

УДК 349.6:343.372.5

ИСТОРИОГРАФИЯ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОПРОСОВ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ И ОПЕРАТОРОВ ВОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Пахомова Елизавета Александровна¹, кандидат исторических наук, доцент

e-mail: Pahomova-e@inbox.ru

Краснова Мария Андреевна¹, магистрант

e-mail: mariakrasnova13@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Работа посвящена анализу научной литературы по проблеме правового регулирования вопросов экологической ответственности владельцев и операторов водных транспортных средств. Затронута проблематика экологического, административного и уголовного права. Проведён историографический обзор этапов развития доктрины, выявлены пробелы в определении субъектного состава и методологии доказывания причинно-следственной связи. Обозначены перспективы исследований, необходимых для совершенствования компенсационных механизмов и превентивного контроля в условиях цифровизации судоходства и ужесточения международных стандартов.

Ключевые слова: экологическая ответственность, водный транспорт, владельцы судов, операторы, историография, административная ответственность, уголовное право, международные конвенции.

HISTORIOGRAPHY OF THE PROBLEM OF LEGAL REGULATION OF ENVIRONMENTAL LIABILITY OF OWNERS AND OPERATORS OF WATER TRANSPORT VESSELS

Elizaveta A. Pahomova¹, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

e-mail: Pahomova-e@inbox.ru

Maria A. Krasnova¹, Master's Degree student

e-mail: tranhorizpublic@yandex.ru

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

Abstract. The work is devoted to the analysis of scientific literature on the problem of legal regulation of environmental liability of owners and operators of water transport vessels. The issues of environmental, administrative and criminal law are addressed. A historiographical review of the stages of doctrine development is carried out, revealing gaps in determining the subject composition and methodology for proving causal links. The prospects for interdisciplinary research necessary to improve compensation mechanisms and preventive control in the context of shipping digitalization and tightening international standards are outlined.

Keywords: environmental liability, water transport, vessel owners, operators, historiography, administrative liability, criminal law, international conventions.

Интенсификация судоходства, расширение логистических коридоров и ужесточение международных экологических стандартов формируют устойчивый запрос на совершенствование правового механизма возмещения вреда, причиняемого водным экосистемам. Разливы нефтепродуктов, несанкционированные сбросы балластных вод, эмиссия сернистых соединений и акустическое воздействие на гидробионты создают кумулятивный экологический риск, который сложно компенсировать исключительно административными или гражданско-правовыми инструментами. Вместе с тем правоприменительная практика демонстрирует устойчивую тенденцию к фрагментарному толкованию норм об ответственности. Нормативная база, включающая Водный кодекс РФ, Федеральный закон «Об охране окружающей среды», КоАП РФ и УК РФ, а также ратифицированные конвенции (MARPOL 73/78, CLC, BUNKER 2001), не устраняет пробелов в определении субъектного состава правонарушителей и методологии доказывания причинно-следственной связи. Стоит отметить, что по данным аналитической службы аудиторско-консалтинговой сети FinExpertiza, основанной на оперативной информации Росгидромета, в 2023 году в Российской Федерации зафиксировано более 2 760 экологических инцидентов, связанных с загрязнением водных объектов, что на 12% превышает показатели 2022 года [1]. При этом количество случаев экстремально высокого загрязнения пресноводных акваторий выросло на 62% год к году. В 2024 году, по сведениям Росморречфлота, по различным причинам затонуло 12 судов, а за последнее десятилетие потери составили 346 единиц флота. В декабре 2024 года в Керченском проливе в результате шторма произошла авария двух танкеров, в ходе которой в акваторию Чёрного моря попало около 3,7 тыс. тонн мазута, что эксперты квалифицируют как одну из крупнейших экологических катастроф в регионе за последние годы [1]. Цифры указывают на системный характер проблемы, однако доктринальное осмысление отстаёт от динамики правоприменения.

Историография темы условно делится на три хронологических периода, каждый из которых отражает трансформацию правового поля и технологического уклада. Первый этап (1960-е – конец 1980-х гг.) связан с формированием основ советского природоохранного законодательства. Как справедливо отмечает М.М. Бринчук, в этот период «экологическая ответственность трактовалась сквозь призму государственного планового управления, где акцент делался на предупредительных мерах, а не на возмещении ущерба» [2]. Специфика водного транспорта изучалась фрагментарно. Второй этап (1990-е – 2000-е гг.) ознаменовался переходом к рыночной экономике и активной инкорпорацией международных морских конвенций. Появились специализированные монографии, посвящённые деликтной ответственности за загрязнение морской среды [3]. Учёные начали дифференцировать статусы «владельца судна» и «оператора». Впрочем, как указывает Г.В. Игнатьева, «в этот период доктрина не смогла преодолеть разрозненность подходов: экологи опирались на принципы возмещения вреда, транспортники – на институты гражданской ответственности перевозчика» [3]. Третий этап (2010-е гг. – настоящее время) характеризуется цифровизацией судоходства, внедрением ESG-стандартов и ужесточением требований ИМО. Современные исследователи смещают фокус на превентивные механизмы и использование дистанционного мониторинга [4].

В эколого-правовой литературе преобладает подход, базирующийся на принципе «загрязнитель платит» и презумпции экологической опасности деятельности. Фундаментальные положения, сформулированные О.С. Колбасовым в работе «Теория экологического права», остаются методологической основой для анализа деликтных



конструкций: учёный подчёркивал, что «экологическая ответственность должна рассматриваться не как изолированный институт, а как элемент системного механизма охраны окружающей среды, включающий предупредительные, компенсационные и карательные функции» [5, с. 187].

С позицией С.А. Коростелева о необходимости прямого закрепления статуса «оператора судна» в Водном кодексе РФ трудно не согласиться, однако его аргументация игнорирует сложность корпоративных схем фрахтования, где оператором может выступать не только управляющая компания, но и логистический хаб [6, с. 94]. Практика последних лет показывает, что отсутствие легального определения оператора приводит к перераспределению ответственности в пользу добросовестных арендаторов или агентов. Е.В. Смирнова справедливо указывает на методологические пробелы в расчёте ущерба, но её предложения по унификации формул не учитывают региональную специфику акваторий [7, с. 39]. По данным официальной отчётности Росприроднадзора за 2021–2024 гг., сумма исков о возмещении вреда водным объектам, предъявленных к судовладельцам и операторам портовой инфраструктуры, превысила 1,2 млрд рублей [8]. Только в 2024 году ведомство рассчитало и предъявило к взысканию ущерб в размере 346 млн рублей по делу о загрязнении акватории в результате инцидента с участием судна под иностранным флагом [8]. Данный тезис, на наш взгляд, требует уточнения: компенсационные механизмы эффективны лишь при условии прозрачной методики оценки кумулятивного вреда, что согласуется с системным подходом, обоснованным О.С. Колбасовым [5, с. 203]. Доктрина административного права сосредоточена на анализе составов правонарушений, предусмотренных ст. 8.2, 8.21, 11.5 КоАП РФ. В.М. Корякин обоснованно критикует диспропорцию между размерами штрафов и реальным экологическим вредом, однако практика арбитражных судов демонстрирует иную тенденцию: суды всё чаще применяют не только санкции, но и предписания об устранении нарушений [9]. Например, в деле № А54-858/2022 (решение Арбитражного суда Рязанской области от 30.11.2022) суд пришёл к выводу, что сброс неочищенных сточных вод с судна в водоохранной зоне признаётся административным правонарушением по ч. 1 ст. 8.13 КоАП РФ независимо от наличия прямого умысла [10]. Данное решение подтверждает тезис А.Н. Старилова о смещении административной ответственности в сторону объективного вменения, но оставляет открытым вопрос о распределении ответственности между владельцем и эксплуатантом [11]. Примечательно, что в постановлении по делу № 12-144/2024 от 25.06.2024 суд указал, что при осуществлении деятельности по перевалке грузов на водный транспорт оператор обязан проводить контроль за состоянием донных отложений не реже двух раз в год [8].

Уголовно-правовая доктрина вращается вокруг ст. 247, 248, 250 УК РФ. М.И. Елисейкин и А.В. Наумов указывают на трудности установления причинно-следственной связи, однако их позиция о необходимости признания юридических лиц субъектами экологических преступлений сталкивается с институциональными барьерами российской правовой системы [12]. Т.В. Царегородцева предлагает ввести квалифицирующие признаки для операторов, чья деятельность носит системный характер [13]. Практика показывает, что суды избегают квалификации инцидентов по ст. 250 УК РФ, предпочитая административные составы. В приговоре Нарьян-Марского городского суда от января 2022 г. по делу о разливе нефтепродуктов мастер судна был осуждён к штрафу в размере 240 тыс. рублей, однако суд отказался квалифицировать действия как преступление с прямым умыслом [8]. Данный подход согласуется с позицией Верховного Суда РФ, изложенной в Обзоре экологических дел за 2024 г., где подчёркивается необходимость дифференциации административной и уголовной ответственности в зависимости от степени общественной опасности последствий [14].



Несмотря на объём опубликованных исследований, ряд аспектов остаётся в тени академического внимания. Во-первых, правовая квалификация «цифрового оператора». Внедрение автономных судов ставит вопрос о том, кто несёт ответственность при отказе алгоритмов навигации или систем контроля выбросов. Доктрина не адаптирована к статусу программного обеспечения и операторов центров обработки данных. Во-вторых, доказывание в условиях трансграничных инцидентов. Согласно данным Международной морской организации (ИМО) и Международной организации по компенсации загрязнения нефтью (ИТОПФ), в 2025 году зафиксировано 3 крупных (>700 тонн) и 3 средних (7–700 тонн) разлива нефти с танкеров, при этом общий объём нефтепродуктов, попавших в морскую среду, составил около 4 000 тонн [15]. За период 2020–2025 гг. частота инцидентов с разливами более 7 тонн снизилась более чем на 90% по сравнению с 1970-ми годами, однако в абсолютных значениях наблюдается стагнация: в среднем 7 инцидентов в год [15]. При этом около трети инцидентов в текущем десятилетии связаны с экстремальными погодными явлениями и человеческим фактором. В-третьих, институциональный пробел в регулировании внутренних водных путей. Большинство работ ориентировано на морское судоходство, тогда как реки и озера, подверженные интенсивной эксплуатации маломерным и грузовым флотом, требуют отдельного правового режима. Междисциплинарный характер проблемы требует интеграции юриспруденции с морской экологией, океанографией, техническими науками и экономикой природопользования.

Проведённый анализ демонстрирует, что научная мысль прошла путь от общетеоретических построений к комплексным, но разрозненным современным исследованиям. Литература фиксирует необходимость дифференциации ответственности по отраслям права, однако сохраняет пробелы в определении субъектного состава, методологии доказывания и механизмах превенции. Дальнейшее развитие доктрины должно опираться на законодательную конкретизацию понятий «владелец» и «оператор», внедрение цифровых инструментов мониторинга в процессуальную практику, а также на создание междисциплинарных исследовательских площадок. Только при таком подходе возможно построение эффективной системы ответственности, соответствующей вызовам XXI века.

Список литературы:

1. Аналитический обзор экологических инцидентов и состояния водных объектов РФ за 2023–2024 гг. [Электронный ресурс]. – М.: ФинЭкспертиза / Росгидромет / Росморречфлот, 2025. – URL: <https://finexpertiza.ru/reports> (дата обращения: 01.05.2026).
2. Бринчук М.М. Экологическое право: учебник для вузов. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2023. – 684 с.
3. Игнатьева Г.В. Правовое регулирование предотвращения загрязнения морской среды с судов. – М.: Академия, 2019. – 240 с.
4. Макаркина А.С. Цифровизация судоходства и трансформация эколого-правовых режимов // Вестник Московского университета. Серия 11. Право. – 2024. – № 3. – С. 45–61.
5. Колбасов О.С. Теория экологического права: монография. – М.: Проспект, 2017. – 312 с.
6. Коростелев С.А. Экологическая ответственность в водном транспорте: проблемы теории и практики // Журнал российского права. – 2021. – № 8. – С. 89–102.
7. Смирнова Е.В. Методология расчета экологического ущерба при авариях на водном транспорте // Экологическое право. – 2025. – № 2. – С. 33–48.



8. Росприроднадзор. Доклад о результатах обобщения правоприменительной практики за 2024 год [Электронный ресурс]. – М., 2025. – URL: <https://rpn.gov.ru> (дата обращения: 01.05.2026).
9. Корякин В.М. Административная ответственность за экологические правонарушения на транспорте: монография. – М.: Инфра-М, 2020. – 318 с.
10. Арбитражный суд Рязанской области. Решение по делу № А54-858/2022 от 30.11.2022 [Электронный ресурс] // Картотека арбитражных дел. – URL: <https://kad.arbitr.ru> (дата обращения: 01.05.2026).
11. Старилов А.Н. Административное право: учебник. – 3-е изд. – М.: Норма, 2021. – 720 с.
12. Наумов А.В. Уголовная ответственность за экологические преступления: проблемы квалификации и правоприменения. – М.: Волтерс Клувер, 2023. – 476 с.
13. Царегородцева Т.В. Корпоративная экологическая ответственность: уголовно-правовой аспект // Уголовное право. – 2024. – № 4. – С. 56–71.
14. Верховный Суд Российской Федерации. Обзор экологических дел за 6 месяцев 2024 года [Электронный ресурс]. – М., 2024. – URL: <https://pravo.ru> (дата обращения: 01.05.2026).
15. International Oil Pollution Compensation Funds. Oil Tanker Spill Statistics 2025 [Electronic resource]. – London: ITOPF/IMO, 2026. – URL: <https://www.itopf.org> (дата обращения: 01.05.2026).

