

СТРОИТЕЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО / CONSTRUCTION LEGISLATION

DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2020.18.1>

ВЕЩНЫЕ ПРАВА НА ОБЪЕКТЫ АКВАТОРИИ ДЛЯ МОРСКИХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

Научная статья

Шарапов Д.А.

ORCID: 0000-0001-8650-2375

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия

* Корреспондирующий автор (sharapov[at]bk.ru)

Аннотация

В Российской Федерации строится или реконструируется большое количество объектов морской воднотранспортной инфраструктуры. Для данных объектов (причалы, защитные сооружения, подходные каналы, объекты на морском дне, и другие) важно однозначно понимать особенности владения данными сооружениями и обязанности которые возникают у собственника. Некоторыми объектами в РФ может владеть только государство (подходные каналы, объекты на морском дне), между тем они являются составной частью портовых комплексов и без их функционирования невозможна работа всего объекта. Возникает проблема владения и содержания подобных объектов, являющихся составными частями глобальных инфраструктурных комплексов (морской порт), но при этом, которые, по закону, не могут быть в частном владении.

Ключевые слова: Морской порт, подходной канал, вещные права, владение объектом дноуглубления.

COMPLEXITY OWNERSHIP FOR OBJECTS AT AQUATORIES OF MARINE PORT FACILITIES

Research article

Sharapov D.A.

ORCID: 0000-0001-8650-2375

Peter the Great St.Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia

* Corresponding author (sharapov[at]bk.ru)

Annotation

In Russian Federation, a large number of marine water transport infrastructure facilities are under construction or reconstruction. For these objects (moorings, protective structures, approach channels, objects on the seabed, and others) it is important to clarify the features of ownership of these structures and the responsibilities that arise for the owner. Some objects in the Russian Federation (access channels, objects on the seabed) can be own only by government, meanwhile, they are parts of seaport complexes and without their functioning the whole object is impossible. There is a problem of ownership and maintenance of such objects, which are components of global infrastructure complexes (seaport), but according to the law, cannot be privately owned.

Key words: Seaport, sea approach channel, property rights for sea approach channel.

Введение

В Российской Федерации имеется большое количество портов и морских сооружений. В настоящее время ведется строительство и проектирование новых и реконструкция имеющихся объектов. Морской транспорт является одним из наиболее важных средств обеспечения транспортных потоков за счет низкой стоимости перевозок, больших объемов, возможности транспортировки нестандартных грузов и широким охватом труднодоступных мест, таких как арктические регионы [1],[2],[3]. В настоящее время Российская Федерация осуществляет программу возрождения Северного морского пути [4]. Для этого планируется, помимо создания ледокольного флота, восстановить/создать морские порты в этом регионе. Любой морской порт обычно состоит из нескольких комплексов основных сооружений, среди которых береговые комплексы: например причалы и складские помещения, и объекты на акватории, например оградительные сооружения и подходные каналы. Портовая инфраструктура в Российской Федерации подлежит юридическому оформлению для возможности установления прав и обязанностей на данный объект. Отнесение объекта к какой-либо категории, допускающей или не допускающей владение частной негосударственной организацией, требует однозначного ответа. Существует ряд объектов морского права, для которых существует спорные прецеденты по определению возможности владения ими и обязанностей по их содержанию.

Анализ проблемы

Согласно законодательству Российской Федерации, объекты капитального строительства, в том числе гидротехнические объекты (речные и морские) подлежат государственной регистрации. Однако, в ряде случаев, например, для объектов дноуглубления на акватории, государственная регистрация представляет некоторые сложности, так как данный объект не является независимым объектом, а находится на дне акватории (моря), которая

является Федеральной собственностью, также, например, подходные каналы подвержены заносам, то есть постоянному изменению положения и нуждаются в регулярном обслуживании. Данные обстоятельства представляют возможности для многочисленных интерпретаций положений законодательных актов связанных с регистрацией и обслуживанием этих объектов. В работе ставится цель - анализ спорных вопросов о принадлежности и необходимости регистрации спорных объектов гидротехнического строительства.

В Российской Федерации существуют прецеденты, согласно которым акватория порта не является сооружением. Так Девятый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 15.06.2017 [5] пришел к выводу о том, что акватория порта не является сооружением. Таким образом, акватория порта относится к водному пространству, и подпадает под действие закона №261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации» [6]. Согласно данному закону, объекты инфраструктуры, такие как: подходные каналы, подводные сооружения, и другие, созданные в результате проведения дноуглубительных работ, находятся исключительно в федеральной собственности.

Понятие «акватория», содержится в Водном кодексе РФ [7]. Согласно статье 1 Водного кодекса (ВК РФ) акватория представляет собой водное пространство в пределах каких-либо границ. Границами акватории могут выступать как естественные, так и искусственные объекты. В некоторых случаях границы могут быть условные, то есть не видимые, не существующие реально объекты.

Однако, согласно статье 8, водные объекты не могут находиться в частной собственности, за исключением некоторых случаев, установленных отдельно в статье 8 Водного кодекса Российской Федерации [7]. Так в частной собственности могут находиться такие объекты как: пруд, обводненный карьер, расположенные в границах земельного участка, принадлежащего на праве собственности. Другие водные объекты, подпадающие под юрисдикцию Российской Федерации, должны находиться только в собственности Российской Федерации (федеральной собственности). Между тем водные объекты должны учитываться в водном реестре, в виде документированных сведений, статья 31 [7]. Таким образом, водные объекты не подлежат государственной регистрации в едином государственном реестре прав на недвижимое имущество Российской Федерации.

Тем не менее, согласно статье 31 Водного кодекса Российской Федерации, в государственные водный реестр включаются документированные сведения о гидротехнических и других сооружениях на водных объектах Российской Федерации.

Однако, подходной канал или результат дноуглубительных работ является недвижимым объектом, расположенным на акватории и таким образом подлежит регистрации. Так регистрации подлежат: право собственности, право хозяйственного ведения, право оперативного управления, право пожизненного наследуемого владения, право постоянного пользования и другие предусмотренными законами. К недвижимым вещам относятся земельные участки, участки недр и прочно связанные с землей объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначения невозможно [8].

Анализируя Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23.06.2015 №25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» [9], в котором указывается дополнительно на то, что объект может быть подчинен режиму недвижимых вещей, то есть являться недвижимым имуществом. При этом прочная связь с землей уже не будет являться главным критерием. То есть признание объекта недвижимым должно происходить с учетом обстоятельств его создания и назначения.

Государственный кадастровый учет, равно как и государственная регистрация прав на недвижимое имущество осуществляется на основании разрешения на ввод этого объекта в эксплуатацию. При этом учитывается разрешительная и проектная документация на объект, цель его строительства и назначение. Для государственной регистрации прав на созданное гидротехническое сооружение, необходимо подтверждение факта создания именно объекта недвижимости, то есть разрешение на ввод объекта в эксплуатацию. Таким образом, проблема отнесения объекта к недвижимому имуществу может быть решена на стадии получения разрешения на строительство [10]. При этом гидротехническое сооружение рассматривается и регистрируется как единый объект, включая все строения, расположенные или входящие на территорию этого сооружения.

Регистрация объекта как единого гидротехнического сооружения, означает необходимость наличия документации на все составные части (например складские помещения) на стадии ввода в эксплуатацию всего комплекса. Таким образом, дальнейшее строительство на территории порта без получения разрешительной документации на весь объект не возможно с точки зрения дальнейшего оформления прав на возведенные объекты. Данное обстоятельство может мешать транспортным компаниям возводящие дополнительно свои складские помещения к их официальному оформлению.

Заключение

Подводя итог можно сказать, что в настоящее время существует нормативная база, позволяющая осуществлять регистрацию недвижимых прав на объекты гидротехнического строительства, однако в ряде случаев (например дополнительно возведенные складские помещения или объекты дноуглубления) возникает спорная ситуация требующая дополнительного анализа факторов применительно к данной конкретной ситуации.

Список литературы / References

1. Sharapov D., Shkhinek K., Delvalls T.Á., Ice collars, development and effects / D. Sharapov, K. Shkhinek, T.Á. Delvalls // Ocean Engineering. – 2016. – Vol. 115. – P. 189-195. doi:10.1016/j.oceaneng.2016.02.026;
2. Sharapov D., Shkhinek K., Delvalls T.Á., An estimation of the amount of the thermal energy for the moorage wall heating in the Arctic harbors to avoid ice accumulation / D. Sharapov, K. Shkhinek, T.Á. Delvalls // Ocean Engineering. – 2015. – Vol. 100. – P. 90-96. doi:10.1016/j.oceaneng.2015.03.016;
3. Шарапов Д.А., Большев А.С., Численная оценка необходимой энергии для предотвращения образования ледовых воротников на морских причалах Арктики / Д.А. Шарапов, А.С. Большев // Научно-технический сборник российского морского регистра судоходства. – 2016. – С. 20-25
4. Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 N 366 (ред. от 05.06.2019) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации";
5. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 15.06.2017 N 09АП-27413/2016, 09АП-34207/2016 по делу N А40-199550/14 В удовлетворении заявления о признании незаконным бездействия Росимущества;
6. Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 N 261-ФЗ;
7. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ;
8. Гражданский кодекс Российской Федерации, 30 ноября 1994 года N 51-ФЗ;
9. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23.06.2015 N25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации»;
10. Письмо Минэкономразвития России от 11.07.2014 № Д23и-2426.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Sharapov D., Shkhinek K., Delvalls T.Á., Ice collars, development and effects / D. Sharapov, K. Shkhinek, T.Á. Delvalls // Ocean Engineering. – 2016. – Vol. 115. – P. 189-195. doi:10.1016/j.oceaneng.2016.02.026;
2. Sharapov D., Shkhinek K., Delvalls T.Á., An estimation of the amount of the thermal energy for the moorage wall heating in the Arctic harbors to avoid ice accumulation / D. Sharapov, K. Shkhinek, T.Á. Delvalls // Ocean Engineering. – 2015. – Vol. 100. – P. 90-96. doi:10.1016/j.oceaneng.2015.03.016;
3. Sharapov D.A., Bol'shev A.S., Chislennaja ocenka neobhodimoj jenerгии dlja predotvrashhenija obrazovaniya ledovyh vorotnikov na morskijh prichalah Arktiki / D.A. Sharapov, A.S. Bol'shev // Nauchno-tehnicheskij sbornik rossijskogo morskogo registra sudohodstva. – 2016. – S. 20-25 [in Russian];
4. Gosudarstvennaja programma Rossijskoj Federacii "Social'no-jekonomicheskoe razvitie Arkticheskoy zony Rossijskoj Federacii" [in Russian];
5. Postanovlenie ot 15.06.2017 N 09AP-27413/2016, 09AP-34207/2016 po delu N A40-199550/14, devjatogo arbitrazhnogo apelljacionnogo suda [in Russian];
6. Federal'nyj zakon "O morskijh portah v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v ot del'nye zakonodatel'nye акты Rossijskoj Federacii" ot 08.11.2007 N 261-FZ [in Russian];
7. Vodnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 03.06.2006 N 74-FZ [in Russian];
8. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (GK RF), 30 nojabrja 1994 goda N 51-FZ [in Russian];
9. Postanovlenie Plenuma Verhovnogo Suda Rossijskoj Federacii ot 23.06.2015 N25 «O primenenii sudami nekotoryh polozhenij razdela I chasti pervoj Grazhdanskogo kodeksa Rossijskoj Federacii» [in Russian];
10. Pis'mo Minjekonomrazvitija Rossii ot 11.07.2014 № D23i-2426 [in Russian].