

УДК 502.3:656

СПОСОБЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕР ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Белюсова Екатерина Павловна¹, студент

e-mail: belousova.katerinaa@mail.ru

Гусева Оксана Юрьевна¹, старший преподаватель кафедры публичного и частного права

e-mail: ouy190506@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Правовое регулирование обращения с отходами, и требований по предотвращению загрязнения, повышение эффективности экологического контроля требует введение публичной отчётности хозяйствующих субъектов, экономическое стимулирования модернизации флота, расширение контрольно-надзорных полномочий и проведение экологической экспертизы при создании и реконструкции портовой инфраструктуры. Снижение экологического ущерба возможно при сочетании нормативных ограничений, государственного контроля и технологической модернизации отрасли.

Ключевые слова: водный транспорт, экологическая безопасность, экологический контроль, экологическая экспертиза, эксплуатация водного транспорта.

WAYS TO IMPROVE ENVIRONMENTAL CONTROL MEASURES IN THE OPERATION OF WATER TRANSPORT

Ekaterina P. Belousova¹, Student

e-mail: belousova.katerinaa@mail.ru

Oksana Yu. Guseva¹, Senior Lecturer at the Department of Public and Private Law

e-mail: ouy190506@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Despite the existence of legal regulation of waste management and pollution prevention requirements, improving the effectiveness of environmental control requires the introduction of public reporting by business entities, economic incentives for fleet modernization, expansion of control and supervisory powers, and environmental expertise in the creation and reconstruction of port infrastructure. Reducing environmental damage during the operation of water transport is possible only with a comprehensive combination of regulatory restrictions, state control and technological modernization of the industry.

Keywords: water transport, environmental safety, environmental control, environmental expertise, operation of water transport.

Эксплуатация водного транспорта оказывает комплексное негативное воздействие на состояние окружающей среды, затрагивая как отдельные компоненты экосистемы, так и окружающую среду в целом.

Согласно ФЗ № 7 от «Об охране окружающей среды» (далее ФЗ № 7) основные формы негативного воздействия на экосистему при эксплуатации объектов водного транспорта классифицируются следующим образом:

1. Химическое воздействие - включает загрязнение акваторий сточными и балластными водами, нефтепродуктами, утечки топлива и смазочных материалов, сбросы недостаточно очищенных технических и хозяйственно-бытовых стоков, а также выбросы судовых энергетических установок.

2. Физическое воздействие – выражается в шуме, вибрации, запылении при работе судовых установок, движения судов и портового оборудования.

3. Биологическое воздействие – включает перенос патогенных микроорганизмов, ненадлежащее обращение с отходами на судах и в портах [1].

В соответствии с ФЗ № 7 объекты, которые оказывают негативное влияние на окружающую среду делятся на 4 категории: значительное, умеренное, незначительное и минимальное воздействие. Подобное категорирование в рамках водного транспорта осуществляется в соответствии с:

1. ФЗ № 16 - общие положения о защите объектов транспортной инфраструктуры (ст. 1-2, ст.4-5) [2];

2. ФЗ № 7 - вводит понятие загрязняющих объектов, устанавливает категории и принцип платности (ст. 4.2, ст. 16, ст 31.1, ст. 69, ст. 69.2);

3. Водный кодекс – требования к охране водных объектов, в том числе от загрязнения и засорения, при эксплуатации и строительстве сооружений (ст. 34-39, ст. 60, ст. 65, ст. 69, ст. 71-73) [3];

4. Кодекс внутреннего водного транспорта – требования к безопасности судоходства, портовой деятельности, погрузке и т.д. (ст. 14-17, ст. 30-35, ст. 50) [4];

5. Кодекс Торгового мореплавания – правовой режим судна, грузы и опасные грузы, порядок предотвращения загрязнений (ст. 8-13, ст. 30-33, ст. 62-71, ст. 123) [5];

6. ФЗ № 89 - обращение с судовыми отходами, нефтесодержащие воды, контроль за отходами (ст. 11, ст. 16-25) [6];

7. ФЗ № 96 - при наличии перегрузки пылящих грузов, сварочных постов, резервуаров испарения топлива указываются меры для предотвращения загрязнения, указан норматив выбросов (ст. 12-16, ст. 22) [7].

8. ФЗ № 52 - соблюдение санитарных требований, направленных на предотвращение вредного воздействия на человека (ст. 1-2, ст. 11-12) [8].

Одним из важных путей совершенствования мер экологического контроля на наш взгляд является объектно-ориентированный надзор. Он представляет собой меры по контролю за состоянием объектов водного транспорта в соответствии с критериями, установленными Правительством РФ¹ [9]. Объектно-ориентированный надзор является важным инструментом предупреждения экологического вреда, поскольку позволяет оценить состояние конкретных объектов (причалов, терминалов, портов) на основании конкретного вида воздействия на окружающую среду. Данный подход позволяет учитывать специфику эксплуатации транспортной инфраструктуры в местах, где последствия нарушений природоохранного законодательства могут иметь наивысшую степень вреда, например, в водоохраных зонах. Частота и содержание экологических мероприятий должны зависеть от его категории, степени негативного влияния и наличия источника

¹ Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 N 2398 (ред. от 18.12.2024) «Об утверждении критериев отнесения объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, к объектам I, II, III и IV категорий»



загрязнения Например, морской порт может быть отнесен ко II категории негативного воздействия на окружающую среду (далее – НВОС) при наличии умеренного негативного воздействия.

В рамках объектно-ориентированного надзора считаем целесообразным предложить классификацию мер экологического надзора в соответствии с категориями НВОС следующим образом:

Таблица 1. Классификация мер экологического надзора в соответствии с категориями НВОС

Категория	Мероприятия по экологическому контролю
I категория	1. Контроль соблюдения общих требований природоохранного законодательства 2. Плановые проверки не реже 2 раз в год 3. Проверка плана мероприятий по минимизации НВОС 4. Проверка наличия плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения 5. Проведение отбора, проб, измерений 6. Проведение внеплановых мероприятий 7. Проверка декларации о воздействии на окружающую среду 8. Проверка наличия журнала еженедельного осмотра критических участков 9. Проведение экологического аудита независимой организацией
II категория	1. Контроль соблюдения общих требований природоохранного законодательства 2. Плановые проверки не реже 1 раз в год 3. Проверка плана мероприятий по минимизации НВОС 4. Проверка наличия плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения 5. Проведение отбора, проб, измерений 6. Проведение внеплановых мероприятий 7. Проверка декларации о воздействии на окружающую среду
III категория	1. Контроль соблюдения общих требований природоохранного законодательства 2. Плановые проверки не чаще 1 раза в год 3. Проверка наличия и ведения учета отходов 4. Проверка плана мероприятий по минимизации НВОС 5. Проверка наличия плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения
IV категория	1. Контроль соблюдения общих требований природоохранного законодательства 2. Плановые проверки не чаще 1 раза в 2 года 3. Проверка отсутствия нарушений, связанных с размещением, хранением и передачей отходов 4. Проверка наличия плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения

Совершенствование надзорной деятельности при эксплуатации водного транспорта целесообразно осуществлять посредством улучшения системы координации экологического, государственного и транспортного надзора. Поскольку контроль в рассматриваемой отрасли распределен между рядом государственных органов, возрастает проблема межведомственного взаимодействия.

Существенным вопросом, требующим рассмотрения, является наличие дублирующих проверочных мероприятий, что порождает различие в оценке экологического состояния объектов транспортной инфраструктуры, несогласованность сроков проведения проверок и проблемы обмена информацией между контролирующими субъектами. Данные совпадения связаны с особой значимостью транспортного комплекса, поскольку один и тот же объект может рассматриваться как часть НВОС, источник образования отходов, элемент транспортной инфраструктуры или сооружение, требующее дополнительные меры к



обеспечению безопасности. Нормативно-правовые акты различных ведомств закрепляют аналогичные проверочные действия по предметам контроля. Например, порт или причал могут осматриваться по экологическим и транспортным критериям одновременно, поэтому подготовка документации проверка инженерных систем, составление отчётности по рискам и авариям носит двойственный характер, а значит, затрагивается процесс деятельности хозяйствующего субъекта, что приводит к убыткам для компании.

Таким образом, дублирование выявляется по совпадающему предмету регулирования и идентичным контрольным действиям. Несмотря на что исключить схожие полномочия в сфере надзора за объектами водного транспорта не представляется возможным в силу необходимости всесторонней проверки специализирующихся контрольных органов, для решения указанной проблемы предлагается создать единую межведомственную проверку. Данный вариант позволит провести комплексный анализ состояния объекта транспортной инфраструктуры (судне, причале) разными контрольными органами засчет установления единых сроков и критериев для проверки.

Необходимо разграничить вопросы транспортной и экологической безопасности, поскольку контроль за техническим состоянием портов, причалов, состояния оборудования и иными элементами, обеспечивающими устойчивость и безопасность перевозочного процесса относится к сфере транспортного надзора, в том числе Минтрансу России, тогда как оценка соблюдения требований об экранировании окружающей среды, включая предотвращение загрязнения водных объектов, обращение с отходами, осуществляется в рамках экологического надзора.

В качестве решения указанной проблемы представляется целесообразным разграничить компетенции контролирующих органов в части совпадения полномочий между федеральными органами государственной власти. Например, Роспотребнадзор и Росприроднадзор уполномочены на осуществление проверок проб воды, сточных вод, обращения с отходами, целесообразно ограничить предмет санитарной проверки вопросами риска для здоровья населения и условий труда, не дублируя природоохранные проверки в части контроля за объектами НВОС и экологической отчётностью.

Дополнительную сложность представляют различия критериев, используемых для проверки состояния и экологических рисков в результате работы портов, судоходства, причалов и иных объектов, поскольку контролирующие органы используют разные методики проверки. С целью исключения параллельной проверки документов хозяйствующих субъектов инфраструктуры водного транспорта, если по ним уже была проведена оценка в рамках другого контроля, предлагается разделить аварийные риски транспортные и экологические. В первую группу опасных факторов должны включаться риски, связанные с технической неисправностью судов и портового оборудования, отказом навигационных, швартовых, перегрузочных системы, нарушением функционирования данных объектов и иные обстоятельства, создающие угрозу жизни и здоровью людей, сохранности грузов и устойчивости воднотранспортного комплекса. Во вторую группу следует включать экологические риски, обусловленные загрязнением водных объектов, атмосферного воздуха, почв и прибрежных территорий вследствие разливов нефтепродуктов, сброса балластных вод, нарушениями правил обращения с отходами и несоблюдением режима водоохраных зон.

Предлагается установить следующие критерии для оценки состояния объектов водного транспорта:

1. Транспортно-технические критерии:
 - Степень износа конструкций и судов;
 - Состояние причальных и швартовых устройств;
 - Порядок предотвращения аварий



- Работоспособность навигационного, погрузочно-разгрузочного оборудования.
- 2. Экологические критерии:
 - Интенсивность сбросов сточных, балластных вод;
 - Степень загрязнения акватории и прибрежной территории под воздействием воднотранспортной инфраструктуры
 - Риск разливов опасных веществ и нефтепродуктов;
 - Эффективность использования очистных сооружений;
 - Объем выбросов в атмосферный воздух;
 - Образование и накопление отходов.

Отсутствие единого информационного пространства также затрудняет своевременное выявление и пресечение правонарушений, связанных с эксплуатацией водного транспорта, в частности при разливах нефтепродуктов, аварийных сбросах, воздействием на прибрежную зону. Межведомственная разобщенность снижает эффективность мер по экологическому контролю и надзору, увеличивает административную нагрузку на хозяйствующие субъекты и ослабляет способы улучшения деятельности по сохранению благоприятной окружающей среды.

В связи с этим предлагается внести следующие изменения в законодательство:

1. Дополнить ст. 67 ФЗ № 7 ч. 3.2 следующего содержания:

«При осуществлении государственного экологического надзора в отношении объектов водного транспорта и объектов инфраструктуры водного транспорта подлежат разграничению мероприятия по оценке технического и экологического состояний данных объектов.

Результаты контроля, проведенного в рамках иных видов государственного контроля (надзора) должны учитываться при осуществлении государственного экологического контроля.

Не допускается повторное истребование документов и сведений, ранее оцененных в рамках иного вида государственного контроля (надзора), если такие документы не утратили актуальность и содержат сведения, необходимые для осуществления экологического контроля».

Целесообразным представляется изложить данную редакцию в общем виде для объектов всей транспортной инфраструктуры.

2. Дополнить ст. 5 ФЗ № 16 «О транспортной безопасности» ч. 5.1 следующего содержания:

«Мероприятия по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры осуществляются органами контроля в сфере транспорта без дублирования проверок, относящихся к иным видам государственного контроля (надзора) за исключением случаев, когда выявленные риски непосредственно связаны с обеспечением безопасности объекта транспортной инфраструктуры»

3. Дополнить ст. 55 ВК РФ ч. 3 следующего содержания:

«Охрана водных объектов от загрязнения и засорения при эксплуатации объектов водного транспорта осуществляется посредством отдельной экологической оценки, включающей контроль сбросов сточных и льяльных вод, поверхностного стока и иных загрязняющих веществ. Проверка технического состояния портов, причалов и иных сооружений не исключает контроль за соблюдением требований по охране водных объектов в рамках государственного экологического контроля (надзора).

4. Дополнить ст. 32 ФЗ № 52 в ч.2 абзацем следующего содержания:

«Производственный контроль осуществляется с учетом разграничения санитарных и экологических показателей, исключающих дублирование мероприятий, если контрольные



действия были проведены ранее в рамках иного вида государственного контроля (надзора)».

Таким образом, будет исключено смешение технико-транспортная и экологическая оценок за состоянием объектов инфраструктуры водного транспорта посредством разграничения предмета контроля, установления самостоятельных критериев проверки и координации межведомственного взаимодействия.

Отсутствие единого информационного пространства, затрудняет своевременное выявление и пресечение правонарушений, связанных с эксплуатацией водного транспорта, в частности при разливах нефтепродуктов, аварийных сбросах, воздействием на прибрежную зону. Межведомственная разобщенность снижает эффективность мер по экологическому контролю и надзору, увеличивает административную нагрузку на хозяйствующие субъекты и ослабляет способы улучшения деятельности по сохранению благоприятной окружающей среды.

Список литературы:

1. Федеральный закон «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 N 7-ФЗ (ред. от 08.12.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 01.04.2026).
2. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 21.04.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 01.04.2026).
3. «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 N 74-ФЗ (ред. от 29.12.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 03.04.2026).
4. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 31.07.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 03.04.2026).
5. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 31.07.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 05.04.2026).
6. Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» от 24.06.1998 N 89-ФЗ (ред. от 31.07.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 06.04.2026).
7. Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха» от 04.05.1999 N 96-ФЗ (ред. от 28.12.2024). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 06.04.2026).
8. Федеральный закон «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 30.03.1999 N 52-ФЗ (ред. от 37.07.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 06.04.2026).
9. Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 N 2398 (ред. от 18.12.2024) «Об утверждении критериев отнесения объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, к объектам I, II, III и IV категорий». – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 10.04.2026).

