УДК 347.799

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ЗАТОНУЛИХ СУДЕН, ЇХНІХ УЛАМКІВ І ВАНТАЖУ

FEATURES OF DETERMINING OF SUNKEN VESSELS, IT'S WRECKS AND CARGO

Клюєва Є.М.,
кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри господарського та транспортного права
юридичного факультету
Державного університету інфраструктури та технологій

Жанталай-Євтушенко М.Ю.,
студентка II курсу магістратури
юридичного факультету
Державного університету інфраструктури та технологій

У статті здійснено аналіз правового регулювання права власності на затонулі судна, їхніх уламки та вантаж, визначено особливості правового статусу затонулих суден, проаналізовано загальновідомі в історії людства випадки виявлення затонулих кораблів і подальшу долю їхнього вантажу, вносяться пропозиції для вдосконалення нормативно-правової бази регулювання таких відносин.
Ключові слова: судно, корабель, затонуле судно, вантаж, право власності, морський простір, спадщина.

В статье осуществлен анализ правового регулирования права собственности на затонувшие судна, их обломки и груз, установлено основные условия для выяснения правового статуса затонувших суден, проанализированы общеизвестные в истории человечества случаи выявления затонувших кораблей и дальнейшая судьба их груза, вносятся предложения для усовершенствования нормативно-правовой базы регулирования таких отношений.
Ключевые слова: судно, корабль, затонувшее судно, груз, право собственности, морское пространство, наследие.

The article analyzes the legal regulation of ownership of wrecks, wreckage and cargo, establishes basic conditions for ascertaining the legal status of wrecks, analyzes cases of wrecks and the fate of their cargo that are well known in the history of mankind, and makes suggestions for improving the regulatory framework such a relationship.
Key words: vessel, ship, sunken ship, cargo, ownership, sea space, heritage.

Морське судноплавство тісно пов'язано з аваріями, катастрофами, пошкодженням і знищенням суден та іншого майна в процесі перевезення, внаслідок чого такі об'єкти (їхні частини) опускаються на дно, дрейфують або виявляються на мілководді, отримуючи статус затонулого майна.

В історії людства судно зайняло значну роль. Судно стало незамінною частиною рибальства, засобом доставки вантажу та переміщення людей. Однак морський транспорт не є ідеальним, а природу неможливо передбачити. Незважаючи на постійний розвиток методів, способів і технічних засобів забезпечення безпеки мореплавання, у морі щорічно потерпають від аварії понад 200 великих суден. Що стосується дрібних суден (місткістю менше 500 тонн), то їх гине кілька тисяч на рік. Щорічно в морі гине понад 2 тис. осіб, втрачається понад 1 млн тонни вантажів. На жаль, нерідко трапляється, що як морські судна, так і інше майно внаслідок морських подій можуть бути викинуті на мілководдя або берег, опинитися в напівзатопленому стані під водою або зовсім опуститися на морське дно. Таке майно зазвичай прийнято називати затонулим.

Так, дно світового океану буквально всипане затонулими суднами. За даними ООН, їх близько 3 млн. Це й античні галери, повні амфор, і судна перших купців-мореплавців, набиті іноземними товарами, і піратські кораблі з награбованими скарбами, й іспанські галеони, що перевозили золото з Нового в Старий Світ, і судна дослідників і першовідкривачів, і безліч військових кораблів. Як правило, затонулі старовинні кораблі є сховищем скарбів, що привертають увагу не тільки шукачів пригод, а й тих, хто розглядає роботу на таких об'єктах серйозним бізнесом [1]. Тема визначення правового статусу затонулого судна, його уламків і вантажу, який був на борту під час того, як воно затонуло, дуже актуальна у міжнародному морському праві. Оскільки міжнародне законодавство повною мірою не здійснює регулювання в цій галузі, то важливим постає дослідження науковців та юристів, як саме вирішувалися такі справи за давніх часів, які випадки є зараз, і пошук істини для вирішення питань, кому ж урешті-решт належить затонуле судно, металобрухт, який від нього залишився, або ті коштовності, які були на кораблі. Багато фахівців, дослідників і науковців здійснює дослідження для пошуку відповідей.

У цій науковій галузі професор, кандидат військових наук О.С. Скарідов зробив свій внесок у дослідження. Учений проаналізував найбільші катастрофи на морі, історію та звичаї моряків, виклавши це у своєму підручнику «Морське право» у розділі «Правовий статус затонулих об'єктів». Крім того, дослідженням у цій сфері займаються студенти технічних спеціальностей. Також одним із останніх було дослідження BBC News Ukrainian – укра-

їнської служби ВВС, яка передає новітні політичні, соціальні, економічні та спортивні новини. Саме тому метою статті є аналіз існуючих праць дослідників і з'ясування особливостей історії подібних випадків, опрацювання правового статусу затонулих суден, їхніх уламків і вантажу, внесення пропозицій для вдосконалення правового апарату.

Сьогодні питання правового статусу власне затонулих суден і вантажу, що є на їхньому борту, а також питання права власності над коштовностями, якщо вони є, містяться в міжнародному морському праві. І все залежить від того, чи становить той чи інший об'єкт культурну цінність чи є металобрухтом, що створює небезпеку для навколишнього середовища та правомірної діяльності в океані [1].

Перш за все, правовий режим таких об'єктів визначається національним законодавством і двома документами, якими є Конвенція ООН з морського права 1982 р. і Конвенція ЮНЕСКО про охорону підводної культурної спадщини від 2 листопада 2001 р. Крім того, правовий режим затоплених суден залежить від двох умов: під яким прапором вони плавали та в якому просторі вони перебувають.

За ст. 92 Конвенції ООН з морського права, судно повинно плавати під прапором лише однієї держави та підпорядковуватися його винятковій юрисдикції у відкритому морі. Судно не може змінити свій прапор під час плавання або стоянки під час входу в порт, крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації. Судна, які плавають під прапором двох або більше держав, користуючись ними за зручністю, прирівнюються до суден, які не мають національності [2]. Конвенція ООН з морського права встановлює різновиди морського простору, права держав на конкретні простори та юрисдикцію. Морський простір, як і будь-яка частина материкової території, підпорядковується певним нормативно-правовим актам, а також, відповідно, судна та особи, які перебувають на судні. Безумовно, правовий режим затоплених суден залежить від морського простору, де вони перебувають – у внутрішніх водах, територіальному морі чи особливій економічній зоні [2].

Юрист та археолог з університету Саутгемптона Роберт Макінтош у питанні щодо правового регулювання й визначення власника затонулих суден та їхнього вантажу зазначає, що вирішення таких питань базується на міжнародних домовленостях. Однак рішення, хто саме отримає право розпоряджатися піднятим із дна цінним вантажем, зазвичай ґрунтується на домовленостях між конкретними країнами в рамках міжнародного права. Наприклад, відповідно до вказаних вище умов у початкового власника судна теоретично є право власності на затонулий вантаж, але над цим правом можуть мати більшу роль закони держави, у чиїх територіальних водах було знайдено затонуле судно [1].

Конвенція про охорону підводної культурної спадщини, яка прийнята ЮНЕСКО у 2001 р. та вступила в силу у 2009 р., на жаль, не отримала всесвітнього визнання, що, безумовно, ускладнює реалізацію її цілей. У Конвенції 2001 р. не бере участь багато морських держав [3]. Україна ратифікувала цю Конвенцію у 2006 р.

За даними британської загальнонаціональної громадської телерадіомовної організації ВВС, відділ ЮНЕСКО, який відповідає за підводну культурну спадщину, повідомив, що там були б раді брати участь у вирішенні питань про те, кому саме належать затонулі судна, але дотепер в ЮНЕСКО ніхто з таким питанням не звертався [4].

Країна, якій першопочатково належало затонуле судно, може оголосити себе власником його уламків незалежно від того, скільки сотень років тому назад воно затонуло. Також існують випадки, коли одна держава передавала право власності на затонуле судно іншій, якщо та брала на себе обов'язок підняття його з дна моря та передання до музею.

Конкретне розташування судна на дні моря, якщо воно опинилося в територіальних водах іншої держави, ускладнює питання щодо права власності, у зв'язку з тим, що в кожної країни свій особистий суверенітет над своїми прибережними водами. Ст. ст. 8 і 303 Конвенції ООН про морське право 1982 р. розкривають межі прав держав тільки стосовно питання про видаляння археологічних та історичних об'єктів із морського дна і тільки в межах прилеглої зони [2]. Міжнародно-правові норми, що регламентують роботи на затонулих об'єктах, є на стадії формування й адаптації до складної практики, ст. 303 Конвенції про морське право містить два основні положення щодо таких об'єктів: держави зобов'язані охороняти археологічні та історичні об'єкти, знайдені в морі; держави повинні співпрацювати в зусиллях щодо охорони таких об'єктів. У прилеглій зоні держава може застосовувати лише ті заходи, які вказані в ч. 2 ст. 303 КМП, а не в ст. 8 Конвенції 2001 р., яка встановлює, що держави-учасники у своїх прилеглих зонах можуть регулювати та дозволяти діяльність, спрямовану на підводну культурну спадщину, оскільки ця стаття надає їм ширший характер і керується принципом екстратериторіальності під час видачі дозволів прибережною державою [3].

Стосовно питання права держав на підняття суден із дна моря, то цікавою є думка фахівця Роберта Макінтоша, який зазначає, що держава може робити все, що завгодно у своїх власних водах, зокрема встановлювати право власності на те, що лежить на дні моря. Це право не поширюється на судна, що затонули в міжнародних водах. Крім того, є поняття суверенного імунітету, яке стосується військових та інших державних кораблів, що не займаються комерційною діяльністю, на які не поширюється юрисдикція інших держав.

Саме зважаючи на цей принцип, суд у штаті Флорида у 2009 р. прийняв рішення, що приватна компанія «Odyssey Marine Exploration» має повернути Іспанії знайдені нею півмільйона золотих і срібних момент на борту затопленого британцями в 1804 р. іспанського корабля «Нуестра-Сеньйораде-лас-Мерседес». «Odyssey Marine Exploration»

стверджувала, що виявила корабель у міжнародних водах, і, відповідно, скарби належать їй. Суд постановив, що на вантаж цього корабля поширюється принцип суверенного імунітету, і, відповідно, 17 тонн монет повинні бути повернуті іспанській скарбниці, оскільки влада Іспанії ніколи не відмовлялася від свого права власності над цим фрегатом [4].

На жаль, Конвенція про морське право 1982 р. залишила без відповіді багато питань щодо юридичного змісту поняття, порядку встановлення майнового титулу, статусу та інших питань, які мають стосунок до підйому та обороту зазначених вище об'єктів.

Якоюсь мірою заповнити цю прогалину можуть деякі положення Конвенції про охорону підводної культурної спадщини, прийнятої в Парижі 2 листопада 2001 р. на Генеральній конференції ООН з питань освіти, науки і культури, які спрямовані на кодифікацію та розвиток норм, що стосуються охорони та збереження підводної культурної спадщини відповідно до міжнародного права й практики, зокрема Конвенції ЮНЕСКО про заходи, спрямовані на заборону й запобігання незаконному ввезенню, вивезенню та передачі права власності на культурні цінності від 14 листопада 1970 р.; Конвенції ЮНЕСКО про охорону всесвітньої культурної та природної спадщини від 16 листопада 1972 р., а також Конвенції про морське право 1982 р [5].

Нагальна потреба прийняття міжнародного правового акта, який забезпечував би збереження підводної культурної спадщини в інтересах всього людства, виникла у зв'язку з тим, що швидкий розвиток технічних засобів для проведення досліджень дедалі більше відкриває доступ до морського дна, а його експлуатація та торгівля предметами, знайденими на затонулих кораблях і затоплених об'єктах, стають поширеною та вельми вигідною діяльністю. Морські археологічні пам'ятки піддаються розграбуванню, причому в багатьох випадках це призводить до втрати або навіть знищення цінних наукових і культурних матеріалів.

Згідно із ст. 1 Конвенції 2001 р. до «підводної культурної спадщини» належать судна, літальні апарати, інші транспортні засоби або будь-які їхні частини, їхній вантаж або інший вміст разом з їхнім археологічним і природним оточенням; мають культурний, історичний або археологічний характер, частково або повністю, періодично або постійно перебувають під водою протягом не менше 100 років. Це в принципі дає підстави детермінувати такі об'єкти, які лежать на дні, як такі, що мають культурний, історичний або археологічний характер і перебувають під водою протягом не менше 100 років, військові кораблі й державні судна та інші [3].

Отже, якщо судно є підводною культурною спадщиною та перебуває у внутрішніх водах, водах архіпелагу або в територіальному морі, то прибережна держава через свій суверенітет має виняткове право регулювати та дозволяти діяльність із підняття такого судна й доступу до нього. При цьому привласнити судно або його вантаж ця держава не може. На жаль, у Конвенції 2001 р. не було отримано чіткого тлумачення поняття преференційного права, бо нічого не було зараховано до переліку термінів у ст. 1. Це означає, що правова природа та зміст цього права має бути виведено з тексту Конвенції шляхом його тлумачення [6].

Якщо ж затонуле судно лежить на дні виключної економічної зони або на континентальному шельфі, то прибережна держава зобов'язана видати державі-власнику судна дозвіл на підйом судна. Прибережна держава забезпечує охорону об'єкта від мародерства. Судно та його вантаж будуть належати державі, яка підняла їх. Однак, згідно зі ст. 149 Конвенції ООН з морського права, переважне право на підняття має держава, під прапором якої плавало судно, а на вантаж – держава його походження. Якщо ж судно або його вантаж мають статус сміття, то прибережна держава має право зобов'язати державу прапора або власника вантажу підняти таке майно й видалити його за межі юрисдикції прибережної держави [2].

Однак, крім цінності, затонуле майно часто несе в собі цілком реальну або потенційну загрозу для навігації, навколишнього середовища та людського життя. Згідно зі статистикою ІМО, сьогодні налічується багато покинутих затонулих об'єктів, проте ймовірно, що реальна картина набагато серйозніша [6]. Для України проблема затонулого майна також має актуальний характер з урахуванням застарілого (що залишився) вітчизняного флоту. Зокрема, останнім часом почастішали випадки морських інцидентів у прибережних водах, тоді як кошти на оперативне усунення аварій і підйом затонулого майна відсутні. Однак багато суден та їхні вантажі є підводною культурною спадщиною й разом із природним оточенням становить культурну, історичну або археологічну цінність.

З огляду на вищевикладене наявна нормативно-правова база в повному обсязі не регулює та не вирішує виниклих спорів із приводу з'ясування права власності на затонулі судна та його вантажі.

Розгляд судових справ затягуються на кілька років. Це свідчить про недосконаліть нормативно-правових актів. Крім того, не всі держави є учасниками Конвенції ООН з морського права 1982 р. і Конвенції про охорону підводної культурної спадщини. Велика кількість затонулих кораблів лежить на дні морів та океанів, але їх підняття не може здійснюватися не через технічні, а юридичні проблеми.

Нині будь-яких чітко сформульованих рішень немає, і міжнародне суспільство тяжко вирішує спірні ситуації в міжнародних судах. Тому потрібно вдосконалити чинне законодавство, що стосується міжнародно-морських відносин [6].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Аксёнова Д.Э. Вопросы международно-правового регулирования поиска и поднятия морских сокровищ. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/5938/Aksenova%20Voprosi.pdf?sequence=1.
2. Конвенція ООН з морського права 1982 року.
3. Конвенція ЮНЕСКО про підводну культурну спадщину.
4. Сайт BBC. Прес-реліз від 5 червня 2018 р. «Кому принадлежат сокровища на затонувших кораблях?». URL: https://www.bbc.com/ukrainian/features-russian-44373091.
5. Правовой статус затонувших объектов. URL: https://studme.org/83325/pravo/pravovoy_status_zatonuvshih_obektov.
6. Скаридов А.С. Морское право. СПб., 2006. 934 с.