

# Jog- és államtudomány

CSATLÓS ERZSÉBET\*

## A Titanic jogi helyzete

*Hajóroncs – víz alatti kulturális örökség – Titanic – salvage*

Idén száz éve, hogy 1912. április 14-én 23:35 perckor, a Southamptonból New Yorkba vezető első útján jéghegyre futott, és néhány órával később, április 15-én hajnalban már az Atlanti-óceán mélyén feküdt az elsüllyeszthetetlennek hitt utasszállító. A luxushajó története nemcsak a filmipar, hanem a kincsvadászok, valamint a különböző profitorientált vállalkozások fantáziáját is megmozgatta, így talán nem túlzás azt mondani, hogy a Titanic az egyik leghíresebb hajóroncs. Az UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* – az *Egyesült Nemzetek Nevelésügyi, Tudományos és Kulturális Szervezete*) főigazgatója, *Irina Bokova* 2012. április 15-én a megemlékezésen túl felhívta a figyelmet a centenárium nemzetközi jogi jelentőségére is: innentől kezdve a roncs a 2001-es víz alatti kulturális örökség védelem céljából megalkotott egyezmény tárgyi hatálya alá esik.<sup>1</sup> Kérdés azonban, hogy milyen jelentősége van ennek a kijelentésnek. A tanulmány a kérdés megválaszolásával a Titanic jogi helyzetének összefoglalására és bemutatására tesz kísérletet.

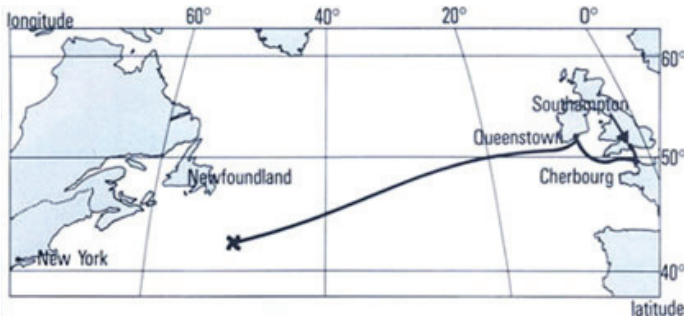
### 1. A Titanic jelenlegi elhelyezkedése

A Titanic maradványait 73 évvel az elsüllyedése után, 1985. szeptember 1-jén lokalizálta egy francia–amerikai kutatócsoport, amelyet a tengerek felfedezésére szakosodott francia kutatóintézet munkatársaként *Jean-Luis Michel* és *dr. Robert Ballard* vezetett.<sup>2</sup>

\* Dr. Csatlós Erzsébet PhD, tudományos segédmunkatárs, Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Nemzetközi Jogi és Európa-jogi Tanszék, csatlós.e@juris.u-szeged.hu.

<sup>1</sup> The wreck of the Titanic now protected by UNESCO. [http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/single-view/news/the\\_wreck\\_of\\_the\\_titanic\\_now\\_protected\\_by\\_unesco/](http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/single-view/news/the_wreck_of_the_titanic_now_protected_by_unesco/) (2012. 07. 28.).

<sup>2</sup> *L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer* (INFREMER). Lásd: Centenaire du naufrage du Titanic – Découverte et exploration de l'épave par l'Ifremer. Publié le 13/04/2012. 2. [http://www.ifremer.fr/institut/content/download/58201/806116/file/12\\_04\\_11\\_DP\\_TITANIC.pdf](http://www.ifremer.fr/institut/content/download/58201/806116/file/12_04_11_DP_TITANIC.pdf) (2012. 07. 22.).



1. ábra – A Titanic első, és egyben utolsó útjának menete, és a jelenlegi helye.  
 Forrás: Titanic Wreck Location.  
[http://www.titanic-titanic.com/titanic\\_wreck\\_location.shtml](http://www.titanic-titanic.com/titanic_wreck_location.shtml) (2012. 07. 22.)

A roncs nemzetközi vizeken, vagyis parti állami szuverenitáson kívül eső nyílt tengeri területen, a kanadai Új-Fundlandtól körülbelül 340 tengeri mérföldre, 3800 méter mélyen fekszik (lásd 1. ábra).<sup>3</sup> A luxushajó nem állami tulajdonban volt, így azon elméletek, amelyek szerint az elsüllyedt állami hajók továbbra is az adott állam szuverenitása alatt állnak, nem alkalmazhatóak rá.<sup>4</sup> A probléma ezzel azonban nincs megoldva, tekintettel arra, hogy hajóroncsok esetén az alkalmazandó jog meglehetősen kaotikus, sokrétű és nincs kodifikálva.

## 2. Kié a Titanic roncsa?

A Titanic magántulajdonban álló brit hajó volt. A különböző nemzetiségű túlélői és az egykori utasok hozzátartozói a katasztrófa után igyekeztek az elszenvedett sérelmekért peres úton elégtételt venni. Számos esetben a kártérítési pert közvetlenül a megérkezésük helyszínén, az Egyesült Államok bíróságai előtt indították meg a tulajdonos (*Ocean Steam Navigation Company, Ltd.*) ellen.<sup>5</sup> Akkoriban a tragédia következményei jelentős visszhangot kaptak, és számos biztosítással, hajófelszereléssel, illetve tengerbiztonsággal összefüggő nemzeti és nemzetközi szabályozás újragondolását indukálták, hiszen paradox módon a hajózási biztonságra vonatkozó, akkor hatályos brit jogszabályoknak a Titanic felszereltsége megfelelt.<sup>6</sup> Magával a ronccsal, annak jogi helyzetével és a vele elsüllyedt tárgyak hovatartozásával 1985-ig senki nem foglalkozott.

<sup>3</sup> Titanic Wreck Location. [http://www.titanic-titanic.com/titanic\\_wreck\\_location.shtml](http://www.titanic-titanic.com/titanic_wreck_location.shtml) (2012. 07. 22.).

<sup>4</sup> LEIGH MILLER, Marian: Underwater Cultural Heritage: Is the Titanic Still in Peri las Courts Battle over the Future of the Historical Vessel? *Emory International Law Review*, 20 (2006) 369–370.

<sup>5</sup> Lásd KURN, Arthur K.: International Aspects of the Titanic Case. *American Journal of International Law*, 9 (1915) 336–347.

<sup>6</sup> Ilyen volt például Az életbiztonság a tengeren című konferencia, majd évtizedekkel később az azonos címet viselő nemzetközi egyezmény elfogadása. WHEELER, Everett P.: International Conference on Safety of Life at Sea. *American Journal of International Law*, 8 (1914) 759. A munkálatok végeredményét lásd: International Convention for the Safety of Life at Sea. *International Legal Materials*, 14 (1975) 4 959–978.

## 2.1. Az USA első lépései a hajóroncs védelme érdekében

Az első dokumentum, amely a Titanic roncsára vonatkozik, az USA által elfogadott *R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act* volt 1986-ban,<sup>7</sup> nem sokkal a lokalizálás után. A Kongresszus nem egyoldalú aktussal való tulajdonszerzésnek szánta a jogalkotást, hiszen azzal egy időben felhívta a kormány figyelmét a jogszabály elveinek megvalósításával összefüggésben a nemzetközi összefogás szükségességére, és egy egyezmény kidolgozására a kérdésben érdekelt Nagy-Britannia, Kanada, Franciaország és más, esetlegesen érdeklődő államok részvételével. Az ún. *Titanic Megállapodás*<sup>8</sup> kidolgozása 1997-ben kezdődött meg az említett négy állam közreműködésével, a hatálybalépéséhez pedig kettejük ratifikációjára volt szükség. Ez az Egyesült Királyság részéről 2003. november 6-án, az USA részéről pedig 2004. június 18-án megtörtént, így az egyezmény ez utóbbi napon hatályba lépett.<sup>9</sup>

A nemzetközi jogi norma és az USA 1986-os törvénye tulajdonképpen azonos rendelkezéseket tartalmaz. A rendelkezések nemzetközi tengeri emlékhellyé nyilvánították a lelőhelyet, és szabályozták a kutatás, a kiaknázás és a mentés menetének elveit.<sup>10</sup> Kiemelték az *in situ* védelem jelentőségét és a rosszul szervezett mentés kockázatát. Ezzel összefüggésben a *Titanic Megállapodás* melléklete részletes szabályokat tartalmaz a kiaknázásra nézve. A műkincsek integritásának megőrzése különösen fontos: a főszabály ugyan a helyszíni védelem, de megfelelő védintézkedések mellett oktatási, kulturális és egyéb érdekek miatt felszínre hozhatóak a műtárgyak.<sup>11</sup> Fontos előírás vonatkozik a megfelelő pénzügyi háttér meglétére, amely lehetővé teszi a megfelelő védelem biztosítását a teljes kiaknázási eljárás során.<sup>12</sup>

Mindezek mellett az 1986-os törvény nyomán felkérték a Nemzeti Óceáni és Légköri Adatközpontot (*National Oceanic and Atmospheric Administration – NOAA*), hogy dolgozzon ki nemzetközileg is alkalmazható iránymutatást a megfelelő mentés és a kutatás lebonyolítása keretében.<sup>13</sup> Kiemelendő, hogy az USA 1986-os jogszabálya ugyanakkor azt is rögzíti, hogy az állam semmilyen szuverén igényt vagy kizárólagos jogot, joghatóságot vagy tulajdonjogot nem gyakorol és nem is követel sem magán a roncsra, sem a tengeri területen, ahol az megtalálható.<sup>14</sup>

<sup>7</sup> The R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act of 1986 (16 U.S.C. § 450rr, et seq.) [Titanic Act]. A szabályozás 1986. október 21-én lépett hatályba, a kialakításának történetét lásd: Commerce Departmental Library. [http://dcom.sirsi.net/uhtbin/cgiirsi/20101207153410/SIRSI/0/518/0/99-513/Content/1?new\\_gateway\\_db=HYPERION](http://dcom.sirsi.net/uhtbin/cgiirsi/20101207153410/SIRSI/0/518/0/99-513/Content/1?new_gateway_db=HYPERION) (2012. 08. 02.). Az 1986-os szabályokat az elmúlt években megkísérelték módosítani is. Lásd R.M.S. Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2009 proposed legislation, fiscal year 2010 (2009 Act). R.M.S. Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2007 a bill to amend the 1986 Act (July 24, 2007).

<sup>8</sup> International Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic. <http://www.gc.noaa.gov/documents/titanic-agreement.pdf> (2012. 08. 03.) [Titanic Megállapodás].

<sup>9</sup> Titanic Megállapodás 11. cikk.

<sup>10</sup> Lásd Titanic Act Sec. 2. (a); Titanic Megállapodás, preambulum.

<sup>11</sup> Titanic Act Sec. 2. (a) (3); Titanic Megállapodás 4. cikk.

<sup>12</sup> Titanic Megállapodás Annex, III. 9–12.

<sup>13</sup> Titanic Act Sec. 2 (a) (3). Az iránymutatás 2001-re készült el: NOAA Guidelines for Research, Exploration and Salvage of R.M.S. *Titanic*, 66 Fed. Reg. 18905 (April 12, 2001) <http://www.gc.noaa.gov/documents/recoveryguidelines.pdf> (2012. 08. 03.).

<sup>14</sup> Titanic Act Sec. 8.

Felmerül ugyanakkor a kérdés: mégis milyen jogcímen szabályozza az USA, illetőleg a *Titanic Megállapodásban* részes négy állam a hajóroncs kiaknázását, illetőleg védelmét? Köteles-e ezeket a szabályokat tiszteletben tartani rajtuk kívül bárki is?

## 2.2. Szabályozhatja-e az USA, illetve néhány állam a roncs jogi helyzetét?

1982 előtt a hajóroncsokra, illetve a víz alatt nyugvó kincsek jogi helyzetére nézve nem volt nemzetközi szabályozás, kizárólag a szokásjogban volt megtalálható néhány iránymutatás arra nézve, hogy milyen jogviszony vonatkozik a víz alatt nyugvó tárgyakra és azok megtalálóra.

A római kortól kezdődően az évszázadok során két nagy szabályanyag alakult ki a víz alatti tárgyak vonatkozásában: a találás joga (*law of finds*) és a mentési jog (*law of salvage*). Mióta a technikai fejlődés lehetővé teszi, a felkutatás és a felszínre hozatal munkálatainak elvégzésével kifejezetten erre a tevékenységre specializálódott, megfelelő tőkével, felszereléssel és szakértelemmel rendelkező társaságokat bíznak meg. Ezek a szerződések az évszázadok során szokásjogként formálódott mentési jogon alapulnak, olyannyira, hogy jelenleg már meghatározott formát is kaptak, amelynek használata egyre elterjedtebb.<sup>15</sup> A mentési jog eredetileg azokra az esetekre vonatkozott, amikor a tengeri veszélybe került vízi járművet és annak rakományát olyan személy menti meg a pusztulástól, akinek erre vonatkozóan jogi kötelezettsége nincs, és így erőfeszítése jutalmat érdemel. Ezt fejezi ki az angol nyelvű *salvage* fogalom,<sup>16</sup> amelynek a magyar jelentését meglehetősen nehéz visszaadni egyetlen szóval. Ennek a modern verziója a *kereskedelmi mentési szerződés (commercial salvage contract)*, amelyet már kifejezetten azzal a céllal kötnek a felek, hogy egy esetleges tengeri vész esetén legyen valaki, akit azonnal hívhatnak. Ebben az esetben tehát már hiányzik az önkéntesség, és szigorúan szerződéses kötelezettség vezérli a mentést végzőt. Ebből a jogviszonyból vezették le az ún. *történelmi mentési szerződést*, amely az évtizedek, évszázadok óta a tengerfenéken nyugvó hajók és/vagy rakományuk felszínre hozatalára vonatkozik. Fő jellemzője, hogy a mentést végző finanszírozza a lokalizáláshoz szükséges kutatást, és vállalja annak kockázatát, hogy esetleg sikertelen a tevékenysége, nem talál semmit, vagy esetleg nem sikerül a várt bevétellel értékesíteni, és ebben az esetben a profit is elmarad.<sup>17</sup> Ezzel szemben a találás jogának szokásjogi szabályai szerint az elhagyott dolgok (*res derelictus*) újra a természet részeivé válnak, a halakhoz és az óceáni növényzethez

<sup>15</sup> ANDERSON, Andrew: *Salvage and Recreational Vessels: Modern Concepts and Misconceptions. U.S.F. Maritime Law Journal*, 6 (1993) 1 221–222. Lásd: Lloyds-Open-Form. <http://www.lloyds.com/The-Market/Tools-and-Resources/Lloyds-Agency-Department/Salvage-Arbitration-Branch/Lloyds-Open-Form-LOF> (2012. 08. 05.).

<sup>16</sup> Angol nyelvű a terminológia, mivel elsősorban angolszász évszázados szokásjogon alapuló joganyag áll a rendelkezésünkre a különböző korú hajóroncsok jogi helyzetére, tulajdoni viszonyainak változására vonatkozóan, s a legtöbb ezzel kapcsolatos per is angolszász bíróságok előtt zajlott. Lásd NAFZIGER, James A. R.: *The Evolving Role of Admiralty Courts in Litigation Related to Historic Wreck. Harvard International Law Journal*, 44 (2003) 1, 251; 256–259.

<sup>17</sup> ANDERSON: *i. m.*, 206.

hasonlóan. Abban az esetben, ha valaki foglalás útján akar tulajdonjogot szerezni rajtuk, az elsődleges tulajdonszerzésnek minősül.<sup>18</sup> Tekintettel arra, hogy joghatóságra vonatkozó szabályok nem alakultak ki, így a *forum shopping* számos problémát felvet, mivel mindkét joganyag – a mentési és a találási jog – részletszabályai eltérhetnek, ráadásul területenként változik, hogy melyik joganyagot preferálják a másikkal szemben, és ebben például éles ellentét van a *Commonwealth* országok és az USA felfogása között.<sup>19</sup>

Az 1982-es tengerjogi egyezmény (*United Nations Convention on the Law of Sea – a továbbiakban: UNCLOS*) volt az első univerzális nemzetközi dokumentum, amely a tengerben talált régészeti és történelmi jellegű tárgyakról rendelkezik, de azok jogállását nem tisztázza. Nincs arra vonatkozó gyakorlat sem, hogy a tárgy megnevezés alatt mit kell érteni: hajót, rakományt vagy esetleg a tengeren életüket vesztett emberek maradványait is.

A szabályozás két tengerjogi zónát érint. A 149. cikk generális védelmi kötelezettséget ró a részes államokra azzal, hogy az állami szuverenitáson kívül eső tengerfenéken talált régészeti és történelmi természetű tárgyakat az emberiség mint egész javára kell megőrizni, és azokkal az emberiség mint egész javára kell rendelkezni. A védelem gyakorlása során tekintettel kell lenni a származási ország, a kulturális származás szerinti ország vagy a történelmi és archeológiai származás szerinti ország preferenciális jogaira.<sup>20</sup> Ehhez képest a 303. cikk a védelem szempontjából együttműködésre kötelezi az államokat, és azzal pontosítja a szabályozást, hogy a szóban forgó tárgyak kereskedelme elleni küzdelem céljából – vagyis bizonyos értelemben az erősen profitorientált mentési jog alkalmazása ellen – a parti állam vélelmezheti, hogy az ilyen tárgyaknak a parti tenger vagy a csatlakozó övezet területén történő, engedély nélküli kiemelése a tengerjogi egyezmény megsértését jelenti.<sup>21</sup> Ez a jog természetesen nem érinti az azonosítható tulajdonosok jogait, a tengeri mentés szabályait, illetve a kereskedelmi tengerészet más szabályait, a kulturális cserére vonatkozó törvényeket és gyakorlatokat, továbbá nem érinti a régészeti és történelmi jelentőségű tárgyak védelmére vonatkozó más nemzetközi megállapodásokat és nemzetközi jogi szabályokat.<sup>22</sup>

Tekintettel arra, hogy a Titanic nemzetközi vizeken, állami joghatóságon túl fekszik, a parti államokat együttműködési kötelezettség terheli a roncs védelmét tekintve.<sup>23</sup> Az UNCLOS ugyan csak 1994. november 16-án lépett hatályba, és az USA a mai

<sup>18</sup> CURFMAN, David: Thar Be Treasure Here: Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters – A New Policy Regime, *Washington University Law Review*, 86 (2008) 1, 189–190. Az egykori állami hajók, illetve főként a hadihajók vonatkozásában elterjedt az a nézet, hogy az elsüllyedés után sem szűnik meg az állami immunitás. REGAN, Rob: When Lost Liners Become Found: An Examination of the Effectiveness of Present Marine Legal and Statutory Regimes for Protecting Historic Wrecks in International Waters with Some Proposals for Change, *Tulaine Maritime Law Journal*, 334–337. Vö. United Nations Convention on the Law of the Sea Montego Bay, 10 December 1982. 1833 U.N.T.S. 3. [UNCLOS] 95–96. cikk.

<sup>19</sup> REGAN: *i. m.*, 345–349.

<sup>20</sup> UNCLOS 149. cikk.

<sup>21</sup> Uo. 303. cikk (1)–(2).

<sup>22</sup> Uo. 303. cikk (3)–(4).

<sup>23</sup> Lásd FURRER NEWTON, Cynthia: Finders Keepers? The Titanic and the 1982 Law of the Sea Convention, *Hastings International & Comparative Law Review*, 10 (1986–1987), 171–135.

napig nem részese,<sup>24</sup> de a léte megerősíti a szuverenitásigénylés nélküli védelmi célú nemzeti rendelkezések, mint amilyen az USA Titanicra vonatkozó jogalkotása, valamint kooperációs célú nemzetközi egyezmények, mint a *Titanic Megállapodás* létjogosultságát.<sup>25</sup>

### 2.3. A Titanic kiaknázásának ügye a bíróságok előtt

A nyílt tengeren talált roncsok esetén konfliktushoz vezethet az, ha esetleg többen is igényt tartanának rájuk, és ezek az ellentétek gyakran bíróság előtt végződnek a tulajdonjog megállapítása végett. A per költségei hozzáadódnak a lokalizálás és a feltérképezés anyagi vonzataihoz, igénnyel azonban többen is felléphetnek: a roncs első és a későbbi megtalálói, a korábbi tulajdonos a megtalálóval szemben, valamint a hajóroncs helyétől és a származási helyétől függően az állam is igényt tarthat rá, sőt az a biztosítótársaság is, amelyik valaha biztosítási igényt elégített ki a hajóbalessel összefüggésben.<sup>26</sup>

A Titanic roncsával összefüggésben többször került bíróság elé ügy. Először 1994-ben került sor bírósági eljárásra a Kelet-virginiai Kerületi Bíróság előtt, amikor az *R.M.S. Titanic Inc.* (a továbbiakban: RMST) nevű amerikai társaságot nyilvánították birtokon belülinek (*salvor-in-possession*), és adtak számára kizárólagos jogot a mentés elvégzésére. A bíróság széles nyilvánosság előtt tette közzé az igénybejelentés lehetőségét, de mivel sem az egykori tulajdonos, sem a biztosítótársaság – vagy esetleges jogutódjuk – nem jelentkezett, és egyéb számottevő igénylő sem jelentkezett, így az ügyet lezárták tekintették.<sup>27</sup>

Két évvel később másik mentési jogot igénylő szereplő jelent meg, aki kétségbe vonta az RMST kizárólagos jogait, és így a bíróság korábbi ítéletét. Az 1996-ban zajló eljárás elsősorban arra irányult, hogy meghatározza a kizárólagos mentési jog megítélésének indokoltságát. Mércéként az ún. *Mavis II. teszt* szolgált, amelynek keretében egyrészt a mentési tevékenységnek a körülmények fényében megítélt ésszerűségét vizsgálják azzal a kiegészítéssel, hogy a roncs helyszínéről való átmeneti távolmaradás nem befolyásolja a birtoklás tényének fennállását. A második szempont, hogy a birtokban lévő tudja-e igazolni azt, hogy a mentési műveletek folyamatban vannak, míg a harmadik vizsgálendő kérdés a mentés sikerességének felmérése. Tekintettel arra, hogy az RMST mindhárom kritériumnak megfelelt, így a bíróság 1996-ban megerősítette a kizárólagos mentési jogait.<sup>28</sup>

<sup>24</sup> A részleges államok listáját illetően lásd Table recapitulating the status of the Convention and of the related Agreements, as at 20 September 2011. [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf) (2012. 08. 03.).

<sup>25</sup> Az egyoldalú állami aktusok létjogosultságára és azok kötelező erejére vonatkozóan lásd Csatlós Erzsébet: Az egyoldalú állami aktusok nemzetközi jogi helyzete, *Miskolci Jogi Szemle*, 5 (2010), 1, 132–158.

<sup>26</sup> CURFMAN: *i. m.*, 183.; REGAN: *i. m.*, 327.

<sup>27</sup> Lásd Order of June 7, 1994. LEIGH MILLER: *i. m.*, 375.

<sup>28</sup> Lásd *R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked and Abandoned Vessel*, 924, F. Supp. 714, (E.D. Va. 1996) [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=5&xmlDoc=19961638924FSupp714\\_11544.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=5&xmlDoc=19961638924FSupp714_11544.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7) (2012. 08. 03.).

Ezzel nem értek véget azonban a próbálkozások, 1998-ban felmerült ugyanis annak igénye, hogy a birtokban lévő társaság kiaknázási tevékenységét nem akadályozva egy másik vállalkozás turistautakat szervezzen a roncs megtekintése és fotózása céljából. A *Haver-ügyben* a virginiai bíróság úgy vélte, hogy a birtokban levő társaság helyrehozhatatlan károkat szenvedne azáltal, hogy a mentés biztonságát veszélyeztetnék a látogatók, valamint hátráltatnák a munkavégzés egészét, a fellebbviteli bíróság pedig megerősítette az alsóbíróság álláspontját a mentési jogra vonatkozóan. Kifejtette, hogy ha megosztanák a mentési jog gyakorlását úgy, hogy engedélyt adnának a túracsoportok vezetésére, és a roncsok fényképezésére, az a mentés céljával, szellemiségével ellentétes lenne.<sup>29</sup> A joghatóság, vagyis a hajóroncs jogi helyzete feletti döntési jog kérdésében fogalmazott meg kiemelkedő gondolatokat, amelyeket a tengerészeti szabályok *ius gentium* jellegéből vezetett le, és azzal érvelt, hogy ha nem lenne állam, aki érvényesíthetné a *ius gentiumot*, és így a mentési jogot, akkor a tenger jogon kívüli térség lenne.<sup>30</sup> A mentési jog nemzetközi vizeken való kikényszerítését pedig egyébként is minden tengerészeti bíróság ugyanúgy, ugyanolyan elvek mentén, és ugyanolyan eredménnyel gyakorolná.<sup>31</sup> *Haver* utalt arra, hogy ezzel a bíróság igen veszélyes precedenst teremtett, hiszen döntésének érvrendszere szerint bárhol lévő roncs felett joghatóságot állapíthat meg. Részben igaz van a *Havernek*, hiszen a roncs nem képezi a tengerfenék szerves részét,<sup>32</sup> arra vonatkozóan pedig nincs sem szokásjogi, sem egyezményes megállapodás, hogy az állam szuverenitása vajon kiterjed-e a joghatósága alatt álló tengerjogi zónákban a hajóroncsokra és egyéb víz alatti kincsekre. Az általános tengerjogi szabályok ugyanis csak védelmi kötelezettséget rónak az államokra, legyen a roncs bármely tengeri zónában, de a tárgyak jogi helyzetét nem szabályozzák, azokra a mentési jog, illetve a találási jog elveit alkalmazzák, s azt is csak akkor, ha a megtaláló igényt tart a jutalomra. A joghatóság gyakorlásával kapcsolatos problémát az sem enyhíti, hogy az USA bíróságai gyakorlatilag méltányosság alapján döntő fórumokká válnak, amikor ilyen jellegű tengerészeti ügyeket kell elbírálniuk.<sup>33</sup>

A *Haver-ügy* után több alkalommal is foglalkozott a bíróság a felszínre hozott műkincsek eladásával kapcsolatos kérdésekkel, többek között 2002-ben döntés született arról, hogy az RMST nem rendelkezik jogcímmel ahhoz, hogy a felhozott műkincseket akár összességében, akár darabonként értékesítse, de joga van a mentésért

<sup>29</sup> Lásd R.M.S. Titanic, Inc., v. Wrecked and Abandoned Vessel, 9 F. Supp. 2d 624 (E.D. Va. 1998.) [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=1&xmlDoc=19986339FSupp2d624\\_1560.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?page=1&xmlDoc=19986339FSupp2d624_1560.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006&SizeDisp=7) (2012. 08. 03.).

<sup>30</sup> A joghatóság *ius gentiumra* való alapításáról bővebben lásd NAFZIGER: *i. m.*, 260–264.

<sup>31</sup> Lásd R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver, 171 F.3d 943 (4th Cir.1999) <http://ftp.resource.org/courts.gov/c/F3/171/171.F3d.943.html> (2012. 08. 03.); LEIGH MILLER: *i. m.*, 379.

<sup>32</sup> UNCLOS 1. cikk 1. (1).; Az UNCLOS szabályai szerint a parti államnak szuverén jogai vannak a tengerfenék feletti vízréteg, a tengerfenék és az altalaj akár élő, akár élettelen természeti erőforrásainak felkutatása, kiaknázása, megóvása és kezelése céljából. A természeti erőforrások pedig a tengerfenék és altalaj ásványi és más élettelen forrásaiból, valamint a fenéklakó fajokhoz tartozó élő organizmusokból állnak, azon organizmusokból, amelyek a begyűjtési szakaszban vagy mozdulatlanok a tengerfenéken, illetve az alatt vagy csak a tengerfenékkal vagy az altalajjal szilárd fizikai kapcsolatban képesek elmozdulásra. Lásd UNCLOS 56. cikk (1) a); 77. cikk (4).

<sup>33</sup> LEIGH MILLER: *i. m.*, 386.

cserébe kompenzációra,<sup>34</sup> ezért a társaság 2004-ben a jutalom megszerzése érdekében a bírósághoz fordult. A virginiai bíróságnak először abban a kérdésben kellett állást foglalnia, hogy elismeri-e azt a francia bíróság előtti szóbeli eljárást, amely 1993-ban 1800 olyan műkincs vonatkozásában már lezajlott, amelyeket 1987-ben hoztak felszínre. Ebben az évben ugyanis egy amerikai és egy francia társaság (a *Titanic Ventures Inc.* és az *IFREMER*) közös expedíció során ért el mentési sikereket, és az ügyben eljáró francia közigazgatási bíróság döntése nyomán megszerezték a tárgyak tulajdonjogát azzal a feltétellel, hogy nem értékesítik őket külön-külön, hanem gyűjteményként egyben tartják a teljes kollekciót. Ez az amerikai cég volt az, amely később, 1994-ben, RMST néven kizárólagos mentési jogot kapott a Kelet-virginiai Kerületi Bíróságtól (lásd fentebb).

Az USA bíróságai célszerűségi, gyakorlati és kényelmi szempontok miatt általában elismerik idegen hatóságok ilyen jellegű aktusait, de jelen esetben ez elmaradt. Az ok a következő volt: a francia hatóság tévesen olyan jogszabályhelyre alapozta a határozatát, amely a tények elbírálásához nem volt megfelelő, és emiatt hatásköri problémák is adódtak.<sup>35</sup> A francia hatósági határozat elismerésének hiánya emellett az 1986-os *Act* rendelkezéseire is visszavezethető, hiszen azok a megóvásra helyezik a hangsúlyt, és meg sem említik a profitorientált műkincs-értékesítést.<sup>36</sup>

A másik kérdés, amiben a bíróságnak döntenie kellett, az volt, hogy az RMST alapíthatja-e egyáltalán a találás jogára a műkincsek után járó jutalomra való igényét. A bíróság szerint annyira kaotikus a mentési jogra, illetve a találási jogra vonatkozó joganyag, hogy azokat nem lehet párhuzamosan alkalmazni, és emiatt nem dönthet, ráadásul az RMST perbeli cselekményeit, mivel azok teljes mértékben ellentmondások voltak, az ún. *estoppel*<sup>37</sup> szabályai szerint értékelték. Az RMST ugyanis először a történelmi és régészeti érdekek védelmét és integritásának megtartását emelte ki, mint a tevékenységének fő célját, vagyis nem követelt a műtárgyakra nézve kizárólagos jogokat. Emiatt a bíróság úgy vélte, hogy a találás jogát nem célszerű alkalmazni, ugyanis az kifejezetten a tárgyak tulajdonjogának megszerzésére irányul. Pont amiatt kapott kizárólagos mentési és kiaknázási jogokat a társaság, hogy nem állt szándékában a tulajdonszerzés; ezért most kifejezetten igazságtalan lenne a találás jogának alkalmazása, azok után, hogy más, ez irányú tevékenységre szakosodott társaságoktól viszont az RMST javára tagadták meg a jog gyakorlását. Ezen okból kifolyólag 2004-ben végül nem született döntés a jutalomról.<sup>38</sup> 2011. október 15-én született meg az a végzés, amelynek nyomán az 1993-ban, 1994-ben, 1996-ban, 1998-ban, 2000-ben, majd végül 2004-ben felszínre hozott műkincsek tekintetében az USA hatóságai által szabott feltételek mellett kapott jogokat az RMST. A döntés a

<sup>34</sup> Lásd *R.M.S. Titanic, Inc., v. Wrecked and Abandoned Vessel*, 323 F. Supp. 2d 724 (E.D. Va. 2004.) [http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=20041047323FSupp2d724\\_1982.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006](http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlidoc=20041047323FSupp2d724_1982.xml&docbase=CSLWAR2-1986-2006) (2012. 08. 02.); LEIGH MILLER: *i. m.*, 380.

<sup>35</sup> Lásd *R.M.S. Titanic, Inc., v. Wrecked and Abandoned Vessel*, 323 F. Supp. 2d 724 (E.D. Va. 2004.); LEIGH MILLER: *i. m.*, 381.

<sup>36</sup> Lásd *Titanic Act*, preambulum.

<sup>37</sup> Az *estoppel* mibenlétéről és az azzal kapcsolatos problémákról lásd MACGIBBON, I. C.: *Estoppel in International Law*, *International & Comparative Law Quarterly*, 7 (1958), 468–513.

<sup>38</sup> LEIGH MILLER: *i. m.*, 383.



2001-es ítéletre hivatkozott, amely a társaság számára a felhozott műkincsek kereskedelmi értéke 100%-ának megfelelő jutalmat állapított meg, de fenntartotta a jogot arra nézve, hogy meghatározza, milyen módon kerül majd kifizetésre ez a pénzeszeg. Erre a meghatározásra került sor 2011-ben. A bíróság árverésen kívánta értékesíteni a tárgyakat abban az esetben, ha van olyan érdeklődő, aki az egész gyűjteményt meg kívánja vásárolni, és vállalni tudja, hogy a köz érdekében óvja és védi azt. Tekintettel arra, hogy egy év alatt sem jelentkezett ilyen érdeklődő, a teljes Titanic-gyűjtemény tulajdonjogát átadta az RMS számára a jutalom ellentételezéseként, azzal a megkötéssel, hogy a társaságnak bizonyos feltételeket be kell tartania.<sup>39</sup>

A bíróság által előírt megkötések azt célozzák, hogy a Titanicról felszínre hozott műkincsgyűjteményt továbbra is az Egyesült Államok hatályos szabályai szerint óvják és védjék, valamint annak integritását megőrizték. A szabályok betartásáért a közérdeket képviselő NOAA felel, így azok megszegése esetén a szervezet jogosult bírósághoz fordulni, illetékes fórumként pedig a Kelet-virginiai Kerületi Bíróságot jelölték ki.<sup>40</sup>

### 3. A nemzetközi jogi védelem új síkja: az UNESCO 2001-es, a víz alatti kulturális örökség védelmét célzó egyezménye<sup>41</sup>

A 2001-es egyezmény az államok közösségének válasza az archeológiai lelőhelyeknek a profitorientált kincsvadászok által okozott megsemmisítésére, károsítására és tönkretételére. Az egyezmény rendelkezései a roncsok védelme érdekében a kifosztás, a kereskedelmi célú adásvétel ellen lépnek fel,<sup>42</sup> és elsősorban az *in situ*, a helyszínen való megőrzést pártolják,<sup>43</sup> de csak azon roncsokra vonatkozóan terjed ki a hatályuk, amelyek legalább 100 éve a tenger mélyén fekszenek.<sup>44</sup> Az egyezmény kifejezetten hangsúlyozza a tengeri tragédiák során elveszett emberlételemeknek járó tiszteletet, és a roncsok kegyhelyként való megőrzésének jelentőségét.<sup>45</sup>

A nyílt tengeren együttműködésre hívja fel a szerződő feleket, amely szerint a régészeti jellegű tárgyakkal kapcsolatos minden cselekményről tájékoztatni kell egymást, hogy biztosítsák az áltudományos, etikátlan magatartások kivédését.<sup>46</sup> A részes

<sup>39</sup> August 15, 2011 Court Order Award of Titanic Collection. [http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil\\_titanic\\_order\\_081511.pdf](http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_titanic_order_081511.pdf) (2012. 08. 02.).

<sup>40</sup> Covenants and Conventions for the Future Disposition of Objects Recovered From the RMS Titanic by RMS Titanic, Inc., Pursuant to an *in specie* Salvage award Granted by the United States District Court for the Eastern District Court of Virginia. [http://www.gc.noaa.gov/gcil\\_titanic-salvage.html](http://www.gc.noaa.gov/gcil_titanic-salvage.html) (2012. 08. 03.).

<sup>41</sup> Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Paris, 2 November 2001 (2 January 2009), UNESCO Doc. 31C/Resolution 24; 41 *ILM* 37 (2002). [Víz alatti kulturális örökség védelmét célzó egyezmény.] Az egyezménynek jelenleg mindössze 40 részes állama van, és hiányoznak a sorból olyan nagy tengeri hatalmak, mint az Egyesült Államok, Nagy-Britannia és Oroszország. <http://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002802198d9> (2012. 08. 02.).

<sup>42</sup> Víz alatti kulturális örökség védelmét célzó egyezmény 2. cikk 7.

<sup>43</sup> Uo. 2. cikk 5.

<sup>44</sup> Uo. 1. cikk 1.

<sup>45</sup> Uo. 2. cikk 9.

<sup>46</sup> Uo. 19. cikk.

államok vállalják, hogy szankciós rendelkezéseket vezetnek be az egyezmény szabályainak megsértőivel szemben, elkobozzák az ilyen módon megszerzett műkincseket, továbbá bezárják a tengeri kikötőiket olyan hajók előtt, amelyek az egyezmény céljaival ellentétes magatartást támogatnak.<sup>47</sup>

Kiemelendő, hogy az egyezmény nem minősíti állami szuverenitás tárgyává a roncsokat, hanem a részes államok a védelmet az emberiség érdekében, annak hasznára gyakorolják.<sup>48</sup> A találás jogának, illetve a mentés jogának alkalmazását csak szigorú feltételek mellett engedi.<sup>49</sup>

Az egyezmény értelmezésével és alkalmazásával összefüggő vitás kérdések rendezésének módjaként a mediációt, fórumaként pedig az UNESCO-t jelöli meg. Ha ez sikertelen lenne, akkor az UNCLOS XV. fejezetében foglalt vitarendezési szabályok az irányadóak, függetlenül attól, hogy egy adott állam részese-e a tengerjogi egyezménynek, vagy sem.<sup>50</sup>

A 2001-es UNESCO-egyezmény 2009. január 2-án lépett hatályba, a részes államok száma azonban jelenleg is mindössze 37, és sem az USA, sem Nagy-Britannia, sem Franciaország, sem Kanada nem található meg közöttük.<sup>51</sup> Ennek oka valószínűleg az, hogy ezen államok szerint a 2001-es egyezmény védelmi szintje már biztosított az általuk 2003-ban kötött *Titanic Megállapodásban* is, vagyis ezek az államok úgy vélik, hogy maguk is képesek biztosítani a nemzetközi kooperációra és a megfelelő szintű védelemre vonatkozó követelményeket a Titanic, és az esetlegesen talált, egyéb hajóroncsok tekintetében. A négy állam megállapodásának rendelkezései ugyanis elsősorban a hajóroncs fosztogatása és nemkívánatos mentése ellen irányulnak, és kifejezetten hasonlóak a 2001-es egyezmény mellékletében található, a kutatásra, felfedezésre és mentésre vonatkozó iránymutatásokhoz.

#### 4. Konklúzió

A legendás luxusgőzös száz éve süllyedt el, s az UNESCO számos fórumon üdvözölte a tényt, hogy mostanra a hajóroncs a 2001-es víz alatti kulturális örökség védelmét célzó egyezmény oltalma alá kerülhetett. Ha azonban a nyilatkozat mögé nézünk, és alaposabban megvizsgáljuk a hajóroncs jogi helyzetét, megállapítható, hogy az egyezménynek legfeljebb azon államok vonatkozásában lehet relevanciája, amelyek joghatósága alá tartozó hajó a nyílt tengeri lelőhelyre tévedve szembesül az állama által vállalt kötelezettségekkel. A roncs védelméről ugyanis már korábban gondoskodtak: először az Egyesült Államok a nemzeti jog; majd ugyancsak az USA, a helyrajzilag és kutatási szempontból érdekelt, további három állammal együtt, a (bármely állam számára aláírásra nyitva álló) *Titanic Megállapodás* révén. Utóbbi rendelkezései analógok a 2001-es UNESCO-egyezménnyel, amelynek viszont pa-

<sup>47</sup> Uo. 14., 16–18. cikk.

<sup>48</sup> Uo. 2. cikk 3.

<sup>49</sup> Uo. 4. cikk.

<sup>50</sup> Uo. 25. cikk.

<sup>51</sup> Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Paris, 2 November 2001. Status. <http://www.unesco.org/eri/la/convention.asp?KO=13520&language=E&order=alpha> (2012. 08. 04.).

radox módon a négy említett állam közül egyik sem a részese. A védelem generális jellegéről az UNCLOS gondoskodik, a részletszabályokat pedig az USA szigorúan betartatja: hiszen kizárólagos kiaknázási jogot engedett az RMST társaságnak, és a felhozott műkincsek tulajdonjogát is igen szigorú feltételek mellett engedi át.

Felmerül azonban egy jogi – etikai – dilemma. A hajóroncsok jogi helyzetére vonatkozó joganyagot, amelyet a szokásjogban kialakult két ág, a mentési és találási jog kettőse alkot, még mindig nem sikerült univerzális mederbe terelni. Hiába a számos, különböző intenzitású védelmi szabály, ha a jogi helyzet nincs tisztázva. Ilyen feltételek mellett nem csoda, hogy a leggazdagabb államok – és azok tőkével bíró, a kiaknázási munkákhoz szükséges felszereléssel és szakértelemmel bíró társaságai – fognak elsősorban profitálni egy-egy mentési akció sikeréből, még akkor is, ha a tevékenységüket elsősorban az emberiség kulturális örökség tekintetében fennálló érdekeit szem előtt tartva végzik. Nem hiába jellemzi az angolszász szakirodalom a „*finders keepers, losers weepers*”<sup>52</sup> mondással a kialakult helyzetet. Ezt kellene elsősorban felszámolni, és a védelmi szint kidolgozását követően a jogi helyzetet tisztázni.

### Abstract

It has been ten decades now since the luxurious, unsinkable ship started its first and last voyage. The centenary of the tragedy has put ancient shipwrecks into the centre of attention and denoted the legal gaps and anomalies of national and international legal efforts to regulate their legal status and to protect them from treasure hunters. The essay aims to define the legal status of R.M.S. Titanic as being one of the most famous shipwrecks of our time, its story and legal situation might be the object-lesson for the problems and deficiencies of the legal issue of international protection of underwater cultural heritage, the sovereignty and ownership of historical objects found at sea and the anomalies of customary international law concerning shipwrecks.

<sup>52</sup> Ez az „aki kapja, marja” szólásnak felel meg.