

УДК 34

DOI: 10.34670/AR.2022.93.68.066

**Правовое регулирование административной и уголовной
ответственности за загрязнение судами прибрежных вод:
обобщение опыта Гонконга**

Ноздрина Наталья Александровна

Кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры гуманитарных и социальных дисциплин,
Брянский государственный технический университет,
241035, Российская Федерация, Брянск, бул. 50 лет Октября, 7;
e-mail: nozdrina.natalye@mail.ru

Новиков Алексей Валерьевич

Доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник,
Научно-исследовательский институт
Федеральной службы исполнения наказаний,
125130, Российская Федерация, Москва, ул. Нарвская, 15-а;
профессор кафедры частного права,
Пермский институт Федеральной службы исполнения наказаний,
614012, Российская Федерация, Пермь, ул. Карпинского, 125,
e-mail: novikov.pravo@mail.ru

Слабкая Диана Николаевна

Старший научный сотрудник,
Научно-исследовательский институт
Федеральной службы исполнения наказаний,
125130, Российская Федерация, Москва, ул. Нарвская, 15-а;
e-mail: sdn10.70@mail.ru

Аннотация

В настоящее время нормы загрязнений в прибрежных водах и порту Гонконга полностью соответствуют международной практике, дополнительно к ним был введен нормативный показатель, регулирующий объем выборов дыма на одной судно.

Режим гражданской ответственности Гонконга в настоящее время представляет собой довольно всеобъемлющую систему ответственности, которая основана на положениях ряда международных документов, в частности таких как Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года.

Однако, в отличие от режима международной гражданской ответственности, правовая основа для уголовных санкций в контексте загрязнения судами вместо этого оставлена на усмотрение отдельных государств. Таким образом, правовая модель

регулирования экологического состояния прибрежных вод может быть охарактеризовано как эффективное, полностью соответствующее международному праву.

Однако практика говорит об обратном, ситуация не улучшается, а продолжает ухудшаться. Причина этого, по мнению ряда экспертов заключается в противоречии между полной имплементацией международных норм в национальное законодательство и отсутствием собственной позиции по вопросу уголовной ответственности за вред окружающей среде. Существующие нормы не являются достаточно строгими для того, чтобы обеспечить достаточный уровень защиты морской среды в Гонконге. Необходимость оценки как гражданской, так и уголовной ответственности за загрязнение судами прибрежных вод является значимым направлением для развития правовой модели.

Для цитирования в научных исследованиях

Ноздрина Н.А., Новиков А.В., Слабкая Д.Н. Правовое регулирование административной и уголовной ответственности за загрязнение судами прибрежных вод: обобщение опыта Гонконга // Вопросы российского и международного права. 2022. Том 12. № 9А. С. 492-498. DOI: 10.34670/AR.2022.93.68.066

Ключевые слова

Загрязнение судами прибрежных вод, уголовная ответственность, морское право, портовая деятельность, фрахт судов.

Введение

Благодаря своей протяженной береговой линии и глубоким естественным гаваням, Гонконг сегодня это один из самых загруженных и эффективных международных контейнерных портов в мире. Однако экономический прогресс логистической деятельности имеет также и негативные внешние эффекты, в частности, прибрежные воды Гонконга в таких местах как Гавани Виктория и Толо, районы, в которых планируется еще больший рост населения и количества предприятий, опасно загрязнены, что существенно повлияло на состояние водных биологических ресурсов в данном районе. Кроме того, жители Гонконга также сильно пострадали в результате экологической катастрофы, в частности, были зафиксированы случаи смерти от отравления диоксидом серы, вызванных выбросами судов в Жемчужной реке.

Поэтому проблема обеспечения роста и устойчивости Гонконга как логистического хаба, фактически связывающего два полушария при сохранении экологической безопасности данной деятельности, является весьма значимой не только для населения страны, но и для мировой экономики.

Основное содержание

Очевидно, что проблему загрязнения прибрежных вод возможности решить только с применением государственного регулирования фактически посредством применения всех видов инструментов воздействия. Правительство обязано обеспечить экологическое благополучие, в том числе таким образом, чтобы здоровье людей не подвергались опасности в результате быстрого экономического и промышленного развития Гонконга, которое наблюдается в последние десятилетия. Действительно, для борьбы с опасностями, возникающими в результате загрязнения моря с судов, первостепенное значение имеет

принятие соответствующих нормативных актов, определяющих и организующих режим охраны окружающей среды, таких как ряд гражданских и уголовных экологических обязательств, основанных на международных соглашениях. Несмотря на то, что в международном праве уже многие десятилетия развивается отрасль морского права, регулируются все виды правоотношений, в том числе и связанные с защитой экологии, в национальном законодательстве развивающихся стран системно данные нормы стали закрепляться сравнительно поздно.

Так, экологическая ответственность является относительно новой концепцией в Гонконге. Еще в 1970-х годах, Правительство Гонконга или общество в целом были мало осведомлены об экологических проблемах и не учитывали возникающие экологические риски в результате расширения портовой деятельности. Однако в годы эти проблемы только усилились, Гонконг по-прежнему является в значительной степени развивающимся регионом и рост объемов грузооборота увеличивается ежегодно. Поэтому Правительство стало уделять значительное внимание вопросам загрязнения судами прибрежных вод, осуществлять регулярный мониторинг, обобщать международный опыт в данной области.

Согласно распространенному в экспертной и научной среде мнению, Гонконг довольно активно принимает законы о загрязнении морской среды в ответ на сохраняющуюся проблему загрязнения судами прибрежных вод. В рамках существующей правовой базы тема загрязнения судами в Гонконге рассматривается с точки зрения превентивных и исправительных мер, принятых в соответствии с предписывающими и обязательными требованиями, воплощенными в международных конвенционных документах.

В настоящее время в стране принимаются превентивные и контрольные меры для устранения или уменьшения вероятности возникновения загрязнения. Согласно практике регулирования природопользования, они являются эффективными для ряда фрахтовых компаний, осуществляющих деятельность с использованием портовой инфраструктуры. То есть большинство участников логистических цепочек, включающих порт Гонконга соблюдают экологические правила и не осуществляют загрязнений сверх установленных экологических норм. Однако незначительная доля судов до настоящего времени не соблюдает их и продолжает осуществлять противоправные действия по сбросу отходов в прибрежных водах. Все это не позволяет системно решить данную проблему.

В последние годы в портах Гонконга произошло относительно мало разливов нефти/химических загрязнений во время погрузки, разгрузки, бункеровки, посадки на мель или столкновения. Это объясняется тем, что, с одной стороны, владельцы, классификационное общество и экипаж помнят о соблюдении вышеуказанных требований и тщательно обращаются с нефтесодержащими/химическими товарами и/или отходами в соответствии с требованиями правил.

В настоящее время пересматривается полезность гражданской ответственности с учетом некоторого консенсуса в отношении того, что традиционные формы регулирования достигают пределов своей эффективности и что могут потребоваться новые подходы к экологическому праву. Существующая в Гонконге правовая и политическая основа гражданской ответственности и компенсации жертвам загрязнения с судов не является оптимальной, существует слишком общее определение “ущерба от загрязнения”. “Ущерб от загрязнения” определяется в общем виде; однако также отмечается, что предоставляет значительную свободу толкования судам договаривающиеся государства. Между тем, как предположили некоторые ученые, достаточность режима компенсации также следует оценивать с точки зрения видов

ущерб.

Защитники окружающей среды утверждают, что политика, стоящая за международным подходом, согласно которому нельзя присуждать денежную премию за то, что не имеет денежной ценности, больше не является адекватным и фактически в настоящее время представляет собой основной недостаток режимов конвенции. Напротив, те, кто поддерживает исключение всеобъемлющего определения экологического ущерба, считают, что оценка такого ущерба с точки зрения причинения вреда природным ресурсам или их уничтожения является чрезвычайно сложной проблемой. Это связано, прежде всего, с тем, что, хотя некоторые теоретические модели, разработанные другими странами (например, США), могли бы пролить некоторый свет в свете этого вопроса разумность и надежность теоретических моделей не получили широкого признания. Кроме того, компенсация за ущерб или уничтожение природных ресурсов в результате загрязнения моря судами не соответствует роли деликтного права Гонконга и элементам компенсируемого ущерба, который могут возместить жертвы правонарушений в Гонконге. Кроме того, присуждение “морального” ущерба, который не имеет коммерческой ценности, по сути, является “карательным”.

Если бы типы повреждений были расширены, то весьма вероятно, что суммы, доступные для компенсации, должны быть соответственно увеличены.

Вторым критерием был сдерживающий эффект режима, вызванный исключительным распределением ответственности. Ущерб от загрязнения возлагается на зарегистрированного владельца только в большинстве случаев загрязнения, за исключением случая загрязнения бункерным топливом, когда, помимо зарегистрированного владельца, ответственность несут фрахтователь бербоут, менеджер и оператор судна. Тем не менее, даже в

случае инцидента с загрязнением бункерного топлива вполне вероятно, что зарегистрированный владелец будет один из них привлечен к ответственности, поскольку зарегистрированный владелец является стороной, которая обязана оформить страховку, чтобы обеспечить быструю и адекватную компенсацию жертвам загрязнения. Кроме того, существующий режим гражданской ответственности также был признан неудовлетворительным из-за того факта, что финансовое ограничение общей строгой ответственности судовладельца было практически нерушимым, но считается, что грузовладельцы вообще не несут ответственности.

Как следствие, стороны, не являющиеся судовладельцами, участвующие в деятельности по транспортировке нефти/химических веществ, не получают достаточных стимулов для соблюдения экологических норм.

Заключение

В настоящее время нормы загрязнений в прибрежных водах и порту Гонконга полностью соответствуют международной практике, дополнительно к ним был введен нормативный показатель, регулирующий объем выборов дыма на одной судно.

Режим гражданской ответственности Гонконга в настоящее время представляет собой довольно всеобъемлющую систему ответственности, которая основана на положениях ряда международных документов, в частности таких как Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 года.

Однако, в отличие от режима международной гражданской ответственности, правовая основа для уголовных санкций в контексте загрязнения судами вместо этого оставлена на

усмотрение отдельных государств. Таким образом, правовая модель регулирования экологического состояния прибрежных вод может быть охарактеризовано как эффективное, полностью соответствующее международному праву.

Однако практика говорит об обратном, ситуация не улучшается, а продолжает ухудшаться. Причина этого, по мнению ряда экспертов заключается в противоречии между полной имплементацией международных норм в национальное законодательство и отсутствием собственной позиции по вопросу уголовной ответственности за вред окружающей среде. Существующие нормы не являются достаточно строгими для того, чтобы обеспечить достаточный уровень защиты морской среды в Гонконге. Необходимость оценки как гражданской, так и уголовной ответственности за загрязнение судами прибрежных вод является значимым направлением для развития правовой модели. Соглашаясь с данной позицией авторы отмечают, что для выбора правовой модели защиты экологии необходимо исследовать проблему контроля, адекватной компенсации за нанесенный ущерб и оценки загрязнения судами вод как преступления, за которое предусматривается уголовная ответственность.

В настоящее время большинство правонарушителей не признают ответственности и оспаривают наложенных на них согласно положениям международных конвенций и национальным законодательством взыскания в суде. Особенно в части распределения ущерба между владельцами судов, компанией осуществляющих их фрахт и капитаном судна.

В отношении уголовной ответственности в данном случае проблема является еще более сложной. Наиболее значимым ограничением является применение справедливого подхода к правонарушению, в частности, определения виновных за совершение экологических преступлений, определение границ применения норм уголовного права. Как показывает международная практика, эффективная модель привлечения к уголовной ответственности оказывает большое значение на профилактику правонарушений.

Библиография

1. Белый В.А., Бомба И.В., Антифеева Е.С., Локтионова Е.В. Очистка маслосодержащих сточных вод производства липидного концентрата полученного из личинок мухи *Hermetia Illucens* // *Chemical Bulletin*. 2021. Т. 4. № 4. С. 5 – 16.
2. Святченко А.В., Сапронова Ж.А. Исследование агрегативной устойчивости модельных сточных вод производства липидного концентрата и возможности их очистки сорбционным способом // *Chemical Bulletin*. 2021. Т. 4. № 2. С. 17 – 28.
3. Ушакова Н.А., Шайхиева К.И., Степанова С.В. Очистка сточных вод производства липидного концентрата личинок *Hermetia Illucens* отходами от переработки биомассы *Pisum Sativum* // *Chemical Bulletin*. 2021. Т. 4. № 4. С. 93 – 104.
4. Святченко А.В., Сапронова Ж.А., Свергузова С.В. Интенсификация воздействия коагулирующей суспензии на эмульсию липидного концентрата в воде // *Chemical Bulletin*. 2021. Т. 4. № 3. С. 77 – 85.
5. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью
6. Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью
7. Zhu L., Zhuo R. A survey of the legal and policy framework for controlling, compensating and criminalizing ship-source pollution in Hong Kong // *Marine Policy*. – 2017. – Т. 76. – С. 38-47.
8. Zhu L., Agarwal S. K. A review of the legal and policy framework for vessel source pollution in Hong Kong // *Ocean Development & International Law*. – 2011. – Т. 42. – №. 3. – С. 264-279.
9. Zhu L., Zhao Y. C. A feasibility assessment of the application of the Polluter-Pays Principle to ship-source pollution in Hong Kong // *Marine Policy*. – 2015. – Т. 57. – С. 36-44.
10. Liu N. Criminal liability for vessel-source pollution in China: law and practice // *the international Journal of Marine and Coastal Law*. – 2013. – Т. 28. – №. 3. – С. 517-531.

Legal regulation of administrative and criminal liability for pollution by ships of coastal waters: a generalization of the experience of Hong Kong**Natal'ya A. Nozdrina**

PhD in Pedagogy, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Humanities and Social Sciences,
Bryansk State Technical University,
241035, 7 bul. 50 let Oktyabrya, Bryansk, Russian Federation;
e-mail: nozdrina.natalye@mail.ru

Aleksei V. Novikov

Doctor of Pedagogy, PhD in Law, Professor,
Chief Researcher,
Scientific-Research Institute of the Federal Penitentiary Service
of the Russian Federation,
125130, 15-a Narvskaya str., Moscow, Russian Federation,
Professor of the Department of private law,
Perm Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia.
614012, 125 Karpinskogo str., Российская Федерация, Perm', Russian Federation;
e-mail: novikov.pravo@mail.ru

Diana N. Slabkaya

Senior Researcher,
Scientific-Research Institute of the Federal Penitentiary Service
of the Russian Federation,
125130, 15-a Narvskaya str., Moscow, Russian Federation,
e-mail: sdn10.70@mail.ru

Abstract

Currently, pollution standards in coastal waters and the port of Hong Kong are fully consistent with international practice, in addition to them, a standard indicator has been introduced that regulates the amount of smoke emissions per ship. Hong Kong's civil liability regime is currently a fairly comprehensive liability system based on a number of international instruments, such as the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. However, unlike the regime of international civil liability, the legal basis for criminal sanctions in the context of pollution by ships is instead left to the discretion of individual states. Thus, the legal model for regulating the ecological state of coastal waters can be characterized as effective and fully in line with international law. However, practice suggests otherwise, the situation is not improving, but continues to deteriorate. The reason for this, according to a number of experts, is the contradiction between the full implementation of international norms in national legislation and the lack of one's own position on the issue of criminal liability for environmental damage. Existing regulations are not strict enough to provide an adequate level of protection for Hong Kong's marine environment. The need to assess

both civil and criminal liability for pollution of coastal waters by ships is an important direction for the development of a legal model.

For citation

Nozdrina N.A., Novikov A.V., Slabkaya D.N. (2022) Pravovoe regulirovanie administrativnoi i ugolovnoi otvetstvennosti za zagryaznenie sudami pribrezhnykh vod: obobshchenie opyta Gonkonga [Legal regulation of administrative and criminal liability for pollution by ships of coastal waters: a generalization of the experience of Hong Kong]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 12 (9A), pp. 492-498. DOI: 10.34670/AR.2022.93.68.066

Keywords

Ship pollution of coastal waters, criminal liability, maritime law, port activities, ship charter

References

1. Bely V.A., Bomba I.V., Antyufeeva E.S., Loktionova E.V. Purification of oil-containing wastewater from the production of lipid concentrate obtained from the larvae of the fly *Hermetia Illucens* // *Chemical Bulletin*. 2021. Vol. 4. No. 4. pp. 5-16.
2. Svyatchenko A.V., Saprionova Zh.A. Investigation of the aggregative stability of model wastewater of lipid concentrate production and the possibility of their purification by sorption method // *Chemical Bulletin*. 2021. Vol. 4. No. 2. pp. 17 – 28.
3. Ushakova N.A., Shaikhieva K.I., Stepanova S.V. Wastewater treatment of the production of lipid concentrate of *Hermetia Illucens* larvae with waste from the processing of biomass *Pisum Sativum* // *Chemical Bulletin*. 2021. Vol. 4. No. 4. pp. 93 – 104.
4. Svyatchenko A.V., Saprionova Zh.A., Sverguzova S.V. Intensification of the effect of coagulating suspension on the emulsion of lipid concentrate in water // *Chemical Bulletin*. 2021. Vol. 4. No. 3. pp. 77-85.
5. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
6. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation of Damage from Oil Pollution
7. Zhu L., Zhuo R. A survey of the legal and policy framework for controlling, compensating and criminalizing ship-source pollution in Hong Kong // *Marine Policy*. – 2017. – T. 76. – C. 38-47.
8. Zhu L., Agarwal S. K. A review of the legal and policy framework for vessel source pollution in Hong Kong // *Ocean Development & International Law*. – 2011. – T. 42. – №. 3. – C. 264-279.
9. Zhu L., Zhao Y. C. A feasibility assessment of the application of the Polluter-Pays Principle to ship-source pollution in Hong Kong // *Marine Policy*. – 2015. – T. 57. – C. 36-44.
10. Liu N. Criminal liability for vessel-source pollution in China: law and practice // *the international Journal of Marine and Coastal Law*. – 2013. – T. 28. – №. 3. – C. 517-531.