

**ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ
ЗАТОНУЛИХ МОРСЬКИХ ВІЙСЬКОВИХ СУДЕН****PROBLEMS OF DETERMINING
THE LEGAL STATUS OF SUNKEN NAVAL VESSELS****Щербина А.С., студентка II курсу
міжнародно-правового факультету***Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

Стаття присвячена проблемам визначення правового статусу затонулих морських військових суден у міжнародному морському праві. Тема актуальна, бо багато військових суден лежать на дні океанів, а їхній статус дуже складно визначити через відсутність конкретизації в нормах міжнародного права. Зазвичай це питання регулює звичаєве право. Хоча частково його регулюють Конвенція Організації Об'єднаних Націй із морського права 1982 року, Конвенція ЮНЕСКО про охорону підводної культурної спадщини 2001 року. 14 травня 2007 року ухвалений спеціальний документ – Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден, яка набула чинності 14 квітня 2015 року.

Автор дійшов висновку, що правовий статус затонулих військових морських суден залежить від таких критеріїв: місця затоплення (у внутрішніх, архіпелажних водах і територіальному морі, у прилеглий зоні, виключній економічній зоні та на континентальному шельфі, у відкритому морі), часу, протягом якого вони лежать на дні (важливо знати, лежить судно більше ста років чи менше, оскільки буде вирішуватися питання про те, чи будуть такі судна підпадати під регулювання Конвенції 2001 року), стадій суднопідіймальних чи інших підводних робіт, а також від ступеня небезпеки для довкілля (у такому разі затоплені військові судна будуть уважатися сміттям). Від статусу будуть залежати права й обов'язки держави прапора та прибережних країн. Однак одне залишається незмінним, затоплені військові судна будуть мати імунітет і на них поширюватиметься юрисдикція держави прапора (за міжнародним звичаєм), якщо тільки не буде трансферу прав на нього. У статті наведені приклади суперечок між державами щодо затонулих морських військових суден, що є підкріпленням думки автора про те, що недостатня конкретизація питань статусу таких об'єктів породжує суперечки між державами та створює великі юридичні проблеми.

Ключові слова: затонуле морське військове судно, військовий корабель, військове судно, правовий статус, Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенція ЮНЕСКО про охорону підводної культурної спадщини 2001 р., Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 р.

The article is dedicated to the problems of determining the legal status of sunken naval vessels in international maritime law. The topic is quite actual because many warships lie at the bottom of the oceans, and their status is very difficult to determine due to the lack of specification in international law. Usually, this issue is governed by customary law. Although partly it is regulated by the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, the UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage in 2001. A special document was adopted on 14 May 2007 – the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, which came into force on 14 April 2015.

The author concluded that the legal status of sunken naval vessels depends on the following criteria: the place of flooding (internal, archipelagic waters and territorial sea, in the contiguous zone, exclusive economic zone and on the continental shelf, in the high seas), the time during which they lie at the bottom (it is important to know whether a ship is lying more than 100 years or less, as it will be decided whether such vessels will be subject to the Convention 2001), stages of lifting or other underwater works, the level of harm to the environment (in this case the sunken naval vessels will be considered as waste).

Status will impact the rights and obligations of the Flag State and coastal countries. However, one thing remains unchanged, sunken warships will have immunity and will be under the law of the Flag State (by custom), unless there is a transfer of rights. The article provides examples of disputes between states over warships, which reinforces the author's view that insufficient specification on the status of such objects creates disputes between states and major legal problems.

Key words: sunken naval vessel, warship, warship, legal status, UN Convention on Law of Sea 1982, UNESCO Convention on Protection of Underwater Cultural Heritage 2001, Nairobi International Convention on Removal of Wrecks 2007.

Постанова проблеми. Правовий статус затонулих військових суден не конкретизуються міжнародним морським правом, через що виникають суперечки між державами. Ця тема актуальна, бо, за оцінками фахівців із підйому затонулих кораблів, на цей час на дні морів і океанів перебувають приблизно три мільйони кораблів, серед яких велику частку становлять військові. З огляду на ці дані постає питання: «Чому такі об'єкти не підіймають із морського дна?». Відповідь тут очевидна, держави стикаються з фінансовими та юридичними проблемами, пов'язаними із правовим статусом цих суден і з їх підйомом. Якщо немає чіткої міжнародно-правової основи для визначення статусу затонулого судна, виникає значна суперечка щодо питання власності затонулого корабля. Тому досить вагомим значення набуває конкретизація правового статусу затонулих суден для вирішення можливих суперечок і для прогресивного розвитку міжнародного морського права.

Аналіз досліджень даної проблеми. Окремі аспекти цієї проблеми розглядали у своїх працях деякі науковці в галузі міжнародного морського права, як-от Парк Сонг Вук, Девід Дж. Бедерман, А. Скарідов, Марк А. Уайлдер та інші.

Мета статті полягає у визначенні можливих правових статусів затонулого морського військового судна.

Виклад основного матеріалу. Правовий статус затонулих кораблів переважно регулюється нормами звичаєвого права. Частково зазначене питання регламентується Конвенцією Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) із морського права 1982 р. та Конвенцією ЮНЕСКО про охорону підводної культурної спадщини 2001 р.

З метою висвітлення питань, пов'язаних із визначенням правового статусу затонулого судна, необхідно визначитися з термінологією. Згідно з Міжнародними правилами попередження зіткнення судів у морі 1972 р., «судно» означає всі види плаваючих засобів, що використовуються або можуть бути використаними як засоби пересування по воді [1]. Морські військові судна – це військові кораблі та підводні човни. Під військовим кораблем, за ст. 29 Конвенції ООН із морського права 1982 р., розуміють судно, що належить до збройних сил будь-якої держави, має зовнішні знаки, що відрізняють такі судна його національності, що перебуває під командуванням офіцера, який перебуває на службі уряду даної держави і прізвище якого занесено у відповідний список військовослужбовців або еквівалентний йому документ, і має екіпаж, підпорядкований регулярній військовій дисципліні [2]. Під «затонувим морським військовим судном» варто розуміти корабель або підводний човен, що належить збройним

силам конкретної держави та знаходиться на дні або на мілководді, за умови втрати судновласником здатності до його управління.

За ст. 95 Конвенції 1982 р., військові кораблі користуються у відкритому морі повним імунітетом від юрисдикції будь-якої держави, крім держави прапора [2]. Але існує серйозна дискусія щодо затонулого військового корабля. Постають питання щодо відповідності такого судна визначенню «військовий корабель» та щодо його повного імунітету.

Багато країн світу визнають, що затонуле військове судно, незалежно від місця затоплення, є власністю держави прапора і залишається під його суверенітетом, поки ця держава формально від нього не відмовиться. Це стало міжнародним звичаєм. Хоча затонуле військове судно не може визнаватися військовим кораблем, бо в затонулому стані таке судно позбавлене ознак, передбачених міжнародним морським правом, зокрема Конвенцією 1982 р. (більше не займається військовою діяльністю та не перебуває під керуванням військового офіцера). Таким затонувшим військовим об'єктам надаються спеціальний статус та імунітет. Оскільки затонулий корабель користується суверенним імунітетом, до нього варто ставитися інакше, ніж до інших судів.

Міжнародно-правовий статус затонувших військових суден варто розглядати у зв'язку з місцем та часом, протягом якого вони залягають на дні, стадіями суднопідіймальних чи інших підводних робіт, а також за ступенем безпеки для довкілля.

Що стосується місця, то військове судно може затонути у внутрішніх, архіпелажних водах і територіальному морі, у прилеглий зоні, виключній економічній зоні та на континентальному шельфі, у відкритому морі.

У внутрішніх, архіпелажних водах і територіальному морі держава прапора може вирішити питання підйому судна тільки з отриманням дозволу прибережної держави на проведення таких робіт. У прилеглий зоні допустимо проведення суднопідіймальних робіт із дозволу прибережної держави, з дотриманням санітарних чи інших правил, що впливають із законодавства держави, що поширює свою юрисдикцію на ці простори. У виключній економічній зоні та відкритому морі суднопідіймальні роботи не суперечать положенням Конвенції 1982 р., до того ж дозвіл прибережної держави не потребується. Крім того, затонулі військові судна в континентальному шельфі у 24 милях від базової лінії (за ст. 7 Конвенції 1982 р., лінія, від якої відміряються відстані до зовнішніх кордонів територіального моря й інших морських районів із різними правовими режимами, вихідна лінія також є лінією, яка відділяє внутрішні води від територіального моря прибережної держави) перебувають під контролем держави прапора, а не прибережної держави і не контролюються нею. У відкритому морі держава прапора має обов'язок стежити за станом затонулого військового судна і, у разі небезпеки для вільного проходу суден або небезпеки морського довкілля, держава зобов'язана утилізувати такий об'єкт. У всіх випадках затонуле військове судно має спеціальний статус (згідно з міжнародним звичаєм), користується імунітетом, тобто зазвичай прибережна держава не має право самостійно проводити підйомні роботи та порушувати цілісність затонулого судна, без дозволу на це держави прапора. Країна-власниця має пріоритетне право. Але звичайно прибережні країни можуть контролювати доступ до військових суден, потоплених в їхніх територіальних водах і прилеглих зонах [3, с. 294].

Потрібно зазначити, що право власності на затонулі військові судна із часом не припиняється. Держави також уважають, що відповідно до міжнародного морського права всі затонулі військові кораблі залишаються власністю держави їхнього прапору. Професор Бедерман стверджує, що країни можуть змінити право власності на

затонулі військові кораблі лише за наявності явної відмови. Поширеною практикою також є укладання двосторонніх або багатосторонніх угод, дарування або продаж. У такому разі держава прапора відмовляється від затонулого судна, а отже, втрачає суверенітет над ним. Отже, держава, на користь якої було передано право власності, має право безперешкодно проводити підводні та підйомні роботи [4, с. 101].

5 жовтня 1804 р. іспанський військовий корабель «Nuestra Señora de las Mercedes» майже завершив своє плавання з Перу до Іспанії, коли на нього напав британський флот. Odyssey Marine Exploration Inc. – американська компанія, яка займається рятіванням глибоководних корабельних аварій, виявила затонулий корабель і стала вимагати права власності на нього, відповідно до закону знахідок, чи нагороди за порятунок, що дало б право продати відшкодовані артефакти й отримати частину доходу як компенсацію за зусилля, докладені до пошуку [5, с. 93]. Однак Іспанія заявила: «Відповідно до іспанського законодавства та міжнародного права, Іспанія не відмовилася від свого володіння й іншим чином не відмовилася від своїх прав власності або інших інтересів щодо <...> затонувших суден, які були втрачені під час служби в Королівстві Іспанія та перевезили майно Королівства Іспанія, і його утримання, за винятком конкретних дій, що стосуються конкретних судів або майна, ухвалених Королівським указом або Актом парламенту відповідно до іспанського законодавства». Nuestra Señora de las Mercedes» був військовим кораблем військово-морського флоту Іспанії, він підлягав імунітету. Правова суперечка закінчилася на користь Іспанії [6].

Але із загального правила бувають винятки. Якщо затонуле судно несе небезпеку для довкілля, прибережна держава, за ст. 9 Найробіської міжнародної конвенції про видалення затонувших суден 2007 р., установлює обґрунтований строк, протягом якого зареєстрований власник повинен видалити затонуле судно, беручи до уваги характер небезпеки, інформує зареєстрованого власника в письмовій формі про строк, який вона встановила, і зазначає, якщо зареєстрований власник не видалить затонулого судна протягом цього строку, вона сама може видалити затонуле судно коштом зареєстрованого власника. За обставин, коли необхідно вживати негайних заходів і причетна держава відповідно проінформувала державу реєстрації судна та зареєстрованого власника, вона може видалити затонуле судно за допомогою найпрактичніших та найшвидших доступних засобів з урахуванням міркувань безпеки й захисту морського середовища [7]. У такому разі затонуле військове судно має правовий статус морського сміття і може бути видалене.

Зараз понад шість тисяч військових і транспортних кораблів, які затонули під час Другої світової війни, перебувають на дні Балтійського моря. Вони створюють дуже серйозну небезпеку для навколишнього середовища. Майже жодна із країн, під чікими прапорами плавали і воювали військові судна Другої світової, не наважується вкладати мільйони в те, щоби «знешкодити» ці кораблі [8]. Хоча прямий обов'язок держав – ліквідувати загрозу морському середовищу. Тому за чинною Конвенцією 2007 р. прибережні держави мають право утилізувати джерела забруднення.

Крім того, затонуле військове судно також може мати статус військово-морського поховання. Це стало загальною практикою для багатьох країн після закінчення бойових дій, бо затонулі судна зберегли залишки екіпажу, тому розглядаються як військові кладовища, і їх не слід порушувати без явної згоди держави прапора. Восени 1980 р. під час спроби підйому крейсера «Адмірал Нахімов», затонулого в Корейській протоці під час російсько-японської війни 1904–1905 рр., японською приватною фірмою радянська сторона заявила рішучий про-

тест, оголошуючи район загибелі «Адмірала Нахімова» (військово-морським похованням) [9, с. 108].

Важливу роль у визначенні правового статусу також відіграє і час, протягом якого судно лежить на дні. Питання полягає в тому, чи буде до такої ситуації застосовуватися Конвенція ЮНЕСКО про охорону підводної культурної спадщини 2001 р., чи регулюватиме вона правовий статус затонулого судна.

Конвенція з морського права 1982 р. не чітко визначає «археологічні та історичні об'єкти». Причиною проблеми інтерпретації є те, що, по-перше, немає пояснень щодо тлумачення термінів «археологічний» та «історичний», що виражені в положеннях Конвенції. За ст. ст. 149 та 303 Конвенції ООН з морського права, відбувається захист підводних реліквій [2]. Але ця Конвенція не дає точного тлумачення щодо того, які об'єкти підпадають під термін «археологічні та історичні об'єкти».

Конвенція ЮНЕСКО 2001 р. встановлює, що затонулі військові судна є історично важливими артефактами, що мають археологічний та історичний характер і підлягають захисту. За ст. 1 цієї Конвенції, «підводна культурна спадщина» означає всі сліди людського існування, що мають культурний, історичний або археологічний характер, які частково або повністю, періодично або постійно перебувають під водою протягом не менше ста років, наприклад: судна, літальні апарати, інші транспортні засоби або будь-які їхні частини, їхній вантаж або інший вміст, разом з їх археологічними і природними оточеннями [10]. Але проблема полягає в тому, що Конвенція передбачає тільки судна, які перебувають під водою більше ста років. Проблему конкретизації правового статусу суден, які перебувають під водою менше ста років, Конвенція 2001 р. не вирішує.

За ст. 8 Конвенції 2001 р. держави-учасниці у своїх прилеглих зонах можуть регулювати і дозволяти діяльність, спрямовану на підводну культурну спадщину [10]. За ст. 149 Конвенції 1982 р. всі археологічні й історичні об'єкти, знайдені в районі, зберігаються або використовую-

ються на благо всього людства, причому особлива увага приділяється преференційним правам держави або країни походження, або держави культурного походження, або держави історичного й археологічного походження [2].

Отже, головним виступає саме часовий критерій. Якщо військове судно перебуває під водою менше ста років, то воно не має правового статусу культурної спадщини і не підпадає під регулювання Конвенції 2001 р..

Правовий статус затонулого військового майна варто розглядати у зв'язку з конкретною стадією суднопідіймальних чи інших підводних робіт, наприклад, пов'язаних із запобіганням виходу з корпусу корабля особливо небезпечних речовин [9, с. 106].

Як тільки військове судно підіймають на поверхню, надають йому позитивну плавучість для подальшого транспортування, таке судно змінює свій правовий статус. Воно вже не буде вважатися військовим кораблем, але буде мати статус судна, згідно з Міжнародними правилами попередження зіткнення судів у морі 1972 р., оскільки підпадає під характеристики визначення. Підняте на поверхню судно стає об'єктом тих же норм, яким підпорядковані судна, що перебувають на некомерційній службі.

У підсумку, затонулі морські військові судна можуть мати спеціальний статус, статус військового воєнного поховання, статус підводної культурної спадщини, статус сміття, а в разі підйому на поверхню – статус судна, що перебуває на некомерційній службі. І який саме правовий статус має затонуле судно, залежить від певних критеріїв.

Велика кількість затонувших військових суден залягають на дні морів і океанів, але їх підняття на поверхню перешкоджає юридична прірва у визначенні їхнього конкретного статусу. Конвенція ООН із морського права та Конвенція про охорону підводної культурної спадщини 2001 р. укладені не всіма державами, а їхній зміст лише частково регулює статус таких затонувших об'єктів. Через недостатню міжнародно-правову базу виникають багато спірних ситуацій щодо таких затонувших суден.

ЛІТЕРАТУРА

1. Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. URL: <http://www.mppss.ru/rules/rule03.php>.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_057.
3. Скаридов А. Морское право : учебное пособие. Институт по изучению проблем морского права. Санкт-Петербург : ИД "Academus", 2006. 934 с.
4. Devid J. Bederman. Reconsideration of the legal status of sunken ships. *Development of the Ocean and International Law*. 2000. Vol. 31. P. 97–125.
5. Mark A. Wilder. Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries. *Defense Counsel Journal*. 2000. Vol 67. № 1. P. 92–105.
6. *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel*, Case № 8:07-cv-614-T-23 MAP, Order of the District Judge, 22 December 2009.
7. Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонувших суден 2007 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_046.
8. Шуман Е. Затонувшие военные корабли угрожают Балтийскому морю. URL: <https://www.dw.com/ru/затонувшие-военные-корабли-угрожают-балтийскому-морю/a-39568027>.
9. Парк Сонг Вук. Дослідження про потоплючий військовий корабель як захист підводного культурного надбання. *Журнал Міжнародної юридичної асоціації*. Т. 44. № 2. С. 106–112.
10. Конвенция об охране подводного культурного наследия от 2 ноября 2001 г. URL: https://www.un.org/ru/documents/declconv/conventions/underwater_heritage.shtml.