



УДК 349.6

**ЭКОЛОГО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УЩЕРБ МОРСКИМ
ЭКОСИСТЕМАМ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Леденева Екатерина Викторовна

студент 4 курса, юридический факультет

научный руководитель: **Кузьмина Мария Вячеславовна**

кандидат юридических наук

Оренбургский институт (филиал) Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА),

Россия г. Оренбург

Аннотация. В статье анализируются проблемы эколого-правовой ответственности за ущерб морским экосистемам в Арктической зоне РФ в условиях роста антропогенной нагрузки. Установлено, что ключевыми проблемами выступают недостаточная эффективность международных механизмов принуждения, отсутствие субсидиарной ответственности государств за трансграничный ущерб и фрагментарность национального регулирования ликвидации накопленного вреда. Обосновывается необходимость разработки международного соглашения о субсидиарной ответственности арктических государств, принятия специального федерального закона и внедрения превентивных экономико-правовых инструментов.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, морские экосистемы, эколого-правовая ответственность, трансграничный ущерб.

**ENVIRONMENTAL AND LEGAL LIABILITY FOR DAMAGE TO MARINE ECOSYSTEMS
IN THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION: PROBLEMS AND PROSPECTS**

Ledeneva Ekaterina Victorovna

Student 4 term Faculty of Law

Scientific adviser: **Kuzmina Maria Vyacheslavovna**

Candidate of Law Sciences

Orenburg Institute (branch) O. E. Kutafin University (MGUA), Russia, Orenburg

Abstract. The article analyzes the problems of environmental and legal liability for damage caused to marine ecosystems in the Arctic zone of the Russian Federation amid increasing anthropogenic pressure. It is established that the key challenges include the insufficient effectiveness of international enforcement mechanisms, the lack of subsidiary state responsibility for transboundary harm, and the fragmented nature of national regulation concerning the elimination of accumulated environmental

damage. The article substantiates the need to develop an international agreement on subsidiary liability of Arctic states, adopt a special federal law, and introduce preventive economic and legal instruments.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, marine ecosystems, environmental and legal liability, transboundary harm.

Актуальность темы настоящего исследования определяется уникальной экологической уязвимостью морских экосистем Арктики и одновременным резким увеличением масштабов хозяйственного освоения Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ). Глобальные климатические изменения, приводящие к сокращению ледового покрова, открывают новые экономические возможности, прежде всего в области судоходства по Северному морскому пути и разработки шельфовых месторождений полезных ископаемых. В этой связи правовое регулирование ответственности за причинение ущерба окружающей среде выступает в качестве одного из ключевых элементов обеспечения экологической безопасности и устойчивого развития региона.

Современное состояние правового регулирования в данной области характеризуется наличием значительного количества как международных, так и национальных нормативных правовых актов. Однако их эффективность на практике зачастую оказывается недостаточной в силу ряда системных проблем. К их числу относятся декларативный характер многих международных договоренностей, отсутствие четких механизмов принуждения к их исполнению, а также пробелы и противоречия во внутригосударственном законодательстве, особенно в части возмещения так называемого накопленного вреда и ответственности за трансграничное загрязнение.

Международное сотрудничество в сфере охраны окружающей среды Арктики исторически развивалось в условиях необходимости балансирования между суверенными правами приарктических государств и интересами международного сообщества в сохранении уникальной экосистемы региона. Основной платформой для такого сотрудничества выступает Арктический совет, в состав которого наряду с восемью арктическими государствами, включая Российскую Федерацию, входят организации, представляющие коренные народы, а также государства-наблюдатели [1, с. 266]. Подобный широкий состав участников свидетельствует о признании глобальной значимости арктического региона, но одновременно усложняет процесс выработки обязательных для всех решений.

Анализ ключевых международных документов, формирующих правовое поле для природоохранной деятельности в Арктике, позволяет констатировать их преимущественно рамочный и рекомендательный характер. Ярким примером служит Нуукская декларация об окружающей среде и развитии в Арктике 1993 года. Несмотря на то, что данный документ



содержит комплексный перечень мер, направленных на сотрудничество в экологической сфере, он не предусматривает каких-либо механизмов принуждения стран-участниц к соблюдению его положений или мер ответственности за их нарушение [2, с. 215]. В научной литературе справедливо отмечалось, что подобные документы, будучи лишенными «правовых зубов», допускают поведение участников, отклоняющееся от провозглашенных норм, и не обеспечивают надежных гарантий сохранения морских экосистем.

Еще одной иллюстрацией ограниченности международных механизмов является реализация Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций, многие из которых, касающиеся сохранения морских экосистем, не были достигнуты к запланированному 2020 году. Как показал анализ доклада о целях устойчивого развития за 2020 год, хотя по некоторым направлениям, таким как расширение площади охраняемых морских акваторий и борьба с незаконным рыболовством, наблюдалась положительная динамика, общая картина оставалась неоднозначной [2, с. 216]. Отсутствие у ООН действенных инструментов принуждения государств-членов к выполнению взятых на себя обязательств существенно снижает эффективность подобных глобальных инициатив.

В отличие от многосторонних соглашений, более действенными зарекомендовали себя двусторонние договоренности, в которых интересы сторон и меры ответственности за их нарушение определены с большей четкостью. Такой подход, по сути, приближающий межгосударственные отношения к логике гражданско-правового договора, представляется более эффективным, так как создает реальные стимулы для добросовестного выполнения обязательств.

Ключевой нерешенной проблемой на международно-правовом уровне остается вопрос о субсидиарной ответственности государств за трансграничный экологический ущерб, причиненный хозяйствующими субъектами, действующими под их юрисдикцией. В настоящее время в международном праве отсутствуют универсальные нормы, которые бы устанавливали обязанность государства нести дополнительную (субсидиарную) ответственность в случае, если частный загрязнитель не обладает достаточными средствами для полного возмещения масштабного трансграничного ущерба. Представляется, что в условиях Арктики, где последствия крупной аварии, подобной разливу нефти, могут иметь катастрофические и необратимые последствия для хрупких экосистем, а затраты на ликвидацию чрезвычайно высоки, разработка и закрепление такого механизма является насущной необходимостью. Справедливым видится подход, согласно которому государство, легитимируя активную хозяйственную деятельность на своей территории, должно принимать на себя и дополнительные гарантийные обязательства перед международным сообществом [1, с. 276].

Национальная правовая система Российской Федерации в области охраны окружающей среды в Арктике основывается на комплексе стратегических документов и отраслевого



законодательства. Фундаментальными актами, определяющими вектор развития региона, являются Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 года № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» [3] и Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 года № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [4]. Данные документы закрепляют приоритеты социально-экономического развития АЗРФ, среди которых особое место отводится вопросам экологической безопасности, включая необходимость ликвидации накопленного вреда и минимизации негативного воздействия от новой хозяйственной деятельности.

В контексте ответственности за ущерб морским экосистемам особого внимания заслуживает развитие Северного морского пути (СМП) как ключевой национальной транспортной артерии. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 1 августа 2022 года № 2115-р был утвержден План развития Северного морского пути на период до 2035 года. В числе мероприятий данного плана значатся не только задачи по развитию инфраструктуры и увеличению грузопотока, но и меры, непосредственно направленные на обеспечение экологической безопасности. К ним относятся разработка программы реабилитации арктических морей от затопленных радиоактивных объектов, подготовка нормативной базы для экологического мониторинга воздуха и вод в портах, а также проведение анализа экологических рисков в акватории СМП [5, с. 23]. Реализация этих мер является важным шагом в направлении профилактики экологического ущерба и создания основ для его последующего возмещения.

Отдельной, исторически сложившейся проблемой, требующей особого правового регулирования, является ликвидация накопленного экологического вреда. В Арктике эта проблема проявляется особенно остро в виде затопленных и затонувших объектов с отработанным ядерным топливом и радиоактивными отходами. По имеющимся данным, на дне арктической акватории в зоне юрисдикции России находится семь объектов, содержащих ядерное топливо [1, с. 280]. Несмотря на то, что еще несколько лет назад разрабатывался проект соответствующего указа Президента РФ, наделявшего Госкорпорацию «Росатом» полномочиями по реабилитации арктической зоны, данный документ так и не был принят. Это свидетельствует о сохраняющихся пробелах в нормативно-правовом обеспечении деятельности по ликвидации наиболее опасных объектов накопленного вреда.

Опасность подобных «подводных наследий» и недостаточность существующих механизмов реагирования наглядно подтверждаются также международной катастрофой на АЭС «Фукусима-1» в 2014 году. Разрушение станции цунами привело к попаданию радиоактивных веществ в океан, а решение японского правительства 2021 года о сбросе технической воды, несмотря на озабоченность мирового сообщества, высветило ряд существенных пробелов в

праве: отсутствие в международных договорах четких требований к объему и срокам предоставления информации о ядерной аварии, неурегулированность вопроса ответственности государства за своевременность и достаточность мер реагирования, а также отсутствие регламента координации действий между государственными органами и эксплуатирующей организацией [6, с. 80]. Все это свидетельствует о том, что даже крупные техногенные катастрофы не всегда приводят к формированию эффективных и обязательных для исполнения международно-правовых норм, что делает особо актуальной задачу разработки надежных национальных механизмов предотвращения и ликвидации ядерного загрязнения в Арктике.

Так же вещественным подтверждением стремительного развития неблагоприятных изменений служат данные многолетних наблюдений. Так, в циркумполярной области России на станции «Остров Диксон» с 1968 по 2017 годы зафиксирован рост среднегодовой температуры почти на 4°C, что влечет за собой кардинальные изменения в динамике развития и функционировании хрупких экосистем, ставя под угрозу биологическое разнообразие и адаптационные способности местных видов флоры и фауны. В этой связи особую остроту приобретает проблема воздействия тяжелой промышленности: быстрые темпы научно-технического прогресса и развитие нефтегазового сектора, например, в таких центрах, как Новый Уренгой, вносят значительный вклад в изменение климата и нарушение экологического баланса, что требует неукоснительного соблюдения природоохранных норм [7, с. 14].

Как отмечалось в научной литературе, российское законодательство в сфере ликвидации накопленного вреда в Арктике имело ряд существенных недостатков. В частности, к числу таких недостатков относилось отсутствие специализированных арктических методик оценки ущерба, нормативов качества почв, которые должны быть достигнуты в результате рекультивации, а также нормативного требования об использовании передовых технологий, доказавших свою эффективность в суровых климатических условиях [1, с. 282]. Частично эти пробелы начали устраняться. Например, в 2020 году был принят Федеральный закон, который включил проектную документацию на строительство и реконструкцию объектов капитального строительства в АЗРФ в перечень объектов государственной экологической экспертизы федерального уровня [1, с. 282]. Тем не менее, для комплексного решения проблемы накопленного вреда, включая вопросы финансирования и ответственности за объекты, происхождение которых связано с деятельностью советского периода, требуется принятие специального федерального закона или целевой государственной программы.

Проведенный анализ позволяет выделить ряд системных проблем, сдерживающих формирование эффективного механизма эколого-правовой ответственности за ущерб морским экосистемам в Арктике.

Первой и фундаментальной проблемой является недостаточная эффективность существующих международных механизмов. Как показало исследование, ключевые многосторонние соглашения в арктическом регионе носят декларативный характер и не содержат действенных инструментов принуждения [2, с. 215]. Это создает правовой вакуум, в котором провозглашенные экологические стандарты могут игнорироваться государствами без риска понести существенные санкции. В условиях роста конкуренции за ресурсы и транспортные маршруты в Арктике такая ситуация таит в себе значительные риски для окружающей среды.

Второй проблемой выступает неразработанность на международном уровне механизма субсидиарной ответственности государств за трансграничный экологический ущерб. Отсутствие четких правил, определяющих обязанность государства выступать гарантом возмещения вреда в случае несостоятельности частного загрязнителя, оставляет пострадавшие стороны без надежной защиты [1, с. 276]. Для Арктики, где затраты на ликвидацию последствий крупной аварии могут исчисляться миллиардами долларов, а экосистемы обладают крайне низкой способностью к самовосстановлению, этот пробел в регулировании является критическим.

Третья проблема связана со сложностью ликвидации накопленного экологического вреда, который является наследием прошлой хозяйственной и военной деятельности. Наличие на дне арктических морей объектов с ядерными материалами, а также многочисленных загрязненных участков на суше (бывших метеостанций, военных баз, объектов горнодобывающей промышленности) требует не только колоссальных финансовых вложений, но и создания специальных правовых режимов, регулирующих порядок проведения работ, стандарты безопасности и источники финансирования [1, с. 280-282].

Четвертая группа проблем порождается интенсификацией хозяйственной деятельности, прежде всего судоходства по СМП и освоения шельфовых месторождений. Рост грузопотока неизбежно ведет к увеличению рисков аварийных разливов нефтепродуктов, столкновений судов с морскими млекопитающими, загрязнения акватории сточными водами и мусором [5, с. 23]. Суровые климатические условия, удаленность от инфраструктуры и ограниченные временные окна для проведения аварийно-спасательных работ многократно усиливают потенциальные последствия любых инцидентов.

В качестве перспективных направлений совершенствования правового регулирования ответственности за ущерб морским экосистемам в АЗРФ предлагается следующее.

На международном уровне Российской Федерации целесообразно проявить инициативу по запуску в рамках Арктического совета переговорного процесса о разработке многостороннего соглашения, которое бы устанавливало принцип субсидиарной ответственности арктических государств за трансграничный экологический ущерб. Такое соглашение должно содержать

четкие критерии возникновения ответственности, механизмы оценки ущерба и процедуры компенсации.

На национальном уровне приоритетными видятся следующие меры. Во-первых, необходима разработка и принятие специального федерального закона, посвященного ликвидации накопленного экологического вреда в АЗРФ. Данный закон должен установить прозрачную процедуру инвентаризации объектов накопленного вреда, определить источники и механизмы финансирования работ по их ликвидации, закрепить целевые показатели качества окружающей среды, которые должны быть достигнуты в результате реабилитации территорий и акваторий [1, с. 282].

Во-вторых, требуется внедрение комплексной системы экономико-правовых стимулов и гарантий, направленных на предупреждение и возмещение возможного ущерба от текущей хозяйственной деятельности. К ним относится развитие института обязательного экологического страхования для предприятий, ведущих деятельность в Арктике, создание отраслевых компенсационных фондов, а также ужесточение административной и уголовной ответственности за экологические правонарушения, совершенные в Арктической зоне.

В-третьих, в целях минимизации рисков, связанных с судоходством по СМП, необходимо совершенствование подзаконных нормативных актов. Целесообразно введение обязательной экологической сертификации для всех судов, следующих по трассе СМП, с установлением повышенных требований к конструкции судов, системам очистки и утилизации отходов. Кроме того, требует развития система государственного экологического мониторинга в акватории СМП с активным использованием технологий дистанционного зондирования Земли, беспилотных летательных аппаратов и автоматических измерительных станций для оперативного выявления и реагирования на случаи загрязнения [5, с. 24].

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что институт эколого-правовой ответственности за ущерб морским экосистемам Арктической зоны Российской Федерации в настоящее время находится в состоянии развития, не успевая в полной мере адекватно реагировать на вызовы, связанные с ростом антропогенной нагрузки на регион. Существующая система регулирования, включающая как международные, так и национальные компоненты, характеризуется фрагментарностью, наличием существенных пробелов и недостаточной силой принуждения.

Перспективы развития данного института видятся в комплексном подходе, сочетающем активизацию нормотворческих инициатив на международной арене с глубокой модернизацией национального законодательства. На международном уровне усилия должны быть сконцентрированы на выработке юридически обязывающего соглашения о субсидиарной ответственности арктических государств. На национальном уровне приоритетами должны стать



принятие специализированного законодательства о ликвидации накопленного вреда в Арктике, внедрение комплексной системы экономико-правовых стимулов и гарантий, а также ужесточение экологических требований к хозяйственной деятельности, особенно в области арктического судоходства и шельфовой добычи.

Список литературы:

1. Сафин З.Ф., Лунева Е.В., Редникова Т.В. Охрана и использование природных ресурсов Арктики: проблемы правового регулирования // Труды Института государства и права РАН. 2025. Т. 20. № 1. С. 259–290.
2. Липина С.А., Ламов П.Ю. Сохранение и развитие морских и прибрежных экосистем: полярный фактор // Арктика и Север. 2021. № 45. С. 209–228.
3. Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года: Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 10. Ст. 1317.
4. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. Ст. 6970.
5. Савинцева Я.А., Ельмендеева Л.В. Правовые аспекты государственной охраны окружающей среды в Арктике при использовании Северного морского пути [Электронный ресурс] // Арктика 2035. – 2024. - №3(19). – URL: <https://arctic2035.ru/n19-p57> (дата обращения: 26.11.2025).
6. Гачковская А.А., Кузьмина М.В. Проблема сбросов ядерных отходов в мировой океан: правовой аспект // Правовая позиция. — 2024. — № 12. — С. 78—83.
7. Кузьмина М.В., Кусумкулова Т.Э. Экологические проблемы Крайнего Севера Российской Федерации и пути их решения // Наука через призму времени. – 2024. – №11 (92).