



**Савич О. С.,**  
к. ю. н., доцент, завідувач кафедри  
морського права  
Національного університету  
«Одеська морська академія»  
(м. Одеса, Україна)



**Павлова О. В.,**  
помічник адвоката  
(м. Одеса, Україна)

УДК 341.24:347.796 (477):656.61.085.3

## **НАЙРОБІЙСЬКА МІЖНАРОДНА КОНВЕНЦІЯ ПРО ВИДАЛЕННЯ ЗАТОНУЛИХ СУДЕН 2007 РОКУ: ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ НОРМ У НАЦІОНАЛЬНО- ПРАВОВОМУ ПРОСТОРИ УКРАЇНИ**

Стаття присвячена проблемним питанням, які виникнуть під час імплементації норм Найробійської конвенції у національне законодавство України. Визначено дев'ять проблемних позицій та наведений перелік необхідних, на думку авторів, дій, спрямованих на забезпечення належної імплементації Конвенції в національне законодавство України.

**Ключові слова:** Найробійська конвенція, видалення затонулих суден, підйом затонулих суден, імплементація норм, затонуле майно, причетна держава.

*Olga Savych, Olga Pavlova. The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007: Implementation of the Norms to the National Legal Space of Ukraine. – Article.*

The article is devoted to the problematic issues that will arise during the implementation of the norms of the Nairobi Convention in the national legislation of Ukraine. Nine problematic positions were identified and is given a list of actions, necessary in opinion of authors, directed on ensuring appropriate implementation of the Convention in the national legislation of Ukraine.

**Keywords:** Nairobi Convention, removal of sunken ships, lifting of sunken ships, implementation of norms, sunken property, concerned State.

*Савич О. С., Павлова О. В. Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года: имплементация норм в национально-правовое пространство Украины. – Статья.*

Статья посвящена проблемным вопросам, которые возникнут во время имплементации норм Найробийской конвенции в национальное законодательство Украины. Определены девять проблемных позиций и приведен перечень необходимых, по мнению авторов, действий, направленных на обеспечение надлежащей имплементации Конвенции в национальное законодательство Украины.

**Ключевые слова:** Найробийская конвенция, удаление затонувших судов, подъем затонувших судов, имплементация норм, затонувшее имущество, причастное государство.

Світовий океан має вагомe значення у життєзабезпеченні населення будь-якого континенту. Але науково-технічний прогрес негативно позначився на життєздатності океану – інтенсивне судноплавання, активізація видобутку нафти і газу на континентальному шельфі, скидання в моря нафтових і радіоактивних відходів призвели до тяжких наслідків: забруднення морських просторів, порушення екологічної рівноваги в Світовому океані. З метою охорони останнього було прийнято цілу низку багатосторонніх і регіональних угод на міжнародному рівні.

Усвідомлюючи той факт, що затонулі судна, якщо їх не видалено, можуть становити небезпеку для судноплавання чи морського середовища, на міжнародному рівні виникла необхідність включити у процес уніфікації морського права питання щодо прийняття однакових правил та процедур для забезпечення швидкого й ефективного видалення затонулих суден та сплати компенсації за пов'язані із цим витрати. Відзначаючи, що багато затонулих суден можуть знаходитися на території держав, у т. ч. в територіальному морі, та визнаючи вигоди, отримані завдяки уніфікованості правових режимів, які

регулюють відповідальність стосовно видалення небезпечних затонулих суден, була прийнята Найробійська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 року (далі – Конвенція), яка вступила у силу 14 квітня 2015 року. На сьогоднішній день Конвенція ратифікована 36 країнами.

Метою статті є визначення заходів, необхідних для імплементації норм Конвенції у національне законодавство України.

У науковій літературі питаннями правового регулювання підйому та видалення морських суден майже не займаються. Окремі положення містяться у роботах з морського права та у роботах Джозефа Н. Горза та Д.С. Звягінцевої.

14 травня 2014 року Державна інспекція України з безпеки на морському і річковому транспорті (Укрморрічінспекція) розпочала роботу з ратифікації Україною Конвенції. Ратифікація цього документа дозволить врегулювати правовідносини, що стосуються майна, яке затонуло у виключній економічній зоні держави, а також визначити відповідальність судовласника за витрати на встановлення місцезнаходження і підняття затонулого судна. Королівство Данія стало десятою державою, яка ратифікувала цю Конвенцію, і це забезпечило набуття документом чинності 14 квітня 2015 року [1].

Розпочавши ратифікацію даного міжнародно-правового акту, Україні доведеться зробити чимало роботи щодо імплементації її норм у національне законодавство.

Саме тому логічним завершенням імплементації міжнародних норм щодо видалення затонулих суден, а саме процес ратифікації Україною Конвенції, стане забезпечення та конкретизація норм, закріплення нормами міжнародного права необхідних заходів внутрішньодержавного правотворення, встановлення меж правового регулювання, встановлення компетентних органів, на які буде покладено права і обов'язки з реалізації правових норм, створення нового нормативного акту або внесення змін у національне законодавство, яке регулює питання щодо видалення затонулих суден в Україні.

Почавши ратифікацію Конвенції, Україна повинна звернути увагу на наступні питання:

1. Забезпечення коректного та відповідного перекладу тексту Конвенції українською мовою.

Верховною Радою був представлений офіційний текст Конвенції, перекладений українською мовою. На жаль, трактування дея-

ких понять представлено не цілком коректно. Наприклад, поняття «Причетна держава», що означає державу, в чісму районі дії Конвенції знаходиться затонуле судно. Якщо ж звернутися до оригінального тексту, то дане поняття зазначається як «*Affected State*» – «держава, інтереси котрої постраждали або були порушені» [2, ст. 1]. В офіційній російській версії Конвенції дане визначення представляється як «Затронутое государство», що більше відповідає оригінальному тексту та поняттю [3, ст. 1].

Крім того, ч. 2 ст. 5 Конвенції, крім інформації, яку має містити повідомлення про затонуле судно, вказує на мету надання цієї інформації, а саме «щоб зачеплена держава визначила, чи становить затонуле судно небезпеку» [4]. Напевно, при перекладі було допущено помилку, оскільки визначення поняття «зачеплена держава» Конвенцією не надається.

Згідно з ч. 9 ст. 9, держави-учасниці вживають відповідних заходів, відповідно до їхнього національного законодавства, для забезпечення виконання їхніми зареєстрованими власниками положень ч. 1 ст. 7 Конвенції словосполучення «характер затонулого судна» у контексті попередження причетною державою мореплавців та заінтересованих держав про даний факт. В оригінальному тексті Конвенції, викладеному англійською мовою, використовується словосполучення «*nature of the wreck*», якому відповідає переклад «тип затонулого судна» або «клас затонулого судна» [2, ст. 7]. Які відомості повинні повідомити причетна держава у контексті «характеру затонулого судна» не визначено.

Неправильний переклад може призвести до багатьох проблем при використанні норм Конвенції. Саме тому слід звернути увагу на коректне та правильне використання норм у національному законодавстві.

## 2. Визначення району дії Конвенції.

Конвенція встановлює дію норм у виключній економічній зоні держави та можливість її використання у територіальному морі, якщо держава здійснить відповідні поправки при ратифікації Конвенції.

В Україні питання статусу виключно економічної зони регулюються Законом України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону» [5]. Згідно зі ст. 2 Закону, «морські райони, зовні прилегли до територіального моря України, включаючи райони навколо островів, що їй належать, становлять виключну (морську) економічну зону України. Ширина виключної (морської) економічної

зони становить до 200 морських миль, відлічених від тих самих вихідних ліній, що і територіальне море України». Суверенні права та юрисдикція України щодо морського дна виключної (морської) економічної зони і його надр реалізуються відповідно до законодавства України про континентальний шельф та Кодексу України про надра (ст. 4). Однак, в даному контексті не згадується про затонулі судна, які також можуть становити небезпеку та саме які дії може використовувати держава для захисту від забруднення. Крім того, законодавство не використовує поняття небезпеки, яка може причинити шкоду не тільки навколишньому середовищу, а й судноплавству в цілому.

Що стосується реалізації норм в територіальному морі, де діє законодавство України та встановлена повна юрисдикція держави, то питання щодо видалення затонулого судна регулюються лише нормами Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ України) [6], та все одно виникає безліч питань щодо реалізації норм на практиці і встановлення чіткої межі дії міжнародних норм та національного законодавства; реалізації прав та обов'язків судовласника, причетної держави і держав-учасниць Конвенції, а також держави прапора в територіальному морі.

Незважаючи на те, що головною метою розробки положення щодо дії Конвенції в територіальному морі було фінансове забезпечення виплати компенсації від судовласника при видаленні затонулих суден прибережною державою, жодна держава, з тих, що ратифікували цю Конвенцію не використала цієї можливості. Для українського законодавства дане питання також залишається відкритим. Аналізуючи наведене, Україні необхідно зробити поправку щодо дії Конвенції в територіальному морі не лише для забезпечення фінансового гарантування, а й для використання норм Конвенції при регулюванні питань щодо затонулих суден.

3. Визначення причетною державою поняття «небезпеки» та форми видалення затонулого судна.

Конвенцією встановлено, що затонулі судна повинні бути видалені, якщо вони становлять небезпеку. Але слід зазначити, що досить нечітко визначено, які судна підлягають видаленню: усі затонулі у районі дії Конвенції чи лише ті затонулі судна, які становлять небезпеку, оскільки текст деяких статей вказує на видалення саме затонулих суден, які становлять небезпеку. Хоча сама назва Конвенції та текст інших статей визначає у якості об'єкта видалення затонулі судна

без будь-яких додаткових характеристик. Нечіткість об'єкта видалення, виявлена у процесі дослідження, може призвести до колізій та судових тяжб.

Також нечітким є визначення поняття «особливо серйозної небезпеки», яка використовується у тексті Конвенції. Конвенцією надається лише визначення небезпеки, у той час, як питання визначення «особливо серйозної небезпеки» буде вирішуватися окремо у кожному випадку у зв'язку з тим, що чіткого визначення «особливо серйозної небезпеки» не надається. Слід зазначити, що в національному законодавстві поняття «небезпеки» не використовується. При аналізі ст. 122 КТМ України складається враження, що законодавець вирішив об'єднати вищезазначені випадки у одне поняття «небезпека», що не є цілком коректним. Визначення конкретного переліку ставить обмеження, в яких саме випадках буде використовуватись ця норма. Крім того, не цілком зрозуміло, що саме мається на увазі при використанні понять «віддалити» або знищити майно.

Слово «віддалити», відповідно до тлумачень, означає «переміщати або відстороняти на певну віддаль що-небудь» [7]. Чи можна тоді говорити, що затонуле судно, яке, наприклад, загрожує забрудненню навколишнього середовища може бути переміщене або знищене? Які саме форми знищення буде доцільніше використати та якого результату повинні досягнути при реалізації даної норми незрозуміло. На нашу думку, це питання потребує уточнення не лише в національному законодавстві, а й у самій Конвенції.

У Конвенції використовується більш вдале поняття «видалення», що означає будь-яку форму недопущення, зменшення чи усунення небезпеки, яку створює затонуле судно. Слово «видалити» тлумачиться відповідно. Однак, на жаль, Конвенцією не вказується, які саме форми видалення затонулого судна можливо використати для зменшення чи усунення небезпеки. Наприклад, Конвенцією не передбачаються такі форми видалення як захоронення судна або зміна дислокації у відкрите море з подальшим його захороненням або, якщо це можливо, вилученням з морського середовища. Річ у тому, що вилучення з морського середовища є доволі тривалою процедурою і може створювати перешкоди для судноплавства. Тому, можливо, буде більш доцільним змінити місце розташування судна для вирішення його подальшої долі.

Щодо захоронення затопленого судна, то воно завжди буде розцінюватись як забруднення навколишнього середовища та може призвести

до серйозних шкідливих наслідків. Але навряд чи прибережна держава дозволить захоронення на її території. Законодавство України забороняє захоронення відходів або інших матеріалів та предметів у виключній економічній зоні та у територіальному морі. Однак, інколи видалення затонулого судна може призвести до більш великих наслідків та становити реальну небезпеку усій території, ніж залишення його на морському дні.

Визнаючи усі питання та проблеми, що стосуються поняття «небезпеки» та встановлення форм видалення затонулого судна, Україна повинна зробити уточнення, а саме:

- визначити, які саме судна підлягають видаленню, якщо вони були затоплені не тільки в територіальному морі, а у виключній (морській) економічній зоні;

- встановити, що саме належить до поняття «особливо серйозної небезпеки» в національному законодавстві для подальшого уникнення судових тяжб та спорів з судновласниками;

- доповнити чи внести зміни до національного законодавства щодо некоректного поняття «віддалити» та встановити які саме форми видалення можуть бути використані;

- встановити можливість затоплення затонулого судна у випадку, якщо дана форма видалення затонулого майна призведе до зменшення небезпеки.

4. Забезпечення правильного тлумачення понять «затонуле майно» та «затонуле судно».

Для ефективної реалізації норм Конвенції необхідно забезпечити правильне тлумачення основних понять та їх співвідношення, звернувши увагу на поняття «затонуле судно», визначене у Конвенції як результат морської аварії, що означає:

- судно, яке затонуло чи сіло на міліну, або
- будь-яку частину судна, яке затонуло або сіло на міліну, зокрема будь-який об'єкт, який є чи був на борту такого судна, або

- будь-який об'єкт, який загублено із судна в морі та який знаходиться на міліні, затонув чи дрейфує в морі, або

- судно, яке майже затонуло чи сіло на міліну або, як можна обгрунтовано вважати, затоне чи сяде на міліну, якщо заходів з надання допомоги судну або будь-якій власності, що знаходиться в небезпеці, уже не вживають (ст. 1 Конвенції).

КТМ України визначає: «Майном, що затонуло, є судна або інші плавучі засоби, що зазнали катастрофи, будь-які споруди, здатні здійс-

нювати плавання, літальні апарати, їх уламки, обладнання, вантажі та інші предмети незалежно від того, знаходяться вони на плаву чи під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або на берег» (ст. 15).

Також, відповідно до поняття судна, яке визначене в ст. 15 КТМ України, «торговельне судно» означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується...».

Нечітке визначення поняття затонулого судна в національному законодавстві не дає змоги встановити, що саме відноситься до цього поняття, та які саме форми можуть бути використані при видаленні. Однак, не цілком доцільне використання поняття затонулого майна у КТМ України встановлює додаткові проблеми для використання норм щодо видалення затонулих суден.

Якщо Україна все ж таки ратифікує дану Конвенцію та зробить поправки щодо її використання в територіальному морі, вперш за все, необхідно буде встановити окреме поняття «затонулого судна» з вичерпним переліком.

5. Визначення обов'язків причетної держави, згідно з нормами Конвенції, та обов'язків капітану морського порту.

Окрім прав, які отримує держава-учасник щодо зобов'язання судновласника видалити затонуле судно, неможливо не згадати обов'язки, які будуть покладені на державу при ратифікації Конвенції, що наведені у її ст. 9. Розглянувши детальніше ці норми, виникає більше питань ніж відповідей. Перш за все, необхідно звернути увагу на те, що в Конвенції не вказується, який саме орган держави повинен буде визначити рівень небезпеки. В українському законодавстві питання щодо потреби видалити затонуле майно на морській території, яка знаходиться під юрисдикцією держави, визначає капітан порту. Однак у КТМ України зазначено, що колізійна норма у главі 6 «Майно, що затонуло в морі» стосується відносин, які виникають у зв'язку з затонувим майном у межах територіального моря і внутрішніх морських вод України. Цікаво, яким чином капітан морського порту може самостійно визначити рівень небезпеки затонулих суден у внутрішніх морських водах та в територіальному морі, а також призначити строк для їх видалення?

Відкритим питанням також залишається дії причетної держави у виключній економічній зоні та хто саме буде виконувати обов'язки щодо встановлення рівня небезпеки та визначення строків видалення.



Напевно, правильніше буде покласти цей обов'язок на спеціально уповноважені державні органи України у сфері морегосподарських відносин, а саме на Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Однак, перш ніж це зробити, потрібно не лише привести норми законодавства у системний порядок, а й визначити багато організаційних питань.

Аналізуючи зазначені проблеми та питання, Україна повинна зробити ряд дій для ефективної реалізації даних норм на практиці, а саме: визначити ряд обов'язків держави щодо організаційних питань встановлення рівня небезпеки та розумних строків видалення затонулих суден у виключній економічній зоні згідно з Конвенцією; визначити ряд державних обов'язків щодо організаційних питань встановлення рівня небезпеки та розумних строків видалення затонулих суден у разі, якщо Україна визначить дію Конвенції в територіальному морі; внести відповідні зміни та доповнення до національного законодавства, а саме у норми КТМ України; створити підвідомчий Укртрансбезпеці додатковий «Відділ організації з питань видалення затонулих суден» та надати йому можливість здійснювати свою діяльність не лише в територіальному морі, а й представляти інтереси причетної держави у виключній (морській) економічній зоні України. На жаль, якщо дані проблеми не будуть вирішені на національному рівні, використання норм Конвенції буде неможливим.

6. Обов'язок причетної держави встановлювати місцезнаходження затонулих суден для забезпечення навігаційної безпеки.

Статтею 7 Конвенції встановлюється обов'язок причетної держави установити місцезнаходження затонулих суден. Якщо причетна держава має підстави вважати, що затонуло судно становить небезпеку, вона забезпечує здійснення всіх практично можливих заходів для встановлення точного місцезнаходження затонулого судна.

Крім того, держава зобов'язана вжити всіх обґрунтованих заходів для позначення цього затонулого судна. Під час позначення затонулого судна вживають усіх практично можливих заходів для того, щоб покажчики відповідали міжнародно-визнаній системі навігаційних бакенів, яка застосовується в районі, де знаходиться затонуле судно. Причетна держава оприлюднює відомості про позначення затонулого судна шляхом використання всіх відповідних засобів, у т. ч. відповідних навігаційних видань.

В Україні державною установою «Держгідрографія» щорічно в рамках Плану навігаційно-гідрографічного забезпечення море-

плавства проводяться роботи щодо обстеження затонулих суден і підводних перешкод у районах встановлених шляхів руху суден та районах інтенсивного судноплавства. Окрім позначення затонулих суден та окремих небезпек на морських навігаційних картах та в посібниках Держгідрографією виконується їх безпосереднє огородження засобами навігаційного обладнання.

Отже, дуже важливим фактором для забезпечення безпечного судноплавства є використання інформації з офіційних морських навігаційних карт та посібників для плавання видання Держгідрографії, адже саме вона є відповідальною за видання та підтримку на актуальному рівні карт вод України у Чорному та Азовському морях.

7. Обов'язкове страхування та регулювання питання щодо визнання свідоцтва на території держав, які не ратифікували Конвенцію.

Відповідно до ст. 12 Конвенції, Україна повинна буде створити спеціальний орган, який буде займатися видачею обов'язкових страхових свідоцтв усім судновласникам, судна яких зареєстровані під прапором України. На нашу думку, це зобов'язання для держави має більш негативне значення. Крім забезпечення окремого органу, необхідно ще встановити належні зв'язки з усіма страховими компаніями, не лише на території України, а й з міжнародними, оскільки більшість судновласників страхують своє майно або в Р&І клубах, або в іноземних страхових компаніях.

Також необхідно приділити увагу контролю страхових свідоцтв та фінансового забезпечення на державному рівні. З врахуванням цього треба внести поправки до страхового законодавства та визначити ці послуги як державні.

Для ефективної реалізації даних обов'язків держави-учасниці також потрібно звернути увагу на фінансові установи та страхові компанії, які будуть відповідати при настанні страхового випадку. Отже, дане свідоцтво повинно не лише відповідати встановленим Конвенцією правилам щодо оформлення, а й мати змогу бути використаним у інших державах.

8. Використання строків позовної давності.

Положення ст. 13 Конвенції «Позовна давність» запозичені з Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 року: права на компенсацію погашаються, якщо позов не буде пред'явлений протягом трьох років з того дня, коли була визначена небезпека відповідно до Конвенції

(згідно з Конвенцією 2001 року, з дня, коли було завдано збитків). Проте в жодному разі позов не може бути пред'явлений після закінчення шести років, коли сталася морська аварія, що призвела до корабельної аварії. Схожі положення про позовну давність містяться в Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. та Міжнародній конвенції про відповідальність і про компенсацію у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р.

КТМ України (розділ XI, глава 3) не містить спеціальних строків позовної давності щодо вимог з відшкодування збитків у зв'язку з видаленням затонулих суден. Згідно зі ст. 391 КТМ України, до вимог, за якими строки позовної давності КТМ не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо за такими вимогами міжнародним договором України не встановлені інші строки.

Таким чином, якщо Україна стане учасницею Конвенції, до вимог з компенсації будуть застосовуватися строки позовної давності, встановлені в ст. 13 Конвенції, на що необхідно буде звернути увагу при судових спорах.

9. Участь держави реєстрації судна у вирішенні питань щодо видалення затонулих суден.

Згідно з положеннями Конвенції, держава реєстрації судна бере участь у проведенні консультацій з причетною державою та іншими державами, щодо яких мало вплив затонуле судно, стосовно заходів, яких необхідно вжити щодо затонулого судна, але яким саме чином – не встановлено.

Ще одне питання, яке Україна повинна буде вирішити як державою-учасницею, це питання відповідальності та обов'язків держави реєстрації судна.

Наприклад, українське судно, при тому, що Україна ратифікувала дану Конвенцію та прийняла на себе усі зобов'язання щодо її виконання, затонуло у водах іншої держави, яка не є учасником даної Конвенції. Які саме обов'язки та права має судовласник в даному випадку? Що повинна зробити держава прапора судна? Чи можливо буде використати фінансове забезпечення на території виключної економічної зони іншої держави, яка не ратифікувала дану Конвенцію? На жаль, на ці питання дати достатньої та вичерпної відповіді ми не можемо, оскільки правозастосовна практика у цій сфері відсутня.

Підводячи підсумок, необхідно зазначити, що сьогодні для України як морської держави, що розвивається, прийняття нових норм та оновлення законодавство є вкрай необхідними процесами. Визнання того факту, що проблеми затонулих суден можуть перетворитися на катастрофу, що може привести до екологічного забруднення морської території та погіршення санітарно-епідеміологічного стану, порушення стабільного стану флори та фауни морського середовища, а також небезпеки для судноплавства, ратифікація Найробіської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 року Україною є визначним та необхідним кроком. На жаль, для вдалого використання норм та правил даної Конвенції, Україні потрібно провести нормотворчі дії стосовно зміни існуючого законодавства та прийняття нових правових актів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Укрморрiчiнспекцiя розпочинає роботу щодо ратифiкацiї Найробiйської мiжнародної конвенцiї. URL: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=247294175](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=247294175)
2. The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2008. URL: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/228988/8243.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/228988/8243.pdf)
3. Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов, 2007. – Офиц. публикация ИМО, 2008. 36 с.
4. Найробийська мiжнародна конвенцiя про видалення затонулих суден вiд 18 травня 2007 року. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896\\_046](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_046)
5. Про виключну (морську) економiчну зону України: Закон України вiд 16.05.1995 р. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/162/95-%D0%B2%D1%80>
6. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
7. Академiчний тлумачний словник української мови. URL: <http://sum.in.ua/s/viddaljaty>

