

**УДК 34****Российское законодательство о подъеме затонувшего имущества****Скаридов Александр Станиславович**

Капитан 1 ранга в отставке, профессор,  
доктор юридических наук, кандидат военных наук,  
завкафедрой частного права,

Государственный университет Морского и Речного флота им. адмирала С.О. Макарова,  
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7;  
e-mail: alexskar94@hotmail.com

**Аннотация**

По статистике ООН, в настоящее время на дне мирового океана находится более 3 миллионов кораблей, потерпевших кораблекрушения в разное время. Многие из них представляют реальную угрозу для судоходства, поскольку находятся в непосредственной близости от берегов, имеют опасные грузы и даже боеприпасы, которые представляют собой серьезную угрозу морской экологии. С другой стороны, сами затонувшие объекты могут представлять культурно-историческую ценность, требующую особого попечения; а затонувшие участники морских сражений признаются военно-морским захоронениями. Указанные обстоятельства различны по своей юридической природе и нуждаются в ясной правовой детерминации, особенно с учетом того, что РФ в ближайшее время предполагает принять обязательства по Международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 г. При этом законодатель должен расширить сферу применения положений о затонувшем имуществе до внешних границ российской ИЭЗ; определить порядок удаления и уничтожения затонувшего имущества; внести соответствующие уточнения в порядок страхования адекватный требованиям WRC 2007. Следует также обратить внимание на стандартные проформы контрактов, которые могут быть использованы для оказания услуг по удалению затонувшего имущества. Известно, что введенные ВМСО еще в 1999 г. проформы пересматривались в 2010 г. Для российских спасателей их можно использовать как модельные, однако, с учетом того, что участники спасательной операции могут иметь государственный статус, они должны быть переформатированы в соответствующие контрактные положения.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Скаридов А.С. Российское законодательство о подъеме затонувшего имущества // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 9А. С. 183-198.

**Ключевые слова**

Затонувшее имущество, удаление затонувших судов, обязанности владельца и капитана порта по удалению затонувших судов, границы района судоподъема, объекты культурного наследия, военно-морское захоронение.

**Введение**

У российского побережья находится значительное количество затонувших судов и иного имущества как гражданского, так и военного назначения. По сообщению пресс-службы Минприроды, на территории Якутии только в акватории Ленского бассейна выявлено более 250 единиц затопленных судов, их частей и прочего металлолома. На территории Ненецкого автономного округа в поселке Амдерма – 17 затонувших и полузатонувших барж. В Кольском заливе Мурманской области обнаружено 102 брошенных под водой объекта.<sup>1</sup> Если присовокупить к этим данным сведения о затонувших объектах в районах боевых действий времен Второй мировой войны – Черного и Балтийских морей,<sup>2</sup> то картина как минимум представляется достаточно сложной.<sup>3</sup>

Организованное противодействие различным бедствиям и нормативные документы, их сопровождающие, известны в России еще с 16 столетия.<sup>4</sup> Однако, в том, что касалось морского судоподъема, все долгие годы решалось частными компаниями и не имело общегосударственного нормативного регулирования.

---

<sup>1</sup> <http://tass.ru/obschestvo/4381284>

<sup>2</sup> В Балтийском море, по подсчетам археологов, с 1128 по 1947 годы затонуло 26 703 корабля. Более 10 000 из них находятся у российских берегов, из них около 2500 покоятся в Финском заливе. Исследователи относят четверть погибших в Балтике кораблей к русскому флоту, 19% — немецкому, 17% — английскому, 8% — голландскому, 7% — финскому. Больше всего обломков зафиксировано в Выборгском заливе: в основном это суда, погибшие во время крупного сражения между флотами России и Швеции в июле 1790 г. [https://www.moya-planeta.ru/travel/view/kladbishha\\_zatonuvshih\\_korablej\\_12982/](https://www.moya-planeta.ru/travel/view/kladbishha_zatonuvshih_korablej_12982/)

<sup>3</sup> Исходя из годового отчета за 2016 г. международной организации - International Salvage Union было проведено 316 случаев спасательных операций на затонувших судах, что составило около 47% в сравнении с 2015 г.

<sup>4</sup> В 1649 года издается, а в 1667 и 1675 годах дополняется «Наказ о градском благочинии», который распространился по всей Руси. (<https://cyberleninka.ru/article/n/spasatelnye-sluzhby-rossii-istoriya-sozdaniya-i-razvitiya>).

## Основная часть

По-видимому, с образованием в 1923 г. «Экспедиции подводных работ особого назначения» (ЭПРОН) можно говорить о государственном обеспечении судоподъема, однако, поскольку эта организация была создана при Особом отделе ГПУ СССР, отыскать нормативные документы, определяющие организацию судоподъема в этот период времени, представляется весьма затруднительным.<sup>5</sup>

К началу 30-х годов прошлого столетия ЭПРОН становится основной государственной специализированной организацией в проведении аварийно-спасательных, судоподъемных и водолазных работ, организованной по бассейновому принципу, имеющей службы на Черном, Балтийском, Баренцевом, Белом и Каспийском морях, а также во Владивостоке.

В 1929 г. в СССР принимается первый кодекс торгового мореплавания,<sup>6</sup> где в приложении IX впервые формулируются основные нормы «О затонувшем в море имуществе».

КТМ-29 не давал определение понятия «затонувшее имущество», но включил в него судна, обломки судна, предметы судового снаряжения, груза и т.п.<sup>7</sup>, однако исключив из этого перечня суда военного флота Союза ССР.<sup>8</sup> Юрисдикция СССР в отношении затонувшего имущества была распространена на пределы портовых вод, прибрежной морской полосы (не детерминируя ее пространственные пределы)<sup>9</sup> и внутренних морей Союза ССР.

Правовое регулирование заключалось в установлении требований к удалению затонувшего имущества исходя из титула собственников и сроков судоподъема.

Так, если имущество, затонувшее в пределах портовых вод, на фарватерах или вблизи границ морского торгового порта, препятствует судоходству или производству гидротехнических работ, управление подлежащего торгового порта может установить достаточный по обстоятельствам дела срок для подъема имущества с назначением владельцу имущества особого срока для заявления о намерении его поднять.<sup>10</sup>

Основным субъектом управления в области судоподъема устанавливался капитан морского

---

<sup>5</sup> ЭПРОН. Документы по истории Экспедиции подводных работ особого назначения при ОГПУ СССР (1923–1931): архивные документы и материалы / Сост.: Н.А. Гоц, Р.А. Лазуткин, И.В. Талыпин, О.С. Сицко, Д.Ю. Хохлов, В.С. Христофоров (отв. сост.), А.П. Черепков (отв. сост.), А.И. Шишкин. М.: Граница, 2015. 664 с.

<sup>6</sup> Утвержден Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 14 июня 1929 г. Далее «КТМ-29».

<sup>7</sup> Статья 1, приложения IX КТМ-29.

<sup>8</sup> Статья 12, приложения IX КТМ-29

<sup>9</sup> упомянутой в п. "в" ст. 9 Положения об охране государственных границ Союза ССР от 15 июня 1927 г. (Собр. Зак. Союза ССР, 1927, N 62, ст. 625)

<sup>10</sup> Статья 2, приложения IX КТМ-29.

порта, который получал компетенции по судоподъему, в том числе и в случае, когда владелец имущества не известен.<sup>11</sup> Капитан порта также мог принять меры к уничтожению или удалению этого имущества иным способом в тех случаях, когда владелец затонувшего имущества не сделает в назначенный ему срок<sup>12</sup> заявления управлению подлежащего порта о намерении поднять имущество, или не осуществит самого подъема. В отношении имущества, затонувшего в пределах «акваторий морских крепостных и укрепленных районов», субъектом принятия решения о судоподъеме объявлялся Народный Комиссариат по Военным и Морским Дела.

После Великой отечественной войны морскую спасательную службу страны разделили на военную и гражданскую структуры,<sup>13</sup> а нормативное регулирование судоподъема, в основном, было сведено в Главу VI Кодекса торгового мореплавания Союза ССР 1968 г.<sup>14</sup> КТМ СССР довольно лаконично описал, что отнес к затонувшему имуществу (суда, их обломки, оборудование, грузы и т.д.),<sup>15</sup> однако включил в перечень и имущество, выброшенное на мелководье, банки, скалы, т.е. имущество, которое в физическом состоянии затонувшем не являлось. Сохраняя конструкцию нормативного регулирования аналогичную КТМ – 29 (капитан порта-владелец – извещение – срок судоподъема – оплата – исключения) КТМ СССР, все же содержал несколько отличий:

- если владелец затонувшего имущества был неизвестен, порт должен был публиковать сведения о сроках, установленных для подъема, затонувшего в «Извещениях мореплавателям»;<sup>16</sup>
- порт получал право не разрешить владельцу поднимать затонувшее имущество своими

---

<sup>11</sup> Если владелец затонувшего имущества неизвестен, то управление порта помещает в «Известиях ЦИК Союза ССР и ВЦИК» однократную публикацию, предлагающую владельцу в назначенные управлением порта сроки заявить о намерении поднять имущество и осуществить сам подъем. Если неизвестен владелец затонувшего иностранного судна, но известен флаг этого судна, то, помимо публикации, о назначенных сроках сообщается Народному Комиссариату по Иностранным Дела.

<sup>12</sup> Владелец затонувшего имущества может в течение года с того дня, когда имущество затонуло, представить подлежащему органу пограничной охраны Союза ССР заявление о намерении поднять это имущество. В заявлении должен быть указан срок, в который он предполагает закончить работы по подъему. Орган пограничной охраны обязан назначить владельцу достаточный по обстоятельствам дела срок для подъема.

<sup>13</sup> Распоряжением Совета Министров СССР от 23 августа 1956 года № 5128-р выполнение судоподъемных и подводно-технических работ в народно-хозяйственных целях для всех гражданских ведомств было передано Министерству морского флота СССР (ММФ СССР). Эти функции должно было выполнять Главное управление морских путей, судоподъемных и подводно-технических работ (Главморпуть ММФ). С 01 января 1957 года соответствующие подразделения стали создавать на всех морских бассейнах в составе бассейновых организаций морских путей.

<sup>14</sup> Кодекс торгового мореплавания Союза ССР утвержден Указом Президиума Верховного совета СССР 17 сентября 1968 г., № 3095-VII.

<sup>15</sup> Статья 97 КТМ СССР -68.

<sup>16</sup> Статья 99 КТМ СССР - 68.

средствами или средствами избранной им судоподъемной организации и осуществить подъем самостоятельно, но за счет владельца имущества;<sup>17</sup>

- затонувшее имущество, если оно представляло непосредственную угрозу безопасности судоходства, могло быть поднято портом<sup>18</sup> с дальнейшим возмещением затрат, или уничтожено;<sup>19</sup>

- появилось понятие «случайно поднятое имущество...» и обязанность его сдачи в ближайший советский морской торговый или рыбный порт.<sup>20</sup>

Современный российский нормативный массив, с большей или меньшей детализацией регламентирующий действия в отношении затонувшего имущества, состоит из законодательных актов, действующих в статусе федеральных законов, постановлений правительства и инструктивных ведомственных документах.

Так, на основании закона РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ», судоподъемные операции во внутренних морских водах и в территориальном море осуществляются спасательными судами и средствами РФ, а допуск спасательных судов и средств иностранных государств для участия в указанных операциях производится в соответствии с законодательством и международными договорами РФ.<sup>21</sup>

Заметим, что иные законы, в частности, «Об исключительной экономической зоне РФ»;<sup>22</sup> «О континентальном шельфе РФ»;<sup>23</sup> «О государственной границе РФ»;<sup>24</sup> формирующие основы российского морского законодательства, не содержат нормативных положений, имеющих отношение к детерминации и правовому регулированию действий в отношении затонувшего имущества.

Подъем затонувшего имущества во внутренних морских водах или в территориальном море РФ может осуществляться как российскими, так и иностранными судами, на основании разрешений и в случае иностранного спасателя это разрешение может быть выдано при условии,

---

<sup>17</sup> Статья 100 КТМ СССР - 68.

<sup>18</sup> И в этом случае могло быть истребовано его владельцем в течение двух лет со дня, когда имущество затонуло.

<sup>19</sup> Значение этого термина КТМ не раскрывал, однако с правовой точки зрения было бы весьма полезно понять что означает «уничтожение», какими средствами и как оно должно осуществляться и за чей счет.

<sup>20</sup> Статья 105 КТМ СССР -68.

<sup>21</sup> Ст. 16 ФЗ от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

<sup>22</sup> ФЗ от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ

<sup>23</sup> ФЗ от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 02.05.2015).

<sup>24</sup> Закон РФ от 10 августа 1994 г. № 23-ФЗ «О Государственной границе РФ» (с изм. на 03.07.2016 и в ред., действующей с 15.07.2016).

что в России отсутствует «специализированный флот», способный осуществить указанные выше действия.<sup>25</sup>

Основным источником<sup>26</sup> российского законодательства, регулирующим подъем, удаление и уничтожение затонувшего имущества, выступает Глава VII КТМ 99. Основные положения той главы сводятся к следующему.

(1) К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы, независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно, либо выброшены на мелководье или берег. Т.е. «затонувшим» признается имущество, в том числе, физически не обязательно находящееся в воде.

(2) Правила, закрепленные в вышеприведенной главе КТМ, не распространяются на подъем или уничтожение затонувшего военного имущества, равно как и на имущество культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если такое имущество находится на морском дне.

Основными лицами, осуществляющими управленческо-распорядительные функции по подъему затонувшего имущества, определен его собственник и капитан ближайшего морского порта.<sup>27</sup> Понятно, что компетенция капитана порта ограничена границами порта, определенными Правительством РФ и, по-видимому, положение о «близости» того или иного порта к месту катастрофы носит «состязательный характер».

Обязанность по подъему затонувшего имущества возникает у собственника только в том случае, если оно создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением, либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем работам.<sup>28</sup>

Функция управления затонувшим имуществом включает подъем или удаление или уничтожение затонувшего имущества. Причем если содержание действий по подъему в общих чертах понятно, то какие действия включают «удаление» или «уничтожение», законодателем не детерминировано.

Порядок действий собственника в отношении затонувшего имущества определен в главе VII

---

<sup>25</sup> Постановление Правительства РФ от 24 мая 2012 г. № 504 «О перевозках и буксировке в сообщении между морскими портами РФ, а также деятельности, связанной с ледокольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксирными операциями, подъемом затонувшего в море имущества, гидротехническими, подводно-техническими и другими подобными работами, которые осуществляются во внутренних морских водах или в территориальном море РФ судами, плавающими под флагом иностранного государства».

<sup>26</sup> В силу большей детализации.

<sup>27</sup> Статья 108 КТМ 99 в ред. Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ.

<sup>28</sup> Статья 109 КТМ 99.

КТМ 99. А именно: собственник о намерении действий в отношении затонувшего имущества извещает капитана порта (в течение одного года со дня, когда имущество затонуло); капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения такого заявления устанавливает для собственника порядок подъема,<sup>29</sup> а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества.

Если собственник затонувшего имущества не установлен<sup>30</sup> или он не поднял затонувшее имущество, и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок, а оно создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания, или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением, либо значительно препятствует осуществлению рыболовства, деятельности в порту и проводимым в нем работам, подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества может быть осуществлено администрацией морских портов.<sup>31</sup>

Обратим также внимание еще на три обстоятельства. *Во-первых*, район судоподъема, на который российское законодательство распространяет свою юрисдикцию, ограничен внешним пределом территориального моря. *Во-вторых*, обязанность по контролю за затонувшими объектами, по сути, возложена на капитана порта, который, в соответствии с обязательными постановлениями, действующими в портах РФ, должен аккумулировать сведения о местах расположения затонувших судов и подводных препятствий в границах их (капитанов портов) юрисдикции.<sup>32</sup> И, *в-третьих*, иностранное государство не пользуется в РФ судебным иммунитетом в отношении споров, связанных с эксплуатацией иностранным государством судна, находящегося в его собственности и или эксплуатируемого им, или перевозкой груза этим судном, если в момент возникновения факта, послужившего основанием иска, судно использовалось данным иностранным государством в целях иных, чем некоммерческие цели. Под спорами, касающимися эксплуатации судна, понимаются, в том числе, и споры, связанные с подъемом затонувшего имущества.

14 апреля 2015 г. вступила в силу Международная конвенция «Об удалении затонувших

---

<sup>29</sup> В редакции Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ.

<sup>30</sup> В случае если собственник затонувшего имущества не известен, капитан морского порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества, в «Извещениях мореплавателям». В случае если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского порта направляет также соответствующее уведомление в федеральный орган исполнительной власти в области отношений Российской Федерации с иностранными государствами (в ред. ФЗ от 08.11.2007 № 261-ФЗ).

<sup>31</sup> Статья 111 КТМ-99, в редакции ФЗ от 23.07.2013 № 225-ФЗ.

<sup>32</sup> См., например, приказ Минтранса от 12 августа 2014 г. № 224 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Советская гавань».

судов» 2007 г. (далее RWC 2007).<sup>33</sup> Ее цель – разработка и внедрение единых международных правил и процедур по эффективному удалению затонувших судов и по выплате компенсаций понесенных расходов. Этот документ государства-члены приняли, исходя из того, что затонувшие суда, если они не удалены, могут представлять опасность для судоходства или морской среды. Документ устанавливает материальную ответственность судовладельцев за последствия любого инцидента, приведшего к аварии, и регулирует порядок уведомлений об авариях, меры по установлению места нахождения затонувшего судна и по облегчению его удаления.<sup>34</sup>

В соответствии с планом законопроектной деятельности Минтранса России, упомянутая выше Конвенция прошла согласование в правительственных ведомствах, в октябре был принят законопроект, и в ноябре 2017 г. он представлен в Правительство РФ. По плану законодательной деятельности решение о ратификации Конвенции должно быть принято в Государственной думе РФ в декабре 2017 г.

В отличие от конвенционного понятия «затонувшее судно» («wrecks») российское законодательство использует термин «затонувшее имущество», которое может восприниматься и как объект вещного права, и как «исторически значимый объект», и как «военно-морское захоронение».

Детерминация термина «затонувшее имущество» в Кодексе торгового мореплавания 1999 г. (далее — КТМ), определяется как «...суда, их обломки, оборудование и грузы».<sup>35</sup> Конвенция использует термин «ship», более применяемый к военным кораблям, однако поскольку Вебстерский словарь<sup>36</sup> определяет, этот термин через понятие «vessel», то можно считать, что использование обоих вполне адекватными.

Статья 1(2) WRC 2007 определяет термин «судно» как «...морское судно любого типа...». Эта формулировка была использована по предложению ряда стран-участниц,<sup>37</sup> хотя в первоначальном проекте конвенции термин был определен иначе.<sup>38</sup> В самом деле, такая формулировка исключает значительное количество судов, которые нельзя отнести к «seagoing»,

---

<sup>33</sup> Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks.

<sup>34</sup> По информации центра новостей ООН (<http://www.un.org/russian/news/story.asp>).

<sup>35</sup> Глава VII КТМ

<sup>36</sup> Webster's third new international dictionary of the English language. Konemann. MW, 1961, pp 2096-2098

<sup>37</sup> Австралией, Канадой, Германией, Норвегией, Португалией и Соединенным Королевством на конференции (LEG / CONF.16 / 12, стр. 2 и далее).

<sup>38</sup> LEG / CONF.16 / 3, стр. 1

но которые используются на море, что определяется нормами национального права,<sup>39</sup> с другой стороны, исключает суда, действующие на судоходных реках в районах выхода к прибрежным морским водам.

Определение «судна», содержащееся в КТМ-99, исходит из функциональной предназначенности – использования в целях «торгового мореплавания», что также применительно к границам конвенционного района WRC 2007 (от морских внутренних вод до внешней кромки ИЭЗ) вряд ли можно признать приемлемым.

Интерес представляет также сравнение конвенционной детерминации в WRC 2007 – «ship wreck» и использованной в КТМ-99 «затонувшее имущество», поскольку конвенционное определение «сконструировано» путем простого перечисления объектов, могущих составлять до затопления с судном одно целое: любую часть..., любой объект, который находится или находился на борту...или был утерян с судна. В то же время, такие формулировки как «судно, которое почти затонуло или...как можно разумно полагать, затонет...» вызывают вопросы, поскольку допуск о возможности изменения физического состояния не является процессом завершённым и его юридическое значение не может быть признано состоятельным.

Элемент «случайности», заложенный в текст статьи 114 КТМ,<sup>40</sup> также можно считать недостаточно определенным. Вряд ли можно предположить, что дорогостоящие судоподъемные операции будут осуществляться по «случайному сценарию», да и даже мелкий фрагмент в водоизмещенном состоянии опытный капитан предпочтет не извлекать из воды.

Особо следует остановиться на границах конвенционного района. Статья 1(1) определяет район действия Конвенции, как пространства, включающие исключительную экономическую зону (далее – ИЭЗ)... государства-участника, установленную в соответствии с международным правом.<sup>41</sup>

Как уже упоминалось выше, статья 107(1) КТМ распространяет российскую юрисдикцию в

---

<sup>39</sup> Например, в английском праве несамоходные баржи (barge-like structures without propulsion) считаются кораблями (Gauci, 2009, стр. 206).

<sup>40</sup> «Случайно поднятое затонувшее имущество» - затонувшее имущество, случайно поднятое во внутренних морских водах, в территориальном море РФ или открытом море при осуществлении операций, связанных с торговым мореплаванием... (ст. 114 в ред. ФЗ от 08.11.2007 N 261-ФЗ).

<sup>41</sup> Либо, если государство-участник не установило такую зону, район, находящийся за пределами территориального моря этого государства и прилегающий к нему, установленный этим государством в соответствии с международным правом и простирающийся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря.

отношении затонувшего имущества на внутренние морские воды или территориального моря РФ, а также к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в акватории Северного морского пути (далее – СМП).<sup>42</sup> Поскольку законодательство РФ<sup>43</sup> под акваторией СМП понимает водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее не только внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону, но и исключительную экономическую зону РФ,<sup>44</sup> то в этой части пространственные пределы действий в отношении затонувшего имущества соответствуют конвенционному району WRC 2007, чего нельзя сказать об иных участках российского побережья, в которых действия в отношении затонувшего имущества ограничены территориальным морем РФ.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.<sup>45</sup> не регламентировала правовой статус затонувшего имущества и оставила без ответа многие вопросы относительно юридического содержания понятия, порядка установления имущественного титула, статуса и иных вопросов, имеющих отношение к подъему и обороту указанных выше объектов, лишь определив в статье 303 содержание термина «археологические и исторические объекты, найденные в море».<sup>46</sup> В дальнейшем эти понятия были уточнены и затонувшие объекты «...частично или полностью, периодически или постоянно находящиеся под водой на протяжении не менее 100 лет», в соответствии с Конвенцией об охране подводного культурного наследия 2001 г.,<sup>47</sup> отнесены к объектам «подводного культурного наследия», имеющие культурный, исторический или археологический характер.<sup>48</sup>

Список объектов, которые могут быть отнесены к таковым, включает не только сооружения, здания, артефакты и человеческие останки вместе с их археологическим и природным окружением, но и суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным

---

<sup>42</sup> В редакции Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ.

<sup>43</sup> Закон от 28.07.2012 №132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП».

<sup>44</sup> Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

<sup>45</sup> далее — КМП-82

<sup>46</sup> Скаридов А.С. Морское право. М. Юрайт, 2012. С.221

<sup>47</sup> Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage (далее - CРУСН 2001).

<sup>48</sup> Статья 1(a) CРУСН 2001.

окружением.<sup>49</sup>

В соответствии с положениями статьи 7 PUCH 2001 деятельность с подводным культурным наследием допускается во внутренних водах, архипелажных водах, территориальном море и прилегающей зоне государства, причем последнее может заявить о неприменении положений PUCH 2001 к определенным участкам его территории. Что касается собственных ИЭЗ и КШ, то статья 9 PUCH 2001 не дает ясного ответа на вопрос о возможности осуществления деятельности с ПКН, однако указывается на то, что прибрежное государство несет ответственность за охрану ПКН в этих районах, а в иностранных ИЭЗ и на КШ возникает обязанность информирования об обнаружении объектов ПКН.

Таким образом, обязанности владельцев\государств по использованию затонувшего имущества регламентированы конвенциями WRC 2007 и CPUCH 2001, дающие не равнозначное толкование терминов и определяющие разные субъекты ответственности и их обязанностей.

В *таблицу 2* мы свели основные положения указанных конвенций и сопоставили их с нормами КТМ 99.

Сравнение содержания вышеприведенных источников позволяет утверждать, что конвенционные районы не совпадают, а границы юрисдикции капитана порта, определенные в КТМ 99 не соответствуют конвенционным положениям. Кроме того, правосубъектность и функции управления по исполнению конвенционных обязательств также различаются:

**Таблица 2 - Сопоставление конвенций с нормами КТМ 99**

WRC 2007	CPUCH 2001	КТМ-99
Устанавливает: (1) ответственность владельца обнаруживать, маркировать и удалять обломки, представляющие опасность в пределах района, охватываемого Конвенцией; (2) обязательное страхование (судна общей валовой вместимостью 300 рег.	Государство-участник: (1) может вести деятельность, направленную на подводное культурное наследие: - во внутренних, архипелажных водах, территориальном море (Статья 7) и прилегающих водах (Статья 8); (2) заявить о неприменении Конвенции к определенным	Обязанность по подъему затонувшего имущества возникает у собственника и капитана порта только в том случае если оно создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства,

<sup>49</sup> Статья 1 (II) указанной Конвенции к «подводному культурному наследию» относит суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением; имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет. Что, в принципе, дает нам основания детерминировать находящиеся на дне объекты, как имеющие культурный, исторический или археологический характер и находящиеся под водой на протяжении не менее 100 лет, военные корабли и государственные суда и иные.

WRC 2007	СРУСН 2001	КТМ-99
т.), и наличие на борту сертификата ("Nairobi Wreck Removal Blue Card").	участкам. (3) несет ответственность за охрану ПКН в ИЭЗ и на КШ; (4) в иностранных ИЭЗ и КШ информирует об обнаружении и осуществляет деятельность с разрешения прибрежного государства.	деятельности порта и проводимым в нем работам. Функция управления включает подъема или удаления, или уничтожения затонувшего имущества. Порядок действий собственника в отношении затонувшего имущества определен в главе VII КТМ 99

WRC 2007 возлагает ответственность на «зарегистрированного владельца» и основную функцию управления определяет за счет обязательного страхования ответственности, СРУСН 2001 субъектом правоотношений считает государство, которое наделено правом заявления (об изъятии), ответственности за сохранность объектов в зоне своей юрисдикции и необходимости предоставления информации вне ее пределов, а КТМ-99 устанавливает субъектами правоотношений по затонувшему имуществу судовладельца и капитана порта, обязывая обоих, в зависимости от вышеприведенных обстоятельств, осуществить подъем или удаление, или уничтожение затонувших объектов.

Дополнить содержание регулятивных мер российского законодательства по затонувшему имуществу могут нормы, принятые органами исполнительной власти. В качестве примера можно привести положения министерства природных ресурсов РФ о стандартах о предоставлении гос. услуги по подъему затонувшего имущества<sup>50</sup> и типовых формах решения об использовании российских водных объектов,<sup>51</sup> где предполагаемый пользователь должен указать условия использования водного объекта для судоподъема с обязательным описанием места подъема затонувших судов (с указанием географических координат, границ участка водного объекта, в пределах которого намечается осуществить работы по подъему затонувших судов); наличия у водопользователя договоров со специализированными организациями на осуществление разделки (утилизации) поднятых со дна водного объекта судов; недопущения и захоронения частей поднятых со дна водного объекта судов в водоохранной зоне водного объекта.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Административный регламент федерального агентства водных ресурсов по предоставлению государственной услуги по предоставлению права пользования водными объектами на основании решения о предоставлении водных объектов в пользование от 21.01.2013 № 20.

<sup>51</sup> Приказ Минприроды РФ от 14 марта 2007 г. № 56 (в редакции приказов от 26.06.2009 № 169 и от 08.08.2014 № 356) «Об утверждении типовой формы решения о предоставлении водного объекта в пользование.

<sup>52</sup> Приложение 7 к типовой форме решения о предоставлении водного объекта в пользование для подъема затонувших судов.

## Заключение

С учетом намерений РФ ратифицировать Международную конвенцию «Об удалении затонувших судов» 2007, полагаем уместными следующие выводы.

Как отмечалось выше, основным источником, где наиболее подробно изложены нормы, регламентирующие действия в отношении затонувшего имущества, выступает КТМ РФ. Но Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, что делает затруднительным использование этого источника в публично-правовой сфере. Автор не ставит задачу определять наиболее приемлемый для этих целей действующий федеральный закон или вновь создаваемый, но есть как минимум три обстоятельства в пользу создания такого дополнительного источника (или дополнения действующего).

1. Ответственность капитана порта за судоподъем в удаленной зоне ИЭЗ или открытого моря представляется как минимум мало функциональной нормой.

2. Наиболее технически приспособленные средства судоподъема относятся к Военно-морскому флоту, имеющему собственные органы управления.

3. Абсолютно неприемлемым является отсутствие на уровне федерального закона регламентации действий в отношении морских захоронений.

Кроме того, законодатель должен расширить сферу применения положений о затонувшем имуществе до внешних границ российской ИЭЗ; определить порядок удаления и уничтожения затонувшего имущества; внести соответствующие уточнения в порядок страхования адекватный требованиям WRC 2007.

Следует также обратить внимание на стандартные проформы контрактов, которые могут быть использованы для оказания услуг по удалению затонувшего имущества. Известно, что введенные ВМСО еще в 1999 г. проформы<sup>53</sup> пересматривались в 2010 г. Для российских спасателей их можно использовать как модельные, однако, с учетом того, что участники спасательной операции могут иметь государственный статус, они должны быть переформатированы в соответствующие контрактные положения.

## Библиография

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. М.: Эксмо, 2016. 192 с.
2. Борисов А.Г. Правовые вопросы удаления затонувшего имущества, представляющего опасность мореплавания // Сборник «Судовождение». 1977. Вып. 22,

---

<sup>53</sup> WRECKFIXED, WRECKSTAGE и WRECKIRE

3. Кузнецова Л.В. Правовое регулирование затонувшего имущества по международному и национальному праву на примере Российской Федерации // Юридические науки: проблемы и перспективы: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Казань, май 2015 г.). Казань: Бук, 2015. С. 211-214.
4. Baatz Y. *Maritime Law*. New York, NY: Taylor and Francis, 2014.
5. Dixon M. *Textbook on International Law*. Oxford, UK: Oxford University Press, 2007.
6. Dromgoole S., Forrest, C. The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks. *Lloyd's Maritime Commer*, 2011. № 1. P. 92-122.
7. Gauci G. The international convention on the removal of wrecks 2007 – a flawed instrument // *J. Business Law*. 2009. № 2. P. 203-223.
8. Hamer M. Shipping «pile-up» sparks safety fears. *New Sci*, 2003. P.177.
9. Herbert J. *The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in the 21st Century*. London: Lloyd's, 2013.
10. IMO 2006. *Emergency Wreck Marking Buoy*. SN.1/Circ.259. London.
11. IMO 2015. *Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions*.
12. Irving W. The Nairobi Convention: reforming Wreck removal in New Zealand // *Aust. N.Z. Maritime Law*. 2010. № 24. P. 76-92.
13. Lahmer V. The 2007 Nairobi International Convention on the removal of wrecks, in *Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs*. Berlin: Verlag, 2008. P.149-180.
14. Kern J.M. Wreck Removal and the Nairobi Convention: a Movement Toward a Unified Framework? // *Front. Mar. Sci*. 2011. doi: 10.3389/fmars.2016.00011

### **Russian legislation on wreck removal**

**Aleksandr S. Skaridov**

Retired 1 Rank Captain, Professor,  
Doctor of Law, PhD in Military Sciences,  
Head of the Private law department,  
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,  
198035, 5/7 Dvinskaya st., St. Petersburg, Russian Federation;  
e-mail: alexskar94@hotmail.com

---

**Abstract**

According to UN statistics, there are more than 3 million ships at the bottom of the world's oceans, shipwrecked at different times and places. Many of them pose a real threat to shipping, as they are in close proximity to the coast; have dangerous cargoes and even ammunition, which pose a serious threat to the marine ecology. On the other hand, the sunken objects themselves can represent a cultural and historical value that requires special care; and as for the sunken warships, participants in naval battles are recognized as naval burials. These circumstances are different in their legal nature and need a clear legal determination, especially taking into account the fact that in the near future Russia intends to take obligations under the International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. The legislator should expand the scope of the provisions on sunken property to the external borders of the Russian EEZ; determine the procedure for the removal and destruction of sunken property; make appropriate adjustments to the insurance procedure adequate to the requirements of WRC 2007. It should also pay attention to the standard pro forma contracts that can be used to provide services for the removal of sunken property.

**For citation**

Skaridov A.S. (2017) Rossiiskoe zakonodatel'stvo o pod"eme zatonuvshogo imushchestva [Russian legislation on wreck removal]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 7 (9A), pp. 183-198.

**Keywords**

Sunken property, wreck removal, Harbour Master's and ship owner's duties on the wreck removal, limits of the area of the sunken ships lifting, objects of cultural heritage, naval burial.

**References**

1. Baatz Y. (2014) *Maritime Law*. New York, NY: Taylor and Francis.
2. Borisov A.G. (1977) Pravovye voprosy udaleniya zatonuvshogo imushchestva, predstavlyayushchego opasnost' moreplavaniya [Legal issues of the removal of sunken property, representing the danger of navigation]. In: *Sbornik «Sudovozhdenie»* [Navigation], 22.
3. Dixon M. (2007) *Textbook on International Law*. Oxford, UK: Oxford University Press.
4. Dromgoole S., Forrest, C. (2011) The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks. *Lloyd's Maritime Commer*, 1, pp. 92-122.

5. Gauci G. (2009) The international convention on the removal of wrecks 2007 – a flawed instrument. *J. Business Law*, 2, pp. 203-223.
6. Hamer M. (2003) *Shipping «pile-up» sparks safety fears*. New Sci.
7. Herbert J. (2013) *The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in the 21st Century*. London: Lloyd's.
8. *IMO 2006. Emergency Wreck Marking Buoy. SN.1/Circ.259*. London.
9. *IMO 2015. Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions*.
10. Irving W. (2010) The Nairobi Convention: reforming Wreck removal in New Zealand. *Aust. N.Z. Maritime Law*, 24, pp. 76-92.
11. Lahmer V. (2008) *The 2007 Nairobi International Convention on the removal of wrecks, in Enforcement of International and EU Law in Maritime Affairs*. Berlin: Verlag.
12. Kern J.M. (2011) Wreck Removal and the Nairobi Convention: a Movement Toward a Unified Framework? In: *Front. Mar. Sci.* doi: 10.3389/fmars.2016.00011
13. (2016) *Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii* [Code of Merchant Shipping of the Russian Federation]. Moscow: Eksmo Publ.
14. Kuznetsova L.V. (2015) Pravovoe regulirovanie zatonuvshogo imushchestva po mezhdunarodnomu i natsional'nomu pravu na primere Rossiiskoi Federatsii [Legal regulation of sunken property according to international and national law on the example of the Russian Federation]. In: *Yuridicheskie nauki: problemy i perspektivy: materialy III Mezhdunar. nauch. konf. (g. Kazan', mai 2015 g.)* [Juridical sciences: problems and prospects: materials III Intern. sci. Conf. (Kazan, May 2015)]. Kazan: Buk Publ.