасности, то есть принцип обеспечения качества всей окружающей природной среды при эксплуатации земель транспорта. Пятый принцип - обеспечения информацией о состоянии земель транспорта и ее доступности. Здесь всегда необходимо мониторинг земель, так как любое изменение структуры грунта, устойчивости может привести к транспортным катастрофам. Шестой принцип - государственной поддержки мероприятий по использованию и охране земель транспорта также играет важную роль сегодня, так как строительство дорог, линейных и трубопроводных путей сообщения осуществляется в государственных и общественных интересах. Седьмой принцип - предотвращения нанесения ущерба земле или устранения его последствий является общим принципом, при этом ухудшение качества почв, ее плодородия не играет важной роли для большинства земель транспорта, вместе с тем оно может повлиять на лесополосы вдоль дорог. Восьмой принцип - платности использования земли также существует. В большинстве случаев проезд и провоз осуществляется платно, при этом оплачивается и эксплуатация самих земель.

Специфическими принципами выступают принципы: обеспечения устойчивости земель транспорта; ограничения предоставления сервитутов; исключительной государственной собственности на земли транспорта; ограничения субаренды земель транспорта; обеспечения охраны здоровья граждан, безопасности движения, эстетического вида придорожных полос при использовании зон с особыми условиями использования; обязательности экологической экспертизы при строительстве транспортных путей; зонирования земель транспорта; государственная поддержка мероприятий по рациональному использованию и охране земель транспорта; установление на смежных участках своеобразного ограничительного режима землепользования в виде охранных зон [10, с. 38-41].

При рассмотрении данных принципов как исходных начал для построения концепции принципов охраны окружающей среды на транспорте следует использовать более широкий комплексный подход с учетом всех задействованных природных ресурсов, а не только земель.

Формулируя принципы охраны окружающей среды на транспорте необходимо учесть и принципы рационального природопользования, так как понятие охраны окружающей среды охватывает и рациональное использование природных ресурсов. Это одно из направлений охраны окружающей среды, что подтверждается мнением ряда авторов.

Наиболее полный перечень принципов права природопользования предлагается С.Д. Бекишевой:

1) Принцип приоритета обеспечения экологической безопасности; 2) Принцип обеспечения сохранения биологического разнообразия и объектов окружающей среды, имеющих особое экологическое, научное и культурное значение; 3) Принцип целевого характера природопользования; 4) Принцип рационального использования и воспроизводства природных ресурсов и их единства; 5) Принцип научной обоснованности природопользования; 6) Принцип учета особенностей природного ресурса; 7) Принцип учета взаимосвязи всех компонентов окружающей природной среды и их предназначения; 8) Принцип комплексного характера природопользования; 9) Принцип лицензирования специального природопользования; 10) Принцип презумпции экологической опасности природопользования; 11) Принцип оценки возможного воздействия на окружающую среду; 12) Принцип обязательности экологической экспертизы природопользования; 13) Принцип экологического нормирования; 14) Принцип страхования экологических рисков; 15) Принцип обязательного страхования гражданской ответственности владельцев источников повышенной экологической опасности; 16) Принцип обязательности полного возмещения экологического вреда; 17) Принцип платности специального природопользования; 18) Принцип приоритета использования возобновляемых природных ресурсов; 19) Принцип стимулирования природопользователей к предотвращению, снижению и ликвидации загрязнения окружающей среды, сокращению отходов [2, с.89-94].

При использовании данного перечня следует учесть ряд моментов:

Во-первых, некоторые принципы рационального природопользования является и принципами обеспечения экологической безопасности, так как четко разграничить данные принципы невозможно.

Во-вторых, хотя практически все данные принципы должны действовать в сфере транспортной деятельности, следует вычлнить самые основные и характерные для данной сферы.

Рассмотрим не менее важные принципы обеспечения общей безопасности на транспорте.

Анализ транспортного законодательства Республики Казахстан позволяет сделать вывод о том, что оно недостаточно развито в плане отражения таких принципов. Данное положение усугубляется отсутствием законодательных актов не только о безопасности на отдельных видах транспорта, но и в целом об отдельных видах транспорта, например, законов о морском транспорте, воздушном транспорте трубопроводном транспорте.

В уже имеющихся законах РК, регулирующих транспортную деятельность, принципы обеспечения общей безопасности на транспорте либо отсутствуют, либо их объем минимизирован.

Так, например, в основополагающем Законе Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ вообще не указаны принципы законодательства, либо транспортной политики.

Принципы отражены:

- в Законе Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ (принципы государственной политики в области железнодорожного транспорта: 1) свободного доступа всех субъектов транспортного рынка к получению услуг железнодорожного транспорта; 2) защиты экономических интересов Республики Казахстан; 3) применения единого стандарта правовых и экономических гарантий для всех участников перевозок (ст.2));

- в Законе Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года № 476-ІІ (основные принципы осуществления деятельности в сфере автомобильного транспорта: 1) приоритета безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей; 2) равенства прав физических и юридических лиц при осуществлении работ и услуг в сфере автомобильного транспорта; 3) обеспечения свободы выбора потребителю услуг в сфере автомобильного транспорта, в том числе свободы выбора между использованием собственных автотранспортных средств и услуг перевозчика; 4) обеспечения в соответствии с законодательством Республики Казахстан свободы цен на работы и услуги в сфере автомобильного транспорта (ст.4);

- в Законе Республики Казахстан «О безопасности дорожного движения» от 15 июля 1996 года № 29-І (основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения: 1) приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; 2) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; 3) соблюдение интересов граждан и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; 4) системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения (ст.3).

- в Законе Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 года № 574-ІІ (основные принципы осуществления деятельности в сфере внутреннего водного транспорта: 1) приоритета безопасности судоходства, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и экологической безопасности; 2) равенства прав физических и юридических лиц при выполнении работ и оказании услуг на внутреннем водном транспорте; 3) обеспечения свободы выбора перевозчика потребителем услуг; 4) обеспечения свободы цен на выполнение работ и оказание услуг в соответствии с законодательством Республики Казахстан (ст.4).

Принципы правовой охраны окружающей среды на транспорте представлены только в двух законах: в Законе Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года № 476-ІІ – принцип приоритета безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей, и в Законе Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 года № 574-ІІ - принцип приоритета безопасности судоходства, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и экологической безопасности.

В Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86, также указаны принципы правовой охраны окружающей среды на транспорте: приоритет жизни и здоровья граждан в сравнении с результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства в сравнении с ответственностью граждан; производимые как внутри страны, так и импортируемые транспортные средства должны соответствовать требованиям стандартов в области экологической безопасности и безопасности транспортных процессов [11].

Более подробный перечень принципов правовой охраны окружающей среды на транспорте представлен в Модельном законе «О безопасности на транспорте»:

Основными принципами обеспечения безопасности на транспорте являются: 1) законность при обеспечении безопасности на транспорте; 2) приоритет жизни и здоровья людей, минимизации ущерба и вреда жизни и здоровью; 3) соблюдение прав и свобод человека и гражданина при обеспечении безопасности на транспорте; 4) сочетание интересов государства, личности и общества, взаимная ответственность государства, личности и общества; 5) конечная ответственность государства за обеспечение безопасности на транспорте; 6) разумное и законное вмешательство государства в хозяйственную деятельность субъектов транспортной деятельности при обеспечении безопасности на транспорте; 7) постоянное взаимодействие государств – участников СНГ в области обеспечения безопасности на транспорте; 8) гармонизация и унификация законодательства государств-участников СНГ в области безопасности на транспорте [12].

В данном случае принцип разумного и законного вмешательства государства в хозяйственную деятельность субъектов транспортной деятельности при обеспечении безопасности на транспорте кажется нам неубедительным для закрепления в национальном законодательстве. Насколько «разумным» будет государство при вмешательстве государства в хозяйственную деятельность субъектов транспортной деятельности? И где грань, разделяющая разумное и неразумное?

Принцип гармонизации и унификации законодательства государств – участников СНГ в области безопасности на транспорте, скорее всего, относится к принципам законодательства, нежели к принципам деятельности.

Анализ указанных принципов позволяет выделить общие и специфические принципы охраны окружающей среды на транспорте.

Общими принципами в данной области являются:

- 1) обеспечение государством гарантий экологической и транспортной безопасности;
- 2) обеспечение национальных интересов при использовании природных ресурсов и воздействии на окружающую среду в сфере транспортной деятельности;
- 3) экосистемный подход при регулировании транспортных отношений;
- 4) защита экологических прав и законных интересов физических, юридических лиц и государства при осуществлении транспортной деятельности;
- 5) взаимодействие, координация и гласность деятельности государственных органов в области экологической и транспортной безопасности;
- 6) ответственность органов государственной власти различных уровней за обеспечение гарантий экологической и транспортной безопасности на соответствующих территориях;
- 7) обязательность возмещения ущерба, причиненного транспортной деятельностью окружающей среде, здоровью человека и гражданина, имуществу физических и юридических лиц;
- 8) неотвратимость ответственности за нарушение экологического законодательства Республики Казахстан в сфере транспортной деятельности;
- 9) экономическое стимулирование охраны окружающей среды на транспорте;

- 10) доступность экологической информации в сфере транспортной деятельности;
- 11) организация и развитие образования и воспитания в области экологической безопасности;
- 12) развитие международного сотрудничества в области экологической и транспортной безопасности.

Специфическими принципами выступают:

1) Принцип научной обоснованности транспортной деятельности, комплекса ограничений, нормативов и правил ее ведения;

2) Принцип презумпции экологической опасности транспортной деятельности. Транспортная деятельность причиняет вред окружающей природной среде, экологическим и правам и законным интересам физических, юридических лиц и государства в той или иной степени. Планирование и осуществление транспортной деятельности должно исходить из этого принципа.

3) Принцип обязательности оценки воздействия транспортной деятельности на окружающую среду. Транспортная деятельность представляет потенциальную угрозу для окружающей природной среды и населения;

4) Принцип обязательности экологической экспертизы. Данный принцип вытекает из предыдущего. «Рельеф участка, его размер и конфигурация определяют степень пригодности земельного участка для строительства. Недооценка этих характеристик может привести к беде... Сооружение дороги через болотистую местность может привести к нарушению гидрологического режима местности. В результате может возникнуть новое болото или быть уничтожено старое, существующее [13, с.52];

5) Принцип экологической емкости. Развитие и размещение производственных сил в транспортной сфере должно осуществляться с учетом обеспечения экологической безопасности;

6) Принцип обязательности нормирования влияния транспортной деятельности на окружающую среду;

7) Принцип обязательного лицензирования транспортной деятельности. Любое потенциально опасное воздействие на окружающую природную среду должно осуществляться на основе лицензий, т.е. специальных разрешений;

8) Принцип обязательности превентивных мер по предотвращению загрязнения окружающей среды и нанесения ей ущерба в любых иных формах. Ввиду высокой потенциальной опасности транспортной деятельности субъектами транспортных отношений должны осуществляться предупредительные и профилактические меры, например, для автолюбителей – обязательные техосмотры транспортных средств;

9) Принцип платности природопользования в сфере транспортной деятельности. Любое природопользование, причиняющее в той или иной степени экологический вред, даже правомерный, должно компенсировать такой вред;

10) Принцип «безвиновной ответственности» за причинение вреда окружающей среде и физическим, юридическим лицам и государству. Большинство объектов транспорта представляют собой источники повышенной опасности. В соответствии со ст.931 «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (источником повышенной опасности)» Гражданского кодекса РК от 1 июля 1999 года юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы транспортных средств и др.) обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на любом другом законном основании (договоре имущественного найма, доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения компетентного органа о передаче источника и т.п.).

11) Принцип обязательного страхования гражданской ответственности владельцев источников повышенной экологической опасности. Наибольшая вероятность причинения экологического вреда исходит от источников повышенной экологической опасности, а большинство объектов транспорта можно к ним причислить, из чего следует обязать их владельцев страховать свою гражданскую ответственность в принудительном порядке;

12) Принцип обеспечения устойчивости земель, недр и вод. Этот принцип означает проведения мероприятий по обеспечению стабильности данных природных объектов, так как именно они являются пространственным базисом для размещения объектов транспортной деятельности. Необходимо охранять данные природные объекты от предполагаемых стихийных бедствий, оползней, наводнений, а также от негативного воздействия хозяйственной деятельности человека.

13) Принцип ограничения предоставления земельных, водных, горных сервитутов. «Ограниченное целевое пользование землями транспорта также не всегда допустимо в целях безопасности дорожного движения. Например, должно ограничиваться использование земель транспорта для прогона скота через земельный участок; использования земельного участка в целях охоты, сбора дикорастущих растений; временного использования земельного участка в целях проведения изыскательских, исследовательских и других работ; использования земельного участка для проведения культурно-массовых мероприятий по решению государственных органов» [10, с.39].

14) Принцип зонирования. Как отмечает С.Т. Толеугалиев, «зонирование земель транспорта необходимо, так как правовой режим их неодинаков. Следует выделять зоны транспортной инфраструктуры (на которых непосредственно располагаются объекты инфраструктуры) и зоны с особыми условиями использования (зоны, в пределах которых ограничиваются или запрещаются те виды деятельности, которые не совместимы с целями установления зон) – придорожные зоны и полосы, водоохранные зоны и полосы» [10, с.41]. Зонирование необходимо, придорожные и водоохранные зоны и полосы играют двойную роль: 1) служат защитной зоной для транспортных путей и транспортных средств; 2) смягчают вредное воздействие транспорта на окружающую среду и население.

- 
1. Словарь иностранных слов. 18-е изд., стер. – М.: Русский язык, 1989. – 624 с.
  2. Бекишева С.Д. Экологическое право Республики Казахстан. – Караганда: Арко, 2009. 472 с.
  3. Абдраимова М.Ж. Проблемы правового обеспечения экологической безопасности Республики Казахстан: Дисс. канд. юрид. наук. – Алматы, 2008. 157 с.
  4. Общая теория государства и права: Академический курс: В 2-х т. Т.2. Теория права /Под ред. проф. М.Н. Марченко. – М., 1998.
  5. Культелеев С.Т. Экологическое право Республики Казахстан. – Алматы: Алматы: ТОО ИК НАС, 2003.
  6. Экологический кодекс РК от 9 января 2007 года // Казахстанская правда. – 2007. 23 января.
  7. Концепция экологической безопасности Республики Казахстан на 2004-2015 годы: одобрена Указом Президента Республики Казахстан от 3 декабря 2003 года № 1241 // Справочно-правовая система Юрист, 2007 г.
  8. Модельный закон «Об экологической безопасности»: (новая редакция) // <http://www.iacis.ru>.
  9. Сагынбекова Г.М. Проблемы правовой охраны окружающей природной среды Прибалхашья: Дисс. канд. юрид. наук. – Алматы, 2005.
  10. Толеугалиев С.Т. Правовой режим земель транспорта в Республике Казахстан: Дисс. канд. юрид. наук. – Алматы, 2007.
  11. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года: утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86 /СПС Юрист.
  12. Модельный закон «О безопасности на транспорте»: Принят на двадцать девятом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ (постановление № 29-9 от 31 октября 2007 года).
  13. Робинсон Николас А. Правовое регулирование природопользования и охраны окружающей среды в США. – М.: Прогресс, 1990. 528 с.

### *И. Сматов*

#### **ПРАВО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЖИВОТНЫМ МИРОМ КАК ЮРИДИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ**

В соответствии со ст.1 Закона РК «Об охране, воспроизводстве и использовании животного мира» от 9 июля 2004 года пользование животным миром - это пользование объектами животного мира, их полезными свойствами с изъятием или без изъятия из среды обитания [1]. Данное определение представляет собой неудачную попытку объяснения данного понятия через повтор, тавтологию и требует доработки.

Также объясняют «использование» через «использование» и некоторые ученые.

Так, по мнению М.М. Бринчука, под устойчивым использованием объектов животного мира признается использование объектов животного мира, которое не приводит в долгосрочной перспективе к истощению биологического разнообразия животного мира и при котором сохраняется способность животного мира к воспроизводству и устойчивому существованию [2, с.549]. Давая свое толкование, этот автор сосредоточил свое внимание на объяснение термина «устойчивое», при этом упустив из виду раскрытие термина «использование».

С.Т. Культелеев при разъяснении понятий «специальное пользование животным миром» и «общее пользование животным миром» также объясняет их через «использование» [3, с.181].

Коллектив авторов учебника «Экологическое право» под редакцией Ю.Е. Винокурова считает, что под использованием животного мира понимается изучение, добывание объектов животного мира или получение иными способами пользы от указанных объектов для удовлетворения материальных