

Сокровища царства Нептуна (охрана подводного культурного наследия)

Международное право рассматривает культурные ценности как достояние человечества, которое нуждается в защите. После двадцати лет усилий и стараний различных международных организаций, ратовавших за создание правового инструмента, который охранял бы исторические останки затонувших кораблей, подводные археологические места и другие памятники культуры, находящиеся в морях и океанах, 2 ноября 2001 года Генеральная



Ил. 1. Линейный корабль «Sussex» терпит крушение с 10 тоннами золота – «подкупом», предназначенным британской короной для герцога Савойского, с целью заручиться его поддержкой в конфликте Британии с Францией Людовика XIV.

конференция ЮНЕСКО на своей 31-й сессии приняла текст первого международного юридического документа, призванного служить сохранению находящихся под водой памятников культуры – Конвенцию об охране подводного культурного наследия [1]. Спустя три месяца со дня сдачи на хранение ратификационной грамоты (акта о присоединении) двадцатым государством, то есть 2 января 2009 года, она вступила в силу.

Этот важный законодательный акт восполнил пробел в международном праве, из-за которого большая часть подводного культурного наследия подвергалась нещадной эксплуатации в коммерческих целях. Он впервые юридически регламентирует сохранение подводных археологических объектов. При этом Конвенция не касается проблем собственности памятников и государственных морских границ. Она также не наносит ущерба правам, юрисдикции и обязанностям государств по международному праву, включая Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву. Её основная задача – защитить подводное культурное наследие от опасности, которую представляют для него отдельные «охотники за сокровищами»; объединённые в частные компании авантюристы, специализирующиеся на поисках затонувших кораблей; туристы,

жаждущие сувениров, а также развитие портов и нефтепроводов, промышленная разработка полезных ископаемых, ловля рыбы с помощью тралов и т.д.

На дне морей и океанов

Ученые утверждают, что третья часть сокровищ планеты находится под водой. По имеющимся данным, только затонувших и до сих пор не обнаруженных судов числится свыше трех миллионов [2]. Дно морей и океанов не исследовано более чем на 98 процентов [3]. Оно скрывает в себе поселения каменного века, пещеры с наскальными рисунками, места для жертвоприношений, отдельные здания (например, останки Александрийского маяка в Египте, известного как седьмое чудо света), архитектурные ансамбли и целые города.



Ил. 2. Статуя бога Хапи – свободно стоящая скульптура египетского божества, самая крупная из найденных на дне Средиземного моря неподалеку от Александрии.

Там покоятся миллионы золотых монет, серебряные слитки Перу, изумруды ацтеков, китайский фарфор и греческие амфоры. Морские просторы – это не только кладовая ценностей, но и настоящий музей, где представлена история судоходства, торговли, пиратства и войн. На дне Балтийского моря, к примеру, находятся останки самого большого в мире флота. Общее число потенциальных археологических объектов там превышает 200 тыс. единиц – судов, затонувших на протяжении 2500 лет [4].

Только на дне Финского залива покоятся более шести тысяч кораблей всех времен и народов, погибших в боях и штормах. Из них почти каждый – это богатейший памятник своей эпохи, хранящий комплексную научную информацию: от забытых конструкций корпуса и состава грузов до предметов быта и сведений об антропометрических показателях погибших на нем моряков.

Вообще дно Финского залива представляет собой уникальное фондохранилище, где сохранены образцы всех типов боевых и транспортных кораблей, входивших за 300 лет в состав ВМФ: бригантины, скампавеи, галеры, шкуты, эверсы, каты, фрегаты, линейные корабли, бомбардирские корабли, канонерские лодки, пакетботы, коттеры, яхты, бриги, голеты, плавучие батареи, прамы, шхуны, шлюпы, транспорты, колесные

пароходы, пароходо-фрегаты, паровые канонерские лодки, корветы, клипера, парусно-винтовые фрегаты, миноноски, эскадренные миноносцы, крейсера, броненосные крейсера, минные заградители, броненосцы береговой обороны, эскадренные броненосцы...[5].

Кроме самих останков найденных кораблей огромную ценность имеет систематизация данных о местах и обстоятельствах их крушений в течение длительных исторических периодов, что позволяет реконструировать старинные фарватеры, по которым осуществлялись торговые связи и проследить их эволюцию во времени. Так, например, исследование подводного культурного наследия в значительной мере подтверждает теорию, разработанную бельгийцем Анри Пиреном, что интенсивное развитие Северной Европы, связанное с внезапной активизацией мореплавания в VII и VIII веках нашей эры, было обусловлено поисками нового торгового пути на Восток [6]. Ведь именно в VII веке при становлении ислама арабо-мусульманская экспансия вдоль побережья Средиземного моря от Балкан до Испании полностью прервала торговые связи Каролингской империи со Средней Азией.

Новым фарватером для торговых связей стал путь через Балтийское море – Финский залив, Ладога, Ильмень или Онега, далее Волга и Каспийское море. За прошедшие тысячелетия торговля по этому коридору практически не прерывалась. Много миллионов судов прошло из Балтики на Каспий и обратно. Десятки тысяч из них погибли, кто по воле стихий, кто в сражениях за контроль над главной торговой дорогой Северной Европы. Сегодня они лежат под водой вперемешку: русские ладьи, норвежские драккары, шведские боевые корабли XVIII века и корабли XX века.

Все прибалтийские страны, отмечает океанолог А.В. Лукошков, научный руководитель проекта «Тайны затонувших кораблей» Санкт-Петербургского учебно-методического центра, приступили к изучению этого уникального наследия. Программы создания реестров подводных объектов в Швеции (National Wreck register) ведет Шведский морской музей; в Финляндии (National Wreck database) – Морской музей Финляндии; в Дании (National Wreck database) – Центр морской археологии; в Польше созданием базы данных о затонувших кораблях занимается Центральный Морской музей в Гданьске. В Великобритании создан National Register of Historic Vessels. Следует отметить, что кроме центральных или национальных регистров, во всех странах существуют и региональные, которые ведутся властями провинций. Кроме того, национальные и региональные ассоциации ныряльщиков-аквалангистов ведут собственные регистры. Из бывших республик СССР программы создания регистров

имеют Эстония, Латвия, Литва и Украина. Лишь Россия никогда таких работ не вела ни на побережье Балтийского моря, ни на других морях, входящих в её юрисдикцию [4].

Подводные сокровища и кладоискатели

Подводные сокровища, которые по самым приблизительным подсчётам оцениваются в 600 млрд. долларов, манят авантюристов и кладоискателей, готовых ради драгоценного груза разрушать памятники истории и уничтожать археологические объекты.

Люди давно стали проявлять интерес к подводному миру. Ещё в IV веке до нашей эры Аристотель описал ныряние под воду с трубкой, в XV веке нашей эры Леонардо да Винчи сделал рисунки устройства для подводного дыхания. В XVI–XVII веках появились настоящие водолазные колокола, в XIX веке – подводные лодки и тяжёлые скафандры. В 1943 году Жак-Ив Кусто и Эмиль Ганьян изобрели акваланг. Для подъёма обломков кораблей Кусто со своей командой стал применять разные, используемые до сих пор приспособления, включая «вакуумный пылесос» и пр.

Сегодня подводные исследователи, как от науки, так и от бизнеса (в силу известных причин последние оснащены несравнимо лучше), пользуются новейшими достижениями техники: сонарами, компьютерами, телевизионными камерами, гидролокаторами бокового обзора, дистанционно управляемыми аппаратами-роботами, батискафами, подводными мини и т.д.

Всплеск интереса к подводной археологии вызвал в начале XX века факт случайного обнаружения греческими водолазами затонувшего около 2,5 тысяч лет назад римского судна с античными скульптурами. Позднее в районе тунисского побережья были обнаружены останки еще одного римского корабля, затонувшего с грузом предметов античного искусства [7, с. 56].

Auri sacra fames

(«проклятая жажда золота» – слова поэта Вергилия)

Одним из самых известных «охотников за сокровищами» был скончавшийся в 1988 году пионер океанского кладоискательства американец Мэл Фишер.

После 16 лет поиска его фирма «Treasure Salvors» обнаружила у побережья Флориды корпус испанского галеона «Nuestra Señora de Atocha», затонувшего в 1622 году. Компания Фишера приобрела у властей штата Флорида разрешение на использование устройств, получивших название «почтовый ящик», которые, счищая слой песка, снимают



Ил. 3. Мэл Фишер.

все, что преграждает путь к объекту поиска. На протяжении следующих 15 лет аквалангисты занимались расчисткой и подъёмом со дна фантастического «улова». Из трюмов корабля удалось извлечь 7175 слитков золота (каждый весом около 40 кг), 1038 слитков серебра, 583 слитка меди, 230 тыс. серебряных монет, 3200 изумрудов, а также большое число рапир, мушкетов и стрелкового оружия и т.д. Общая стоимость находок составила 400 млн. долларов [8, с. 62]. Морские археологи подвергли работы на месте гибели «Atocha» жесткой критике, заявив, что применявшиеся методы были несовершенными и нанесли ущерб останкам судна [9, с. 242].

У берегов Флориды повезло и другому известному американскому кладоискателю – Барри Клиффорду. Возле западного побережья Флориды он нашёл затонувшую в 1717 году английскую пиратскую галеру «Whydah», которой командовал сам капитан Беллами, более известный как «Чёрный Сэм». Её трюм был заполнен бочками с золотым песком, драгоценными камнями из Индии, сундуками с монетами... Благодаря поднятому грузу Клиффорд разбогател на 15 миллионов долларов.

Во главе компании «Magex» стоит географ Боб Маркс, автор нескольких десятков книг о погружениях под воду, миллионер. Его фирма осуществила поиски затонувших кораблей в 62 странах. Самой крупной экспедицией Маркса стало длившееся четыре года исследование поглощённого морем Порт-Ройяла на Ямайке. Этот богатейший город был известен как Содом и Гоморра Нового Света. В 1987 году «Magex» подняла с морского дна сокровища затонувшего у Багамских островов в 1656 году испанского галеона «Nuestra Señora de las Maravillas». Маркс также обнаружил останки «Тринидада» – первого корабля Магеллана, потерпевшего кораблекрушение в 1521 году в ходе первого кругосветного путешествия.



Ил. 4. Боб Маркс.

Самый удачливый кладоискатель Германии – инженер Клаус Кепплер, глава акционерной фирмы «Sea Explorer AG» во Фрайбурге, известного во всём мире предприятия по поиску подводных сокровищ. Постоянных работников у него 15 человек, в будни они решают прозаические задачи – извлекают со дна рек землечерпалки. В каждую очередную экспедицию за сокровищами шеф берет с собой несколько помощников высокой квалификации, а чернорабочих находит на месте. В 2001 году Кепплер нашёл корабль знаменитого пирата XVII века Генри Моргана. Позже он обнаружил также голландский парусник, затонувший в 1659 году у берегов Новой Зеландии, на борту которого находилось 30 тонн серебра, двести тысяч серебряных монет, бриллианты, жемчуг и конь из белого мрамора под золотым седлом. Специалисты оценивают это богатство по меньшей мере в 20 млн. долларов. Последней по времени находкой Кепплера стал корабль корсаров «Forbs», затонувший 1806 году у берегов Индонезии (в этой стране, нашедший клад по закону имеет право на половину его стоимости, в отличие, например, от Греции, где все предметы, представляющие культурную ценность и созданные до 1453



Ил. 5.

года принадлежат государству, и их частное хранение является незаконным) [10]. В трюмах судна были золото, слитки серебра, драгоценные камни, хрусталь, китайский фарфор династии Мин и 400 бутылок вина, которые распродали с аукциона по 3000 долларов за бутылку. Стоимость найденных сокровищ оценивается в 10 млн. евро. На поиски «Forbs» а фирма Кепплера потратила около трех млн. евро, сюда вошла и оплата труда историка, тщательно изучившего архивы и данные о корабле.



Ил. 6. Грег Стемм.

На сегодняшний день безусловным лидером среди двух десятков компаний, охотящихся за скрытыми под водой сокровищами, является американская псевдоархеологическая фирма «Odyssey Marine Exploration», созданная в 90-е годы прошлого века и вышедшая на биржу со своими акциями в 2003 году. Владельцем этого первого частного предприятия по эксплуатации морского

дна, расположенном в местечке Тампа на Флориде, является Грег Стемм.

В «Odyssey» трудятся 50 человек, фирма располагает огромными финансовыми средствами, самой передовой техникой, в библиотеках и архивах всего мира на неё работает группа историков и архивистов, она сама ведёт переговоры с властями и сама продаёт добытые с морского дна ценности, а также широко пользуется «производными» правами в отношении найденных сокровищ: продаёт копии поднятых со дна предметов, их фотографии, телефильмы о них (снятые совместно с NBC), книги [11].

Фирма, рекламирующая себя коллективом «профессиональных ныряльщиков и археологов», занимающимся поиском затонувших старинных кораблей, перевозивших ценные грузы (специализация на золоте и серебре, как самом доходном грузе), вызывает критику со стороны ЮНЕСКО и пользуется дурной славой в кругах научного археологического сообщества, которое считает её представителей беспощадными «охотниками за сокровищами», сознательно уничтожающими культурное наследие, принадлежащее всему человечеству – вместо профессионального изучения исторических останков кораблей, она разрушает, раскрадывает и распродает их содержимое.

«Есть огромная разница между работой археологов и действиями «охотников за сокровищами», – отмечает доктор Питер Марсен, британский археолог, основавший «Shipwreck and Coastal Heritage Centre». – На самом деле, нам не совсем известно, чем занимаются сотрудники «Odyssey», всё держится втайне. Однако зарабатывают они на продаже исторических предметов, которые должны находиться в музеях» [12, с. 48].



Ил. 7. Колёсный пароход «Republic».

До 2009 года фирме удавалось жить в ладу с законом: высокооплачиваемые юристы помогают «Odyssey» интерпретировать его положения в свою пользу. Колёсный пароход «Republic», затонувший у берегов штата Джорджия в 1865 году во время транспортировки нескольких десятков тысяч золотых и серебряных монет, основатели



Ил. 8.

компании искали 12 лет, затратив более двух миллионов долларов на суперсовременную технику, перерыв не одну библиотеку и гонясь за инвесторами. Обнаружив корабль, они зарегистрировали в суде свою находку, обеспечив себе тем самым эксклюзивный доступ к объекту и право на сохранение за собой 90 процентов его груза. Чтобы обезопасить себя от случайностей,

«Odyssey Marine Exploration» за 1,6 млн долларов выкупил у страховой компании права на «Republic», заключил договор с двумя крупнейшими в мире нумизматическими фирмами и в первые же шесть месяцев заработал на продаже только монет 9,5 млн долларов [12, С. 48]. Общая стоимость находки превысила 75 млн долларов.

В 2001 году «Odyssey» нашёл у берегов провинции Андалусия британский военный корабль «Sussex», который погиб во время шторма в 1694 году. На его борту находилось 10 тонн золота, что сегодня оценивается суммой порядка 3,5 млрд. евро. Линейный корабль следовал в составе эскадры из 12 кораблей, которая должна была доставить



Ил. 9.

деньги, оружие и солдат союзнику Великобритании герцогу Савойскому. Юристы компании «Odyssey Marine Exploration» начали переговоры с правительством

Великобритании, которое является собственником корабля и находящегося на нем груза. В 2005 году английские власти дали американцам права на подъем груза на условиях разделения поднятого золота между «спасателем» и правительством Великобритании. При этом от первых поднятых 45 миллионов фунтов стерлингов компания получала 80% золота, а 20% получают англичане. Золото, поднятое вслед



Ил. 10. Погрузка 17 тонн серебряных монет, найденных под водой.

за этим, делилось между концессионерами уже поровну 50/50, но только до того момента пока его стоимость не достигнет суммы 500 млн. фунтов стерлингов.

Все последующее имущество, поднятое с корабля «Sussex», делилось уже в соотношении 60% правительству Соединенного королевства, а 40% – американской компании. Примечательно, что вслед за решением английского правительства британские археологи заявили на него протест, доказывая, что иностранная компания не имеет права поднимать с английского корабля груз имеющий «огромную историческую ценность» без привлечения британских специалистов. Но этот демарш не имел юридической силы.

Скандал разгорелся весной 2007 года, когда испанские археологи пришли к заключению, что «Sussex» может оказаться не идентифицированным колониальным галеоном. Испанские власти потребовали от американцев получить разрешение на проведение спасательных работ в испанских территориальных водах. Это требование означало претензии Испании на получение части поднятой добычи «по береговому праву». Во время подготовки к совместным подводным раскопкам испанцы обнаружили, что «Odyssey Marine Exploration» извлекает с другой стороны Гибралтара какой-то таинственный груз.



Ил. 11. Обработка найденного.

У испанцев возникло подозрение, что американцы их обкрадывают. Поскольку дело происходило в международных водах, Испания позволила фирме вывезти груз, но вскоре очень пожалела, ибо выяснилось, что американцы нашли испанский галеон «Nuestra Señora de las Mercedes», который после обстрела

британцами затонул с грузом на 500 млн. долларов у побережья Португалии в 1804 году. Испанцы возмутились. «Как будто вернулись времена корсаров и разбойников, – писала крупнейшая газета «El País», – пираты снова осаждают наши галеоны, невзирая на то, что те уже столетиями лежат на дне морей в вечном сне. Как Испания может защититься от такого вреда, наносимого её историческому и археологическому наследию?» [цит. по 12, с. 49].

Испания подала иск в суд, который неожиданно для «Odyssey Marine Exploration» выиграла. В 2009 году суд Флориды вынес приговор, обязавший фирму вернуть Испании 17 тонн серебряных и золотых монет, добытых из трюма останков «Nuestra Señora de las Mercedes». Что, однако, заявляют учёные, не компенсирует утрату подводного памятника.

Научное сообщество давно выступает против практики мародёрства в отношении подводного культурного наследия. Нередки случаи, когда поисковики, чтобы добраться до груза используют взрывчатые вещества. «Археология и погоня за прибылью – несовместимы», – выражает общее мнение в чилийской газете «El Mercurio» подводный археолог Арно Казенаве [цит. по 8, с. 63]. Международный Конгресс Морских Музеев (ICMM) в 1986 году выступил против хищнической эксплуатации затонувшего в 1751 году у рифа Адмирала Штеллингверфа (Индонезия) голландского парусного судна «Geldermalsen» с грузом золота, китайского фарфора и шёлка [13, с. 142]. Английский «охотник за сокровищами» М. Хэтчер, обнаружив отлично сохранившийся затонувший корабль, извлёк из него 170 тысяч фарфоровых изделий, взломав для этого деревянные панели и ящики, перебив массу единиц ценного груза. По мнению участников Конгресса, археологические находки, представляющие большую археологическую ценность, подлежали экскавации с использованием научных методов. Невзирая на этот призыв, «охотник за сокровищами» разграбил груз корабля и разрушил останки судна. Свой трофей он продал в Амстердаме с помощью аукционного дома «Кристи» за 16 млн. долларов. В результате была потеряна возможность научного исследования этой «капсулы времени»: «охотник за сокровищами» уничтожил корабль, а знаменитый аукционный дом «рассеял» коллекцию фарфора, продав её разным частным лицам. Из опасения протеста и претензий голландского правительства, как кредитора судовладельца «Geldermalsen» – индийской компании, разорившейся в 1798 году, аукцион был проведен поспешно и название корабля не упоминалось в аукционных каталогах. Поскольку вопреки этическому кодексу Международного Комитета по Делах Музеев (ICOM) в этом аукционе приняли участие некоторые музеи, Международный Конгресс Морских Музеев (ICMM) осудил в 1986 году способ эксплуатации и продажи культурных ценностей, извлеченных из останков «Geldermalsen» [14, с. 101].



Ил. 12.

До недавнего времени ценности, извлечённые со дна морей и океанов, можно было легко продать не только на так называемом чёрном рынке, но и на легальном художественном рынке, что и делал, например, известный аукционный «Дом Кристи», ежегодно продавая такого рода артефакты на 20 млн. долларов. Примечательным в этом отношении оказался

опыт Португалии, которая в погоне за выгодой либерализовала в 1993–1995 годах своё законодательство, разрешив продажу предметов, извлеченных при археологических раскопках. После этого, привлеченные богатством подводного культурного наследия у её берегов свои операции в стране развернули по меньшей мере шесть международных компаний по розыску сокровищ.

Результаты хищнического разграбления были таковы, что в 1995 году действие новых норм закона было приостановлено, а в 1997 году они были совсем отменены, что позволило Португалии восстановить научный потенциал в области подводной археологии [14, с. 307].

Истоки правовой охраны затонувших кораблей

Как справедливо отмечает научный руководитель проекта «Тайны затонувших кораблей» А.В. Лукошков, спасение, подъем и вторичное использование затонувших кораблей, судового имущества и грузов испокон веку являлось традиционным видом хозяйственной деятельности населения приморских районов во всём мире. Поэтому нет ничего удивительного в том, что человечество столь же давно начало регулировать правовые вопросы собственности на затонувшее имущество.

Одним из древнейших законов, трактующих эти вопросы, является «Гуталаг», – судебник острова Готланд, созданный около 1220 года и приписываемый королю Олафу Святому. В число 65 законов судебника входит закон № 49 «О найденном добре [затонувшего корабля]». Он, в частности, гласит:

- Если человек обнаружит добро на воде и ему будет нужен корабль с веслами или он найдет это на дне моря и ему (будет) нужен крюк или багор, то пусть имеет треть от своей находки. Если он найдет это (добро) за пределами видимости с земли, то пусть он имеет половину того, что он нашел [15].

В 1293 году в Риге были введены в действие «Рижские статуты» – свод законов, определявших жизнь вольного города. Из 11 книг, в которых были изложены законодательные акты, одна была целиком посвящена морскому праву. В ее раздел, отведённый правам собственности на спасенное имущество, включены следующие положения:

- *Кто скроет находку – тот объявляется вором и подлежит наказанию за воровство. Кто сделает находку в море, тот получает 25% найденного имущества.*

В «Бьеркеарэттен» – первом общегородском своде законов Швеции, составленном около 1345 года, специальный раздел был посвящён вопросам вознаграждения за подъем имущества с затонувших кораблей. В нём говорилось:

- Если кто-нибудь нашел затонувшее судно в открытом море вне (зоны) наблюдения и присмотра (с берега), он забирает себе половину найденного; если он найдет (товар) в зоне наблюдения и присмотра (с берега), он забирает себе третью часть найденного; о (любой) находке необходимо объявить официально, или человек провозглашается воров, а его находка – воровской добычей [15].

В 1648 году по Вестфальскому миру Шведское королевство получило во владение большую часть эстонского, латвийского, литовского, польского и немецкого побережья Балтики. Финляндское и русское побережье были захвачены раньше. И в 1655 году государственный канцлер Швеции Аксель Оксеншерна заявил об исключительном праве короля Швеции на Балтийское море. Это означало, что теперь король мог получать свою долю доходов со всех крушений, происходивших на Балтике.

Шведский король Карл XI в 1692 году предпринял попытку упорядочить гигантский рынок спасательных работ с помощью создания двух частных водолазных компаний, которые получили исключительные права на все спасательные работы в Балтике. Эта монополия сохранялась до начала XIX века [15].

В России правовую и материальную охрану затонувших кораблей обеспечивали с 1857 года «Правила о спасении судов потерпевших крушение или гибель и их грузов» (Свод законов Российской Империи. Часть II, Устав торговый), где говорилось, что:

- Все спасенные в пределах Российской Империи от крушения кораблей и судов российских и иностранных – люди, птицы, животные, товар, груз, такелаж и сам корабль, потерпевший крушение, состоит под непосредственным покровительством Его Императорского Величества и должно оставаться неприкосновенным; все разбившиеся или ставшие на мель корабли, как русские, так и иностранные, равно такелаж и спасенные товары, вывезенные из России, поступают в ведение местного полицейского начальства, а потом по распоряжению губернского начальства или остаются в полиции или передаются на хранение в городские магистраты; всему спасённому делать опись, копии которого поступают в городской магистрат; местная полиция или таможня по получению описи делает немедленно распоряжение о принятии спасенных предметов в свое ведение и их перевозки, заимствуя деньги из своих сумм с [последующим] возвратом от хозяина [предметов], или из денег, которые будут выручены через продажу спасенных товаров и вещей [16].

Национальные законодательства

Законы, регламентирующие подводные работы, есть во всех заинтересованных странах. Сегодня в **Швеции**, имеющей самую древнюю традицию в этой области, действуют специальные «Правила поиска и подъема затонувших судов и грузов», принятые в 1974 году. В соответствии с ними, затонувшие объекты разделяются на три основные группы:

- «.....затонувшие суда, если можно полагать, что истекло 100 лет с года их гибели, считаются недвижимым памятником старины...» и обращение с ними регламентируется «законом об охране памятников старины...»;

- суда, затонувшие в течение последних 100 лет, памятниками не считаются, и в их отношении действует общий закон о спасении затонувшего имущества;

- отдельные предметы, лежащие на дне без связи с конкретным судном, например, якоря – независимо от возраста памятниками не являются.

Право принимать решения о затонувших судах представлено местным органом власти. Но при этом «Главное управление охраны памятников старины» сохраняет роль наблюдательного органа. Общий реестр подводных памятников в водах Швеции ведет археологический отдел Национального музея морской истории в Стокгольме [17].

В **Великобритании** действует несколько законодательных актов, регламентирующих различные аспекты поиска, изучения и использования затонувших кораблей. основополагающим является «Акт о морских торговых судах», действующий с 1894 года. Он определяет права собственников погибших кораблей и лиц, нашедших корабль, предоставляя им коммерческие права на судоподъем, включая право продажи находок с аукционов. Применение Акта принадлежит к сфере компетенции Министерства транспорта, который всячески защищает его коммерческую ориентированность.

Научное изучение ценных в историческом плане судов находится в сфере компетенции специально созданного в 1992 году Министерства национального наследия. Он руководствуется принятым в 1973 году временным «Актом об охране затонувших кораблей» (The Protection of Wreck Act 1973), который вводит определенные ограничения на коммерческое использование кораблей, отнесенных к «историческим».

Поскольку области применения обоих Актов полностью совпадают, имеют место конфликты между министерствами по вопросу о правах продаж тех или иных находок.

В **Великобритании**, отмечает А.В. Лукошков, существует устойчивая ориентация на поощрение поисков затонувших объектов и включение их в экономические отношения.

Упор в Британской политике охраны делается на обязательной декларации всех находок и их учете, что позволяет выявлять объекты, имеющие историческую ценность. В стране создан специальный штат чиновников, именуемых «получатели останков кораблей» (рэксов), которые после внесения находки в реестр официально становятся ее владельцами на 1 год и 1 день. Это касается как обломков кораблей, так и поднятых со дна предметов. Причем поднятые предметы могут на этот срок оставаться у ныряльщика (дайвера). За это время чиновник обязан установить законного владельца объекта. Если это удастся, то последний вступает в права собственности находкой, а нашедший получает от собственника вознаграждение. Если владелец не найден, а находка представляет особый интерес для общества, она передаётся в музей, а нашедший получает вознаграждение от государства. Если же находка не представляет музейной ценности, то в отсутствие владельца нашедший становится ее полноправным хозяином.

При обнаружении незадекларированных находок взимается штраф, достигающий 2500 фунтов за один утаенный предмет. Контроль за действиями аквалангистов возложен на Агентство морской и береговой полиции. Следует добавить, что с целью повышения безопасности и качества подводных работ в Великобритании в 1997-98 годах были разработаны специальные кодексы, регламентирующие их организацию: Кодекс ныряния для проектов научного и археологического характера; Кодекс ныряния для проектов СМИ; Кодекс, определяющий правила ведения коммерческих водолазных работ [18].

В **Норвегии** действует закон об охране культурного наследия от 1978 года, в соответствии с которым государство объявило своей собственностью все вновь обнаруженные археологические находки, датируемые периодом до 1537 года, то есть до введения в стране Реформации. Вновь найденные объекты возрастом до 1537 года подлежат передаче в региональные музеи. За



Ил. 13.

такие находки государство выдает денежное вознаграждение и/или почетный диплом. Размер вознаграждения не зависит от культурной ценности предмета. Например, за золотые предметы выплачивают не коллекционную стоимость, а лишь стоимость металла плюс надбавка в 10%, если так можно выразиться – «за честность».

Согласно закону, все памятники, датируемые ранее 1537 года, автоматически без исключений охраняются законом. В Норвегии действует также специальный «Закон о

подводных археологических исследованиях», принятый в 1974 году. В соответствии с ним, столетний срок, определяющий историческую ценность затонувшего объекта, отсчитывается не с момента гибели судна, а с момента его спуска на воду, что более логично, но создает техническую проблему поиска сведений о времени строительства корабля [19].

В **Финляндии** поощряются подводные исследования частными лицами. Действующий закон о памятниках лишь требует получить на это разрешение музейного ведомства, что скорее является способом регистрации, так как условием получения разрешений определено обязательное составление отчета о работах, что позволяет вести учет всех находок. Контроль осуществляет археологический отдел Морского Музея Финляндии.

Некоторые ограничения налагаются лишь Вооруженными силами Финляндии на работы в прибрежных акваториях Финского залива. Там имеется 19 закрытых военными зон, дайвинг или исследовательские работы в которых требуют получения разрешения в региональных штабах ВС Финляндии. Правда, разрешение, но уже от Главного Штаба Вооруженных сил нужно получать и в случае применения поисковой аппаратуры – гидролокаторов, картирующих эхолотов и т. д.

Корабли, затонувшие более 100 лет назад, считаются историческими памятниками и действия в отношении их регламентируются «Законом о памятниках старины», принятым в 1963 году. Правоприменение закона часто вызывает судебные процессы между государственными органами и ныряльщиками-первооткрывателями [20].

Права собственности на затонувшее имущество во **Франции** рассматривает специальный «Декрет о правовом режиме затонувшего в море имущества» от 1961. К указанной области права относится и «Декрет о происшествиях на море» от 1968 года. Контроль за подводными исследованиями осуществляет специальный государственный Департамент Подводных Археологических Исследований (DRASSM). В стране ведётся разработка трех законов и пяти подзаконных актов, направленных на регулирование проведения историко–археологических исследований [21].

В России нет специальной правовой регламентации деятельности по охране подводного культурного наследия. Она регулируется положениями нескольких законов: Водным кодексом, Гражданским кодексом, Кодексом торгового мореплавания РФ и Законом об объектах культурного наследия – и страдает значительными пробелами.

Международная нормативно-правовая база

Хотя проблемы охраны всемирного культурного наследия человечества оказались во второй половине XX века в центре внимания мирового сообщества, что нашло своё отражение в многочисленных нормативных документах и актах международного права (Рекомендации о международных принципах, применяемых к археологическим раскопкам (1956 г.), Конвенция ЮНЕСКО о мерах по запрещению незаконного ввоза, вывоза и передачи прав собственности на культурные ценности (1970 г.), Конвенция ЮНЕСКО об охране всемирного культурного и природного наследия (1972 г.), Европейская конвенция о правонарушениях, связанных с культурной собственностью (1985 г.), сфера охраны наследия, находящегося в морях и океанах, особенно в зоне открытого моря, то есть за пределами юрисдикции отдельных стран (в так называемом Районе), либо в зоне, в которой эта юрисдикция ограничена (континентальный шельф и исключительная экономическая зона), оставалась неурегулированной на международном уровне.

Единственными документами, связанными с этой тематикой, были рекомендации парламентской сессии Совета Европы по вопросу подводного культурного наследия от 1978 г. (№ 848) и от 2000 г. (№ 1486), а также Международная Карта Охраны и Управления подводным культурным наследием, разработанная ICOMOS и принятая в Софии в 1996 году. Несмотря на важность этих документов, они носили всего лишь рекомендательный, то есть необязательный характер для законодательств суверенных государств. А важные международные конвенции, такие как, например, Европейская конвенция об охране археологического наследия (1969 г., новелизированная в 1992 г.), или так называемая Мальтийская конвенция, хотя и включают в определение археологического наследия также объекты, находящиеся под водой (ст. 1), однако не уделяют вопросам охраны подводного культурного наследия достаточного внимания.

Серьёзную проблему для охраны подводного наследия представляет тот факт, что значительная его часть находится, согласно положениям морского права (UNCLOS), вне зоны юрисдикции отдельных государств или в зоне, где эта юрисдикция ограничена (континентальный шельф и так называемая «исключительная экономическая зона»). Это означает, что обеспечивать охрану такому наследию должны не законодательные акты отдельных государств, а многостороннее соглашение в форме конвенции, одобренной и ратифицированной большинством стран.

Сложившаяся в международном праве ситуация приводила к тому, что подводное культурное наследие, кроме тех мест и объектов, которые находятся в зоне территориальных морей отдельных стран, было лишено охраны. Исключение составляют государства, которые внутренним законодательным актом увеличили охранную зону для останков кораблей, как это сделала, например, в отношении своего континентального шельфа Австралия, где с 1976 года подводные исследования старинных кораблей регламентируется специальным «Актом об исторических кораблекрушениях» (The Historic Shipwreck Act of 1976). В других водах исторические обломки и древние археологические объекты нещадно эксплуатируются в коммерческих целях, часто при попустительстве широких масс и СМИ, выставляющих грабителей в романтическом ореоле «храбрых искателей приключений» [14].



Ил. 14. «Зевс» – 7-тонный подводный телеуправляемый аппарат фирмы «Odyssey Marine Exploration».

Ярким примером нанесения ущерба подводному объекту культурного наследия является расхищение предметов с затонувшего «Титаника» с помощью дистанционно управляемых аппаратов, часто разрушавших корпус корабля, сначала французской экспедицией, а позже компанией «PMS Titanic Inc.» [22, с. 14].

«Охотники за сокровищами» оправдывают свои действия тем, что предложенная учеными охрана *in situ* противоречит постулату обеспечения публичного доступа к памятникам культуры и что благодаря их изыскательской деятельности многие люди становятся владельцами исторических памятников культуры. Такой подход якобы отвечает идее «многостороннего использования» (multiple use) культурного наследия в соответствии с дифференцированными потребностями различных сегментов общества. Однако, как следует из заявления Археологического института Америки, принцип «многостороннего использования» наследия может быть применен только в качестве обоснования не наносящего ущерба публичного доступа, например, в рамках подводного туризма, но не как оправдание разрушительных действий и коммерческой эксплуатации памятников [14, с. 177–178].

Дополнительным аргументом в пользу охраны останков кораблей *in situ* является тот факт, что многие из них должны быть признаны могилами. Это касается как пассажирских кораблей («Титаник», паром «Эстония»), так и военных, затопленных во время военных действий (например, лежащий в балтийских водах «Wilhelm Gustoff»).

Охрана и презентация объектов подводного наследия *in situ* или извлеченных целиком с соблюдением указанных наукой мер предосторожности, обусловлена не только доктринальными, но также общественными интересами. Такие примеры, как подводные раскопки в Бодруме в Турции, экспонирование законсервированных останков галеона «Vasa», любимого детища шведского короля Густава II Адольфа, или британского корабля «Mary Rose», гордости военного флота Тюдоров, любимого корабля короля Генриха VIII, доказывают, что охрана и консервация памятников подводного культурного наследия могут содействовать развитию туризма и приносить локальным сообществам ощутимую экономическую пользу. Музеи и скансены в Дании, Швеции и Германии с гордостью демонстрируют корабли, поднятые из глубин Балтийского моря.

Разработка Конвенции об охране подводного культурного наследия

Международный правовой акт, который надлежащим образом защищал бы подводное наследие, готовили двадцать лет. В 1978 году Парламентская ассамблея Совета Европы приняла текст рекомендации 848, где выражалась «обеспокоенность отсутствием компетентных экспертов в области подводной археологии, скудостью государственных фондов, предназначенных на эти цели, а также белыми пятнами в международном праве и в административной практике большинства государств-участников ЕС» [13, с. 142]. В рекомендации предлагалось разработать европейскую конвенцию о культурном подводном наследии для государств-членов ЕС и государств-не членов ЕС, граничащих с морями европейской зоны. Кроме того, в ней содержалось обращение к правительствам стран-членов ЕС согласовать свое законодательство с минимальными юридическими требованиями, содержащимися в приложении к тексту рекомендации. Среди прочего, рассказывает Збигнев Кобылинский, эксперт Польского комитета по делам ЮНЕСКО (в 1998–2000 гг. Польша выступала в роли вице председателя заседаний), там предлагалось: распространить юридические нормы, касающиеся наземных объектов, на подводные места; охватить правовой защитой объекты, находящиеся под водой более 100 лет, допуская при этом возможность включения в сферу охраны более поздних, но имеющих особую историческую или художественную ценность памятников, а также исключения из

этой сферы объектов, чью ценность не подтвердили научные исследования; расширить юрисдикции прибрежных государств до 200 морских миль (в рамках зоны охраны культурного наследия); вывести объекты подводного культурного наследия из сферы действия морской службы спасения; вменить в обязанность уведомлять соответствующие государственные службы о совершенных открытиях с одновременным введением системы денежных вознаграждений, не связанных однако с рыночной стоимостью найденного объекта, для обнаруживших находку [13, с. 142].

Законотворческая деятельность, предпринятая в связи с этим, привела к тому, что в 1985 году был создан проект европейской конвенции. Несмотря на то, что эти положения значительно ослабляли «минимальные юридические требования», предусмотренные рекомендацией 848 (разработчики отказались от вывода объектов подводного культурного наследия из-под действия морской спасательной службы, а также от расширения юрисдикции прибрежных государств до 200 морских миль), этот проект не был принят Комитетом Министров из-за расхождения во взглядах между отдельными странами по вопросу территориального применения планируемой конвенции.

В то время, когда шла работа над европейской конвенцией об охране подводного культурного наследия, был завершён длившийся 14 лет законотворческий процесс, приведший к принятию Конвенции ООН о морском праве (UNCLOS). Эту конвенцию приняли в декабре 1982 года в Монтего Бэй на Ямайке, а в действие она вступила 16 ноября 1996 года.

UNCLOS непосредственно касается подводного культурного наследия в двух статьях: 149-й и 303-й. Статья 303-я говорит о том, что государства, подписавшие эту конвенцию, обязаны охранять найденные в море объекты археологического и исторического характера и должны сотрудничать между собой в этих целях (пункт 1). Однако вслед за этой общей декларацией о необходимости охраны, в той же статье констатируется, что она не нарушает ни прав собственности, ни морского права спасения (пункт 3). Одновременно эта же статья содержит утверждение, что она не исключает возможности появления других международных соглашений и актов международного права, касающихся охраны объектов археологического и исторического характера (пункт 4). Таким образом, статья 303-я UNCLOS открыла возможность предпринимать шаги, направленные на принятие международной конвенции об охране подводного культурного наследия.

149-я статья UNCLOS также содержит общую декларацию необходимости и желания охранять подводное культурное наследие в океанических водах во благо всего

человечества, однако с особым учётом предпочтительных прав стран происхождения наследия, стран культурного, исторического и археологического происхождения этого наследия. Неопределенность формулировок статей 149 и 303 UNCLOS, отмечает польский исследователь З. Кобылинский, стала поводом для споров об их интерпретации и одновременно одной из причин неудачи попыток достижения консенсуса по многим ключевым для охраны подводного культурного наследия вопросам [13, с. 144].

Примечательно, что в соответствии со статьёй 310 UNCLOS, государства, подписывающие или ратифицирующие конвенцию, могут подавать декларации или заявления, ставящие своей целью гармонизацию конвенции с обязательными в тех странах правами и регуляциями, при условии, что эти декларации не нарушают текста конвенции. Возможностью подачи такого заявления, в соответствии со статьёй 303 пункт 2 UNCLOS, который гласит, что прибрежные государства могут считать, что извлечение исторических и археологических объектов с морского дна в прибрежной зоне прилегающего моря (протяжённостью не далее 24 морских миль от берега – статья 33 UNCLOS) будут считаться нарушением их территориальных границ, воспользовались такие страны, как Португалия, Мальта, Малайзия.

Когда стало ясно, что европейская инициатива создать конвенцию по охране подводного культурного наследия не удалась, за её разработку в 1989 году взялся другой коллектив – Комитет Права Культурного Наследия (Committee on Culture Heritage Law), образованный Международной Правовой Ассоциацией (International Law Association – ИЛА). Первая версия проекта конвенции была создана ИЛА в 1990 году, и после консультации с археологами была принята ИЛА в 1994 году на 66-й конференции в Буэнос-Айресе. В этом проекте в качестве определяющего критерия было принято 100-летнее пребывание объекта под водой, исключена возможность применимости права спасения по отношению к объектам подводного культурного наследия, а также предусмотрено создание зоны культурного наследия, доходящей до внешней границы континентального шельфа, в пределах которой прибрежные государства осуществляли бы юрисдикцию над действиями, касающимися подводного культурного наследия. Принятый ИЛА документ передали ЮНЕСКО, как организации, способной провести соответствующую работу для принятия международной конвенции.

Примечательно, что когда Генеральная Ассамблея ЮНЕСКО в 1991 году обратилась к своему Генеральному секретарю с просьбой подготовить доклад на тему усиления воздействия ЮНЕСКО в целях охраны культурного наследия, в этом докладе указывалось на отсутствие инструмента международного права, который позволял бы

охранять подводное культурное наследие, в ответ на что Исполком ЮНЕСКО обратился в 1993 году к Генеральному секретарю с просьбой рассмотреть возможность подготовки такого документа.

Познакомившись с проектом ИЛА, Генсек ЮНЕСКО провёл работу по выявлению возможностей подготовки международной конвенции, которая могла бы быть принятой ЮНЕСКО. Появившийся в результате документ (Preliminary Study on the Advisability of Preparing an International Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage) был представлен Генеральной Ассамблее ЮНЕСКО во время её 28-й сессии в ноябре 1995 года. В мае 1996 года ЮНЕСКО организовала встречу 13 экспертов в области охраны подводного культурного наследия. Результатом этой встречи стал подготовленный в ноябре 1996 года доклад (Report of the Meeting of Experts for the Protection of Underwater Cultural Heritage).

Важным событием в этот период была также разработка и принятие ICOMOS-м на 11 Генеральной Ассамблее в Софии в октябре 1996 года Карты Охраны и Управления Подводным Культурным Наследием.

По инициативе ЮНЕСКО в 1998–2001 годах прошли четыре открытых встречи правительственных экспертов и многочисленные встречи в тематических группах по вопросу возможности принятия этой международной конвенции. Одновременно с этим было подготовлено очередное постановление на европейском уровне. В ноябре 2000 года Парламентская Сессия Совета Европы издала постановление № 1486 (2000) по вопросу морского и речного культурного наследия, в котором приглашала стран-участниц к сотрудничеству с ЮНЕСКО в работе по созданию конвенции.



Ил. 15.

Спорные вопросы

В условиях прогрессирующего процесса уничтожения и грабительской эксплуатации подводного культурного наследия необходимо было как можно скорее создать и принять международную конвенцию, но этому мешали спорные вопросы.

Правительства всех стран единодушно подчёркивали, что новый, подготавливаемый ЮНЕСКО инструмент международного права должен соответствовать конвенции о морском праве (UNCLOS). Резолюция ООН, принятая на её 54-й сессии в январе 2000 года, также указывала на важность гарантирования того, чтобы проект конвенции, подготовленной ЮНЕСКО, находился в полном соответствии с положениями UNCLOS. Однако правительственные эксперты разных стран расходились во мнении о том, что именно должно означать «полное соответствие». Некоторые из них считали, что конвенция по охране подводного культурного наследия могла бы представлять собой имплементационное (имплементация – исполнение государством международно-правовых норм) соглашение, являющееся своего рода приложением к конвенции о морском праве, по аналогии с соглашением об охране мигрирующих рыб от 4 декабря 1995 года (Agreement for the Implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks).

По мнению других экспертов, создаваемая конвенция должна была быть самостоятельным правовым актом, не нарушающим, однако, постановлений UNCLOS. Но положения вышеупомянутых 149-й и 303-й статей UNCLOS сформулированы настолько нечётко, что стали предметом разной интерпретации отдельных экспертов. Подобным образом статья 56 UNCLOS, которая определяет права прибрежных государств в их исключительной экономической зоне, упоминает как охваченные их юрисдикцией «морские научные исследования», так и «охрану морской среды». Остаётся, однако, вопрос интерпретации: включают ли эти понятия также исследование и эксплуатацию подводного культурного наследия. Таким образом, хотя все эксперты были за согласованность проектируемой конвенции с UNCLOS, она (эта согласованность) понималась по-разному: либо в духе буквального следования положениям UNCLOS, либо в духе сущностной интерпретации отдельных формулировок [13, с. 145].

Определение подводного культурного наследия в документе конвенции

Основной проблемой в конвенции было уже само определение сферы действия конвенции, и в особенности определение понятия «подводного культурного наследия». Последнее вызывало большие разногласия, причём по разным причинам.

Некоторые эксперты считали, что сфера действия конвенции должна охватывать подводное культурное наследие не только морей и океанов, но и континентальных вод:

рек и озёр. Этот вопрос поднимали во время парижских встреч эксперты из Австрии и Венгрии, аргументируя тем, что охрана культурного наследия в континентальных водах не является сферой, регулируемой исключительно внутренними законодательствами отдельных стран, так как существуют, например, реки с международным статусом (к примеру, Дунай).



Ил. 16.

Вопросом значительно более трудным для достижения согласия были критерии дефиниции подводного культурного наследия. Здесь проявились две крайние позиции. Первая группа экспертов считала, что единственным истинным критерием дефиниции может быть длительность пребывания объектов и мест под водой (предлагалось определить срок в 50 или 100 лет). Вторая, меньшая группа экспертов высказывалась за принятие критерия археологической и исторической «важности» (significance), аргументируя, что не все предметы или объекты, находящиеся под водой заслуживают охраны международной конвенцией. В таком духе высказывались прежде всего эксперты Великобритании и США. Хотя теоретически, с точки зрения консервационной доктрины, такая позиция могла казаться правильной, их оппоненты предлагали обратить внимание на два факта, которые убедительно свидетельствуют о том, что единственным возможным определяющим критерием в отношении подводного культурного наследия является период нахождения объекта или места под водой.

Во-первых, понятие «важности» является крайне субъективным и изменяющимся во времени и пространстве. Во-вторых, даже если бы удалось установить объективные и всеми одобренные критерии важности, то чтобы определить отвечает ли данный объект или место, находящиеся под водой, этим критериям, потребуется каждый раз проводить

подводные научные исследования, которые и дороги, и трудны в техническом отношении. Введение понятия «важности» в определение явлений, охваченных охраной, повлекло бы за собой безнаказанное уничтожение и эксплуатацию большинства подводных объектов и мест как «неважных» [13, с. 146].

Очередным спорным элементом дефиниции подводного культурного наследия стал способ трактования военных и государственных кораблей. Часть экспертов считала, что такие корабли должны пользоваться «суверенным иммунитетом» и не подпадают под действие конвенции. Между тем такой подход, адекватный для кораблей, используемых в настоящее время, полностью теряет смысл в отношении лежащих на дне исторических кораблей, поскольку их принадлежность к военному флоту конкретного государства невозможно установить из-за меняющихся границ государств, традиции оснащать орудиями торговые корабли, наконец, из-за пиратских кораблей, действовавших постоянно или временно в пользу конкретных стран, но не входивших в состав их военного флота.

Кроме того, исключение военных кораблей из сферы действия конвенции вызывало бы бесконечные международные споры, а в результате большинство обломков кораблей, лежащих на дне морей и океанов, лишились бы охраны. Поэтому была выбрана золотая середина: включить в подготавливаемую конвенцию также военные корабли, но с требованием получения согласия государством охраняющим (прибрежным) у государства флага, если государственная принадлежность останков корабля возможна для установления.

Сфера действий, регулируемая конвенцией

Многие правительственные эксперты считали необходимым чётко разграничить действия, направленные на подводное культурное наследие, и действия, случайно нарушающие это наследие (например, укладка подводного кабеля). Поскольку в этих случаях должен применяться разный режим судопроизводства.

По мнению некоторых экспертов, конвенция вообще не должна касаться случайного нарушения подводного культурного наследия. Особенно сильно в проекте преамбулы конвенции среди прочих угроз подводному культурному наследию критиковалось упоминание об укладке трубопроводов и кабелей (хотя указание 1486 Парламентской Ассамблеи Совета Европы однозначно называет укладку подводных кабелей деятельностью, угрожающей подводному культурному наследию) [13, с. 146].

Но даже соглашаясь с тем, что судопроизводство при действиях, направленных на подводное культурное наследие, и действиях, случайно нарушающих это наследие, должно быть разным, специалисты подчёркивают, что в случае последних следует минимизировать потенциальный вред, наносимый наследию. Также, как в случае инвестирования на суше, необходимо проводить оценку воздействия инвестиций на культурное наследие, а также разрабатывать программу предотвращающую возможные вредные последствия (путём изменения локализации инвестиций, или проведения необходимых научных исследований объектов, находящихся под угрозой).

Международная конвенция о спасении

Концепция морского спасения, относящаяся к обычным законам морского права, впервые была принята в Брюсселе 23 сентября 1910 года, повторно её приняли в Лондоне 28 апреля 1989 года. Конвенцию ратифицировало более двадцати государств. Согласно принципам спасения, корабль или его груз, оставленный хозяином, может стать объектом спасения, а спасатель может требовать у владельца денежную компенсацию за возврат спасённых ценностей.

Основываясь на законе о спасении, индивидуальные искатели обломков кораблей или их объединения добиваются права на все или часть добытых ценностей, если только сумеют доказать, что данная собственность была оставлена владельцем. В связи с этим одним из важнейших положений проекта конвенции об охране подводного культурного наследия была констатация того, что оно (наследие) не входит в юрисдикцию закона о спасении. Это положение стало объектом массовой атаки искателей сокровищ, которые повели против него мощную кампанию, прежде всего с помощью Интернета. Особую активность в данном случае проявляет группа поисковиков под названием Institute of Marine Archaeological Conservation (<http://www.imacdigest.com>).

Следует отметить, что концепция морского спасения касается действий, «предпринимаемых для оказания помощи судну или любому другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах» (статья 1 Международной конвенции о спасении), то есть тонущим кораблям, а не извлечению исторических обломков со дна морского, хотя, к примеру, английское право применяет закон о спасении и к обломкам кораблей, лежащих на морском дне [14, с. 237]. Использование конвенции о спасении в качестве обоснования права на исследование подводного культурного наследия является, таким образом, свободной интерпретацией

закона. Примечательно, что немало юридических фирм, предлагающих свои услуги по Интернету (например, <http://turksandcaicoslaw.com/Salvage-Law.htm>), специализируются на обосновании права на исследования обломков кораблей, основываясь на законе о спасении.

Примером признания исключительного права на эксплуатацию затонувшего корабля являются постановления судов США, вынесенные, основываясь на законе о спасении, по поводу знаменитого пассажирского лайнера «Титаник», который затонул после столкновения с айсбергом в 1912 году в международных водах, примерно 400 миль восточнее побережья Ньюфаундленда. Решением окружного суда штата Вирджиния частная корпорация «RMS Titanic Inc.» получила исключительное право на ведение спасательных операций и добычу предметов с затонувшего корабля на основе права о спасении. В 1998 году другая компания – «Deep Oceans Expeditions» начала организовывать коммерческие туристические экскурсии с посещением и фотографированием останков корабля. «RMS Titanic Inc.» запретила эту деятельность, а окружной суд в 1998 году подтвердил исключительное право данной компании на эксплуатацию затонувшего корабля, включая и его съёмку. Суд также установил особую зону вокруг корабля, в которой могла действовать только компания «RMS Titanic Inc.», несмотря на то, что зона эта находилась в зоне открытого моря. Это противоречило UNCLOS и нарушало свободу судоходства. В 1999 году апелляционный суд подтвердил право RMS Titanic Inc. на эксплуатацию затонувшего корабля, однако допустил съёмку и посещение его другими лицами, но без нанесения ущерба. Апелляционный суд отменил также решение окружного суда в отношении установления особой зоны для «RMS Titanic Inc.» вокруг корабля [14, с. 572]. Случай с «Титаником» – пример использования судом одной страны закона о спасении в целях гарантировать право на исключительную эксплуатацию останков корабля, лежащего вне зоны юрисдикции данной страны. Совершенно ясно, что такой приговор обязателен только для граждан той страны, чей суд его вынес. В случае с «Титаником» на лицо явное злоупотребление законом о спасении для достижения целей противоречащих как охране подводного культурного наследия, так и принципу осуществления публичного доступа к этому наследию [13, с. 147].

Правда, уже цитировавшаяся выше **статья 303 UNCLOS в пункте 3 утверждает**, что принцип охраны археологических и исторических объектов, найденных в море, не должен нарушать закона о спасении, но одновременно пункт 4 той же статьи, важнейший для её содержания, утверждает, что будущие акты международного права могут различным образом регулировать этот вопрос. Существенно также, что сама

международная конвенция о спасении от 1989 года в статье 30 допускает возможность исключения отдельными государствами из сферы действия закона о спасении лежащих на морском дне ценностей доисторического, археологического или исторического значения. Таким образом, становится ясно, что одним из важнейших принципов проектируемой конвенции об охране подводного культурного наследия, должно было стать исключение этого наследия, имеющего археологическое или историческое значение, из сферы действия закона о спасении.

Юрисдикция прибрежных государств в исключительной экономической зоне

Многие годы наибольшие споры у экспертов вызывал вопрос наделения прибрежных государств правом регулирования эксплуатации подводного культурного наследия в их исключительных экономических зонах (ИЭЗ) и на континентальном шельфе. Идеей проекта конвенции было возложение именно на эти прибрежные государства ответственности за охрану подводного культурного наследия в их исключительных экономических зонах, что в значительной мере решило бы проблему обеспечения охраны этому наследию (поддержка такого решения содержится также в рекомендации № 1486 парламентской сессии Совета Европы в 2000 году). Однако эксперты из тех стран, которые в отношении UNCLOS выступают за следование букве закона, противились наделению прибрежных государств какой-либо юрисдикцией, непредусмотренной в UNCLOS, и предлагали взамен лишь разработать механизмы



Ил. 17.

информирования прибрежных государств об открытиях подводного культурного наследия в их ИЭЗ и на континентальном шельфе, а также о действиях, предпринимаемых в целях исследования и эксплуатации этого наследия [13, с. 148].

Некоторые страны, чье историческое культурное наследие в связи с их участием в колонизаторских процессах и процессах открытия новых земель рассеяно у берегов других стран (например, Испания), настаивали на

записи статьи 303 UNCLOS, которая говорит о «предпочтительных правах стран происхождения» наследия. Неточность этой записи вызывает, однако, далеко идущие интерпретационные разногласия. Поэтому вместо «предпочтительных прав» следовало бы говорить о необходимости двустороннего или многостороннего сотрудничества с участием страны происхождения в охране и возможном научном исследовании подводного культурного наследия, покоящегося в исключительной экономической зоне другого государства. Часть экспертов считала, что верный механизм действий описан в статье 56 UNCLOS относительно морских научных исследований, под этим термином легко можно понимать также подводные археологические исследования [13, с. 148].

Некоторые эксперты выступали против возможности расширения юрисдикции прибрежных государств на их исключительные экономические зоны, аргументируя тем, что статья 56 UNCLOS допускает такую возможность только в отношении эксплуатации природных ресурсов. Однако права прибрежных государств на «экономическую эксплуатацию» этих зон могут быть поняты также как право на *sui generis* «экономическую эксплуатацию» подводного культурного наследия, в смысле, например, извлечения прибыли из не приносящего ущерба подводного туризма.

Охрана подводного культурного наследия в зоне открытого моря

Самой трудной для решения проблемой было обеспечение охраны подводного культурного наследия в зоне открытого моря (в так называемом Районе по терминологии UNCLOS). В этой зоне не может идти речи о юрисдикции ни одного из государств. А попытки создания каких-либо новых зон неизбежно встретились бы с противодействием со стороны всех стран, подписавших UNCLOS. Поэтому проект конвенции ЮНЕСКО предлагал иное решение – возложение ответственности на отдельные страны за контроль над действиями их граждан, а также возложение ответственности на портовые государства и флаговые государства за контроль над действиями, предпринимаемыми по отношению к подводному культурному наследию судами, плавающими в зоне под их флагом, а также пользующимися их портами. Идея введения положения такого рода содержится в **предписании № 1486 Парламентской Ассамблеи Совета Европы**. Кроме того, предлагалось ввести механизм информирования ЮНЕСКО обо всех открытиях объектов подводного культурного наследия в этой зоне.

Карта охраны и управления подводным культурным наследием ICOMOS

Если бы даже удалось согласовать различные сложные механизмы контроля деятельности в разных зонах морей и океанов, всё равно оставался бы спорный вопрос, какие действия по отношению к подводному культурному наследию международное сообщество считает допустимыми. Здесь помогла Карта охраны и управления подводным культурным наследием, разработанная и принятая ICOMOS в 1996 году в Софии. Важнейшие положения данной карты – это приоритет сохранения подводного культурного наследия *in situ*, предпочтение не деструктивных техник исследования, запрет продажи подводного культурного наследия, а также его рассеивания и, наконец, требование составления научной документации исследований и проведения консервации памятниковой субстанции.

В первоначальном варианте конвенции предполагалось добавить к ней так называемую Софийскую карту как приложение. В ходе последовавших дискуссий во время встреч экспертов было решено заново отредактировать текст этого приложения. Наибольшую дискуссию вызвал здесь запрет продажи предметов, добытых со дна моря. Некоторые эксперты хотели, чтобы этот принцип был сформулирован в виде рекомендации, а не запрета. Однако большинство считало, что это правило должно быть сформулировано в более жёсткой форме, не допускающей исключений.

Обозначенные выше спорные проблемы на протяжении многих лет не позволяли выработать текст проекта конвенции, который имел бы шанс на всеобщее одобрение. Основной проблемой было здесь отсутствие общего понимания необходимости охраны подводного культурного наследия и отождествление многими правительственными экспертами и всем сообществом охотников за сокровищами охраны с исследованием останков судов и археологических мест, находящихся под водой, и извлечением из них движимых памятников. Такое непонимание проистекало в значительной мере из-за отсутствия просветительской работы в данной области. Информация на тему уничтожения подводного наследия печатается в низко-тиражных специализированных изданиях, в то время как противники охраны ведут широкомасштабную пропагандистскую деятельность, используя в том числе Интернет. Очевиден и тот факт, что даже создание международной конвенции об охране подводного культурного наследия и её последующая ратификация большинством стран мира автоматически ещё не обеспечивает охрану. Легислатура – это только первый шаг. Пока воображение людей будет распалаться сенсационными сообщениями о находках испанских галеонов, полных золота (таких, например, как

знаменитый корабль «Nuestra Señora de Atocha», разграбленный Мэлом Фишером), обращающими внимание только на коммерческую стоимость найденного, до тех пор будут появляться охотники за сокровищами, которые станут прокладывать путь к ценному грузу, взрывая древние корабли, бесценные с научной точки зрения и ничего не стоящие – с коммерческой. Необходима просветительская работы, чтобы исчезло общественное попустительство уничтожению культурных ценностей.

Важнейшие положения текста Конвенции об охране подводного культурного наследия

Окончательный вариант текста Конвенции насчитывает 35 статей и приложение, содержащее 36 правил, касающихся деятельности, направленной на подводное культурное наследие [5]. Важнейшие положения этого долгожданного юридического документа, призванного обеспечить законодательную защиту подводному наследию, можно свести к следующему.



Ил. 18.

В преамбуле конвенции закреплено в частности, что подводное культурное наследие является составной частью наследия человечества и поэтому обязанность защищать и сохранять его лежит на всех странах. Обращено внимание на важность научных исследований, информирование и просветительскую миссию для охраны подводного культурного наследия, а также на публичное право пользования образовательными и рекреационными ценностями подводного культурного наследия ответственным и не наносящим ущерба путём. Отмечен тот факт, что подводное культурное наследие находится под угрозой в результате неправомерных действий, предпринимаемых по отношению к нему, из чего вытекает потребность в более эффективных механизмах предотвращения таких действий. Выражено беспокойство растущей коммерческой эксплуатацией подводного культурного наследия и заявлена необходимость усиления эффективности охраны подводного культурного наследия *in situ*, или, если это необходимо в научных целях или целях охраны, осторожного извлечения с морского дна объектов подводного культурного наследия. Наконец, выражено убеждение, что сотрудничество между странами, международными организациями, научными

институтами, профессиональными объединениями, археологами и аквалангистами необходимо для охраны подводного культурного наследия.

В пункте 1 статьи 1 Конвенции говорится, что понятие «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 вместе с – что очень важно – их археологическим и природным окружением [23]. Из определения исключены трубопроводы и кабели, проложенные по дну моря, а также размещённые там и продолжающие использоваться другие установки. Введено разграничение на «деятельность, направленную на подводное культурное наследие», которая означает «деятельность, основным объектом которой является подводное культурное наследие и которая прямо или косвенно может нарушить физическое состояние подводного культурного наследия или может иным образом причинить ему ущерб» и «деятельность, которая может случайно воздействовать на подводное культурное наследие».

В чрезвычайно важной, по мнению экспертов, **2-й статье** определено, что сохранение подводного культурного наследия *in situ* считается приоритетным вариантом; извлеченное подводное культурное наследие помещается на хранение, консервируется и управляется таким образом, который обеспечивает его долговременное сохранение; подводное культурное наследие не должно эксплуатироваться в коммерческих целях; государства-участники обеспечивают должное уважение ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах и, наконец, что поощряется ответственный и безвредный доступ с целью наблюдения или документирования *in situ* подводного культурного наследия в целях информирования общественности о наследии, осознания ценности и охраны наследия [23].

Статья 4 – очень важная с точки зрения «охотников за сокровищами» – устанавливает, что правила спасения или правила, относящиеся к кладам («право нашедшего») не будут действовать в отношении подводного культурного наследия, за исключением случаев, когда такая деятельность разрешена компетентными властями; полностью соответствует настоящей конвенции и обеспечивает в случае любого извлечения подводного культурного наследия его максимальную охрану.

Статья 5 – касающаяся деятельности, которая может случайно повлиять на подводное культурное наследие, например, углубление дна портов, рыболовство, укладка подводных коммуникаций, – устанавливает, что каждое государство-участник использует наилучшие имеющиеся в его распоряжении практически применимые средства для

предотвращения или смягчения любых возможных неблагоприятных последствий подпадающей под его юрисдикцию деятельности.

Статья 7 устанавливает, что во внутренних водах, архипелажных водах и территориальном море, где страны-участницы обладают юрисдикцией, они имеют исключительное право регулировать и разрешать деятельность, направленную на подводное культурное наследие (на его поднятие и доступ к нему). При этом присвоить затонувшее судно или его груз прибрежное государство не может. То же касается юрисдикции государств-участников в так называемой прилегающей зоне (**статья 8**). В частности, государства-участники будут требовать соблюдения правил конвенции относительно подводного культурного наследия, находящегося в этих зонах моря. Одновременно государства-участники обязуются информировать другие страны, имеющие культурные и исторические связи с открытыми объектами, и о произведённых ими открытиях подводного культурного наследия в данных зонах.

Статьи 9 и 10 касаются способа обеспечения охраны подводного культурного наследия в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе государств-участников. Государствам-участникам дано право требования от своих граждан или кораблей, плавающих под их флагом, информировать соответствующие органы власти об обнаружении подводного культурного наследия в этой зоне и о намерениях предпринимать какие-либо действия по отношению к нему. Относительно таких обнаружений и действий в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе другого государства-участника предусмотрена дополнительная обязанность информировать это государство. Любое государство-участник может заявить другому государству-участнику, в чьей исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе находится подводное культурное наследие, о своей заинтересованности в участии в консультациях относительно путей обеспечения эффективной охраны этого подводного культурного наследия. Такое заявление должно основываться на поддающейся проверке связи культурного, исторического или археологического характера с данным подводным культурным наследием.

Государство-участник, в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе которого находится подводное культурное наследие, имеет право запрещать или разрешать любую деятельность, направленную на подводное культурное наследие. Рассматривая такие случаи, государство-участник консультируется со всеми другими государствами-участниками, заявившими о своей заинтересованности,

осуществляет в качестве «координирующего государства» любые необходимые предварительные исследования в отношении подводного культурного наследия.

Статьи 11 и 12 касаются охраны подводного культурного наследия в так называемом Районе. В них говорится, что государства-участники несут ответственность за действия, предпринимаемые их гражданами и кораблями под их флагом, поэтому будут требовать, чтобы гражданин или капитан судна информировал его обо всех обнаружениях или о намерении вести деятельность, направленную на подводное культурное наследие, расположенное в Районе. О сообщённой им информации государства-участники уведомляют Генерального директора ЮНЕСКО и Генерального секретаря Международного органа по морскому дну. Генеральный директор предоставляет эту информацию всем странам-участницам. Любое государство-участник может заявить Генеральному директору ЮНЕСКО о своей заинтересованности в участии в консультациях относительно путей обеспечения эффективной охраны этого подводного культурного наследия, причём такое заявление должно основываться на поддающейся проверке культурной или исторической связи с данным объектом подводного культурного наследия.

Генеральный директор ЮНЕСКО приглашает все государства-участники, заявившие о своей заинтересованности, провести консультации относительно наиболее эффективных способов охраны подводного культурного наследия в Районе и назначить государство-участника, которое будет координировать такие консультации в качестве «координирующего государства». Если необходимо, каждое государство-участник может в случае необходимости принимать до консультаций все практически осуществимые меры в целях предотвращения любой непосредственной опасности, грозящей подводному культурному наследию в Районе. Координирующее государство может выдавать все необходимые разрешения на действия в отношении подводного культурного наследия в Районе и незамедлительно информирует о результатах Генерального директора ЮНЕСКО. Во всех этих процедурах координирующее государство действует от имени всех государств-участников конвенции, во благо всего человечества.

Статьи 14–16 устанавливают, что государства-участники должны принимать меры по предотвращению ввоза на их территорию объектов подводного культурного наследия, извлечённых в нарушение Конвенции; принимать меры для запрета использования своей территории, включая морские порты, для любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, осуществляемой в нарушение настоящей Конвенции. Также они должны принимать все практически осуществимые меры по недопущению

любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, осуществляемой в нарушение Конвенции, со стороны своих граждан и судов под своим флагом [23].

Очень важной частью Конвенции является Приложение, содержащее подробные правила, касающиеся деятельности, направленной на подводное культурное наследие. Это Приложение в значительной мере основано на Карте охраны и управления подводным культурным наследием, разработанной ICOMOS. **Основными положениями Приложения являются:**

- Признание приоритетным вариантом охраны подводного культурного наследия возможность его сохранения *in situ*;

- Признание коммерческой эксплуатации в корне несовместимой с охраной и надлежащим управлением подводным культурным наследием;

- Установка на то, чтобы по отношению к подводному культурному наследию использовались методы неразрушительного обращения и обследования, которые более предпочтительны, чем извлечение объектов;

- Признание необходимости поощрения доступа общественности к подводному культурному наследию *in situ* за исключением случаев, в которых такой доступ противоречил бы задачам охраны и управления;

- Признание необходимости до начала любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, подготовить её проектную документацию; такой проект должен быть представлен компетентным ведомствам для получения разрешения и соответствующей экспертной оценки. Проект должен содержать: оценку предыдущих исследований; изложение его целей; указание подлежащих использованию методологии и технических средств; план его финансирования; график осуществления проекта; состав коллектива, реализующего проект; планы аналитической и другой деятельности по окончанию работ на объекте; программу консервации артефактов и объекта; обзор методов управления и охраны объекта на время осуществления проекта; программу документации; обзор техники безопасности участников проекта и посторонних лиц; программу охраны окружающей среды; программу сотрудничества с музеями и другими научными учреждениями; программу и график подготовки итогового отчёта; указание места планируемого хранения архивов и извлечённого подводного культурного наследия; наконец, план публикаций результатов проекта;

- Требование осуществления всех действий, направленных на подводное культурное наследие, только под руководством и контролем, а также при постоянном

присутствии квалифицированного подводного археолога, имеющего соответствующую научную квалификацию [23].

Конвенция об охране подводного культурного наследия представляет собой продуманный законодательный документ, являющийся результатом многолетних дискуссий, которые привели к согласованию спорных взглядов и мнений. Очень важно, что этот правовой акт, созданный при участии археологов, основан на современных достижениях научной теоретической мысли, связанной с консервацией культурного наследия, и особенно концепции предварительной консервации, которая зиждется на охране памятниковых объектов *in situ* и использовании щадящих исследовательских техник.

На сегодняшний день Конвенцию об охране подводного культурного наследия подписали 40 стран. Россия до настоящего времени к Конвенции не присоединилась. В нашей стране процедурные вопросы поднятия затонувших в море судов и грузов регламентируются главой VII Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Правилами подъёма затонувшего в море имущества, принятыми в 1979 году. Согласно им собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество в пределах прибрежных вод, 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.

Список литературы:

1. Introductory Note to UNESCO; Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, by K. Russel Lamote // International Legal Materials. – 2002. – Vol. LI. – Jan. – P. 37–56.
2. Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: www.unesco.org/new/fileadmin/.../FAQ.../FAQ%20ru.pdf (дата обращения: 15.02.2013).
3. *McCann A.M.* Diving Into Our Past // National geographic. – 1990. – № 1.
4. *Лукошков А.В.* Тайны затонувших кораблей. Подводные археологические открытия, находки затонувших кораблей, кораблекрушения и катастрофы, морские сражения, подводный музей истории, самолеты Второй Мировой войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/data/offline/rus/page66.html> (дата обращения: 05.03.2012).

5. Корабли, суда и плавсредства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/data/offline/rus/page148.html> (дата обращения: 15.02.2013)
6. Древнейший торговый путь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/data/offline/rus/page7.html> (дата обращения: 15.02.2013)
7. *Богуславский М. М.* Международная охрана культурных ценностей. – М., 1979.
8. *Passent D.* Mamona Robinsona // *Polityka*. – 2005. – № 51/52.
9. *Lyon E.* Treasure from the ghost galleon // *National Geographic*. – 1982. – № 2.
10. *Великанова М.* Миллиарды на дне // *Московский комсомолец*. – 2009. – 9 авг.
11. *Gilbert Ch.* Chasseurs dérapés coté en Bourse // *L'Express*. – 2004. – 22 mars
12. *Piotrowska A.* Amatorzy kradzionych skarbów // *Przekrój*. – 2009. – № 32/33.
13. *Kobyliński Z.* Konwencja o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego // *Ochrońna Zabytków*. – 2002. – № 2.
14. Background Materials on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. – 1999. – Vol. 1. – Paris.
15. «Закон о найденном добре». История развития законодательства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://baltic-sunken-ships.ru/page.phtml?mid=118&id=107> (дата обращения: 25.05.2013)
16. «Правила о спасении судов, потерпевших крушение или гибель и их грузов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/page.phtml?mid=118&id=123> (дата обращения: 15.02.2013)
17. Шведские законодательные акты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/page.phtml?mid=114&id=132> (дата обращения: 15.02.2013)
18. Британские законодательные акты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/page.phtml?mid=114&id=137> (дата обращения: 15.02.2013)
19. Финские законодательные акты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/page.phtml?mid=114&id=104> (дата обращения: 15.02.2013)
20. Французские законодательные акты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.baltic-sunken-ships.ru/page.phtml?mid=114&id=135> (дата обращения: 15.02.2013)

21. *Broad W.* 20000 Leagues under the Sea // UNESCO Sources. – 87. – 1997. – P. 14.

22. Конвенция об охране подводного культурного наследия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.unesco.ru/docs/russconv.pdf> (дата обращения: 15.02.2013)

Сведения об использованных иллюстрациях:

Иллюстрация содержания. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.worldofgold.ru/pictures/note/66.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 1. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.treningmozga.ru/image.php?aHR0cDovL3d3dy5zdGloaS5ydS9waWNzLzIwMTMvMDEvMDMvNTYxMy5qcGc> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://www.dw.de/image/0.,2016371_4,00.jpg (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 3. Мэл Фишер [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://pics.livejournal.com/navigatortpirate/pic/002cda1k> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 4. Боб Маркс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://spacecoastdaily.com/wp-content/uploads/2013/05/Bob-Marx-300.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://i.i.cbsi.com/cnwk.1d/i/tim/2012/02/21/Odyssey-Explorer_620x350.jpg (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 6. - Грег Стемм, Режим доступа: URL: https://sphotos-b-ord.xx.fbcdn.net/hphotos-ash4/p480x480/3667_526534930723830_1147171522_n.jpg (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 7. [Электронный ресурс]. – Колёсный пароход «Republic», Режим доступа: URL: http://shipwreckstore.com/cart/product_images/uploaded_images/ss-republic-portrait.jpg (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 8. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://news2000.com.ua/ni/1/19/195168/default.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 9. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://geograf.info/flibustery-piraty-i-sokrovisha/images/sokrovisha-big.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 10. [Электронный ресурс]. – Обработка найденного, Режим доступа: URL: <http://blog.world-mysteries.com/strange-artifacts/treasure-from-sunken-galleon-must-be-returned-to-spain/> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 11. Погрузка 17 тонн серебряных монет, найденных под водой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://blog.world-mysteries.com/strange-artifacts/treasure-from-sunken-galleon-must-be-returned-to-spain/> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 12. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.treasurenet.com/forums/attachment.php?attachmentid=607265&stc=1&thumb=1&d=1332731757> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 13. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://mtdata.ru/u23/photoA164/20783516706-0/original.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 14. «Зевс» – 7-тонный подводный телеуправляемый аппарат фирмы «Odyssey Marine Exploration» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://blog.world-mysteries.com/wp-content/uploads/2012/02/odyssey-marine-exploration1.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 15. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://pics.livejournal.com/n_ewser/pic/000tf279 (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 16. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://img1.1tv.ru/imgsize640x360/PR20111013133255.JPG> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 17. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.perekop.info/wp-content/uploads/sunken-ships-03.jpg> (дата обращения: 15.02.2013).

Ил. 18. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://www.bloomberg.com/apps/data?pid=avimage&iid=indZtvPnUI_w (дата обращения: 15.02.2013).

Источник: *Культура в современном мире*. — 2013. — № 3. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: URL: <http://infoculture.rsl.ru>