

УДК 504.054

ТРЕБОВАНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПОДЪЕМА ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

Блиновская Яна Юрьевна¹, доктор технических наук, профессор
e-mail: blinovskaia.iaiu@dvfu.ru

¹ Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия

Аннотация. Затонувшие суда представляют угрозу окружающей среде не только для навигационной и портовой деятельности, но и для окружающей среды. Содержащиеся в них нефтепродукты и другие опасные вещества, подвергающийся коррозии корпус судна и т.д. могут негативно повлиять на качество окружающей среды. В этой связи тщательное планирование процедуры подъема, включая организационные, технические, технологические и другие аспекты, требует обязательного учета экологической составляющей, которая включает как документарное обоснование, так и инженерные компоненты, способствующие снижению степени экологического риска.

Ключевые слова: экологическая безопасность, затонувшие суда, воздействие на окружающую среду, экологический риск, экологический ущерб.

REQUIREMENTS FOR ENSURING ENVIRONMENTAL SAFETY WHEN ORGANIZING THE LIFTING OF SUNKEN SHIPS

Yana Yu. Blinovskaya, Doctor of Technical Sciences, Professor
e-mail: blinovskaia.iaiu@dvfu.ru

¹ Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

Abstract. Sunken ships are the environmental threat not only to navigation and port activities, but also to the environment. The petroleum products and other hazardous substances contained in them, the corrosive, etc. can adversely affect the quality of the environment. In this regard, careful planning of the lifting procedure, including organizational, technical, technological and other aspects, requires mandatory consideration of the environmental component, which includes both documentary justification and engineering components that contribute to reducing the environmental risk degree.

Keywords: environmental safety, sunken ships, environmental impact, environmental risk, environmental damage.

Акватории с древнейших времен считались притягательными и с точки зрения высокой концентрации природных ресурсов, и с точки зрения социально-экономических возможностей. Крупнейшие мировые цивилизации располагались на побережьях морей,

крупных озер и речных артерий. Водный транспорт часто является единственным способом коммуникации между пунктами назначения. К числу других преимуществ следует отнести широкую географию, значительные пропускные мощности, низкую себестоимость перевозок и стабильность. Вместе с тем любая навигационная деятельность сопряжена с рядом опасностей, результатом которых могут стать угроза затопления судна.

Согласно современным оценкам [1-3] на дне крупных водных объектов: морей, океанов, озер и рек покоятся десятки тысяч различных судов, затонувших за исторический период. Анализ литературных данных и хроник показал, что помимо будоражащих кладоискателей сокровищ, в них находится до 25 миллионов тонн нефтепродуктов, а также токсические вещества и боеприпасы. Все это создает значительную угрозу как окружающей среде, так и жизнедеятельности человека, поскольку с каждым годом увеличивается риск разрушения затонувших объектов, а значит, попадания загрязняющих веществ в акватории. В этой связи проблема подъема затонувших судов становится весьма актуальной и требует оперативного решения.

В России реализуется ряд программ по поднятию судов. В рамках программы Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации выполняется проект «Генеральная уборка», одной задач которого является удаление затонувших судов [4]. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 264-р от 06.02.2021 г. подъем судов начался с Дальневосточного федерального округа, где официально выявлено более 600 затонувших плавсредств. В 2023 году в ходе X Невского международного экологического конгресса в Петербурге был запрос о включении в «Генеральную уборку» Баренцева, Карского и Белого морей, но он так и не был удовлетворен.

В 2024 году завершился проект «Оздоровление Волги», в рамках которого планировалось поднять 95 судов с использованием субсидий федерального бюджета. Однако в силу определенных причин проект был реализован не в полном объеме. Тем не менее готовятся программы оздоровления и других крупных рек включая Иртыш и Дон, Амур, Урал, Неву, Волхов, Терек, а также озеро Ильмень [5].

Организация процедуры базируется на следующих основных нормативно-правовых документах:

- Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов (принята 18.05.2007, вступила в силу в РФ 03.05.2022)
- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ,
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 №24-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024);
- Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 №74-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025),
- Федеральный закон «О международном коммерческом арбитраже» от 07.07.1993 №5338-1 (с изм. на 30.12.2021),
- Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 №155-ФЗ (с изм. от 19.10.2023),
- Федеральный закон «О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации» от 03.11.2015 №297-ФЗ (с изм. от 30.12.2021).

Экологическая безопасность – неотъемлемая составляющая любого производственного процесса, в том числе и при чрезвычайных ситуациях. Затонувшие суда представляют угрозу не только при планировании навигационной и портовой деятельности, но и для окружающей среды. Содержащиеся в них нефтепродукты и другие опасные вещества, подвергающийся коррозии корпус судна и т.д. могут негативно повлиять на качество окружающей среды. В этой связи тщательное планирование процедуры подъема, включая



организационные, технические, технологические и другие аспекты, требует обязательного учета экологической составляющей, которая включает как документарное обоснование, так и инженерные компоненты, способствующие снижению степени экологического риска. Выбор технологических решений для подъема судна и организация системы утилизации являются предметом отдельных исследований. Но одной из первоочередных является задача разработки проектной документации, регламентирующей подъем затонувших судов.

Ключевым здесь является Приказ Минтранса России № 176 от 12.05.2022 «Об установлении требований к составу и содержанию документации по удалению затонувшего имущества, а также критериев оценки такой документации». Данный документ вступил в силу с 01.09.2022 г. и действует до 01.09.2028 г.

Разделы документации, обосновывающие воздействие на окружающую среду и обеспечение экологической безопасности представлены в пункте 3 Приложения 1 к Приказу Минтранса № 176. Это:

- описание потенциальных рисков причинения вреда морской среде при осуществлении работ, связанных с удалением затонувшего имущества (пункт 3 г);
- описание мер, направленных на предотвращение вреда морской среде при осуществлении работ, связанных с удалением затонувшего имущества (пункт 3 д);
- описание сил и средств, привлекаемых к обеспечению предотвращения вреда морской среде при осуществлении работ, связанных с удалением затонувшего имущества (пункт 3 е);
- описание методов (способов) осуществления наблюдений за загрязнением морской среды при осуществлении работ, связанных с удалением затонувшего имущества (пункт 3 ж);
- сведения о договоре с организацией, обеспечивающей силами аттестованных аварийно-спасательных служб и аварийно-спасательных формирований постоянную готовность к ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов во время осуществления работ, связанных с удалением затонувшего имущества (пункт 3 з);

Каждый из разделов разрабатывается с учетом требований экологического законодательства на основе данных официальных запросов в соответствующие структуры, к компетенции которых относится объект риска. Так, например, при осуществлении работ может быть оказано воздействие на водную среду и имеющиеся здесь биологические ресурсы. Для оценки масштабов потенциального воздействия формируется общее представление о текущем состоянии окружающей среды, что далее позволяет получить количественные значения с учетом допустимых воздействий.

Результаты оценки воздействия лежат в основе описания мер, направленных на предотвращение вреда морской среде. Комплекс мероприятий формируется для каждой группы объектов риска. При этом учитываются требования экологической, пожарной и производственной безопасности. При наличии риска разлива нефти и нефтепродуктов разрабатывается план предупреждения и ликвидации подобных инцидентов. И в этой связи важной задачей является обеспечение готовности аттестованных аварийно-спасательных формирований.

Следующим обязательным разделом является описание методов (способов) осуществления наблюдений за загрязнением морской среды при осуществлении работ, связанных с удалением затонувшего имущества. Под этой задачей подразумевается разработка программы ПЭК и ПЭМ. Раздел разрабатывается с учетом специфики технологического процесса, а сама процедура реализуется трижды: до начала работ, вовремя и по завершению подъема судна. Перечень контролируемых параметров и станции мониторинга устанавливаются на основе результатов оценки текущего состояния среды и



воздействия деятельности на каждый из объектов риска. Также предусматривается мониторинг параметров окружающей среды при возникновении аварийных ситуаций.

Разработанные материалы в составе полного комплекта документации согласуются Росприроднадзором, который направляет уведомление об отсутствии замечаний к документации. При их наличии выдаются обязательные для исполнения требования по предотвращению вреда окружающей среде, и исправленная документация вновь отправляется на процедуру согласования.

Далее комплект документации вместе с уведомлением Росприроднадзора направляется капитану порта, который по результатам рассмотрения согласовывает материалы.

В случае, если не соблюдены условия, представленные в распоряжении капитана порта, или состав документации согласован с Росприроднадзором, капитан формирует отказ в согласовании.

Последовательное выполнение требований к обеспечению безопасности, представленных в разработанной документации, позволит выполнить процедуру подъема затонувшего судна с минимальным ущербом окружающей среде в установленные сроки.

Список литературы:

1. Давыдова Я. Н., Герко А. Г. Затонувшие суда в РФ: влияние на экологию морских акваторий, законодательные аспекты по их подъему и утилизации // Труды Крыловского государственного научного центра. 2021. №S1. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zatonuvshie-suda-v-rf-vliyanie-na-ekologiyu-morskih-akvatoriy-zakonodatelnye-aspekty-po-ih-podemu-i-utilizatsii> (дата обращения: 15.05.2025).
2. Литвин Т. А. Перспективы разрешения проблемы с затонувшими судами // ЕГИ. 2018. №2 (20). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razresheniya-problemy-s-zatonuvshimi-sudami> (дата обращения: 15.05.2025).
3. Вальдман Н.А., Викторов С.В., Илюхин В.Н., Озерова Л.Л. Влияние затонувших судов на экологическую безопасность прибрежных акваторий и береговых зон России // Труды Крыловского государственного научного центра. 2019. №4 (390). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-zatonuvshih-sudov-na-ekologicheskuyu-bezopasnost-pribrezhnyh-akvatoriyi-beregovyh-zon-rossii> (дата обращения: 15.05.2025).
4. Федеральный проект «Генеральная уборка». – URL: https://www.mnr.gov.ru/activity/environmental_well-being/federalnyy-proekt-generalnaya-uborka/ (дата обращения 15.05.2025);
5. Федеральный проект «Оздоровление Волги». – URL: https://www.mnr.gov.ru/activity/np_ecology/federalnyy-proekt-ozdorovlenie-volgi/ (дата обращения 15.05.2025);

