

состоянии крайней необходимости. В отдельных международно-правовых актах негативные последствия морской аварии связываются с материальным ущербом или реальной угрозой причинения такого ущерба исключительно судну или грузу (например, в Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море 1969 г. (п. 1 ст. II), в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 221) и др. Однако термин «авария» охватывает также и те случаи, когда в результате чрезвычайной ситуации мог быть нанесен ущерб морской среде, однако, благодаря своевременным, намеренным и разумным действиям экипажа морского судна или службы спасателей, его удалось значительно уменьшить или предотвратить путем применения стандартов чрезвычайных действий.

С учетом вышеизложенного материала можно сделать вывод о том, что под морским «аварийным случаем» (аварией или инцидентом) понимается любое происшествие с морским судном, при котором возникла либо может возникнуть реальная опасность для людей, судна, груза, а также для морской среды в связи с эксплуатацией судна. Непосредственно морской аварийный случай, связанный с угрозой загрязнения, предполагает наличие возникшей в процессе эксплуатации судна опасности для морской среды, избежать которой не удастся, если не будут вовремя предприняты чрезвычайные меры или другие незамедлительные действия.

*Акёнова Д. Э.,
студентка,*

*Астраханский государственный
технический университет*

ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНО- ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОИСКА И ПОДНЯТИЯ МОРСКИХ СОКРОВИЩ

По имеющимся данным, на дне океанов находится свыше 3 миллионов затонувших и до сих пор не обнаруженных судов. Впрочем, интерес для кладоискателей представляет лишь 1 %, те 3 тыс., что перевозили драгоценности. Самым большим кладбищем затонувших кораблей считается западная часть Средиземного моря. Только в XVI-XIX веках там пошли ко дну более 800 судов.

Так, в 1512 году флагман португальской эскадры «Flor de la Mar» разбился в Малаккском проливе у берегов Индонезии. На его борту находились сокровища султанов Малакки, а также богатства, захваченные в Африке и на Аравийском полуострове, в Индии и Сиаме. Место крушения корабля обнаружили только в 1991 году. Эксперты подсчитали, что стоимость груза превышает 9 миллиардов долларов.

Во время шторма у побережья Эквадора в 1645 году пошло ко дну испанское судно «La Capitana Jesus Maria», перевозившее несметные богатства, ранее принадлежавшие индейцам племени инков, – ювелирные украшения и драгоценные камни, оцененные в более чем 4 миллиарда долларов. В начале 1990-х годов норвежской археологической экспедиции удалось найти останки этого судна.

В 1679 году у карибского острова Пинос затонул испанский галеон «Santa Paula», перевозивший золото, серебро, драгоценности на сумму в несколько миллионов долларов. Американский аквалангист Гарри Ризберг в 70-х годах прошлого века сумел поднять с обломков «Santa Paula» сундук с монетами стоимостью 60 тысяч долларов. Из-за разногласий с кубинскими властями ему не удалось завладеть оставшимися сокровищами.

Испанский галеон «San Jose», несший в своих трюмах сотни тонн драгоценностей, был потоплен англичанами у города Картахена-де-Индиас в Колумбии в 1708 году. Клад, стоимость которого исчисляется миллиардами долларов, до сих пор не поднят – США и Колумбия не могут решить, кому же он должен принадлежать.

Очередной испанский корабль, груженный золотом и серебром, затонул в 1802 году. Судно «Juno» погибло в водах Атлантики недалеко от американского штата Вирджиния. Стоимость груза, предназначавшегося для испанской короны, оценивается приблизительно в полмиллиарда долларов. По поводу прав на сокровища погибшего корабля, обнаруженного в 1998 году, до сих пор спорят власти США и Испании.

У берегов России одной из главных сокровищниц является Финский залив – на его дне лежат более шести тысяч затонувших кораблей. Среди лежащих на дне корабельных останков есть настоящие сокровищницы: корабль посольства герцога Шлезвиг-Гольштейнского Фридриха III, который в 1635 году вз

царю Михаилу Федоровичу богатые дары; русское судно, перевозившее казну для нашей армии в Финляндии, затонувшее в 1718 году; русские суда, вывозившие военную добычу из Финляндии, Германии, Швеции, Польши и др.

Каков правовой статус затонувших судов и груза, находящегося на их борту? Ответ содержится в международном морском праве: все зависит от того, представляет ли собой тот или иной объект культурную ценность или является металлоломом, создающим опасность для окружающей среды и правомерной деятельности в океане.

Многие суда и их грузы являются подводным культурным наследием и вместе с природным окружением представляют собой культурную, историческую или археологическую ценность.

Правовой режим таких объектов определяется, прежде всего, национальным законодательством и двумя документами: Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года, участницей которой является Россия, и Конвенцией ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия от 2 ноября 2001 года, которую Россия не подписывала. Кроме того, правовой режим затопленных судов зависит от двух условий: под флагом какого государства они ранее плавали и в каком морском пространстве – во внутренних водах, территориальном море или исключительной экономической зоне они находятся.

Насущная потребность принятия международного правового акта, который обеспечивал бы сохранение подводного культурного наследия в интересах всего человечества, возникла в связи с тем, что быстрое развитие технических средств для проведения исследований все больше открывает доступ к морскому дну, а его эксплуатация и торговля предметами, найденными на затонувших кораблях и затопленных объектах, становятся распространенной и весьма выгодной деятельностью. Морские археологические памятники подвергаются разграблению, причем во многих случаях это приводит к утрате или даже уничтожению ценных научных и культурных материалов.

Согласно ст. 1 Конвенции 2001 года подводное культурное наследие означает все следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет.

Конвенция запрещает коммерческую эксплуатацию такого культурного наследия.

Итак, если судно является подводным культурным наследием и находится во внутренних водах, водах архипелага или в территориальном море, то прибрежное государство в силу своего суверенитета имеет исключительное право регулировать и разрешать деятельность по поднятию такого судна и доступа к нему. При этом присвоить судно или его груз это государство не может.

Если же затонувшее судно находится на дне исключительной экономической зоны, ширина которой может составить 200 миль, или на континентальном шельфе, то прибрежное государство обязано выдать государству-собственнику судна разрешение на подъем судна. Прибрежное государство обеспечивает охрану объекта от мародерства.

По просьбе государства флага или собственника груза прибрежное государство может организовать судоподъемные работы, но за счет заказчика.

Все археологические и исторические объекты, находящиеся на дне открытого моря за пределами 200 миль, сохраняются или используются во благо всего человечества. При этом особое внимание уделяется преференциальным правам государства или страны происхождения судна, или государства культурного происхождения, или государства исторического происхождения.

Судно и его груз будут принадлежать государству, которое подняло их. Однако, согласно статье 149 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, преимущественным правом на поднятие обладает государство, под флагом которого плавало судно, а на груз – государство его происхождения.

Если же судно или его груз имеют статус мусора, то прибрежное государство вправе обязать государство флага или собственника груза поднять такое имущество и удалить его за пределы юрисдикции прибрежного государства.

Процедурные вопросы поднятия затонувших в море судов и грузов регламентируются национальным законодательством, в России – главой VII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Согласно ст. 108 КТМ РФ, собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество в пределах внутренних морских вод, территориального моря или в акватории

Северного морского пути, должен известить об этом капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло. Если собственник не установлен или не поднял груз в установленный срок, Россия вправе поднять затонувшее имущество и распорядиться им по своему усмотрению.

Исходя из примеров поиска и поднятия сокровищ, мы можем заметить, что законодательство не регулирует и не разрешает все возникающие споры. Судебные разбирательства затягиваются на несколько лет. Это говорит о несовершенстве нормативно-правовых актов. Кроме того, не все государства являются участниками Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Конвенции об охране подводного культурного наследия. Огромное количество затонувших кораблей находится на дне морей и океанов, но их поднятие не может осуществиться не из-за технических проблем, а юридических.

В настоящее время каких-либо четко сформулированных решений нет, и международное общество тяжело решает спорные ситуации в международных судах. Поэтому нужно сделать законодательство, касающееся международно-морских отношений более совершенным, нежели чем есть оно сейчас.