

Иван Вячеславович ДЫХАНОВ

Общество с ограниченной ответственностью «Гидрострой»

Портовая ул., 30, пом. 5, Калининград, 236039, Российская Федерация

БФУ им. И. Канта

Александра Невского ул., 14, Калининград, 236041, Российская Федерация

dykahnov39@gmail.com

ORCID: 0009-0003-5340-9256

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РАМКАХ ПРАВА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

ВВЕДЕНИЕ. Дноуглубление представляет собой деятельность, направленную на увеличение глубины определенной акватории путем извлечения донного грунта. Для осуществления этой деятельности используются суда технического флота особого типа – земснаряды. Высокая техническая сложность работ по дноуглублению, их воздействие на окружающую среду, а также уникальный характер, предусматривающий использование специализированных судов, обуславливает необходимость комплексного регулирования такой деятельности. Европейский союз (ЕС, Союз) является юрисдикцией базирования ведущих компаний, предоставляющих дноуглубительные услуги, вследствие чего подход ЕС к регулированию этой деятельности представляет особенный интерес.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. В статье рассматриваются аспекты правового регулирования дноуглубительной деятельности в ЕС. Автором использовались труды российских и зарубежных ученых, посвященные проблемам и особенностям дноуглубления. С учетом тематики настоящего исследования, использовавшиеся труды российских ученых посвящены в основном рассмотрению общих аспектов дноуглубительных работ, тогда как работы зарубежных исследователей касаются частных вопросов

регулирования дноуглубления непосредственно в ЕС. Исследование основывается на анализе законодательных актов ЕС, включая как акты первичного права Союза, такие как Договор о функционировании ЕС, так и акты вторичного права Союза – различные директивы и регламенты ЕС, регулирующие осуществление дноуглубительных работ. Автором также анализируются решения Суда ЕС, в которых затрагиваются аспекты реализации дноуглубительной деятельности и эксплуатации судов дноуглубительного флота. Кроме того, автором рассматривается ряд глобальных международных договоров в области судоходства и иных источников международного права. В рамках исследования применялся формально-юридический метод, метод юридической герменевтики, сравнительно-правовой метод.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. Союз не относит дноуглубление к транспортным услугам, регулируя его как инженерно-гидротехническую, строительную деятельность. Это представляется оправданным и распространенным подходом: для дноуглубления судоходность является второстепенным признаком, тогда как основная цель заключается в извлечении грунта. При этом модель регулирования дноуглубительных работ в ЕС можно

охарактеризовать как гибкую, поскольку в ее рамках сочетаются необходимость признания и уважения свободы предоставления услуг и необходимость защиты объектов критической инфраструктуры, выражающейся в возможности ограничения доступа к рынку дноуглубления ЕС по соображениям безопасности. В то же время обнаружены пробелы в регулировании статуса извлеченного грунта, который в зависимости от обстоятельств может квалифицироваться как отход или вторичный ресурс. Также выявлена недостаточная детализация правил допуска иностранных компаний на европейский рынок дноуглубительных работ.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Гибкость регулирования дноуглубительных работ в ЕС позволяет адаптироваться к конкретным условиям проектов, что является его преимуществом. Вместе с тем отсутствие единообразного подхода к статусу извлекаемого грунта создает правовую неопределенность. Кроме того, несмотря на наличие положений, позволяющих ограничить доступ компаниям из третьих

стран к рынку дноуглубления ЕС, вместо них применяются меры по защите от иностранных субсидий, что противоречит основной идее ограничений на рынке дноуглубления. В целом, опыт ЕС в данной сфере можно считать положительным, но требующим дальнейшего совершенствования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: дноуглубительная деятельность, право Европейского союза, морское право, дноуглубление, земснаряд, гидротехника, экологическое право

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Дыханов И.В. 2025. Особенности регулирования дноуглубительной деятельности в рамках права Европейского союза. – Московский журнал международного права. № 4. С. 137–149. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-137-149>

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

EUROPEAN UNION LAW

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-137-149>

Ivan V. DYKHANOV

Gidrostroy Ltd.

30, room 5, Portovaya St., Kaliningrad, Russian Federation, 236039

Immanuel Kant Baltic Federal University

14, Alexander Nevsky St., Kaliningrad, Russian Federation, 236041

dykahnov39@gmail.com

ORCID: 0009-0003-5340-9256

Research article

UDC: 341.225

Received 21 March 2025

Approved 6 October 2025

REGULATION OF DREDGING OPERATIONS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LAW OF THE EUROPEAN UNION AND ITS PECULIARITIES

INTRODUCTION. Dredging is an activity aimed at increasing the depth of a specific water area by extracting bottom sediments. This activity is carried out

using a special type of technical fleet vessels – dredgers. The high technical complexity of dredging operations, their environmental impact, and the unique nature of

this activity, which requires the use of specialized vessels, necessitate a comprehensive regulatory framework. The European Union (EU, Union) is home to leading companies providing dredging services, making the EU's regulatory approach to this sector of particular interest.

MATERIALS AND METHODS. This article examines the legal aspects of dredging regulation in the EU. The author relies on the works of both Russian and foreign scholars dedicated to the legal and operational specifics of dredging activities. Given the topic of this study, the works of Russian scholars primarily focus on general aspects of dredging operations, whereas foreign researchers address specific regulatory issues within the EU. The study is based on an analysis of EU legal acts, including primary EU law, such as the Treaty on the Functioning of the European Union, as well as secondary EU law—various directives and regulations governing dredging operations. The author also examines case law of the Court of Justice of the European Union (CJEU) related to dredging activities and the operation of dredging vessels. Additionally, the study considers global international treaties on navigation and other sources of international law. The research methodology includes formal legal analysis, legal hermeneutics, and comparative methods.

RESULTS. The EU does not classify dredging as a transport service but rather regulates it as an engineering, hydraulic, and construction activity. This approach is both justified and widely applied: navigability is a secondary aspect of dredging, whereas the primary objective is sediment extraction. The EU's regulatory model for dredging can be characterized as flexible, as it balances the fundamental principle of the freedom to provide services with the necessity of protecting critical infrastructure, which allows for restric-

tions on access to the EU dredging market on security grounds. However, the study identifies gaps in the regulation of extracted sediment, which, depending on the circumstances, may be classified either as waste or as a secondary resource. Additionally, there is a lack of detailed rules governing the access of foreign companies to the EU dredging market.

DISCUSSION AND CONCLUSION. The flexibility of the EU's regulatory approach to dredging allows for adaptation to specific project conditions, which is one of its key advantages. However, the absence of a uniform approach to the legal status of extracted sediment creates uncertainty in regulatory enforcement. Moreover, although EU law provides for restrictions on market access for third-country companies, these restrictions are currently implemented through measures against foreign subsidies rather than direct market access limitations, which contradicts the original intent of such restrictions. Overall, the EU's regulatory experience in this sector can be considered positive, though requiring further refinement and improvement.

KEYWORDS: dredging operations, European Union law, maritime law, dredging, dredger, hydraulic engineering, environmental law

FOR CITATION: Dykhanov I.V. Regulation of Dredging Operations within the Framework of the Law of the European Union and its Peculiarities. – *Moscow Journal of International Law*. 2025. No. 4. P. 137–149. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-137-149>

The author declares the absence of conflict of interest.

1. Введение

Дноуглубление играет важнейшую роль в осуществлении судоходства и мореплавания. Эта деятельность заключается в извлечении посредством использования специализированных судов – земснарядов – грунта со дна определенной акватории. Подобное извлечение грунта может осуществляться с целью последующего строительства гидротехнических сооружений [Воронина 2002:199], например, объектов портовой инфраструктуры, увеличения судоходности каналов и рек [Сметанин,

Жогин 2023:28], очистки водных путей [Сметанин 2022:13], а также с иными целями. В связи с этим строительство практически любых сооружений и объектов, имеющих значение для судоходства и навигации, сопровождается предварительными дноуглубительными работами. Кроме того, извлеченный грунт и песок впоследствии могут использоваться в целях намыва пляжей и берегоукрепления [Закиров, Чубаренко, Бурнашов 2024:79], а в ряде случаев – для строительства искусственных островов и иных сооружений. Также строительство таких гидротехнических сооружений может выступать способом достижения политических целей, как,

например, в случае с рядом островов, построенных Китаем в Южно-Китайском море [Stubbs, Stephens 2017:28]. Таким образом, дноуглубление играет важную роль в развитии транспортной инфраструктуры.

Вместе с тем дноуглубление, будучи сложной гидротехнической деятельностью, должно осуществляться с применением определенных мер предосторожности. Так, дноуглубительные работы необходимо проводить после обязательной экологической экспертизы, которая будет учитывать место их проведения – в противном случае, экосистемам данной акватории может быть нанесен существенный вред. Следует также учитывать, что многие дноуглубительные проекты не предусматривают намыва, и извлеченный судами грунт должен сбрасываться на специально предназначенной для этого морской свалке. Сброс грунта в иных местах может причинить ущерб морским ресурсам, а если он осуществляется в крупных объемах, то подобная несанкционированная свалка может повлиять на всю береговую линию, привести к размыву побережья и иным необратимым последствиям.

С учетом приведенных рисков, регулирование дноуглубительной деятельности является необходимостью в контексте развития морского транспорта и водопользования. Кроме того, такое регулирование должно учитывать экологические, географические, социальные, экономические и иные факторы реализации данной деятельности. В этом контексте особый интерес представляют меры, предпринимаемые ЕС, поскольку Союз является юрисдикцией базирования крупнейших дноуглубительных компаний. Так, в ЕС зарегистрирована так называемая большая четверка – четыре компании, являющиеся абсолютными лидерами на мировом рынке дноуглубления, а именно: Boskalis (Нидерланды), DEME Group (Бельгия), Jan De Nul Group (Бельгия, Люксембург) и Van Oord (Нидерланды). С учетом указанных факторов, для данного интеграционного объединения вопрос регулирования дноуглубительной деятельности стоит наиболее остро и требует учета множества аспектов.

2. Основная часть

2.1. Правовая природа дноуглубления в контексте свободы предоставления услуг в Европейском союзе

Как ранее указывалось, дноуглубление представляет собой процесс извлечения грунта со дна определенной акватории. Этот процесс может осуществляться с различными целями, но, если говорить о промышленном дноуглублении, оно, как правило, осуществляется для последующего строительства гидротехнических сооружений либо с целью придания судоходности каналу или реке. Вместе с тем дноуглубление осуществляется посредством эксплуатации специализированных кораблей – земснарядов. Особенность земснарядов состоит в том, что они снабжены необходимыми устройствами для извлечения грунта: трубами для откачивания грунта (землесосы), ковшами для его выкапывания (ковшовые земснаряды) и т.д. При этом в связи с тем, что большинство земснарядов обладают валовой вместимостью свыше 300 тонн, они являются судами в значении международного морского права, им присваивается номер ИМО в соответствии с требованиями Резолюций А.600(15) и А.1078(28) Международной морской организации. Кроме того, на все операции с применением земснарядов в морских пространствах распространяется действие Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ), поскольку по смыслу этой конвенции судном является эксплуатируемое в морской среде судно любого типа¹. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) распространяет свое действие на суда валовой вместимостью свыше 500 регистровых тонн², что также обуславливает распространение действия данной конвенции на большинство земснарядов.

Дноуглубительная деятельность по своей экономико-правовой природе является коммерческой, т.е. предусматривает выполнение этих работ за плату. С учетом специфики этого вида

¹ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (в ред. от 26.09.1997). Ст. 2. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901764502> (дата обращения: 04.02.2025).

² Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (в ред. от 24.05.2018). Правило 3. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901765675> (дата обращения: 07.02.2025).

деятельности, зачастую заказчиками по дноуглубительным проектам выступают организации, тем или иным образом аффилированные с государством, например, администрации морских портов. В отдельных случаях интересантом проведения дноуглубительных работ может быть государство как таковое в лице уполномоченных органов, таких как министерство транспорта. Это обстоятельство связано с тем, что дноуглубление, как правило, либо сопровождается крупными инфраструктурными проектами (как, например, строительство терминалов для сжиженного природного газа³ или атомных электростанций⁴), либо направлено на увеличение эффективности, доступности и безопасности эксплуатации морского транспорта и морских перевозок как таковых. Подобные направления деятельности, особенно в контексте строительства объектов энергетической или транспортной инфраструктуры, неразрывно связаны с необходимостью обеспечения государственной безопасности: выполнение подобных работ предполагает наличие доступа к информации об объекте инфраструктуры. С учетом данного обстоятельства, а также руководствуясь иными протекционистскими стремлениями, многие государства вводят ограничения на доступ к своим рынкам дноуглубления. Например, в Малайзии⁵ и на Филиппинах⁶ действуют законодательные акты, не позволяющие получить разрешение на проведение дноуглубительных работ компаниям, в которых менее половины участников являются гражданами соответствующего государства. Аналогичные требования действуют в США, Китае, Индии, Индонезии и других странах. При этом большинство государств, применяющих подобные ограничения, не располагают достаточным количеством дноуглубительных судов, и вследствие этого многие из них вынуждены предусматривать исключения и предоставлять временные разрешения для привлечения иностранных дноуглубительных компаний.

В рамках ЕС вопросы выполнения трансграничных дноуглубительных работ должны разрешаться с учетом соответствующих положений права ЕС. Основное противоречие, которое возникает при анализе правовой природы дноуглубления с позиций соответствующего законодательства ЕС, заключается в определении того, какой услугой является дноуглубительная деятельность – транспортной или инженерной. С одной стороны, основной целью дноуглубительных работ является извлечение грунта для дальнейшего строительства гидротехнических, портовых сооружений или обеспечения иных задач. С другой стороны, эта цель достигается посредством эксплуатации судов, т.е. морского транспорта. Между тем разрешение этого противоречия необходимо для определения того, какими нормами Договора о функционировании Европейского союза (ДФЕС) будет регулироваться осуществление дноуглубительной деятельности. Если эта услуга является инженерной (гидротехнической), к ней в полной мере будут применяться общие положения главы 3 раздела IV ДФЕС о свободе предоставления услуг. Если же услуга является транспортной, то в дополнение к общим положениям о свободе предоставления услуг будут применяться положения раздела VI ДФЕС о транспорте, которые обладают дополнительными особенностями и требуют применения специальных регламентов и директив.

Исходя из анализа законодательства Союза, а также правоприменительной практики Суда ЕС, можно констатировать, что дноуглубление не является транспортной услугой, и должно признаваться строительной, инженерной либо гидротехнической деятельностью. Прежде всего следует обратиться к Директиве 2014/25/ЕС, которая регулирует вопросы закупок в водном, энергетическом, транспортном и почтовом секторах. Эта Директива относит дноуглубление к услугам по строительству водных объектов⁷, тем самым явно отграничивая дноуглубительную

³ Дноуглубительные работы в терминале «Утренний» проекта «Арктик СПГ-2» завершат во второй декаде октября. URL: <https://portnews.ru/news/284864/> (дата обращения: 07.02.2025).

⁴ The marine works for El Dabaa Nuclear Power Plant – Egypt. URL: <https://www.arabcont.com/english/project-809> (дата обращения: 07.02.2025).

⁵ Merchant Shipping Ordinance (Ord. 70/1952). Section 65KA. URL: <https://natlex.ilo.org/dyn/natlex2/natlex2/files/download/89550/MYS89550%20Eng.pdf> (дата обращения: 07.02.2025).

⁶ MARINA Circular No. 3, Series of 2006. Revised Guidelines on the Accreditation of Domestic Shipping Enterprises or Entities. URL: <https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2018/07/MC-2006-03.pdf> (дата обращения: 07.02.2025).

⁷ Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC. Annex I. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014L0025-20240101> (дата обращения: 07.02.2025).

деятельность от транспортных услуг. Аналогичный подход прослеживается и в Регламенте № 718/1999 о политике увеличения мощности флота Сообщества в целях развития внутреннего водного транспорта. Так, в Регламенте прямо указывается, что он не распространяет свое действие на дноуглубительное оборудование, такое как трюмные земснаряды, понтоны и плавучие строительные установки, при условии, что такое оборудование не используется для перевозки грузов между двумя или более пунктами по внутренним водным путям государств-членов⁸.

Интересно, что данное положение Регламента становилось предметом спора в Суде ЕС. В деле T-82/01 нидерландская компания обратилась с заявлением об отмене решения Комиссии Европейских сообществ, которым принадлежащий этой компании земснаряд признавался попадающим под действие Регламента № 718/1999. Компания-судовладелец ссылалась на положение Регламента, согласно которому дноуглубительное оборудование не попадает под его действие, тогда как Комиссия заявляла, что данное судно использовалось для перевозки грузов. Суд установил, что судно действительно использовалось для перевозки песка и щебня в порты на территории ЕС, и вследствие этого отказал в удовлетворении заявления⁹. Исходя из этого решения, можно сделать вывод о том, что дноуглубительное судно в определенных случаях может оказывать транспортные услуги, а именно тогда, когда оно, в противоречие со своей основной функцией, приспособлено для такой цели судовладельцем или иным пользователем. В том же случае, если судно эксплуатируется сугубо для целей дноуглубления, оно осуществляет строительную (гидротехническую, инженерную) деятельность, вследствие чего к такой деятельности не могут применяться положения транспортного законодательства ЕС.

Вместе с тем преждевременно делать вывод о том, что свобода предоставления услуг в контексте рынка дноуглубления ЕС является абсолютной. Несмотря на то что ограничения, предусмотренные транспортной политикой Союза, не распространяются на дноуглубительную деятельность, она все равно представляет собой сложный вид инженерных работ, формирующих потенциальную угрозу безопасности. Так, государства-члены вправе ограничить участие иностранных компаний в дноуглубительных проектах, если они касаются портовой, критической или оборонной инфраструктуры: это право гарантируется как в силу ст. 52 ДФЕС, так и положений Директивы 2014/25/ЕС. Дополнительное подтверждение особого статуса дноуглубления содержится в Регламенте 2017/352 об установлении основы для предоставления портовых услуг и общих правил финансовой прозрачности деятельности портов. Регламент предусматривает достаточно либеральный механизм регулирования портовых услуг, в частности, возможность получения беспрепятственного доступа к ним, однако на дноуглубление распространяются лишь положения о финансовой прозрачности¹⁰. Следует отметить, что при подготовке Регламента дноуглубление признавалось «портовой услугой» в полном объеме, однако Комитет регионов рекомендовал исключить его и ряд прочих услуг из его сферы действия. Данная позиция Комитета основывалась на том, что дноуглубление подчиняется целям общего интереса, т.е. безопасности, защищенности и защите окружающей среды¹¹.

Вместе с тем нельзя с уверенностью утверждать, что рассматриваемый механизм ограничения участия компаний из третьих стран работает достаточно эффективно. Так, обеспокоенность европейских компаний вызывает рост числа дноуглубительных проектов на территории ЕС,

⁸ Council Regulation (EC) No 718/1999 of 29 March 1999 on a Community-fleet capacity policy to promote inland waterway transport. Article 2(1)(g). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01999R0718-20140618> (дата обращения: 07.02.2025).

⁹ Judgment of the Court of First Instance (Third Chamber) of 8 May 2003 in Case T-82/01. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62001TJ0082&from=SK> (дата обращения: 07.02.2025).

¹⁰ Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports. Article 1(3). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02017R0352-20200528> (дата обращения: 07.02.2025).

¹¹ Opinion of the Committee of the Regions on 'Framework on future EU ports policy' 2014/C 114/11. Clause 13. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52013AR3610> (дата обращения: 07.02.2025).

которые реализуются компаниями из Китая. Специалисты указывают, что с середины 2023 г. количество таких проектов в ЕС снизилось, во многом благодаря принятию Регламента 2022/2560 об иностранных субсидиях¹². Однако из этого следует, что изначальная возможность ограничения участия иностранных компаний в дноуглубительных проектах на территории ЕС не использовалась государствами-членами. Более того, в некоторых государствах ЕС, в частности Италии, компании из Китая являлись не только исполнителями, но и инвесторами ряда ключевых инфраструктурных проектов [Luise, Buckley, Voss, Plakoyiannaki, Barbieri 2021:179]. Это может быть объяснено тем, что китайские компании предлагают более низкую стоимость и вследствие этого заказчикам по проекту выгоднее обращаться к ним, нежели к компаниям из ЕС. Представляется, что в целях защиты рынка дноуглубления законодательство Союза могло бы быть уточнено в части гармонизации правил привлечения судов под иностранным флагом для участия в дноуглубительных работах. Это уточнение может заключаться, например, во введении правил, аналогичных действующим в Российской Федерации и ряде других стран, когда суда под флагами третьих стран могут привлекаться лишь в том случае, когда отсутствует возможность привлечения судов под флагами государств – членов ЕС. Очевидно, что потребность в сохранении бюджетных средств не должна ставиться выше интересов государственной и интеграционной безопасности – особенно если работы проходят на объектах критической инфраструктуры. Кроме того, у Союза наличествует опыт введения ограничений на основании флага судна – такие меры были введены в отношении судов, плавающих под флагом Российской Федерации. Вместе с тем, если в отношении российских судов ограничения были введены на основании эфемерных угроз и диктовались преимущественно политическими мотивами [Дыханов 2024:56], то предлагаемая в контексте защиты рынка дноуглубления мера исходит из экономического базиса.

Таким образом, уместно сделать вывод о том, что дноуглубление представляет собой особый вид услуги по смыслу законодательства ЕС. Несмотря на то что дноуглубление

осуществляется посредством эксплуатации транспортных средств, а именно особой категории судов, оно не является транспортной услугой, поскольку основной целью их эксплуатации является извлечение грунта, что представляет собой особый вид инженерно-гидротехнической деятельности. Вместе с тем на эти суда распространяются основные требования международного морского права в сфере безопасности судоходства: их корпус, машинное оборудование, а также гражданская ответственность судовладельца должны быть надлежащим образом застрахованы, они должны отвечать применимым требованиям МАРПОЛ, СОЛАС и иных международных конвенций и т.д. Кроме того, в связи с тем, что дноуглубительные работы часто осуществляются в непосредственной близости от объектов критической инфраструктуры (энергетические объекты, порты, гидротехнические сооружения), государства – члены ЕС вправе вводить определенные ограничения в контексте свободы предоставления данного рода услуг, руководствуясь соответствующими положениями ДФЕС и вторичного права Союза. Вместе с тем положения о возможности введения подобных ограничений недостаточно конкретизированы, поскольку они не способствовали снижению числа проектов на территории ЕС, которые реализовывались компаниями из Китая – для борьбы с подобными практиками потребовалось принятие Регламента об иностранных субсидиях. Представляется, что для целей конкретизации рассматриваемых положений ЕС необходимо уточнить правила привлечения судов под иностранным флагом с целью осуществления дноуглубительных работ на территории Союза.

2.2. Природоохранное законодательство Европейского союза и его роль в регулировании дноуглубления

Дноуглубление, будучи деятельностью по извлечению грунта со дна акватории, фактически представляет собой разновидность пользования водными объектами. Вместе с тем такое пользование значительно отличается от других его разновидностей, поскольку оно затрагивает землю, формирующую дно той или иной акватории.

¹² Buitendijk M. China is a systematic rival for European dredging companies. URL: <https://swzmaritime.nl/news/2024/02/22/china-is-a-systematic-rival-for-european-dredging-companies/> (дата обращения: 07.02.2025).

Прежде всего, тем самым дноуглубление комплексно воздействует на окружающую среду: к обычному воздействию на воду добавляется воздействие на дно, грунт, ил. Так, некоторые исследователи утверждают, что иногда дноуглубительные работы могут привести к высвобождению токсичных веществ, находящихся на дне акватории [Igwe, Ugovwarhe, Ejiofor, Mentkiti, Okonkwo 2017:1147]. Поэтому при работе в различных районах необходимо учитывать состояние донных ресурсов, а именно степень их загрязненности химическими веществами и соединениями [Staniszewska, Boniecka 2017:4]. Кроме того, как правило (в случае, если он не используется впоследствии для намыва пляжей), этот грунт отправляется на специально оборудованную свалку, которая представляет собой отведенное место на дне акватории. Произвольный сброс грунта вне свалки недопустим – место для свалки должно быть выбрано таким образом, чтобы не нанести ущерба экосистемам акватории [Essink 1999:71]. Кроме того, при выборе места для свалки учитывается необходимость не допустить обратного попадания грунта в место извлечения под действием природных факторов. В противном случае черпание придется проводить повторно [Бухарицин 2023:331].

В связи с указанными обстоятельствами, возникает вопрос относительно статуса извлеченного и впоследствии сброшенного дноуглубительным судном грунта. Дело в том, что в соответствии с законодательством ЕС понятие «отходы» трактуется достаточно широко. Так, согласно Директиве 2008/98/ЕС, отходами признается любое вещество или предмет, которое его владелец выбрасывает, намеревается выбросить или обязан выбросить¹³. При этом ст. 2 Директивы предусмотрены вещества и предметы, которые формально попадают под приведенное определение, однако исключены из сферы ее регулирования. Так, к ним относятся

незагрязненная почва и другие природные материалы, извлеченные в ходе строительных работ, если материал будет использоваться в целях строительства в его естественном состоянии на месте, откуда он был извлечен, и отходы, образующиеся в результате разведки, добычи, обработки и хранения полезных ископаемых, а также разработки карьеров, в той степени, в которой это регулируется Директивой 2006/21/ЕС¹⁴. Обе категории могут быть отнесены к добытому при дноуглублении грунту лишь с высокой степенью условности. Прежде всего грунт не используется в целях строительства, поскольку он остается на свалке. Что касается Директивы 2006/21/ЕС, то ей регулируются вопросы управления отходами добывающей промышленности. В Директиве не упоминается дноуглубление (равно как и в Директиве 2008/98/ЕС), тогда как под отраслями добывающей промышленности понимаются учреждения и предприятия, занимающиеся добычей полезных ископаемых открытым или подземным способом в коммерческих целях, включая добычу путем бурения скважин или переработку добытого материала¹⁵. Представляется, что дноуглубление не относится к подобным видам деятельности.

Однако наиболее существенным аргументом в пользу признания извлеченного при дноуглублении грунта отходами является Решение Еврокомиссии 2000/532/ЕС, которым устанавливается перечень типов отходов. Под кодом 17 05 в списке значится почва, камни и грунт, извлеченные в ходе дноуглубительных работ¹⁶. Этот список даже становился основой для вынесения решений Судом ЕС в спорах относительно признания добытого при дноуглублении грунта отходами: так, в рамках дела C-194/05 Суд ЕС посчитал, что положения законодательства Италии не соответствуют праву ЕС, поскольку в Италии добытый при дноуглублении грунт не признавался отходами¹⁷.

¹³ Directive 2008/98/EC of the European Parliament and the Council of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives. Article 3(1). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02008L0098-20240218> (дата обращения: 11.02.2025).

¹⁴ Ibid. Article 2.

¹⁵ Directive 2006/21/EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the management of waste from extractive industries and amending Directive 2004/35/EC. Article 3(6). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02006L0021-20090807> (дата обращения: 11.02.2025).

¹⁶ Commission Decision of 3 May 2000 replacing Decision 94/3/EC establishing a list of wastes pursuant to Article 1(a) of Council Directive 75/442/EEC on waste and Council Decision 94/904/EC establishing a list of hazardous waste pursuant to Article 1(4) of Council Directive 91/689/EEC on hazardous waste. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02000D0532-20231206> (дата обращения: 11.02.2025).

¹⁷ Judgement of the Court (Third Chamber) of 18 December 2007 in Case C-194/05. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:62005CJ0194> (дата обращения: 11.02.2025).

Вместе с тем в решении по делу C-194/05 Суд ЕС формулирует важный критерий разграничения отходов и побочных продуктов. Так, если те или иные предметы будут впоследствии использованы и не будут выброшены, то они являются не отходом, а побочным продуктом. Этот тезис имеет существенное значение в контексте дноуглубления: очень часто извлеченный грунт используется для рефулирования, т.е. намыва грунта землесосными установками [Sengara, Bratanata, Krisnanto 2022:12005]. Для аналогичных целей, а именно намыва пляжей, землесосами и земснарядами иных типов извлекается морской песок. В определенных случаях при помощи намыва могут образовываться новые острова, что, например, было реализовано в рамках ряда проектов в Дубае [Juma, Karanam, Al Harmoudi 2018:1]. Кроме того, различными акторами предлагаются новые альтернативные инициативы по использованию извлеченного грунта, например, в строительстве [Altaf 2021:1133]. Иными словами, извлеченное сырье в таких случаях находит свое применение и отходом по смыслу права ЕС считаться не может.

Следует также отметить, что свалка добытого при дноуглублении грунта не является свалкой по смыслу Директивы 1999/31/ЕС о свалке отходов. Так, согласно ст. 3 Директивы, из ее сферы действия исключаются свалки грунта, добываемого в ходе дноуглубительных работ¹⁸. Возникает достаточно противоречивая ситуация: добытый грунт причисляется к отходам, однако место его складирования не признается свалкой отходов. Вероятно, это можно объяснить тем фактом, что положения Директивы 1999/31/ЕС в случае, если применять их по отношению к свалкам грунта, существенно усложнят производство дноуглубительных работ, поскольку ими предусматривается множество мер и правил утилизации, переработки, исчисления, накопления и контроля отходов на свалке. В свою очередь положения Директивы 2008/98/ЕС, касающиеся неопасных отходов (к которым относится и добытый грунт), не столь категоричны и не формируют существенных препятствий для осуществления дноуглубительных работ.

Другим экологическим фактором, оказывающим влияние на осуществление дноуглубительных работ, является их воздействие на экосистемы и биоразнообразие. Извлечение донного грунта приводит к нарушению целостности дна, заилению и заносу воды землей, работа землеса или земснаряда может привести к гибели рыбы и ракообразных, а также уничтожению их мест обитания [Панкратова, Поздняков 2017:38]. Особенную опасность дноуглубление представляет для мигрирующих видов [Soinski, Gato, Matsumoto, Brazao, Smith 2022:2], а также нерестящихся рыб [Freedman 2012:267]. Кроме того, дноуглубление крайне пагубно влияет на макробентос, т.е. организмов, обитающих на дне и в донном грунте: некоторые исследования подтверждают, что такие экосистемы практически не восстанавливаются после проведения работ [Sousa, Cutrim, Júnior, de Oliveira 2023]. В связи с этим государствами предпринимаются определенные действия по защите экосистем от негативных воздействий дноуглубительных работ.

Двумя важнейшими источниками права ЕС в данном контексте представляются Директива 92/43/ЕЕС о сохранении естественной среды обитания дикой фауны и флоры, а также Директива 2009/147/ЕС о сохранении диких птиц. Каждая из директив предусматривает возможность установления государствами-членами особых природоохранных зон (англ. Special Areas of Conservation), в которых применяются необходимые для поддержания или восстановления мест обитания или популяций меры. Совместно эти особые природоохранные зоны образуют сеть охранных участков, именуемую «Натура 2000» (англ. Natura 2000). «Натура 2000» включает в себя 9 %, или порядка 450 тыс. км² морей ЕС¹⁹, а также около 19 % территорий суши ЕС²⁰. С учетом того, что в соответствии с директивами государства вправе вводить определенные ограничения на этих территориях и акваториях, подобные ограничения могут касаться и дноуглубления.

Вместе с тем представляется, что для этого вида деятельности риск каких-либо

¹⁸ Council Directive 1999/31/EC of 26 April 1999 on the landfill of waste. Article 3(2). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0031-20240804> (дата обращения: 11.02.2025).

¹⁹ Natura 2000 coverage in Europe's seas. URL: <https://www.eea.europa.eu/themes/biodiversity/natura-2000/natura-2000-coverage-in-european-seas-4> (дата обращения: 11.02.2025).

²⁰ Natura 2000 Barometer. URL: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/maps-and-charts/natura-2000-barometer-dashboards> (дата обращения: 11.02.2025).

ограничений в связи с включением акватории в программу «Натура 2000» минимален. Прежде всего, само по себе распространение мер по защите экосистем, как правило, подразумевает запрет на строительство гидротехнических сооружений или судоходство – во всяком случае, если осуществление дноуглубительных работ будет запрещено, указанные виды деятельности также наверняка попадут под запрет. Таким образом, в капитальном дноуглублении как таковом не будет смысла. Что же касается ремонтного черпания, т.е. поддержания тех или иных гидротехнических сооружений в надлежащем состоянии, то в данном контексте показательным представляется дело Суда ЕС C-57/89. Дело было инициировано по заявлению Еврокомиссии против Германии, поскольку Германия осуществляла ряд работ, включая дноуглубительные, предусмотренных для ремонта дамбы в заливе Лейбухт. Акватория залива и прилегающие территории были объявлены особой природоохранной зоной, поэтому Комиссия усмотрела нарушение директив. Германия же заявляла, что ремонт дамбы был необходим, поскольку ее состояние создавало реальную угрозу прорыва. Суд ЕС поддержал Германию, исходя из двух факторов. Во-первых, угроза затопления территорий за дамбой была признана чрезвычайным обстоятельством, которое само по себе угрожало природоохранной зоне и местам обитания птиц гораздо больше, чем проведение ремонтных работ. Во-вторых, Суд ЕС усмотрел положительные последствия для среды обитания птиц, так как проектом предусматривалась схема защиты для района, а также закрытие некоторых судоходных каналов, вследствие чего судоходство в среде обитания птиц было бы полностью прекращено²¹.

Таким образом, как правило, при планировании дноуглубительных работ всегда могут быть предусмотрены условия для определенных изъятий, позволяющих осуществлять данную деятельность даже в особых природоохранных зонах. В данном контексте ЕС исходит из диспозитивного подхода, предоставляя государствам-членам широкую автономию при определении возможных механизмов минимизации

воздействия на окружающую среду при производстве дноуглубительных работ. Это не удивительно, учитывая тот факт, что особые природоохранные зоны определяются самими государствами-членами, тогда как окружающая среда относится к сфере совместной компетенции. Вместе с тем специалисты в области правового сопровождения дноуглубительной деятельности отмечают, что государства-члены достаточно подробно рассматривают заявления на выдачу разрешений на производство работ, и высока доля отказов по причине несоответствия требованиям защиты окружающей среды [Mink, Dirks, Van Raalte, De Vlieger, Russel 2006]. С учетом данного обстоятельства, представляется, что при планировании дноуглубительных работ субъектам данного рынка необходимо заранее предусматривать меры по снижению негативного воздействия на окружающую среду.

3. Заключение

Дноуглубление является важной сферой деятельности для ЕС. Высокий объем дноуглубительных мощностей позволяет компаниям – резидентам Союза не только эффективно осуществлять проекты в ЕС, но и реализовывать их в третьих странах. В связи с этим право ЕС достаточно успешно регулирует вопросы, связанные с порядком и условиями реализации дноуглубления как услуги. Так, вполне справедливо исходя из того факта, что дноуглубление не относится к транспортной деятельности, поскольку транспортные средства – земснаряды – используются для перевозки грунта лишь до свалки, тогда как основной целью является достижение проектных глубин, законодательство Союза все же предусматривает возможность введения определенных ограничений на данном рынке государствам-членам. Это связано с тем, что дноуглубление зачастую затрагивает объекты критической инфраструктуры, такие как порты, объекты энергетики и гидротехнические сооружения. Таким образом, общий для права Союза принцип возможности ограничения «четырёх свобод» по соображениям безопасности соблюдается и в контексте дноуглубительных работ.

²¹ Judgment of the Court of 28 February 1991 in Case C-57/89. URL: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=dredging&docid=96516&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=381131> (дата обращения: 11.02.2025).

Однако, несмотря на наличие подобных ограничительных положений, ЕС столкнулся с тем, что значительная доля тендеров по дноуглублению реализовывалась компаниями из Китая. Только введение мер, ограничивающих иностранное субсидирование, позволило преодолеть данную проблему. Представляется, что более рациональным подходом было бы ограничение участия компаний из третьих стран в дноуглубительных проектах на основании соображений безопасности – это достаточно традиционная мера, используемая множеством государств мира, поскольку дноуглубление, как правило, реализуется в отношении объектов критической инфраструктуры.

Кроме того, регулирование ЕС дноуглубления как деятельности, оказывающей влияние на окружающую среду и состояние биологических ресурсов, представляется недостаточно совершенным. Несмотря на наличие ряда решений Суда ЕС и множества актов вторичного права, вопрос квалификации добытого при дноуглублении грунта является по существу неразрешенным. С одной стороны, он считается отходом, поскольку в большинстве случаев он складывается на подводной свалке грунта. С другой стороны, его можно назвать побочным продуктом, поскольку даже в случае его размещения на дне он возвращается в среду, из которой был извлечен. Кроме того, зачастую грунт или иной материал, добытый при дноуглублении, может использоваться для рефулирования, т.е. намыва грунта на берег в рамках берегоукрепления. Представляется, что в этом контексте необходимо конкретизировать регулирование – во многом проблема возникла еще и потому, что законодатель крайне редко упоминает термин «дноуглубление» в источниках вторичного права ЕС, содержащих нормы об отходах.

При этом следует отметить положительный опыт ЕС в вопросах регулирования воздействия дноуглубления на экосистемы, в частности, в особых природоохранных зонах. Несмотря на особый статус этих акваторий и территорий, ЕС применяет гибкий подход, позволяя осуществлять дноуглубительные работы даже в этих районах. Однако такое разрешение носит

исключительный характер и должно быть обосновано, во-первых, исключительностью ситуации (например, в случаях, когда работы необходимы для избегания катастрофы), а во-вторых, наличием мер по снижению негативного воздействия на окружающую среду в проектной документации.

Таким образом, несмотря на некоторые недочеты, опыт ЕС в регулировании дноуглубительных работ следует охарактеризовать как положительный. Гибкость законодателя ЕС в вопросах, связанных с данной деятельностью, позволяет учитывать сложившуюся ситуацию и реальную необходимость реализации проектов по дноуглублению. В частности, подход к защите экосистем в рамках программы «Натура 2000» так хорошо зарекомендовал себя, что сходные системы предлагаются к имплементации исследователями в третьих странах [Akçay, Cömert, Yıldız 2025]. Вместе с тем, с учетом специфического характера дноуглубительных работ, которая заключается в их взаимосвязи с обеспечением деятельности объектов критической инфраструктуры, представляется, что подход ЕС в отношении обеспечения доступа к данной деятельности иностранных компаний должен быть более строгим.

В заключение хотелось бы отметить, что для Российской Федерации имплементация опыта ЕС в регулировании дноуглубления была бы достаточно полезной: несмотря на то, что российский рынок дноуглубительных работ значительно меньше европейского, его немногочисленные участники сталкиваются с существенными проблемами. Подавляющее большинство проблем возникает вследствие отсутствия специализированных нормативных актов, направленных на регулирование дноуглубительных работ как отдельной сферы. Вследствие этого, подрядчики и заказчики вынуждены руководствоваться общими положениями российского законодательства в сфере строительства, многие из которых значительно осложняют процесс проведения дноуглубительных работ. Представляется, что закрепление за дноуглублением особого статуса по модели ЕС значительно бы облегчило положение российских акторов рынка дноуглубления.

Список литературы

1. Бухарицин П.И. 2023. Почему работы по дноуглублению Волго-Каспийского судоходного канала неэффективны. – *Природные опасности: Связь науки и практики. Материалы III Международной научно-практической конференции, посвященной 150-летию Михаила Ивановича Сумгина*. Саранск: Национальный исследовательский Мордовский государственный университет им. Н.П. Огарёва. С. 330-336.
2. Воронина Ю.Е. 2022. Методические подходы оценки заносимости перекатов нижнего бьефа Нижегородской ГЭС и их влияние на обеспечение судоходных глубин участка. – *Научные проблемы водного транспорта*. № 72. С. 198-207.
3. Дыханов И.В. 2024. Ограничительные меры Европейского Союза в сфере морского права: проблемы правового регулирования. – *Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)*. № S9(121). С. 52-58.
4. Закиров Р.Б., Чубаренко Б.В., Бунашов Е.М. 2024. Источники песчаного материала для берегозащиты морского берега Балтийской косы. – *Природообустройство*. № 4. С. 75-82.
5. Панкратова С.Ю., Поздняков В.И. 2017. Мероприятия по минимизации воздействия на водные биологические ресурсы при проведении дноуглубительных работ. – *Судостроение*. № 6(835). С. 37-41.
6. Сметанин В.И. 2022. Очистка и дноуглубление русел рек. – *Мелиорация и водное хозяйство*. № 4. С. 12-17.
7. Сметанин В.И., Жогин И.М. 2023. Дноуглубление и поддержание судоходных глубин судоходных рек и каналов на внутренних водных путях. – *Гидротехническое строительство*. № 4. С. 28-34.
8. Akçay E., Cömert N., Yıldız T. 2025. Protecting coastal habitats: is a 24-meter isobath ban on purse seines adequate for coastal areas and endangered species? – *Journal of Coastal Conservation*. Vol. 29. Issue 1.
9. Altaf H. 2021. Analysis and Stabilization of Dredged Material Using Marble Dust for Its Potential Use in Sub-Grade. – *International Journal for Research in Applied Science and Engineering Technology*. Vol. 9. Issue 9. P. 1133-1138.
10. Essink K. 1999. Ecological effects of dumping of dredged sediments; options for management. – *Journal of Coastal Conservation*. Vol. 5. Issue 1. P. 69-80.
11. Freedman J. 2012. Gravel dredging alters diversity and structure of riverine fish assemblages. 2012. – *Freshwater Biology*. Vol. 58. Issue 2. P. 261-274.
12. Igwe P., Ugovwarhe O., Ejiofor C., Mentkiti H., Okonkwo C. 2017. A Review of Environmental Implications of Dredging Activities. – *International Journal of Advanced Engineering, Management and Science*. Vol. 3. Issue 12. P. 1143-1149.
13. Juma I.M., Karanam S., Al Harmoudi A.A. 2018. Application of Composite Groynes in Stabilizing Dubai Beaches. – *Coastal Engineering Proceedings*. Vol. 1. Issue 36. P. 1-8.
14. Luise C., Buckley J., Voss H., Plakoyiannaki E., Barbieri E. 2021. A bargaining and property rights perspective on the Belt and Road Initiative: Cases from the Italian port system. – *Journal of International Business Policy*. Vol. 5. Issue 2. P. 172-193.
15. Mink F., Dirks W., Van Raalte G., De Vlieger H., Russel M. 2006. Impact of European Union Environmental Law on Dredging. – *Terra et Aqua*. No. 104. URL: <https://www.iadc-dredging.com/wp-content/uploads/2017/02/article-impact-of-european-union-environmental-law-on-dredging-104-1.pdf> (accessed date: 11.02.2025).
16. Sengara W., Bratanata J., Krisnanto S. 2022. Utilization of Dredged Mud in Land Reclamation: A Comparison Study of Several Soil Improvement Methods. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. Vol. 1065. Issue 1. P. 12005-12005.
17. Soinski T., Gato C., Matsumoto A., Brazao M., Smith W. 2022. Dredging on water bodies and margin interventions: effects on fish. – *Boletim do Instituto de Pesca*. Vol. 48. P. 1-9.
18. Sousa L., Cutrim M., Júnior M., de Oliveira V. 2023. Does dredging activity exert an influence on benthic macrofauna in tropical estuaries? Case study on the northern coast of Brazil. – *Iheringia. Série Zoologia*. Vol. 113.
19. Staniszewska M., Boniecka H. 2017. Managing dredged material in the coastal zone of the Baltic Sea. – *Environmental monitoring and assessment*. Vol. 189. Issue 2. P. 1-46.
20. Stubbs M., Stephens D. 2017. Dredge Your Way to China?: The Legal Significance of Chinese Reclamation and Construction in the South China Sea. – *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*. Vol. 2. Issue 1. P. 25-51.

References

1. Akçay E., Cömert N., Yıldız T. Protecting coastal habitats: is a 24-meter isobath ban on purse seines adequate for coastal areas and endangered species? – *Journal of Coastal Conservation*. 2025. Vol. 29. Issue 1.
2. Altaf H. Analysis and Stabilization of Dredged Material Using Marble Dust for Its Potential Use in Sub-Grade. – *International Journal for Research in Applied Science and Engineering Technology*. 2021. Vol. 9. Issue 9. P. 1133-1138.
3. Buharicin P.I. Pochemu raboty po dnouglubleniju Volgo-Kaspijskogo sudohodnogo kanala nejeffektivny [Why dredging of the Volga-Caspian shipping canal is ineffective]. – *Prirodnye opasnosti: Svjaz' nauki i praktiki. Materialy III Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, posvjashhennoj 150-letiju Mihaila Ivanovicha Sumgina [Natural Hazards: The Relationship between Science and Practice. Proceedings of the III International Scientific and Practical Conference dedicated to the 150th Anniversary of Mikhail Ivanovich Sumgin]*. Saransk: National Research Mordovian State University named after N.P. Ogarev. 2023. P. 330-336. (In Russ.)
4. Dykhanov I.V. Ogranichitel'nye mery Evropejskogo Sojuza v sfere morskogo prava: problemy pravovogo regulirovanija [Restrictive measures of the European Union in the field of maritime law: problems of legal regulation]. – *Vestnik Universiteta imeni O.E. Kutafina (MGJuA) [Courier of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)]*. 2024. No. S9(121). P. 52-58. (In Russ.)
5. Essink K. Ecological effects of dumping of dredged sediments; options for management. – *Journal of Coastal Conservation*. 1999. Vol. 5. Issue 1. P. 69-80.
6. Freedman J. Gravel dredging alters diversity and structure of riverine fish assemblages. 2012. – *Freshwater Biology*. 2012. Vol. 58. Issue 2. P. 261-274.
7. Igwe P., Ugovwarhe O., Ejiofor C., Mentkiti H., Okonkwo C. A Review of Environmental Implications of Dredging

- Activities. – *International Journal of Advanced Engineering, Management and Science*. 2017. Vol. 3. Issue 12. P. 1143-1149.
8. Juma I.M., Karanam S., Al Harmoudi A.A. Application of Composite Groynes in Stabilizing Dubai Beaches. – *Coastal Engineering Proceedings*. 2018. Vol. 1. Issue 36. P. 1-8.
 9. Luise C., Buckley J., Voss H., Plakoyiannaki E., Barbieri E. A bargaining and property rights perspective on the Belt and Road Initiative: Cases from the Italian port system. – *Journal of International Business Policy*. 2021. Vol. 5. Issue 2. P. 172-193.
 10. Mink F., Dirks W., Van Raalte G., De Vlieger H., Russel M. Impact of European Union Environmental Law on Dredging. – *Terra et Aqua*. 2006. № 104. URL: <https://www.iadc-dredging.com/wp-content/uploads/2017/02/article-impact-of-european-union-environmental-law-on-dredging-104-1.pdf> (accessed date: 11.02.2025).
 11. Pankratova S.Ju., Pozdnjakov V.I. Meroprijatija po minimizaciji vozdejstvija na vodnye biologicheskie resursy pri provedenii dnouglubitel'nyh rabot [Measures to minimize the impact on aquatic biological resources during dredging operations]. – *Sudostroenie [Shipbuilding]*. 2017. № 6(835). P. 37-41. (In Russ.)
 12. Sengara W., Bratanata J., Krisnanto S. Utilization of Dredged Mud in Land Reclamation: A Comparison Study of Several Soil Improvement Methods. – *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2022. Vol. 1065. Issue 1. P. 12005-12005.
 13. Smetanin V.I. Očistka i dnouglublenie rusel rek [Cleaning and dredging of river beds] – *Melioracija i vodnoe hozjajstvo [Melioration and water management]*. 2022. № 4. P. 12-17. (In Russ.)
 14. Smetanin V.I., Zhogin I.M. Dnouglublenie i podderžanie sudohodnyh glubin sudohodnyh rek i kanalov na vnutrennih vodnyh putjah [Dredging and maintenance of shipping depths of shipping rivers and canals on inland waterways]. – *Gidrotehnicheskoe stroitel'stvo [Hydraulic engineering]*. 2023. № 4. P. 28-34. (In Russ.)
 15. Soinski T., Gato C., Matsumoto A., Brazao M., Smith W. Dredging on water bodies and margin interventions: effects on fish. – *Boletim do Instituto de Pesca*. 2022. Vol. 48. P. 1-9.
 16. Sousa L., Cutrim M., Júnior M., de Oliveira V. Does dredging activity exert an influence on benthic macrofauna in tropical estuaries? Case study on the northern coast of Brazil. – *Iheringia. Série Zoologia*. 2023. Vol. 113.
 17. Staniszewska M., Boniecka H. Managing dredged material in the coastal zone of the Baltic Sea. – *Environmental monitoring and assessment*. 2017. Vol. 189. Issue 2. P. 1-46.
 18. Stubbs M., Stephens D. Dredge Your Way to China?: The Legal Significance of Chinese Reclamation and Construction in the South China Sea. – *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*. 2017. Vol. 2. Issue 1. P. 25-51.
 19. Voronina Ju. E. Metodicheskie podhody ocenki zanosimosti perekatov nizhnego b'efa Nizhegorodskoj GJeS i ih vlijanie na obespechenie sudohodnyh glubin uchastka [Methodological approaches to assessing the shallows' sedimentation of the lower pool of the Nizhny Novgorod hydroelectric power station and their impact on ensuring the shipping depths of the site]. – *Nauchnye problemy vodnogo transporta [Russian Journal of Water Transport]*. 2022. No. 72. P. 198-207. (In Russ.)
 20. Zakirov R.B., Chubarenko B.V., Burnashov E.M. Istochniki peschanogo materiala dlja beregozashchity morskogo berega Baltijskoj kosy [Sources of sand material for coastal protection of the Baltic Spit seashore]. – *Prirodoobustrojstvo [Environmental management]*. 2024. No. 4. P. 75-82. (In Russ.)

Информация об авторе

Иван Вячеславович ДЫХАНОВ

Юрист, Общество с ограниченной ответственностью «Гидрострой»

Портовая ул., 30, пом. 5, Калининград, 236039, Российская Федерация

Аспирант, БФУ им. И. Канта

Александра Невского ул., 14, Калининград, 236041, Российская Федерация

dykahnov39@gmail.com
ORCID: 0009-0003-5340-9256

About the Author

Ivan V. DYKHANOV

Lawyer, Gidrostroy Ltd.

30, room 5, Portovaya St., Kaliningrad, Russian Federation, 236039

Postgraduate Student, Immanuel Kant Baltic Federal University

14, Alexander Nevsky St., Kaliningrad, Russian Federation, 236041

dykahnov39@gmail.com
ORCID: 0009-0003-5340-9256