

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 349.6:656.13

© **Лычев Дмитрий Игоревич**

— преподаватель кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Правовая охрана атмосферного воздуха в деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Аннотация. В российской правовой науке мало уделено внимания теме соотношения экологического и транспортного права, но Российские железные дороги в современной ситуации являются «локомотивом» по правовой охране атмосферного воздуха. Исходя из этого, мы видим, что железнодорожный вид транспорта в России одним из первых начал проводить долгосрочную эколого-правовую политику. При этом подвижной состав и стационарные источники продолжают выбрасывать загрязняющие вещества в объеме, с которым невозможно дальнейшее развитие. Существует проблема уничтожения лесных защитных насаждений. В связи с этим в современной правовой системе необходимо четко разграничить правовую ответственность между ОАО «РЖД», государственными и муниципальными органами власти в рамках контроля за лесозащитными насаждениями и состоянием атмосферного воздуха.

Ключевые слова: железнодорожная сфера; правовая охрана атмосферного воздуха; правовая охрана окружающей среды на землях транспорта; атмосферный воздух; перевозка грузов.

© **Dmitriy Ig. Lychev**

— lecturer of the department 'Administrative Law, Ecological Law, Information Law' of the Law Institute of the Russian University of Transport

Legal protection of atmospheric air in the activities of the open joint-stock company "Russian Railways"

Abstract. In Russian legal science, little attention is paid to the issue of the relationship between environmental and transport law, but the Russian

railways in the current situation are the “locomotive” for the legal protection of atmospheric air. Based on this, we see that it is the rail mode of transport in Russia that was the first to pursue a long-term environmental and legal policy. At the same time, rolling stock and stationary sources continue to emit pollutants in an amount with which further development is impossible. There is a problem of destruction of protective forest plantation. In this regard, in the modern legal system, it is necessary to clearly distinguish legal liability between Russian Railways and the state and municipal authorities in the framework of monitoring protective forest plantation and atmospheric air.

Keywords: railway sphere; legal protection of atmospheric air; legal protection of the environment; atmospheric air; freight transportation.

Общество периода глобального экологического кризиса вынуждено изменить способы своего существования в природе [1, стр. 3]. Более 17% длины железнодорожных линий в Российской Федерации загрязнены «пылящими грузами» [URL: <https://naukovedenie.ru> (дата обращения: 15 сентября 2019 г.)], по территории РФ перевозят 890 наименований опасных грузов, но наиболее часто встречающиеся — это пожароопасные грузы, при перевозке которых в атмосферный воздух попадают вредоносные пары. Загрязнение атмосферного воздуха происходит и при очистке цистерн.

В советской и российской правовой науке мало было уделено внимания теме соотношения экологического права и транспортного права. ОАО «РЖД» в современной ситуации является лидером по правовой охране атмосферного воздуха по сравнению с другими транспортными компаниями (автомобильный, авиационный, водный транспорт). Подтверждением этому является Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2017 года и перспективу до 2030 года [URL: <http://doc.rzd.ru/> (дата обращения: 10 апреля 2019 г.)]. Железнодорожный транспорт в Российской Федерации одним из первых начал проводить долгосрочную эколого-правовую политику. Но, к сожалению, подвижной состав (особенно тепловозы) и стационарные источники выбрасывают загрязняющие вещества в объеме, с которым невозможно развивать отрасль в XXI в.

Проблемы существуют и в правовом контроле за полосой отвода железнодорожного пути, за санитарными зонами предприятий ОАО «РЖД», особенно в местах границ с муниципальными территориями. Постоянная вырубка лесных насаждений, вандализм, уничтожение эколого-защитных экранов на полосе отвода приводит к загрязнению прилегающих земель.

В связи с этим в российской правовой системе необходимо четко разграничить правовую ответственность между ОАО «РЖД», государственными и муниципальными органами власти в рамках

контроля за лесозащитными насаждениями и состоянием атмосферного воздуха.

Существуют проблемы правового регулирования функционирования железнодорожных объектов на особо охраняемых природных территориях (ООПТ). Исторически сложилось, что железнодорожные объекты появились до образования ООПТ и находятся на их территориях. До сих пор не выработаны и нормы для регулирования деятельности железнодорожных объектов в приграничных территориях с ООПТ. Помимо этого существуют и проблемы единого регулирования, и взаимодействия нормативных актов в железнодорожной сфере в рамках охраны атмосферного воздуха на территории стран — участниц ЕАЭС при прохождении железнодорожного состава страны ЕАЭС по территории РФ. Автор считает, что в правовом поле необходимо ввести единые нормы регулирования охраны атмосферного воздуха по примеру Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. Единые экологические нормы на пространстве Союза позволят избежать проблем при транзите грузов.

Железнодорожные компании в России активно занимаются рекультивацией территорий, например, озеленением участков в санитарно-защитных зонах предприятий, работающих в системе железных дорог [2, стр. 148]. Каждый год ОАО «РЖД» активно разрабатывает различные экологические программы, направленные на защиту атмосферного воздуха [URL: http://www.rzd-expro.ru/innovation/environmental_protection/ (дата обращения: 10 апреля 2019 г.)]. В последние годы на 9,3% были снижены выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников [3]. Но есть и проблемы. Более 17% развернутой длины железнодорожных линий в России загрязнены пылящими грузами. Помимо этого, ОАО «РЖД» перевозит 890 наименований опасных грузов по территории РФ. Но наиболее часто встречающиеся грузы — пожароопасные. Загрязнения происходят и при очистке цистерн.

Отдельного нормативного акта, регулирующего экологический аспект на железнодорожном транспорте, нет. Действуют Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Данные нормативные акты косвенно регулируют охрану окружающей среды и атмосферного воздуха в частности, но они, безусловно, входят в структуру норм по правовой охране атмосферного воздуха на железнодорожном транспорте. Также можно выделить подзаконные и локальные нормативные акты, напрямую регулирующие правовую охрану окружающей среды и атмосферного воздуха в частности. Одним из таких является распоряжение ОАО «РЖД» от 14 января 2017 г. № 70 р, которое вводит в действие Систему управления охраной окружающей среды ОАО «РЖД». В правовом поле есть и другие нормативные правовые акты,

регулирующие правовую охрану окружающей среды косвенно, например, в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД): Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и отдельное Приложение № 2 «Правила перевозок опасных грузов».

Важно отметить, что нормы экологического права не содержат отдельных положений о железнодорожном транспорте и отсылочных или бланкетных норм к правовым актам ОАО «РЖД» (как госкорпорации с правом естественной монополии и эксплуатации большинства объектов железнодорожной отрасли и всех железнодорожных путей, принадлежащих на праве собственности государству), являющегося фактическим приемником МПС России. Данный аспект ведет к снижению взаимодействия органов контроля состояния атмосферного воздуха и ОАО «РЖД», особенно в ситуации роста инновационных железнодорожных путей. Пример тому — высокоскоростной железнодорожный транспорт и совместные проекты с Китаем [4, стр. 55].

Необходимо отметить и двойственность понятия «железнодорожные пути». Согласно Уставу железнодорожного транспорта РФ существуют железные дороги общего пользования — «железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железные дороги, соединяющие такие станции», и железные дороги необщего пользования — «железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железные дороги к железным дорогам общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд». Но правовое регулирование охраны атмосферного воздуха осуществляется одинаково для двух типов путей. Законодателям необходимо обратить внимание именно на пути необщего пользования, поскольку их эксплуатация сопряжена с промышленными предприятиями.

Железнодорожный транспорт косвенно связан и с автомобильным, например, при транзите грузов, где перевозка опасных грузов регулируется Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Российская Федерация согласно предисловию ДОПОГ является стороной соглашения со всеми вытекающими правами и обязанностями. В правовом поле России также действует и Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) 1980 г. Надо отметить, что транспортное право охватывает огромное количество нормативных актов, регулирующих одну из самых важных сфер жизни общества — передвижение, и все они косвенно

регулируют охрану атмосферного воздуха, поэтому необходимость объединения регулирования под единым транспортным кодексом заключается прежде всего во взаимосвязи всех видов транспорта, особенно при перевозке грузов. Разделение регулирования ведет к ухудшению положения в современном мире, где возможно будут возникать новые виды транспорта.

Спецификой обладают общественные отношения в сфере военных железнодорожных перевозок. Она состоит в особом субъекте — Минобороны России. Стоит учитывать наличие особого статуса военнослужащих, особую ответственность и закрытые судебные заседания по делам, содержащим сведения, составляющие государственную тайну (гражданское и уголовное судопроизводство). Перевозка имущества Минобороны России зачастую связана с ядерными элементами. Необходимо учесть и перевозку других опасных грузов, например, пожароопасных.

Наличие особых субъектов в правоотношениях является одним из особенностей взаимодействия экологического и военного права. Для качественного подхода к проблеме необходимо отметить экологизацию мышления личного состава вооруженных сил и становления экологического обеспечения Вооруженных Сил РФ. Под экологическим обеспечением понимается «комплекс мероприятий по охране окружающей (природной) среды регионов дислокации (дислоцирования) войск и сил флота и защите вооруженных сил от экологически неблагоприятных факторов» [5].

Исходя из вышесказанного, автор пришел к следующим выводам:

- 1) необходимо разработать локальные нормы внутри ОАО «РЖД», которые будут применяться для регулирования деятельности в ООПТ;
- 2) необходимо разработать локальные нормы внутри ОАО «РЖД», которые будут применяться для регулирования деятельности в приграничных районах с ООПТ.;
- 3) ОАО «РЖД» необходимо разработать нормы по взаимодействию с Минобороны России в рамках перевозки опасных грузов, которые загрязняют атмосферный воздух и окружающую среду. Данный нормативный документ должен быть открыт для доступа общественности в связи с конституционным правом человека и гражданина.

Литература

1. Васильева, М. И. Публичные интересы в экологическом праве : монография. — Москва : Изд-во Моск. гос. ун-та, 2003.
2. Матвеева, А. А. Санитарно-защитная зона как средство снижения уровня негативного воздействия предприятий железнодорожного транспорта // Вестник ВолГУ. Серия 9: Исследования молодых ученых. — 2005. — № 4-2.
3. Духно, Н. А. Экологическая стратегия Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по укреплению экологической безопасности

на железнодорожном транспорте России / Н. А. Духно, В. И. Ивакин// Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 3 (3).

4. Климова, А. О. Исторический аспект сотрудничества России и Китая в сфере транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 4 (16).
5. Григоров, С. И. Военная экология и экологическое обеспечение Вооруженных Сил Российской Федерации / С. И. Григоров, Родионов А. С. // Военная мысль. — 1994. — № 2.

References

1. Vasil'yeva, M. I. Publichnyye interesy v ekologicheskom prave [Public interests in environmental law]: monografiya. — Moskva : Izd-vo Mosk. gos. un-ta, 2003.
2. Matveyeva, A. A. Sanitarno-zashchitnaya zona kak sredstvo snizheniya urovnya negativnogo vozdeystviya predpriyatiy zheleznodorozhnogo transporta [Sanitary protection zone as a means of reducing the level of negative impact of railway enterprises] // Vestnik VolGU. Seriya 9: Issledovaniya molodykh uchenykh. — 2005. — № 4-2.
3. Dukhno, N. A. Ekologicheskaya strategiya Otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznnye dorogi» po ukrepleniyu ekologicheskoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte Rossii [Ecological strategy of the Open Joint-Stock Company “Russian Railways” to strengthen environmental safety in the railway transport of Russia] / N. A. Dukhno, V. I. Ivakin// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 3 (3).
4. Klimova, A. O. Istoricheskiy aspekt sotrudnichestva Rossii i Kitaya v sfere transporta [The historical aspect of cooperation between Russia and China in the field of transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 4 (16).
5. Grigorov, S. I. Voyennaya ekologiya i ekologicheskoye obespecheniye Vooruzhennykh Sil Rossiyskoy Federatsii [Military ecology and environmental support of the Armed Forces of the Russian Federation] / S. I. Grigorov, A. S. Rodionov // Voyennaya mysl'. — 1994. — № 2.