

DOI: 10.17803/1729-5920.2022.185.4.009-018

В. Н. Коваль*

Особенности права собственности на затонувшее имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации

Аннотация. Статья посвящена анализу различных аспектов правовой регламентации права собственности на затонувшее имущество, пребывающее в границах территориальных вод Российской Федерации. Рассматриваются такие области применения правил, регламентирующих право собственности на затонувшее (затопленное) имущество, как предмет регулирования отношений собственности на затонувшее имущество и географическая расстановка в отношении морских пространств. Аргументируется целесообразность присоединения Российской Федерации к Международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 г., которая регламентирует универсальный механизм страхования ответственности за удаление затонувших судов. Сделан вывод о необходимости учета российскими судами судебной и арбитражной практики разрешения споров, вытекающих из применения унифицированных норм, которая накопилась в государствах — участниках международных договоров по морскому праву. Выявлены многочисленные правовые пробелы в специальной правовой регламентации права собственности на затонувшее имущество, которые предлагается устранить путем законодательного восполнения. Обосновывается необходимость определения четкого порядка удаления, уничтожения затонувших объектов, способов реализации прав лиц, случайно поднявших затонувшее имущество, а также рассмотрения вопроса, касающегося затопленных кораблей и судов, который играет большую роль в охране и защите окружающей среды от загрязнения вредными веществами и обеспечении безопасности мореплавания, на государственном уровне путем принятия в России федеральной программы по подъему, удалению, утилизации затонувшего имущества, а также как межведомственной задачи. В качестве вывода автор подчеркивает необходимость постановки всех затопленных объектов в территориальных водах России на специализированный учет с целью предотвращения на подобных объектах несанкционированных работ, объявления специальным постановлением правительства всех затопленных кораблей и судов, на которых находятся останки погибших, военными захоронениями, а также проведения планомерных научно-технических исследований всех затопленных объектов с целью выявления реальной экологической безопасности морской среды.

Ключевые слова: право собственности; затонувшее имущество; территориальные воды Российской Федерации; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации; судебная практика; затопленные корабли и суда; охрана окружающей среды.

Для цитирования: Коваль В. Н. Особенности права собственности на затонувшее имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации // Lex russica. — 2022. — Т. 75. — № 4. — С. 9–18. — DOI: 10.17803/1729-5920.2022.185.4.009-018.

© Коваль В. Н., 2022

* Коваль Владимир Николаевич, доктор юридических наук, директор Юридического института Севастопольского государственного университета
Университетская ул., д. 33, г. Севастополь, Россия, 299053
v.n.koval@sevsu.ru

Peculiarities of Ownership to Sunken Property Located in the Territorial Waters of the Russian Federation

Vladimir N. Koval, Dr. Sci. (Law), Director of the Law Institute, Sevastopol State University
ul. Universitetskaya, d. 33, Sevastopol, Russia, 299053
v.n.koval@sevsu.ru

Abstract. The paper is devoted to the analysis of various aspects of the legal regulation of ownership to sunken property located within the territorial waters of the Russian Federation. The following areas of application of the rules governing the ownership to sunken (submerged) property are considered as the subject of regulation of ownership to sunken property and geographical arrangement in relation with regard to maritime areas. The author justifies the expediency of the Russian Federation's accession to the International Convention on the Removal of Wrecks of 2007 that regulates the universal mechanism of liability insurance for the removal of wrecks. It is concluded that it is necessary for Russian courts to take into account the judicial and arbitration practice of dispute resolution arising from the application of unified norms that have accumulated in the States Parties to international treaties on the law of the sea. Numerous legal gaps have been identified in the special legal regulation of ownership of sunken property that are proposed to be eliminated by legislative amendments. The author dwells on the necessity of defining a clear procedure for the removal and destruction of sunken objects, ways of exercising the rights of persons who accidentally raised sunken property, as well as consideration of the issue of submerged ships and vessels that plays an important role in the protection of the environment from pollution by harmful substances and ensuring the safety of navigation at the state level by adopting a federal program in Russia on raising, removal, disposal of sunken property also as an objective before different departments. As a conclusion, the author emphasizes the need to register all submerged objects in the territorial waters of Russia on a specialized account in order to prevent unauthorized work on such objects, declare by a special government decree all submerged ships and vessels containing the remains of the soldiers killed in action as military graves, as well as conduct systematic scientific and technical studies of all submerged objects in order to identify the real environmental safety of the marine environment.

Keywords: property law; sunken property; territorial waters of the Russian Federation; Code of Merchant Shipping of the Russian Federation; judicial practice; submerged ships and vessels; environmental protection.

Cite as: Koval VN. Osobennosti prava sobstvennosti na zatonushee imushchestvo, nakhodyashcheesya v territorialnykh vodakh Rossiyskoy Federatsii [Peculiarities of Ownership to Sunken Property Located in the Territorial Waters of the Russian Federation]. *Lex russica*. 2022;75(4):9-18. DOI: 10.17803/1729-5920.2022.185.4.009-018. (In Russ., abstract in Eng.)

Проблема выявления и разработки планов подъема (использования) объектов, которые затонули (затоплены) в границах территориальных вод Российской Федерации, имеет собственную историю. К началу 30-х гг. прошлого столетия проведением спасательных и судоподъемных работ занималась Экспедиция подводных работ особого назначения, а после Второй мировой войны эта проблема решалась аварийно-спасательными службами Военно-морского флота. В настоящее время сведениями о затонувших (затопленных) объектах располагают множество субъектов, наиболее точная информация, например, собрана Министерством обороны Российской Федерации. Тем не менее в России проблема затонувших бесхозных судов остается не решенной на протяжении десятилетий. Среди сложнейших задач, связанных с выявлением затонувших (затопленных) объектов, установлением места их нахождения,

их подъемом и обеспечением безопасности проводимых работ, экологических требований при их разделке и реализации, отдельно стоит такая проблема, как определение права собственности на поднятые объекты.

Основными нормативными актами, регламентирующими особенности права собственности на имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации, являются Конституция РФ, федеральные законы, постановления Правительства и ведомственные акты. В действующем российском законодательстве процедуры подъема затонувшего имущества регламентируются главой VII Кодекса торгового мореплавания РФ (далее — КТМ РФ).

Проблемы правового регулирования отношений права собственности на имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации, исследовались многими оте-

чественными учеными. Теоретико-методологическую основу исследований имущественных отношений в сфере мореплавания составляют научные труды российских ученых — А. Н. Вылегжанина, М. И. Лазарева, С. В. Молодцова, М. Я. Шептовицкого, С. А. Мальцева, В. А. Мусина, И. И. Пахолкова и др. Однако в подавляющем большинстве современных работ рассматриваются проблемы обязательственных отношений, возникающих между субъектами торгового мореплавания; затрагиваются вопросы собственности на морские суда¹ либо проблема подъема затонувших судов². Это обуславливает актуальность темы статьи, которая прежде не была предметом комплексного научного исследования в юридической науке.

Цель данного исследования — выявление особенностей права собственности на имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации, а также поиск оптимальных направлений совершенствования законодательства, регулирующего отношения в этой сфере.

Международный характер торгового мореплавания является основным критерием при решении проблем определения прав на затонувшее имущество, находящееся в территориальных водах Российской Федерации³.

Сфера применения правил, регламентирующих право собственности на затонувшее имущество, определяется как по предмету регулирования отношений права собственности на затонувшее имущество, так и в отношении морских пространств. Исходя из этого, географическая сфера охватывает морские пространства, на которые распространяется суверенитет прибрежного государства.

Согласно Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры России являются со-

ставной частью российской правовой системы⁴. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.⁵ определяет, что прибрежное государство осуществляет суверенитет над внутренними морскими водами, расположенными в сторону берега от исходной линии территориального моря (ст. 8), территориальным морем (п. 1 ст. 2), над дном территориального моря (п. 2 ст. 2). Соответственно, составной частью территории прибрежного государства являются внутренние морские воды, территориальное море и морское дно⁶.

Суверенитет государства распространяется за пределы его сухопутной территории и его внутренних вод на морской пояс, примыкающий к его берегу и называемый территориальным морем. Его ширина определяется линией наибольшего отлива вдоль берега, указанной на официально признанных прибрежным государством морских картах крупного масштаба. В местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в непосредственной близости к нему цепь островов, для проведения исходной линии, от которой отмеряется территориальное море, может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих соответствующие пункты. При проведении таких исходных линий не допускается сколько-нибудь заметных отклонений от общего направления берега, а участки моря, лежащие с внутренней стороны этих линий, должны быть достаточно тесно связаны с береговой территорией, чтобы на них мог быть распространен режим внутренних вод (Конвенция ООН по морскому праву).

Исходные линии могут проводиться к обсыхающим при отливе возвышениям и от них только в том случае, если на них возведены маяки или подобные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря. В случаях, когда

¹ Собенина М. А. Правовой режим морских судов и судов внутреннего плавания по гражданскому законодательству Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. 29 с. ; Тай М. А. Морское судно в системе объектов вещных прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 36 с.

² Скаримов А. С. Российское законодательство о подъеме затонувшего имущества // Вопросы российского и международного права. 2017. Т. 7. № 9А. С. 183–198 ; Зайцева А. И. Некоторые аспекты подъема затонувшего имущества // Океанский менеджмент. 2018. № 2 (3). С. 23–25.

³ Tanaka Y. The International Law of the Sea. 3 rd ed. Cambridge : Cambridge University, 2019. 584 p.

⁴ Конституция Российской Федерации с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г. // СПС «КонсультантПлюс».

⁵ Организация Объединенных Наций : сайт. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml (дата обращения: 12.08.2021).

⁶ Вылегжанин А. Н., Зиланов В. К. Международно-правовые основы управления морскими живыми ресурсами. Теория и документы. М. : Экономика, 2000. 598 с.

может быть применен метод прямых исходных линий, при установлении отдельных исходных линий могут приниматься в расчет особые экономические интересы данного района, реальность и значение которых доказаны их длительным осуществлением⁷.

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря. Под заливом, например, понимается хорошо очерченное углубление берега, вдающееся в сушу в такой, в соотношении к ширине входа в него, мере, что содержит замкнутые суши воды и образует нечто большее, чем простую извилину берега (Конвенция ООН по морскому праву). В целях измерения площадью углубления считается площадь, расположенная между отметкой наибольшего отлива вокруг берега, углубления и линией, соединяющей отметки наибольшего отлива пунктов его естественного входа. Если вследствие наличия островов углубление имеет несколько входов, такой полукруг проводится от линии, длина которой равняется сумме линий, пересекающих отдельные входы. Острова, расположенные в углублении, рассматриваются как части водного пространства этого углубления. Если расстояние между отметками наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив не превышает 24 миль, замыкающая линия может быть проведена между этими двумя отметками наибольшего отлива, и отграниченные таким образом воды считаются внутренними водами. Данные установления не распространяются на так называемые исторические заливы и на те случаи, когда применяется система прямых исходных линий.

При определении границ территориального моря наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения, которые являются составной частью системы данного порта, рассматриваются как часть берега. Рейды, которыми обычно пользуются для погрузки, разгрузки и стоянки судов и которые иначе были бы расположены всецело или отчасти за внешней границей территориального моря, включаются в территориальное море. Прибрежное государство обязано ясно обозначить границы таких рейдов и указывать эти границы на мор-

ских картах, которые должны быть надлежаще опубликованы.

Если берега двух государств расположены один против другого или примыкают друг к другу, ни то ни другое государство не имеет права, если только между ними не заключено соглашение об ином, распространять свое территориальное море за срединную линию, проведенную таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных морей этих двух государств. Однако вышеизложенное не применяется, если в силу исторически сложившихся правовых оснований или иных особых обстоятельств необходимо разграничивать территориальные моря двух государств иным образом, чем это указано в Конвенции ООН по морскому праву. Граница между территориальными морями двух расположенных друг против друга или примыкающих друг к другу государств обозначается на официально признанных прибрежными государствами морских картах крупного масштаба.

Определение территориального моря содержится в Федеральном законе от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»⁸, — это прибрежные морские воды шириной 12 морских миль, которые отсчитываются от линии наибольшего отлива вдоль берега. На основании ст. 16 этого Закона судоподъемные операции в территориальном море России осуществляются отечественными судами и средствами. Иностранные спасательные суда вправе осуществлять подобные манипуляции во внутренних морских водах России на основании норм международных договоров РФ.

Районы моря, прилегающие к территориальному морю РФ за его пределами, формируют исключительную экономическую зону, ширина которой составляет 200 морских миль, которые отсчитываются от тех же исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Исключения могут быть предусмотрены международными договорами Российской Федерации.

Делимитация исключительной экономической зоны производится с учетом национально-

⁷ Женевская конвенция о территориальном море и прилегающей зоне, 1958 г. // URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/tsea.pdf (дата обращения: 20.03.2021).

⁸ Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

го законодательства, Россия реализует широкий круг суверенных прав в своей исключительной экономической зоне, в том числе установленных международными договорами РФ⁹. Таким образом, к району судоподъема, на который распространяется юрисдикция России, относится внешний предел территориального моря.

Определение континентального шельфа представлено в Конвенции ООН по морскому праву и Конвенции ООН о континентальном шельфе. Правовой режим континентального шельфа России определяется Федеральным законом от 30.11.1995 № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации»¹⁰, нормами которого в состав континентального шельфа Российской Федерации включены морское дно и недра подводных районов, которые находятся за пределами территориального моря Российской Федерации на всем протяжении естественного продолжения ее сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка и островов.

Законодательно определяется внешняя граница континентального шельфа, которая находится на расстоянии 200 морских миль, отмеренных от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, при этом внешняя граница подводной окраины материка не должна простираться на расстояние более чем 200 морских миль. В случае, когда подводная окраина материка превышает это расстояние, внешняя граница континентального шельфа совпадает с внешней границей подводной окраины материка, которая определяется в соответствии с нормами международного права.

Свобода открытого моря осуществляется в соответствии с нормами Конвенции ООН по морскому праву и принципами международного права. Открытое море доступно для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Все государства вправе осуществлять эту свободу, считаясь с интересами иных государств в ее использовании, а также принимая во внимание права, устанавливаемые Конвенцией по морскому праву. Открытое море резервируется только для мирных целей;

неправомерны любые претензии на суверенитет над ним. Согласно нормам международного права, владелец имущества, затонувшего в открытом море, не утрачивает своих прав на него вплоть до того момента, когда он заявит о своем отказе от него. Необходимо отметить, что вышеуказанные международно-правовые нормы, сформировавшие основы российского морского законодательства, регламентируют географическую сферу применения, однако практически не регулируют действие различных субъектов в отношении затонувшего имущества. Так, Конвенцией ООН по морскому праву (ст. 303) раскрыто исключительно содержание термина «археологические и исторические объекты, найденные в море». При этом в иностранных источниках, например, высказывалось мнение, что в отдельных случаях затонувшее имущество, принадлежащее иностранным судовладельцам, можно экспроприировать, приравняв его правовое положение к природным ресурсам¹¹.

Определяясь с предметом регулирования отношений права собственности на затонувшее имущество, под термином «имущество, находящееся в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации», понимаются все вещи — предметы материального мира. Подобное затонувшее (затопленное) имущество необязательно должно быть скрыто под водой или располагаться на дне моря, оно может быть выброшенным на мелководье, на скалы и может требовать особых мер для извлечения или удаления из моря. В отечественном законодательстве понятие «затонувшее имущество» было расширено статьей 107 КТМ РФ, включившей в него предметы, находящиеся на плаву. Подобные вещи охватываются общим понятием «затонувшее имущество».

Для определения права собственности на имущество, находящееся в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации, необходимо идентифицировать его принадлежность. Право собственности на затонувшее имущество установлено статьей 2 КТМ РФ, исключение составляет подъем и уничтожение затонувшего военного имущества, а также подъем имущества, носящего культурный

⁹ Федеральный закон от 17.12.1998 № 191-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

¹⁰ СПС «КонсультантПлюс».

¹¹ *Subaqueous Exploration v. Unidentified, Wrecked Vessel*. U. S. District Court for the District of Maryland // 577 F. Supp. 597 (D. Md. 1983). URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/577/597/1496984/> (дата обращения: 20.01.2021).

характер — доисторического, археологического или исторического значения (ст. 107).

Как известно, проблема права собственности связана как с экономическими, так и с юридическими факторами.

Во-первых, признание права собственника на затонувшее имущество связано с реализацией права собственности на него.

Во-вторых, собственник такого имущества по требованию капитана морского торгового (морского рыбного) порта обязан в установленный срок поднять это имущество, при необходимости — удалить (уничтожить) его. Это правило касается случаев, когда затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания, причинения ущерба морской среде загрязнением, препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, иной деятельности порта. Собственник такого имущества обязан возместить нанесенный ущерб в установленном порядке. Например, длительное нахождение судна в морской воде приводит к коррозии металлов, образующиеся при этом продукты разрушения оседают на дно, разносятся течением, негативно влияют на качество воды и на экологическую ситуацию в целом. Это касается также утечек топлива, машинного масла, выделения из затопленных судов токсичных веществ (свинца, ртути и пр.).

Управление затонувшим (затопленным) имуществом включает функции подъема, удаления, уничтожения такого имущества. При этом законодатель не детерминировал содержание действий по удалению и уничтожению затопленного имущества.

Подъем затонувших (затопленных) судов считается одним из самых трудных и опасных процессов. Эксперты проводят различие между операциями по подъему и удалению имущества согласно их характеру и способу осуществления. Однако в практике торгового мореплавания встречаются и такие случаи, когда операции по подъему затонувшего судна осуществлялись не на условиях судоподъема; если судно затонуло при таких обстоятельствах и в таких условиях, когда его нельзя считать окончательно погибшим, то немедленный подъем судна, предпринятый хотя бы и после его затопления, выступает в качестве спасания.

Для дифференцирования манипуляций по спасанию и подъему затонувшего имущества специалисты применяют совокупность нескольких признаков (критериев)¹². Каждый судоподъем представляет собой уникальную технологическую операцию, в связи с чем установить единые требования к его порядку крайне сложно. При этом на всех лиц, реализующих подъем или удаление имущества, затонувшего в пределах территориальных и внутренних морских вод РФ, распространяются правила КТМ РФ.

Основными лицами, права и обязанности которых связаны с подъемом затонувшего (затопленного) имущества, являются судовладелец и капитан ближайшего порта. Согласно нормам международного права под владельцем такого имущества понимается его собственник либо лицо, в чьем владении по воле собственника, в силу указаний закона или административного акта имущество пребывало в момент аварии, ставшей причиной его затопления. Судовладелец имеет право известить администрацию близлежащего порта о своем намерении поднять затонувшее имущество. Статья 108 КТМ РФ устанавливает срок для такого извещения (один год со дня, когда имущество затонуло). Данный срок начинает течь со дня, следующего за днем, когда имущество затонуло. Администрация порта должна решить вопрос о допустимости подъема имущества его собственником или средствами судоподъемной организации, избранной им. При положительном решении этого вопроса капитан морского порта должен выдать собственнику имущества разрешение на подъем, в котором установлен порядок и срок подъема имущества. В зависимости от конкретных обстоятельств определение этого порядка подъема может заключаться в точном установлении района, где будут производиться подъемные работы; времени суток, когда они могут вестись; способа ведения работ; характера используемых при этом технических средств, знаков навигационного ограждения и т.п.

Подъем затонувшего (затопленного) имущества в территориальном море РФ производится российскими либо иностранными судами в порядке, определенном постановлением Правительства РФ от 24.04.2012 № 504¹³. Согласно этому документу судам, которые ходят под

¹² Карев В., Хигер С. О классификации судоподъемных и спасательных работ // Морское право и практика. 1969. № 42. С. 17.

¹³ Постановление Правительства РФ от 24.05.2012 № 504 «О перевозках и буксировке в сообщении между морскими портами РФ, а также деятельности, связанной с ледокольной проводкой, поисковыми, спа-

флагами иностранных государств, разрешение может быть выдано только в исключительных случаях.

КТМ РФ предусматривает, что в случаях, когда затонувшее имущество создает препятствие торговому мореплаванию, его подъем может быть вменен его собственнику в обязанность по решению в каждом отдельном случае морского порта, ближайшего к местонахождению имущества. Обязанность поднять затонувшее имущество может быть установлена портом даже тогда, когда ему неизвестно, кто является собственником этого имущества, — в этом случае капитан морского порта обязан сделать объявление и установить срок подъема (в «Извещениях мореплавателям»). Если капитану порта известен флаг затонувшего судна, он обязан уведомить федеральный орган исполнительной власти в области отношений Российской Федерации с иностранными государствами.

Самостоятельно поднять (удалить/уничтожить) затонувшее имущество администрация порта вправе в случае, когда собственника установить не удалось либо судовладелец отказывается его поднимать (затонувшее имущество должно создавать серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания либо загрязнения морской среды и др.).

Законом установлена обязанность собственника компенсировать соответствующие расходы порта. Работы по подъему имущества производятся за счет собственника также в случае, если он не утратил право на имущество и предъявил порту требование на него в срок один год.

Ранее статья 103 Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 г. предусматривала случаи, при которых собственник затонувшего имущества утрачивал на него право, аналогичные ситуациям, которые предусмотрены в ст. 108 и п. 1 ст. 109 действующего КТМ РФ. Согласно действующему российскому законодательству, право собственности на затонувшее имущество сохраняется за судовладельцем вне зависимости от того, сделал ли он заявление о намерении поднять затонувшее имущество и

от факта его поднятия в установленный срок. Однако законодатель избрал не вполне удачную формулировку и изложил ее достаточно поверхностно, установив, что в тех случаях, когда заявление согласно п. 1 ст. 108 КТМ РФ не сделано или имущество не было поднято в установленный срок, вопрос о праве собственности «решается в соответствии с законодательством Российской Федерации». Затруднения вызывает также вопрос, каким юридическим актом должно фиксироваться возникновение права собственности на затонувшее (затопленное) имущество.

Частично этот недостаток действующего законодательства компенсирует судебная практика, и судовладелец привлекается к ответственности в случае загрязнения окружающей среды его затонувшим судном на основании законодательных норм о защите морской среды от загрязнения. В этом случае для расчета ущерба, причиненного загрязнением, применимы правила п. 16 Методики подсчета ущерба, утвержденной приказом Минприроды России от 13.04.2009 № 87¹⁴.

Законодатель, таким образом, предусмотрел в случае отсутствия со стороны владельца требуемых действий возможность признания затопленного имущества бесхозной вещью. Учет затонувшего бесхозного недвижимого имущества осуществляется капитанами морских портов, а принимает его на учет и снимает с учета Федеральная регистрационная служба и ее территориальные органы. В то же время собственник в указанных законом случаях (ст. 112 КТМ РФ) имеет право на истребование затонувшего имущества, например, когда ему не было разрешено осуществление подъема своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

Собственник утрачивает право на затонувшее имущество, если оно не поднимается ни им самим, ни портовыми властями (согласно ст. 110), либо если собственник не воспользуется правом истребовать имущество в течение одного года с момента подъема имущества портовой администрацией. Поднятое имуще-

сательными 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» // СЗ РФ. 2012. № 22. Ст. 2876.

¹⁴ Приказ Минприроды России от 13.04.2009 № 87 (ред. от 26.08.2015) «Об утверждении Методики исчисления размера вреда, причиненного водным объектам вследствие нарушения водного законодательства» (зарегистрировано в Минюсте России 25 мая 2009 г. № 13989) // СПС «КонсультантПлюс».

ство владелец может истребовать, предварительно возместив расходы властей порта на его подъем и иных, связанных с этим процессом расходов.

КТМ РФ предусматривает возможность лишения собственника права на поднятое администрацией порта имущество, а также права на его истребование и соответствующее право властей порта на его реализацию (или его части) и возмещение за счет вырученной от продажи имущества суммы расходов, а также право требования и получения от собственника затонувшего имущества возмещения расходов, которые не были покрыты суммой, вырученной от его продажи.

Необходимо отметить, что устанавливающая это право норма ст. 113 КТМ нуждается в разъяснении, так как не предусматривает алгоритм действия администрации порта, например, в случае уничтожения поднятого имущества, которое не может быть продано, и, соответственно, отсутствия средств, из которых было бы возможно возмещение расходов, понесенных в связи с подъемом такого имущества. Данная проблема частично получает свое разрешение в п. 2 ст. 111 и ст. 356 КТМ РФ, устанавливающих право портовых властей на полное возмещение понесенных ими расходов.

Тем не менее особую сложность вызывают иски о взыскании убытков, которые связаны с подъемом затонувших грузов с иностранных судов, следовавших транзитом через территорию соответствующего государства и затонувших вследствие урагана или по иным причинам. Нередко грузы являются застрахованными, а после выплат страховых компенсаций собственникам грузов право собственности может переходить к страховым компаниям. Следовательно, установление и подтверждение права собственности может оказаться сложной и долговременной задачей, сопровождаемой сбором обширного пакета документов (включающего, например, договоры перевозки и поставки товаров, коносаменты, страховые полисы, суброгационные акты, письма об отказе предыдущих собственников от груза, инвойсы, доверенности на уполномоченных лиц и т.п.) и привлечением представителей различных уполномоченных органов.

Осложняется правовая ситуация и в случае, если ответчики по подобным делам являются нерезидентами, не имеют какого-либо имущества на территории России (кроме затонувшего судна), тем более когда груз (товар) становится

непригодным к использованию по целевому назначению и это устанавливается после его поднятия портовыми властями, следовательно, исполнение решения суда становится практически невозможным. Учитывая тот факт, что большинство морских судов в мире регистрируются под флагами «удобных юрисдикций», принудить судовладельца-нерезидента, утратившего интерес к своему затонувшему (затопленному) имуществу, организовать достаточно дорогостоящую операцию по подъему или уничтожению такого имущества либо заставить его компенсировать расходы на эти операции практически невозможно, в том числе применяя механизмы, предусмотренные национальным законодательством. Исходя из вышеизложенного в наибольшей степени от затонувших судов страдает экология прибрежных государств, прежде всего те порты, которые вынуждены за свой счет поднимать подобное имущество и устранять негативные последствия его пребывания в территориальных водах без какой-либо перспективы компенсации расходов этих операций за счет судовладельца.

Еще одной гранью данной проблемы выступает случайно поднятое во внутренних морских водах, в территориальном море РФ или открытом море затонувшее имущество, которое должно быть сдано в первом морском порту, в который зайдет судно. Лицо, поднявшее затонувшее имущество, обязано представить информацию портовым властям о месте, времени и об обстоятельствах подъема. Капитан порта, в который было доставлено случайно поднятое в открытом море затонувшее имущество, должен сообщить собственнику этого имущества о его подъеме и доставке в порт. Если собственник доставленного в порт имущества неизвестен, капитан порта обязан опубликовать информацию о подъеме и доставке такого имущества в порт. Лицу, поднявшему имущество, выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости сданного имущества.

Под случайно поднятым понимают имущество, подъем которого произведен не профессиональной организацией, предпринимающей специальные меры к подъему затонувшего имущества, а организациями или отдельными лицами, поднявшими это имущество без уведомления порта и без совершения каких-либо подготовительных действий к производству этих работ — в ходе осуществления перевозки, морских промыслов, добычи полезных ископаемых или других работ. Практически поня-

тие «случайный подъем» применимо лишь к сравнительно небольшому затонувшему имуществу. Крупные предметы, такие как судно, можно случайно обнаружить, однако случайно поднять нельзя.

Почти во всех случаях правильно говорить о случайном обнаружении вещи, а не о случайном ее подъеме, поскольку действия по подъему затонувшего имущества, как правило, носят целенаправленный и намеренный характер. Исключение составляет только подъем какого-либо имущества из моря орудиями рыболовного промысла. Тем не менее действия по подъему могут быть «случайными» в том смысле, что они производятся хотя и осознанно, но без предварительного намерения осуществить их: у лица, поднявшего имущество случайно, не было намерения спасти его в интересах законного владельца. Таким образом, юридические отношения сторон, складывающиеся в связи со случайным подъемом затонувшего имущества, ближе всего к отношениям по поводу находки, урегулированным общими правилами гражданского законодательства¹⁵.

Из всего вышеизложенного можно сделать следующие выводы: Конвенция ООН по морскому праву не регламентирует право собственности на имущество, находящееся на морском дне, за пределами национальной юрисдикции. Для уполномоченных органов РФ проблема затонувшего (затопленного) имущества обостряется наличием значительного количества подобных объектов в границах территориальных вод.

К настоящему времени наиболее эффективной мерой регулирования правоотношений в сфере подъема и уничтожения затонувшего имущества, принятой ведущими морскими державами, стала Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г.¹⁶. Она установила правила локализации и ликвидации негативных последствий морских аварий, прав и обязанности уполномоченных органов прибрежных государств и судовладельцев (зарегистрированных собственников), процедуру взыскания с них соответствующих расходов. В частности, судовладельцы обязаны маркировать и уничтожать затонувшие суда, представляющие опасность для окружающей

среды либо судоходства, и, кроме этого, страховать суда валовой вместимостью от 300 регистровых тонн и более. Конвенция гарантирует прибрежным государствам право на взыскание расходов со страховщика, иного «эмитента» сертификата-гаранта, связанных с устранением последствий морских аварий. Соответственно, следующим этапом решения проблемы затонувших бесхозных судов в нашей стране должно стать присоединение Российской Федерации к Найробийской конвенции, регламентирующей универсальный механизм страхования ответственности за удаление затонувших судов, а также обязывающей владельцев представлять информацию о факте гибели судна, об опасности его груза, и возлагающей на них ответственность. В июле 2021 г. законопроект о присоединении России к Найробийской конвенции был одобрен Правительством РФ, после ее ратификации необходимо будет подготовить законопроекты, уточняющие механизм ее действия на территории России, в частности внести изменения в порядок страхования, адекватные ее требованиям, в Кодекс РФ об административной ответственности. Это позволит повысить безопасность мореплавания и судоходства, добиться снижения негативного воздействия на морскую среду, так как обеспечит оперативное осуществление подъема затонувших судов, создающих значительную и непосредственную угрозу морской среде и безопасности мореплавания.

Кроме этого, в связи с изменениями Конституции Российской Федерации, КТМ РФ на основании изложенных проблем по определению права собственности на затонувшее имущество, необходимо внести изменения, а по ряду вопросов — принять отдельные нормативные правовые акты. Например, законодателем до сих пор не определен четкий порядок удаления/уничтожения затонувшего имущества; механизм реализации прав лиц, случайно поднявших такое имущество, также отсутствует.

Представляется целесообразным рассмотреть вопрос о затопленных кораблях и судах на государственном уровне — путем принятия Россией федеральной программы по подъему и утилизации затонувшего имущества, а также как межведомственную задачу. Необходимо усовершенствовать и систематизировать ра-

¹⁵ Кузнецова О. А. Случайно поднятое затонувшее имущество и находка: правовое соотношение понятий // Пермский юридический альманах. 2021. № 4. С. 460–472.

¹⁶ Международная морская организация (IMO) : сайт. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> (дата обращения: 12.08.2021).

боту, которая затрагивает такие проблемы, как: постановка всех затопленных объектов в территориальных водах России на специализированный учет с целью предотвращения несанкционированных работ на подобных объектах (например, в Магаданской области и на Камчатке уже проведена инвентаризация затонувших судов); объявление специальным постановлением Правительства РФ всех затоп-

ленных кораблей и судов, на которых находятся останки погибших, военными захоронениями; проведение планомерных научно-технических исследований всех затопленных объектов с целью выявления реальной экологической безопасности морской среды. Такие исследования затопленных объектов, кроме прочего, могут помочь определить надлежащего собственника затопленного имущества.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Вылегжанин А. Н., Зиланов В. К.* Международно-правовые основы управления морскими живыми ресурсами. Теория и документы. — М. : Экономика, 2000. — 598 с.
2. *Зайцева А. И.* Некоторые аспекты подъема затонувшего имущества // *Океанский менеджмент.* — 2018. — № 2 (3). — С. 23–25.
3. *Карев В., Хигер С.* О классификации судоподъемных и спасательных работ // *Морское право и практика.* — 1969. — № 42.
4. *Кузнецова О. А.* Случайно поднятое затонувшее имущество и находка: правовое соотношение понятий // *Пермский юридический альманах.* — 2021. — № 4. — С. 460–472.
5. *Скаридов А. С.* Российское законодательство о подъеме затонувшего имущества // *Вопросы российского и международного права.* — 2017. — Т. 7. — № 9А. — С. 183–198.
6. *Собенина М. А.* Правовой режим морских судов и судов внутреннего плавания по гражданскому законодательству Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2013. — 29 с.
7. *Тай М. А.* Морское судно в системе объектов вещных прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2006. — 36 с.
8. *Tanaka Y.* The International Law of the Sea. — 3rd ed. — Cambridge : Cambridge University, 2019. — 584 p.

Материал поступил в редакцию 11 января 2022 г.

REFERENCES

1. Vylegzhanin AN, Zilanov VK. Mezhdunarodno-pravovye osnovy upravleniya morskimi zhivymi resursami. Teoriya i dokumenty [International legal framework for the management of marine living resources. Theory and Documents]. Moscow: Ekonomika Publ.; 2000. (In Russ.).
2. Zaitseva AI. Nekotorye aspekty podyoma zatonuvshogo imushchestva [Some aspects of the recovery of sunken property]. *Ocean Management.* 2018;2(3):23-25. (In Russ.).
3. Karev V, Heger S. O klassifikatsii sudopodemnykh i spasatelnykh rabot [On the classification of ship-lifting and rescue operations]. *Maritime Law and Practice.* 1969;42. (In Russ.).
4. Kuznetsova OA. Sluchaino podnyatoye imushchestvo i nakhodka: pravovoe sootnoshenie ponyatiy [Accidentally raised sunken property and a find: the legal relationship of concepts]. *Perm Legal Almanac.* 2021;4:460-472. (In Russ.).
5. Skaridov AS. Rossiyskoe zakonodatelstvo o podeme zatonuvshogo imushchestva [Russian legislation on the recovery of sunken property]. *Issues of Russian and International Law.* 2017;7:9A:183-198. (In Russ.).
6. Sobenina MA. Pravovoy rezhim morskikh sudov i sudov vnutrennego plavaniya po grazhdanskomu zakonodatelstvu Rossiyskoy Federatsii: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk [The legal regime of sea vessels and inland navigation vessels under the civil legislation of the Russian Federation: Author's Abstract]. Moscow; 2013. (In Russ.).
7. Tai MA. Morskoye sudno v sisteme obektov veshchnykh prav: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk [A marine vessel in the system of objects of property rights: Author's Abstract]. Moscow; 2006. (In Russ.).
8. Tanaka Y. The International Law of the Sea. 3rd ed. Cambridge: Cambridge University; 2019.