



GRATA
INTERNATIONAL

Local Knowledge
for Global Business

www.gratanet.com

Присоединение Российской Федерации к Найробийской конвенции: поможет ли это решить проблему затонувших судов?

По всему миру, в том числе и на территории Российской Федерации, находится огромное количество затонувшего имущества. Это 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.

Зачастую затонувшие суда становятся центром притяжения туристов, как, например, сухогруз «РИО», севший на мель в конце 2018 года в Краснодарском крае недалеко от Геленджика, однако в то же время они могут представлять опасность для мореплавания и угрозу для экологической безопасности.

В 2007 году, понимая необходимость урегулирования данного вопроса на мировом уровне, на Международной конференции ООН в Найроби международным сообществом была принята Найробийская конвенция об удалении затонувших судов. Положения данной конвенции регулируют правоотношения в рамках удаления затонувших судов из территориальных вод (исключительной экономической зоны) стран-участниц, обеспечивая безопасность судоходства и защиту окружающей среды. Конвенция предусматривает выплату компенсации за понесенные расходы и устанавливает материальные последствия для судовладельцев (обязательные страховые выплаты по полисам страхования ответственности судовладельцев, за счёт которых в случае затопления судна оно будет поднято).

Несмотря на присоединение к конвенции более 50 стран вопрос ратификации международного соглашения Российской Федерацией стал наиболее активно обсуждаться после визита председателя Правительства России Михаила Мишустина в августе 2020 года на Дальний Восток. В результате 09.07.2021 года было принято постановление Правительства РФ №1151 «О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года».

В настоящее время в Государственной Думе РФ рассматривается законопроект №1212908-7 «О присоединении Российской Федерации к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года» (с определенными оговорками и заявлениями) и законопроект №1219892-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», регламентирующий механизм действия конвенции на территории нашей страны.

Следует отметить, что действующая редакция Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, в частности глава VII «Затонувшее имущество», содержит регламентацию подъема, удаления и уничтожения имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод, территориального моря РФ и акватории Северного морского пути, однако такие действия осуществляются собственником судна либо по своему желанию, либо в случаях, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим). Таким образом, законодательство в сфере торгового мореплавания на сегодняшний день не содержит прямого запрета на сознательное оставление затонувших судов в местах оставления и не устанавливает обязательств собственника по его безусловному удалению. Кроме того, отсутствует какая-либо административная ответственность за подобные действия и (или) бездействие.

В то же время, чаще всего расходы на удаление затонувшего судна значительно превышают его стоимость, что

нивелирует экономический интерес судовладельца в выполнении работ по судоподъему, а полномочия органов власти в лице администраций морских портов самостоятельно осуществить операции по подъему затопленного имущества ограничиваются случаями, когда создается серьезная и непосредственная угроза безопасности мореплавания или непосредственная угроза причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо возникает значительное препятствие осуществлению рыболовства, деятельности в порту и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим). Более того, бремя несения расходов возлагается на государственный орган, так как зачастую получить какую-либо компенсацию от судовладельца не представляется возможным по разным причинам (из-за отсутствия его идентификации, иностранной принадлежности или банкротства).

[Читать далее→](#)

Автор: **Дарья Зажигаева, юрист морской практики**

GRATA International Ростов-на-Дону

E-mail: rostov@gratanet.com, www.gratanet.com

Специализации

[ТАМОЖЕННОЕ ПРАВО, МЕЖДУНАРОДНОЕ ТОРГОВОЕ ПРАВО И ПРАВО ВТО](#)

Регионы

[РОССИЯ](#)

