



УДК 34:656.6

**Крепак Сергей Вячеславович**, к.т.н., доцент кафедры транспортного права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**Мигунова Татьяна Леонидовна**, д.ю.н., профессор, зав. кафедрой теории и истории государства и права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШЕГО ИМУЩЕСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*Ключевые слова: затонувшее имущество, брошенные суда, бесхозные вещи, внутренние водные пути, безопасность судоходства.*

*Аннотация. В данной статье рассматриваются проблемы правового регулирования общественных отношений, связанных с подъемом затонувшего имущества на внутренних водных путях Российской Федерации. Отмечены недостатки правового регулирования соответствующих отношений и даны предложения по совершенствованию законодательства в данной сфере.*

Вопросы правового регулирования подъема затонувшего имущества на внутренних водных путях Российской Федерации, несмотря на актуальность, практически, не изучены российской юридической наукой. Данные объекты представляют угрозу экологии, что является очевидным фактом, не требующим доказательств. Своевременный подъем и, при необходимости, утилизация этих объектов способствует как безопасности судоходства, так и экологической безопасности внутренних водных путей.

Анализ законодательства России и судебной практики позволяет выделить следующие основные проблемные вопросы в рассматриваемой области.

Во-первых, какой орган (организация) отвечает за выявление и своевременное удаление рассматриваемого имущества.

Во-вторых, что представляет собой затонувшее имущество (классификация имущества).

В-третьих, каким образом выявить собственника (владельца) имущества.

В-четвертых, что делать, если собственник (владелец) не известен.

Далее рассмотрим подробнее суть обозначенных проблем и возможные пути их решения.

Контроль (надзор) за состоянием водных объектов осуществляют несколько органов и организаций. К ним, в частности, относятся: администрации бассейнов внутренних водных путей; органы местного самоуправления; органы прокуратуры (в первую очередь, транспортные и природоохранные прокуратуры); управление государственного морского и речного надзора (Госморречнадзор) и бассейновые управления водных ресурсов (Росприроднадзор).

В соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ) [1] администрация бассейна внутренних водных путей (далее АБВВП) - организация, созданная в форме государственного бюджетного учреждения и осуществляющая в бассейне внутренних водных путей содержание внутренних водных путей, государственный портовый контроль и иные функции, определенные в соответствии с КВВТ.

Большинство судебных исков, связанных с удалением затонувшего имущества инициировано органами прокуратуры. В основном это иски транспортных прокуроров (см, например, [2]), реже прокуроров природоохранных прокуратур (см. например, [3]). Исковые заявления подаются прокурорами в порядке ст. 45 Гражданского процессуального кодекса РФ в защиту интересов неопределенного круга лиц [4].

В случаях, когда известны собственники имущества (что бывает сравнительно редко) они выступают в качестве ответчика. Чаще всего собственника установить затруднительно или он прекратил своё существование, тогда ответчиками выступают либо администрации соответствующих муниципальных образований, либо администрации бассейнов внутренних водных путей.

Иногда в качестве ответчика выступают лица, эксплуатирующие водный участок по договору водопользования и, в силу условий таких договоров, взявшие на себя обязательство по поддержанию соответствующих водных участков в надлежащем состоянии. Таким лицам сразу можно рекомендовать либо внимательно изучить водный объект, который они принимают в водопользование на предмет наличия в нём затонувшего имущества, либо делать соответствующие оговорки в договоре, что они не несут ответственность за имущество, затонувшее до вступления договора в силу.

Практически не участвуют в судебных процессах ни Росприроднадзор, ни Госморречнадзор, ни региональные органы власти, отвечающие за экологическую обстановку.

В соответствии с п.1 ст. 7.1. Водного кодекса РФ [5] «Водохозяйственные мероприятия и мероприятия по охране водных объектов, находящихся в государственной или муниципальной собственности, осуществляются органами государственной власти, органами местного самоуправления в пределах их полномочий или лицами, использующими водные объекты». При этом к водным объектам в соответствии с указанным Кодексом относятся водотоки, в том числе, реки, каналы и водоемы, в том числе, озера, водохранилища. Также из п.1 ст. 8 Водного кодекса РФ следует, что вышеуказанные водные объекты находятся в собственности Российской Федерации (федеральной собственности). Нормы Водного кодекса РФ, к сожалению, прямо не упоминают ни затонувшее имущество, ни того, кто должен выявлять его и организовывать мероприятия, направленные на предотвращение вреда водным объектам от такого имущества. Косвенно, в частности из норм статей 26, 30 и 55 Водного кодекса РФ вытекает, что мониторинг рассматриваемых водных объектов должны осуществлять уполномоченные Правительством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти с участием уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а охрана водных объектов возложена на органы государственной власти субъектов Российской Федерации. Таким образом, отсутствие их в судебных процессах как в качестве истца, так и в качестве ответчика представляется странным.

В одном из дел [6] администрация бассейна внутренних водных путей пыталась возложить ответственность за выявление затонувшего имущества на Госморречнадзор, обосновывая это тем, что в соответствии с Положением о данном органе он осуществляет в установленном порядке проведение необходимых расследований, испытаний, экспертиз, анализов и оценок, а также научных исследований по вопросам осуществления контроля и надзора в сфере морского и внутреннего водного транспорта, следовательно, уполномочен определять статус затонувших судов и (или) затонувшего имущества, относительно представляемой ими угрозы безопасности судоходства, однако данный довод оказался

судье не убедительным. Следует отметить, что нигде прямо не определены обязанности Госморречнадзора ни по выявлению затонувшего имущества, ни, тем более, по организации его удаления, хотя, в случае, когда такое имущество представляет угрозу безопасности судоходства, это было бы разумным.

Обязанность по подъёму затонувшего судна или иного затонувшего имущества и при необходимости их удаление или утилизация прямо возложена в соответствии со ст. 49 КВВТ на администрацию бассейна внутренних водных путей. При этом следует отметить, что такая обязанность возникает при совокупности нескольких условий: во-первых, владелец затонувшего судна или собственник иного затонувшего имущества не поднял затонувшее судно или иное затонувшее имущество в установленный срок; во-вторых, такое имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности судоходства или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба окружающей среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению рыболовства, деятельности на внутреннем водном транспорте и проводимым на внутренних водных путях путевым работам.

Таким образом, необходимо, как минимум установить собственника или владельца затонувшего имущества, для чего п.6 ст. 47.1 предусмотрено, что «по представлению администрации бассейна внутренних водных путей делается официальная публикация о необходимости подъема затонувшего судна его владельцем или иного затонувшего имущества его собственником». Однако не определено, где должна быть сделана указанная публикация и что делать, если собственника (владельца) так и не удалось установить или известно, что он прекратил своё существование. Кроме того, непонятно, какой ущерб окружающей среде является значительным и кто и как это определяет? В компетенцию АБВВП это явно не входит. Также не ясно, что означает «серьёзная» угроза безопасности судоходства? К сожалению, суды при рассмотрении соответствующих дел зачастую не учитывают все эти «тонкости» законодательства и при установлении факта угрозы безопасности судоходства возлагают обязанности по удалению затонувшего имущества на АБВВП, либо, наоборот искивые заявления прокуратуры оказываются недостаточно обоснованными, соответственно, остаются без удовлетворения, а затонувшее имущество продолжает загрязнять реку.

Выяснение того, что из себя представляет затонувшее имущество, имеет огромное значение, так как во многом именно от этого зависит, кто должен удалять это имущество.

Анализ законодательства и судебной практики позволяет выделить несколько вариантов того, что может из себя представлять затонувшее имущество. Это может быть, во-первых, судно; во-вторых, принадлежности судна; в-третьих, иное имущество и, в-четвертых, отходы производства.

В соответствии с п. 2 ст. 45 КВВТ «К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы, иное затонувшее имущество независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно на внутренних водных путях либо выброшены на мелководье или берег».

Таким образом, среди затонувшего имущества можно выделить: судно, части судна (его обломки, оборудование), грузы, находящиеся на суде, другие предметы и иное затонувшее имущество. При этом всё, что так или иначе связано с судном, в том числе и находящийся на нём груз, объединено в КВВТ понятием «затонувшее судно». Обязанность по подъёму затонувшего имущества возложена, соответственно, на владельца судна и собственника иного затонувшего имущества. Следует обратить внимание, что обязанность по подъёму «затонувшего судна» возложена не на собственника судна, а на его владельца (судовладельца), т.е., в соответствии с КВВТ «гражданина Российской Федерации или российское юридическое лицо, эксплуатирующие судно под Государственным флагом Российской Федерации от своего имени, независимо от того, являются ли они собственниками судна, доверительными управляющими или используют его на ином законном основании».

Квалификация затонувшего объекта в качестве судна также имеет большое значение в связи с тем, что в соответствии со ст. 130 Гражданского кодекса РФ (далее - ГК РФ) [7] судно относится к недвижимому имуществу, что влияет на процедуру перехода права собственности на такое имущество в случае, когда собственник не известен. Поскольку многие затонувшие суда не подлежат восстановлению и дальнейшей эксплуатации, возникает вопрос о том, должны ли такие объекты квалифицироваться как судно, т.е. недвижимое имущество или как иной объект (остатки судна) который, соответственно уже будет относиться к движимому имуществу? В действующем законодательстве данный вопрос не урегулирован достаточным образом. КВВТ содержит норму о том, что судно, которое конструктивно погибло, подлежит исключению из реестра судов. Критерии для определения конструктивной гибели судна в КВВТ отсутствуют. В соответствии с Кодексом торгового мореплавания РФ (Статья 49) [8] поврежденное судно считается конструктивно погибшим, если оно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено; ремонт судна экономически нецелесообразен. Было бы разумным закрепить данные критерии и в КВВТ.

В некоторых случаях затонувшее имущество можно квалифицировать в качестве отходов производства и потребления под которыми, в соответствии с федеральным законом «Об отходах производства и потребления» [9] понимаются вещества или предметы, которые образованы в процессе производства, выполнения работ, оказания услуг или в процессе потребления, которые удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению в соответствии с настоящим Федеральным законом (см., например [3]).

Как уже было отмечено, во многих случаях собственники затонувшего имущества не известны или прекратили существование. В этом случае такое имущество может быть признано, в соответствии с ГК РФ либо бесхозяйными вещами (ст. 225 ГК РФ, вещь которая не имеет собственника или собственник которой неизвестен либо от права собственности на которую собственник отказался), либо брошенными вещами (ст. 226, ГК РФ, движимые вещи, брошенные собственником или иным образом оставленные им с целью отказа от права собственности на них).

К сожалению ни нормы ГК РФ не КВВТ по вопросам перехода права собственности на такие вещи не учитывают особенностей затонувшего имущества. Так, если затонувшее имущество квалифицировать как недвижимость, то, в соответствии с п.3. ст. 225 ГК РФ сначала такие бесхозяйные вещи принимаются на учет органом, осуществляющим государственную регистрацию права на недвижимое имущество по заявлению органа местного самоуправления, на территории которого они находятся, а по истечении года со дня постановки на учет орган, уполномоченный управлять муниципальным имуществом, может обратиться в суд с требованием о признании права муниципальной собственности на эту вещь. Проблема в том, что если затонувшее имущество нередко находится в границах внутренних водных путей, а они, в соответствии с п. 1. ст. 7 КВВТ находятся в федеральной собственности, соответственно, органы местного самоуправления лишены права признания муниципальной собственности на эту вещь.

В соответствии со ст. 19 КВВТ выявление и учет бесхозяйных судов, расположенных в границах внутренних водных путей возложены на АБВВП в соответствии с правилами учета бесхозяйных судов. Однако ни КВВТ ни указанные Правила не предоставляют права на обращение в суд с требованием о признании права на эту вещь. Также нет никаких положений на случай, когда собственник не установлен.

Все вышеизложенное касается и перехода права собственности на затонувшее движимое имущество.

Кроме того, в любом случае, признание права на такое имущество является именно правом, а не обязанностью соответствующих лиц. И даже если им (органам местного самоуправления или АБВВП) такое право будет более точно определено, вряд ли они

будут им пользоваться, так обладание правом на рассматриваемое имущество, практически автоматически возлагает на нового собственника обязанность по его подъёму и удалению, что является весьма затратными мероприятиями, финансирование которых, скорее всего, не предусмотрено скромными бюджетами данных субъектов.

Таким образом, необходимо совершенствовать действующее законодательство Российской Федерации по вопросу правового регулирования подъёма затонувшего имущества на внутренних водных путях Российской Федерации, в том числе: более точно определить виды затонувшего имущества; создать единую обязательную электронную базу по внесению всего выявленного затонувшего имущества на внутренних водных путях Российской Федерации, разместив её на официальном сайте Росморречфлота; определить субъекты, которые будут обязаны осуществлять подъём и удаление затонувшего имущества в случае, когда собственник (владелец) не известен или прекратил свое существование (при наличии соответствующего государственного финансирования); скорректировать нормы ГК РФ о порядке перехода прав на соответствующее бесхозяйное имущество.

### **Список литературы:**

- [1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ //Собрание законодательства РФ. – 12.03.2001. – № 11. – ст. 1001.
- [2] Решение Николаевского-на-Амуре городского суда Хабаровского края от 09.03.2017 по делу № 2-104/2017 [электронный ресурс] / Судебные и нормативные акты РФ – URL: [https://sudact.ru/regular/doc/ibEGkpUUFalk/?regular-txt=&regular-case\\_doc=2-104%2F2017+&regular-lawchunkinfo=&regular-doc\\_type=&regular-date\\_from=09.03.2017&regular-date\\_to=09.03.2017&regular-workflow\\_stage=&regular-area=&regular-court=&regular-judge=&\\_=1561270645950](https://sudact.ru/regular/doc/ibEGkpUUFalk/?regular-txt=&regular-case_doc=2-104%2F2017+&regular-lawchunkinfo=&regular-doc_type=&regular-date_from=09.03.2017&regular-date_to=09.03.2017&regular-workflow_stage=&regular-area=&regular-court=&regular-judge=&_=1561270645950), свободный. – (Дата обращения 25.04.2019).
- [3] Решение Кировского районного суда города Ярославля от 22.08.2014 по делу № 2-3499/14 [электронный ресурс] / Судебные и нормативные акты РФ – URL: [https://sudact.ru/regular/doc/vvBLf9RSwUoH/?regular-txt=&regular-case\\_doc=2-3499%2F14&regular-lawchunkinfo=&regular-doc\\_type=1007&regular-date\\_from=&regular-date\\_to=&regular-workflow\\_stage=&regular-area=1005&regular-court=&regular-judge=%D0%9C%D1%83%D1%85%D0%B8%D0%BD%D0%B0&\\_=1561351843775](https://sudact.ru/regular/doc/vvBLf9RSwUoH/?regular-txt=&regular-case_doc=2-3499%2F14&regular-lawchunkinfo=&regular-doc_type=1007&regular-date_from=&regular-date_to=&regular-workflow_stage=&regular-area=1005&regular-court=&regular-judge=%D0%9C%D1%83%D1%85%D0%B8%D0%BD%D0%B0&_=1561351843775), свободный. – (Дата обращения 25.04.2019).
- [4] Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 14.11.2002 № 138-ФЗ //Собрание законодательства РФ. – 18.11.2002. – № 46. – ст. 4532.
- [5] Водный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 03.06.2006 № 74-ФЗ //Собрание законодательства РФ. – 05.06.2006. – № 23. – ст. 2381.
- [6] Решение Каргасокского районного суда Томской области от 24.06.2017 по делу № 2-104/2017 [электронный ресурс] / Судебные и нормативные акты РФ – URL: [https://sudact.ru/regular/doc/ibEGkpUUFalk/?regular-txt=&regular-case\\_doc=2-104%2F2017+&regular-lawchunkinfo=&regular-doc\\_type=&regular-date\\_from=09.03.2017&regular-date\\_to=09.03.2017&regular-workflow\\_stage=&regular-area=&regular-court=&regular-judge=&\\_=1561270645950](https://sudact.ru/regular/doc/ibEGkpUUFalk/?regular-txt=&regular-case_doc=2-104%2F2017+&regular-lawchunkinfo=&regular-doc_type=&regular-date_from=09.03.2017&regular-date_to=09.03.2017&regular-workflow_stage=&regular-area=&regular-court=&regular-judge=&_=1561270645950), свободный. – (Дата обращения 25.04.2019).
- [7] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ //Собрание законодательства РФ. – 05.12.1994. – № 32. – ст. 3301.
- [8] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ //Собрание законодательства РФ. – 03.05.1999. – № 18. – ст. 2207.
- [9] Об отходах производства и потребления: Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ //Собрание законодательства РФ. – 29.06.1998. – № 26. – ст. 3009

## **LEGAL REGULATION OF RISING THE SUNKEN PROPERTY IN INLAND WATERWAYS OF RUSSIAN FEDERATION**

*Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов*

*Key words: sunken property, abandoned ships, ownerless things, inland waterways, safety of navigation.*

*The article is devoted to the problems legal regulation of social relations related to rising the sunken property in inland waterways of Russian Federation. The shortcomings of legal regulation are noted and proposals for improving the legislation are given.*