



УДК 629.12.002.8

ПРАКТИКА ПОДЪЕМА И УТИЛИЗАЦИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИИ

Наумов Виктор Степанович, профессор, д.т.н., зав. каф. охраны окружающей среды и производственной безопасности

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Кочнева Ирина Борисовна, доцент, к.т.н., доцент кафедры охраны окружающей среды и производственной безопасности

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Аннотация. В статье рассмотрены сложившиеся практики по подъему и утилизации затонувших судов в свете существующего экономико-правового поля в этой области. Озвучены проблемы, приводящие к медленному продвижению выполнения работ по подъему и утилизации судов, а также предложения по их решению.

Ключевые слова: утилизация судна, экологическая безопасность, предприятия по утилизации, разделка судна, федеральный проект «Оздоровление Волги»

С проблемами, связанными с затонувшим имуществом, сталкиваются достаточно давно. Затонувшие суда становятся источником загрязнения окружающей среды продуктами коррозии, остатками грузов, нефтепродуктов, если суда не были зачищены, ядовитыми веществами, входящими в состав судовой краски. Также они создают угрозу безопасности судоходству, могут затруднять строительство инфраструктурных объектов [1].

Суда по разным причинам могут оказаться в затопленном/полузатопленном, обсушенном состоянии: непреднамеренным, например, в результате аварии или преднамеренным, когда судно бросают или затапливают.

Так или иначе, суда, оказавшиеся в таком состоянии, длительное время остаются в нем. Это связано с тем, что расходы на подъем и утилизацию судна превышают средства, которые можно получить от продажи остатков. Да и сама процедура подъема и утилизации таких судов является сложной с точки зрения закона.

Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации регламентируются действия собственника затонувшего судна, администрации бассейна внутренних водных путей по подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего на внутренних водных путях [2].

Если собственник затонувшего имущества отсутствует, то мероприятия по подъему и утилизации должны выполнить власти субъекта, в котором находится судно.

На настоящий момент организован учет бесхозных затонувших плавсредств. И в большинстве случаев принуждают собственников и местные органы власти к подъему и утилизации в рамках исполнения решения судов по предъявленным исковым заявлениям прокуратуры. Кроме того, в федеральном проекте «Оздоровление Волги» предусмотрено финансовое обеспечение для извлечения и ликвидации судов из акватории реки Волга (95 объектов) [3]. Но работы по подъему и утилизации брошенных судов идут медленно, поскольку требуют значительных финансовых затрат и являются законодательно непростой процедурой.

Для очистки реки от затонувшего судна требуется подготовить проектно-сметную документацию. В проектную документацию следует заложить выполнение русловой, топографической съемки береговой полосы в районе затопления имущества, водолазных работ по обследованию затонувших фрагментов, детального осмотра с определением размеров объекта, повреждений корпуса. Также при проектировании необходимо определить варианты и способы подъема объекта на поверхность, утилизации, если потребуется запланировать конструкции и местоположение временных дорог, установить класс опасности грунтов, извлекаемых в ходе работ и запланировать мероприятия с ними исходя из класса опасности.

Подготовленная проектная документация потребует много согласований, например, провести государственную экологическую экспертизу, согласовать расчет ущерба водным биологическим ресурсам с территориальным органом Росрыболовства.

По нашему мнению, медленное продвижение дел в области утилизации плавсредств связано со сложным, трудоемким, дорогим этапом разработки и согласования проектной документации на эти работы, сопряженные с получением предварительных данных об объекте на месте нахождения.

Упростить разработку проектных материалов для осуществления работ по подъему, утилизации судов, позволит разработка типовых технологических процессов, как, например, в судостроении и судоремонте [4]. Наличие типовых производственных процессов позволит иметь приближенный состав средств технологического оснащения, необходимую численность рабочих и ИТР, в том числе, возможно, с распределением по должностям, требования к зоне проведения работ и укрупненную последовательность их выполнения.

По нашим оценкам это могло бы привести к ускорению темпов осуществления работ по подъему и утилизации затонувших плавсредств и способствовать налаживанию наилучшей практики по обращению с судном после завершения его эксплуатации, а именно – утилизации.

Список литературы:

1. Технологические аспекты очистки внутренних водных путей от крупногабаритных отходов судоходства / Наумов В.С., Бурмистров Е.Г., Кочнева И.Б. // Сборник трудов Всероссийской научно-практической конференции «Современные научные исследования: актуальные проблемы и тенденции». – Омск: ОИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», 2019.– с. 165-168.
2. Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 10.07.2023) «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс
3. Паспорт федерального проекта «Оздоровление Волги». 2018. 227 с.
4. Зяблов, О. К. Разработка типовых обобщенных моделей технологии ремонта судов / О. К. Зяблов, Ю. А. Кочнев // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2017. – № 50. – С. 113-118. – EDN XYECZV.

THE PRACTICE OF LIFTING AND RECYCLING OF SUNKEN SHIPS ON THE INLAND WATERWAYS OF RUSSIA

Abstract. The article examines the established practices for the recovery and recycling of sunken ships in the light of the existing economic and legal field in this area. The problems leading to the slow progress of the work on lifting and recycling of ships, as well as proposals for their solution, were voiced.

Keywords: ship recycling, environmental safety, ship recycling facility, ship cutting, Federal project «Improvement of the Volga».