

УДК 34.01

**Кулик Кристина Алексеевна**, прокурор отдела по надзору за исполнением законов на транспорте, юрист 2 класс,  
ORCID: 0000-0001-9776-678X  
e-mail: kka0503@mail.ru

Приволжская транспортная прокуратура, г. Нижний Новгород, Россия.

### **БЕСХОЗЯЙНЫЕ ЗАТОНУВШИЕ СУДНА. ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ИХ ПОДНЯТИИ.**

*Аннотация:* В статье проводится анализ проблемных вопросов, возникающих при поднятии бесхозных затонувших судов и имущества, в частности обсуждается понятие указанных объектов, определяются органы, ответственные за их поднятие, устанавливается круг их полномочий. Исследуются пробелы норм права.

*Ключевые слова:* бесхозные суда; подъем затонувших судов; безопасность судоходства.

По-прежнему остается актуальной проблема подъема бесхозных затонувших судов и имущества, расположенных как в прибрежных зонах, так в акваториях рек и вблизи внутренних водных путей Российской Федерации.

Согласно данным Федерального агентства морского и речного транспорта общее число установленных затонувших судов составляет –более 1500, а затопленного имущества в десятки раз больше –более 70 тыс. объектов. Например, только на территории Приволжского транспортного региона ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» выявлено 13 затопленных бесхозных судов, а также более 250 бесхозных вещей, находящихся в полу- и затопленном состоянии.

Нахождение такого большого числа судов и имущества в водной среде создают угрозу загрязнения окружающей среды и безопасности судоходства.

Не смотря на наличие подобной угрозы, тенденция к уменьшению числа затонувшего имущества не наблюдается.

Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ РФ) дает право на извлечение затонувших объектов их собственникам и владельцам, администрации бассейна внутренних водных путей и лицам, добровольно изъявивших подобное желание<sup>1</sup>.

Глава 8 КВВТ РФ регламентирует правила подъема затонувшего имущества, при этом ее требования прямо указывают о наличии обязанности у владельцев и собственников затонувшего имущества осуществлять их подъем, удаление и уничтожение, в установленный Администрацией бассейна внутренних путей срок, либо в

<sup>1</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ, статья 49

течение года, в случае отсутствия угрозы безопасности судоходства или окружающей среды (статья 47.1 КВВТ РФ).<sup>2</sup>

В то же время Администрация бассейна внутренних путей также наделена обязанностью по поднятию затонувшего имущества в случае невыполнения указанных требований собственником или владельцем при наличии следующих факторов:<sup>3</sup>

- имеется угроза безопасности судоходства;
- может быть причинен ущерб окружающей среде загрязнением;
- затонувшие объекты препятствует осуществлению рыболовства, деятельности на внутреннем водном транспорте и проводимым на внутренних водных путях путевым работам.

Как видно из вышеизложенного ответственного лица за поднятие судов законодателем определены.

Однако зачастую администрация бассейна внутренних путей сталкивается с тем, что идентифицировать найденное затонувшее имущество не представляется возможным, так как большинство судов лежат в акваториях водоемов десятки лет и утратили свои опознавательные данные, что в последующем исключает возможность установления их владельцев и собственников.

А даже если имеются данные о собственнике, то в основном они ликвидированы как юридические лица.

Отсутствие собственника или владельца создает указанным объектам новый статус «бесхозные».

В свою очередь КВВТ РФ не содержит норм, регламентирующих установление ответственных лиц и порядок поднятия так называемых бесхозных объектов, тем самым создавая проблемы в правоприменительной практике.

Проведённым анализом судебной практики установлено, что суды возлагают на администрацию бассейна внутренних путей обязанность осуществлять такой подъем, аргументируя, что имеется угроза безопасности судоходства и экологии при этом, не раскрывая в чем заключается непосредственная угроза затонувшего объекта, за которую должна отвечать администрация бассейна, а также игнорируется тот факт, что бесхозные затонувшие суда находятся вовсе за пределами внутренних водных путей, где соответственно нормы Кодекса внутреннего водного транспорта не действуют.

Полагаю, что указанная трактовка несколько некорректна и в свою очередь создает для Администрации бассейна внутренних путей новую сложную и затратную обязанность.

В настоящее время, на территории Приволжского федерального округа сложилась практика по обязанности администрации бассейна внутренних путей по извлечению затонувших бесхозных судов, при решении по указанным делам вступили в законную силу.

При этом, администрации бассейна внутренних путей не имеют соответствующего технического оснащения, направленного на подъем имущества, а также в бюджет администрации бассейна внутренних водных путей не заложен такой вид затрат денежных средств.

<sup>2</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ, глава VIII

<sup>3</sup> Положение о порядке выявления и учета бесхозных судов и работе с затонувшим имуществом на внутренних водных путях Волжского бассейна, организуемой служебной пути в рамках своих полномочий, приложение № 1 к приказу ФБУ «Администрация Волжского бассейна» от 20.06.2019 № 93

Кроме того, КВВТ РФ предусмотрен подъем исключительно затонувших судов и иного имущества.

Вместе с тем, не каждое затонувшее бесхозное плавательное средство можно квалифицировать как судно.

Порой в водной среде находят остатки металлических корпусов, которые к эксплуатации и использованию по функциональному назначению не подлежат, да и в целом утратили свои потребительски свойства.

Да, можно сказать, что это остатки от затонувших судов, но как уже отмечено, они утратили свое предназначение и их следует отнести к отходам производства и потребления, соответственно обязанность по их извлечению необходимо возложить на соответствующие контролирующие органы в сфере природопользования.

Положительная практика сложилась в Астраханской области, где судом остатки металлических корпусов парама признаны отходами производства и потребления, и обязало Службу природопользования и охраны окружающей среды очистить от них водный объект.<sup>4</sup>

Учитывая изложенное, полагаю необходимым совершенствовать действующее законодательство по вопросу регулирования очистки акваторий внутренних вод от бесхозных затонувших судов путем введения понятия «бесхозное имущество», а также определения ответственных лиц и определения порядка за его поднятие и последующую утилизацию.

Аналогичные изменения необходимы для иного затонувшего имущества, представляющее собой отходы производства и потребления.

### Список литературы

[1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ, глава VIII

[2] Федеральный закон от 30.03.1999 № 52-ФЗ «О санитарно – эпидемиологическом благополучии населения»

[3] Федеральный закон от 10.01.2022 № 7-ФЗ «Об окружающей среде»

[4] Решение Приволжского районного суда Астраханской области № 11.09.2019, дело № 2-263/2019

[5] Положение о порядке выявления и учета бесхозных судов и работе с затонувшим имуществом на внутренних водных путях Волжского бассейна, организуемой служебной пути в рамках своих полномочий, приложение № 1 к приказу ФБУ «Администрация Волжского бассейна» от 20.06.2019 № 93

## OWNERLESS WRECKS. PROBLEMS THAT ARISE WHEN THEY ARE RAISED

*Kristina A. Kulik*

*Annotation:* The article analyzes the problematic issues that arise when raising unattended wrecks and property, in particular, the concept of these objects is discussed, the bodies

<sup>4</sup> Решение Приволжского районного суда Астраханской области № 11.09.2019, дело № 2-263/2019

responsible for their raising are determined, and their terms of authority are established. Gaps in the norms of law are investigated.

*Keywords:* ownerless vessels; lifting of sunken vessels; safety of navigation