



جی. استارکل
ترجمه و تلخیص:
دکتر رضا فیوضی



مسئله لاشه کشتیهای غرق شده
در دریای آزاد
از نظر حقوق بین الملل



به نقل از مجله حقوق بین الملل بلژیک، سال ۱۹۸۴-۱۹۸۵



شپښگاه علوم انساني و مطالعات فرهنگي
پرتال جامع علوم انساني

مقدمه

در ۲۵ اوت ۱۹۸۵ در آبهای دریای آزاد مقابل بندر «استاند» در بلژیک یک کشتی مسافربری آلمانی به ظرفیت ۱۵۰۰۰ تن با یک کشتی باربری فرانسوی به نام «مون لوئی» تصادم کرد. در نتیجه، کشتی فرانسوی غرق شد؛ ولی کشتی آلمانی به راه خود ادامه داد و به مقصد رسید. این حادثه یک تصادم معمولی دریائی بود، ولی بعد از اینکه معلوم شد کشتی غرق شده حامل بار خطرناک رادیواکتیو^۱ به مقصد شوروی بوده است، موضوع به صورت مسئله‌ای نگران‌کننده برای دولت بلژیک و سازمانهای محیط زیست درآمد.

دولت بلژیک بلافاصله از دولت فرانسه و کمپانی صاحب کشتی تقاضا کرد که اقدام به جمع‌آوری بشکه‌های حامل مواد خطرناک بنمایند. چند مؤسسه خصوصی مأمور این کار شدند و کار جمع‌آوری بشکه‌های

۱. بار کشتی عبارت بود از Hexafluorure Uranium که به صورت گاز برای غنی کردن اورانیوم بکار می‌رود.

حامل مواد رادیواکتیو در شرایط مشکل جوئی انجام گردید.

در ۲۸ اوت دولت بلژیک از فرانسه و کمپانی صاحب کشتی خواست که لاشه کشتی غرق شده را که مخاطراتی در راه‌های دریائی بوجود می‌آورد، از محل حادثه بیرون بکشند. با وجودی که فرانسه قول انجام این کار را داده بود، کمپانی فرانسوی در ۱۶ اکتبر اعلام داشت کشتی مون لوئی در دریای آزاد غرق شده و کمپانی مسئولیتی بابت لاشه آن ندارد؛ ولی حاضر است در مخارج بیرون کشیدن آن در حدود وجوه صندوق تضمینی که براساس کنوانسیونهای دریائی بین‌المللی تشکیل شده است، شرکت کند.

دولت بلژیک با اظهار تأسف از رویه فرانسه در این مورد، رأساً مبادرت به بیرون کشیدن لاشه کشتی نمود و ۳۰۰ میلیون فرانک هزینه آن را پرداخت.

مسائل حقوقی

البته حادثه کشتی مون لوئی مسائل حقوقی متعددی را در زمینه حمل و نقل مواد خطرناک و رادیواکتیو و مواد منفجره و یا مواد نفتی در ارتباط با حفظ و حراست محیط زیست و منابع حیوانی و گیاهی در دریاها مطرح می‌کند که جای همه گونه بررسی و تحقیق را دارد؛ ولی موضوعی که در این مقاله بررسی آن مورد نظر است این سؤال می‌باشد که آیا یک دولت حق دارد لاشه کشتی غرق شده‌ای را که تابعیت او را دارد در دریای آزاد و در مقابل ساحل و راه دریائی کشور دیگری رها کند و به این ترتیب خطراتی برای ایمنی کشتیرانی در آبهای بین‌المللی بوجود آورد؟ این موضوع یک مسئله مهم حقوق بین‌الملل دریائی است که باید پاسخ مقتضی برای آن یافت. در شرایط فعلی رویه و نظر دولتها از جمله دولت بلژیک این است که دولت صاحب پرچم کشتی غرق شده در دریای آزاد، هیچگونه تکلیف بین‌المللی برای بیرون کشیدن لاشه کشتی ندارد و با سکوت قراردادهای دریائی در این مورد، این وضع را به یک خلاء حقوقی (Vide Juridique)

تعبیر می‌کنند. با وجودی که چنین استنباطی از حقوق دریائی موجود بطور کلی درست است، معذک اگر تأسیسات حقوقی دریائی و قراردادهای بین‌المللی ناظر به حفظ و حراست محیط زیست از قبیل منع تخلیه مواد رادیواکتیو در دریاها، منع تخلیه مواد نفتی در دریا، استفاده عقلانی از منابع دریائی، قواعد ناظر به ایمنی کشتیرانی، تعهد دولتها به جمع‌آوری تأسیسات موقتی دریائی مثل برجهای استخراج نفت و یا تأسیسات موقتی دیگری که در آبهای دریای آزاد بمنظورهای گوناگون اقتصادی و یا نظامی بوجود آمده است بررسی کنیم، می‌توان به این نتیجه رسید که در زمینه لاشه کشتیهای غرق شده خلاء حقوقی به نحو اطلاق نیست و دولتها تکالیفی در این مورد به عهده دارند.

به موازات این مسئله مسائل دیگری نیز در زمینه لاشه کشتیها وجود دارند که هنوز راه‌حلهای مناسب برای آنها پیدا نشده است از جمله اینکه لاشه کشتی غرق شده متعلق به کیست؟ آیا مالکیت کشور صاحب پرچم روی این نوع کشتیها ادامه دارد یا خیر؟ آیا اشخاص خصوصی و یا دولتها حق دارند مبادرت به بیرون کشیدن لاشه این کشتیها که در دریای آزاد غرق شده‌اند بنمایند؟ اینها مسائلی هستند که باید در اطراف آنها تحقیق گردد.

برای طرح و بررسی این مسائل گوناگون از دید حقوق بین‌الملل، مقدمتاً لازم است بدانیم به چه چیزی کشتی اطلاق می‌شود.

تعریف کشتی

یکی از مشکلات حقوق بین‌الملل دریائی فقدان یک تعریف دقیق و مشخص از کشتی می‌باشد. بعضی از قراردادهای بین‌المللی دریائی در مورد کشتی تعاریف و معیارهایی به دست داده‌اند؛ ولی این معیارها بیشتر بمنظور تعیین محدوده اعمال قرارداد و کشتیهایی که مشمول آن می‌شوند می‌باشند (مانند قراردادهای ناظر به کشتیهای اتمی، کشتیهایی که مواد خطرناک حمل و نقل می‌کنند، و یا کشتیهای جنگی و غیره).

در دکتترین حقوق بین الملل برای تعریف کشتی کار بسیار شده و علمای حقوق تعاریفی نیز به دست داده اند؛ ولی هیچکدام آنها جامع نبوده و شامل همه کشتیها و در همه شرایط نمی شوند.^۲

بهر حال متخصصان حقوق بین الملل دریائی برای خروج از بن بست ترجیحاً روی دو معیار تکیه می کنند:

۱. قابلیت شناور بودن *fiotabilité*

۲. قابلیت دریانوردی داشتن *navigabilité*

اگر این معیارها درست باشند، کشتیهای غرق شده و یا کشتیهای که به عللی خراب و در دریای آزاد رها شده و یا به خاک نشسته اند، از این تعریف خارجند. «پروفیسور زیدل» حتی کشتیهای رها شده را ولو آنکه قابلیت دریانوردی هم داشته باشند به عنوان کشتی در مفهوم حقوق بین الملل نمی داند.^۳

بهر حال در این مقاله به دست دادن یک تعریف دقیق از کشتی شاید چندان ضرورتی نداشته و تعریف اجمالی آن کافی باشد؛ تنها مسئله مهم این است که بررسی شود آیا پس از اینکه یک کشتی غرق شد، کشور صاحب پرچم حق دارد مدعی ادامه صلاحیت و حاکمیت خود بر آن باشد یا خیر؟

۲. مراجعه شود به مدارک زیر:

G. GIDEL: *Le droit international public de la mer, Le temps de paix*, Tome 1, Paris, Sirey, 1932, pp. 64 et sv.; *Rapport de J. P. A. François*, Document A/CN. 4/17, Y. I. L. C., 1950, volume II, p. 38; H. MEYERS: *The Nationality of Ships*, The Hague, 1967, pp. 20 et sv.; P. BONASSIES, «Problèmes relatifs à la loi du pavillon», R.C.A.D.I., 1969, vol. 128, pp. 505-630; G. LAZARATOS: «The Definition of Ship in YVES and International Law», *Rev. hellén. D. I.*, 1969, pp. 57-99; YVES VAN DER MENSBRUGGHE: «Réflexions sur la définition du navire dans le droit de la mer», in *Actualités du droit de la mer, Colloque S.F.D.I. à Montpellier*, Paris, 1973, pp. 62-75; N. PAPADAKIS: *International Legal Regime of Artificial Islands*, La Haye, 1977, pp. 97 et sv.; NGUYEN QUOC DINH: et al., op. cit., n° 510.

3. M. R. SIMONNET: *La Convention sur la haute mer*, Paris, 1966, p. 53; CH. ROUSSEAU: R.G.D.I.P., 1985, pp. 146-148.

برای اینکه بتوان در این زمینه به گرایش عمومی در حقوق بین الملل دریائی پی برد، مقدمتاً ضروری است به رویه دولتها در مورد سه گروه از کشتیهای غرق شده اشاره کرد:

۱. ناوهای جنگی و زیر دریائی.

۲. کشتیهای قدیمی کمپانی هند شرقی هلند (که دولت هلند نسبت به آن ادعاهائی داشت).

۳. کشتیهای که ارزش باستانشناسی دارند و بالاخره کشتیهای که آرامگاه تلقی می شوند.

۱. ناوگانهای جنگی یک دولت در دریای آزاد از مصونیت کامل در قبال دولتهای دیگر برخوردارند (مواد ۸ قرارداد ژنو و ۹۵ قرارداد Montego — Bay در مورد دریای آزاد). خصوصیت اساسی این نوع کشتیها این است که گذشته از معرف قدرت و حاکمیت یک دولت مستقل بودن، اصولاً جزء اموال عمومی بوده و به همین دلیل دولتها بنا بر رویه های موجود، مالکیت خود را روی این نوع کشتیها پس از غرق شدن نیز مستقر می دانند.

در سال ۱۹۷۰ دولت انگلیس با بیرون کشیدن ناو هواپیمابر Ark Royal (۲۲۰۰۰ تن) که در سال ۱۹۴۱ بوسیله یک زیر دریائی آلمانی غرق شده بود، مخالفت کرد. دولت انگلیس اعلام داشت این کشتی ملک وزارت دریاداری آن کشور بوده و حق بیرون کشیدن آن از دریا به هیچکس داده نشده است.^۴

در سال ۱۹۸۰ در مورد لاشه کشتی Amival Nakhimov غرق شده در سال ۱۹۰۵، بین دولتهای ژاپن و شوروی اختلاف در گرفت؛ زیرا دولت شوروی خود را مالک کشتی دانسته و اجازه نمی داد لاشه آن از آب بیرون کشیده شود.^۵

در مورد بیرون کشیدن لاشه کشتی جنگی Edinburg که در

4. CH. ROUSSEAU: «Chronique des faits internationaux, R.G.D.I.P., 1971, pp. 173-174.

5. CH. ROUSSEAU: op. cit., 1971, pp. 406-409.

سال ۱۹۴۲ در بندر «مورمانسک» غرق شده بود، مذاکراتی بین شوروی و انگلیس صورت گرفت و قرار شد ۴۵٪ بهای محمولات پر ارزش کشتی، متعلق به شرکت انگلیسی مأمور بیرون آوردن کشتی باشد و بقیه بین شوروی و انگلیس به نسبت دوسوم و یک سوم تقسیم گردد.^۶ بطور کلی بموجب رویه دولت انگلیس تأسیساتی که در دریای آزاد نصب کرده و همچنین لاشه کشتیهای جنگی او تا مدت ۲۵۰ سال در مالکیت آن دولت باقی می‌مانند.^۷

رویه آمریکا نیز در این مورد شبیه رویه انگلیس است. در سال ۱۹۶۵ وزارت امور خارجه آمریکا با بیرون کشیدن یک فروند کشتی جنگی امریکائی که در بندر Port of Spain غرق شده بود مخالفت کرد و نظر امریکا را به این شرح اعلام داشت: «مالکیت دولت امریکا روی کشتیهای جنگی غرق شده و محموله آنها باقی است مگر آنکه آن دولت صراحتاً آن را انتقال داده و یا از حق خود بر آن اعراض نماید...»^۸. به همین دلیل امریکا با بیرون کشیدن لاشه کشتی U. S. Panny که در هنگام جنگهای چین و ژاپن غرق شده و دولت ژاپن در صدد بیرون کشیدن آن بود، مخالفت کرد.^۹

امریکا همین رویه را در مورد کشتیهای جنگی خارجی که در مجاورت آبهای آن کشور غرق شده باشند عمل می‌کند؛ مثلاً در سال ۱۹۷۱ مانع شد لاشه یک زیردریائی آلمانی که در خلیج مکزیک غرق شده بود، وسیله یک مؤسسه خصوصی بیرون کشیده شود.^{۱۰}

با وجود این نظریه، دولت امریکا در سال ۱۹۷۵ در صدد برآمد یک زیردریائی غرق شده شوروی را در سواحل هاوایی از آب بیرون بکشد؛ ولی

6. CH. ROUSSEAU: R.G.D.I.P. 1971, pp. 406-409.

۷. اثر ذکر شده در فوق از شارل روسو، ۱۹۸۱، ص ۸۹۹ و ۹۰۰.

8. WITTEMAN: Digest of International Law, vol. 9, 1968.

9. WITTEMAN: Digest of International Law, vol. 9, pp. 221-222.

10. C. COLLINS: The Salvage of Sanken Military Vessel, p. 693.

این طرح عملی نشد و بطور کلی عمل امریکا که با پوشش مؤسسات خصوصی انجام می‌گردید، مورد انتقاد قرار گرفت.^{۱۱}

بعد از جنگ دوم جهانی نیز دادگاه‌های بعضی از کشورها بیرون آوردن کشتیها و زیردریایهای آلمانی غرق شده را وسیله اشخاص و مؤسسات خصوصی ممنوع کردند. به عنوان مثال می‌توان رأی سال ۱۹۷۴ دادگاه عالی سنگاپور و رأی سال ۱۹۷۰ دادگاه^{۱۲} عالی نروژ را ذکر کرد. به نظر این دادگاه‌ها مالکیت آلمان با غرق این کشتیها منقطع نشده است.

۲. دولت هلند همیشه مدعی بوده است که کشتیهای بزرگ قدیمی آن کشور که در عرف دریائی و تاریخی به آنها "galions Hollandais" می‌گویند و در دورانی که آن دولت مستعمرات زیادی داشت و قدرت دریائی محسوب می‌شد، در گوشه و کنار دریاهای جهان غرق شده‌اند، در مالکیت آن دولت باقی هستند. بنابراین استدلال هلند این کشتیها متعلق به کمپانی هند شرقی هلند بوده و اموال آن کمپانی نیز به دولت هلند منتقل شده است.^{۱۳} به همین دلیل دولت مذکور ۲۵٪ از درآمد حاصله از بیرون کشیدن لاشه کشتیهای Amsterdam و Hollandia را که اولی در سال ۱۷۴۹ در سواحل انگلیس و دومی در سال ۱۷۴۳ در سواحل Seilly غرق شده بودند، دریافت نمود.

در سال ۱۹۷۲ نیز دولت هلند قراردادی در مورد این نوع کشتیها با دولت استرالیا منعقد کرد و طبق آن مقرر شد کمیته‌ای در تقسیم عواید حاصله نظارت نماید.^{۱۴}

۳. قرارداد Montego - Bay در موآد ۱۴۹ و ۳۰۳ قواعدی را در

11. A.P. RUBIN: *Sunken Soviet Submarines and Central Intelligence*, A.J.I.L., pp. 855-858.

12. BRAEKHS: *Salvage of Wrecks and Wreckage*, *Scandinavian Studies in Law*, p. 39-68.

13. BRAEKHS: *Salvage of Wrecks and Wreckage* *Scandinavian Studies in Law*, p. 53.

14. PROTT-O'KEEFE: *International Legal Protection of the Underwater Cultural Heritage*.

مورد آثار باستانی و یا تاریخی که در یک کشتی غرق شده وجود داشته باشد، وضع کرده است. بموجب این قرارداد که هنوز اعتبار اجرایی نیافته است، همه دولت‌ها نسبت به حفظ و حمایت این نوع آثار تکالیفی دارند. از طرف دیگر، این قرارداد صلاحیت و حاکمیت دولت‌هایی را که این نوع اشیاء در مجاورت آب‌های ساحلی آنها غرق شده باشند، افزایش می‌دهد، ضمن اینکه حق صاحبان شناخته شده این کشتی‌ها و محتویات آنها را نیز انکار نمی‌کند.^{۱۵}

دسته دیگری از کشتی‌های غرق شده آرامگاه تلقی شده و بیرون کشیدن آنها ممنوع است؛ مانند کشتی‌های جنگی و یا زیردریایی‌های غرق شده و کشتی‌های دیگر که سرنشینان آن نتوانسته‌اند نجات یابند. در این زمینه نیز چند قرارداد بین‌المللی وجود دارد.^{۱۶}

کشتی‌های غرق شده و قراردادهای بین‌المللی

در زمینه بین‌المللی هیچ قرارداد و متن حقوقی وجود ندارد که نسبت به مالکیت لاشه کشتی غرق شده و یا تکلیف مالک آن نسبت به بیرون کشیدن کشتی قواعدی به دست داده باشد. در چهار قرارداد ژنو در مورد حقوق دریائی مورخ ۱۹۵۸ اشاره‌ای به این نوع کشتی‌ها نشده و راه حلی نیز در مورد ادامه مالکیت صاحب آن ارائه نگردیده است. قرارداد جدید Montego – Bay سال ۱۹۸۲ نیز در مورد این مسائل ساکت است. در سوئین کنفرانس دریائی، دولت شوروی پیشنهاد کرد که بیرون

۱۵. در این زمینه می‌توان به مقاله انتقادی (افلیش) در «Submarine Antities and the International Law of the See», p. 25. مراجعه کرده به طوری که می‌دانیم مؤسسه مأمور عکس برداری و بررسی کشتی مسافربری «تیتانیک» که در تاریخ ۱۵ آوریل ۱۹۱۵ بایزش از ۱۵۰۰ سرنشین در سواحل Terre - Neuve به علت برخورد با کوه یخ غرق شده بود، در ژوئیه ۱۹۸۶ ضمن توفیق کامل در این کار اعلام داشت که به احترام روح مردگان موجود در کشتی، هیچ نوع شیئی از آن کشتی خارج نخواهد کرد. «مترجم»

16. VON MUNCH: «Schiffswracks Völkerrechtliche Probleme», Archiv des Völkerrechts, 20. Band, 1982, p. 779.

کشیدن لاشه کشتیهائی که غرق شده‌اند و همچنین محمولات آنها باید توسط دولت صاحب پرچم و یا با موافقت آن دولت انجام گیرد؛ ولی این پیشنهاد رد شد.^{۱۷} در حالیکه در صورت قبول، مسئله مالکیت لاشه کشتیها حل شده بود.

بعضی از قراردادهای بین‌المللی مواردی راجع به کشتیهای غرق شده پیش‌بینی کرده‌اند؛ ولی این موارد مربوط به حل و فصل روابط حقوق خصوصی مانند بیمه، خسارت و غیره می‌باشند و کمکی به تشخیص قواعد حقوق بین‌الملل عمومی در خصوص مورد نمی‌کنند.

در بعضی از قراردادهای کنسولی، بازرگانی و مودت در مورد کشتیهای غرق شده و لاشه آنها قواعدی پیش‌بینی شده است؛ ولی اعمال آنها محدود به آبهای ساحلی و یا آبهای داخلی کشورهای امضا کننده می‌باشد.^{۱۸}

کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (I. M. C. O.)^{۱۹} چندی قبل طرحی در مورد لاشه کشتیهای غرق شده تهیه کرده بود که به دست فراموشی سپرده شد؛ ولی به نظر می‌رسد با واقعه مون لوئی این طرح مورد توجه قرار گیرد. این طرح تحت عنوان «مسئله بیرون کشیدن کشتیهای غرق شده و مسائل ناظر به آنها» متضمن قواعدی به این شرح است:

۱۷. متن پیشنهادی شوروی ذکر شده در:

VON MUNCH: «Schiffswracks Völkerrechtliche Probleme», 1982, pp. 133-189.

۱۸. قرارداد مودت و اقامت و کشتیرانی انگلیس - ژاپن، ۱۹۶۲ A.J.I.L. ۱۹۶۴، ص ۵۷۹.
قرارداد کنسولی فرانسه - آمریکا، ۱۹۶۶ A.J.I.L. ص ۵۵۱.
قرارداد اروپائی وظایف کنسولی، ۱۱ دسامبر ۱۹۶۷.

19. l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

در مورد این طرح مراجعه شود به:

W. RIPHAGEN: Some Reflections on «Functional Sovereignty», Netherlands Yearbook, 1975, pp. 121-165.

۱. صدور اعلامیه در مورد غرق کشتی و محل آن (ماده ۳).

۲. اطلاعات ضروری در مورد میزان و حدود خطرات برای راه‌های دریائی با توجه به ظرفیت کشتی و عمق دریا و یا دوری و نزدیکی محل غرق نسبت به این راه‌ها.

در صورتیکه برای بیرون کشیدن این نوع کشتیها مالک اقدامی نکند کشورها یا سازمانهای مشروحه زیر می‌توانند به این کار مبادرت ورزند:

- الف. هر دولت ذینفع.
- ب. دولتی که با کشتی غرق شده نزدیکترین فاصله را دارد.
- ج. کشور محل ثبت کشتی.
- د. یک سازمان منطقه‌ای مناسب.
- ه. یک سازمان بین‌المللی که باید برای این منظور بوجود آید.

بموجب ماده هفتم، مخارج لازم برای تشخیص محل غرق و بیرون کشیدن کشتی به صاحب آن و یا شخصی که مقصر است تحمیل می‌گردد، با رعایت شرط محدودیت مسؤلیت. همچنین امکان دارد قسمتی از مخارج به کشوری تحمیل شود که غرق کشتی مستقیماً به منافع آن لطمه زده است (ماده ۸). در ضمن، یک صندوق بین‌المللی در نظر گرفته شده است که کشورهای متضرر می‌توانند برای جبران ضرر به آن مراجعه کنند.

بهرحال، با فقدان قواعد روشن در حقوق بین‌الملل در مورد وضع لاشه کشتیها و تکلیف دولت صاحب پرچم و مالک آن، ترجیحاً باید بررسی موضوع را با توجه به روح و مفهوم بعضی از اصول و قواعد عمومی حقوق بین‌الملل دریائی انجام داد. مهمترین این اصول عبارتند از: آزادی دریاها، حاکمیت و صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم، حق استفاده عقلانی از دریاها، تکالیف دولت متبوع کشتیها و غیره.

اصل آزادی دریاها بموجب قرارداد ژنو ۱۹۵۸ عبارت است از اینکه دریاها بر روی همه ملتها باز هستند و هیچ دولتی مشروعاً حق ندارد قسمتی از آن را در حاکمیت خود بداند... این آزادی شامل حق کشتیرانی،

ماهگیری و کابل گذاری برای مخابرات و بالاخره آزادی پرواز بر فراز مناطق دریائی است.

قرارداد Montego — Bay ضمن تأیید آزادیهای منظور شده در قرارداد ژنو ۱۹۵۸، آزادیهای دیگری را در دریای آزاد برای همه عنوان می‌کند، مانند آزادی انجام تحقیقات علمی، آزادی ساختن جزایر مصنوعی، آزادی ساختن سکوهای شناور و یا دیگر تأسیساتی که وجود آنها مغایر با قواعد حقوق بین الملل دریائی نباشد.

به این ترتیب، باید گفت در دریای آزاد اصل، آزادی عمل است، مگر آنکه یک قاعده قراردادی و یا عرفی، انجام اعمال خاصی را در این منطقه ممنوع کرده باشد، مانند قرارداد مسکو ۱۹۶۳ که آزمایش سلاحهای اتمی را در زیر آب، در هوا و در فضا ممنوع کرده است.

Fauchille^{۲۰} می‌گوید: آزادی در دریا یک «اجازه نامه» و یک آزادی مطلق نیست؛ بلکه باید در اعمال آن، قواعدی رعایت گردد. بنابر بند ۲ ماده ۲ قرارداد ژنو، استفاده از این آزادی و آزادیهای دیگری که بموجب حقوق بین الملل برای دولتها منظور می‌شود، باید با توجه و احترام به منافع دولتهای دیگر صورت گیرد.

ماده ۵-۱ قرارداد ژنو در مورد فلات قاره می‌گوید: استفاده و بهره برداری از منابع طبیعی دریا و فلات قاره نباید برای کشتیرانی مزاحمت ایجاد کند. توجه به این مراتب از این نظر مهم است که غرق یک کشتی در دریای آزاد ممکن است برای کشتیرانی بین المللی مخاطراتی ایجاد نماید. از تلفیق این اصول مهم با اصل دیگری که عبارت از ادامه صلاحیت دولت صاحب پرچم می‌باشد می‌توان نتیجه گرفت که اگر کشتی غرق شده مخاطراتی برای کشتیرانی ایجاد کند، صاحب و یا دولت متبوع آن باید نسبت به بیرون کشیدن لاشه و رفع خطر از راه‌های دریائی اقدام کند؛ و الا ممکن است دیگران این عمل را به هزینه آنها انجام دهند.

20. P. FAUCHILLE: *Traité de droit international public*, tome 1, 2^e partie, Paris, 1925.

در مورد کشتیهائی که خارج از راه‌های دریائی غرق شده و خطری برای کشتیرانی ندارند، ظاهراً هیچ قاعده بین‌المللی صاحبان آنها را ملزم به بیرون کشیدن لاشه‌شان نمی‌نماید؛ زیرا نه قرارداد ژنو ۱۹۵۸ و نه قرارداد Montego - Bay فهرستی از آزادیها به دست نداده‌اند و تعریف آنها نیز از آزادی، حصری نیست؛ مثلاً استفاده از دریا برای مانورهای دریائی، یا ایجاد تونل زیردریا، یا استفاده از انرژی حاصله از دریا و یا منابع حیوانی و گیاهی آن آزاد است.^{۲۱} بنابراین می‌توان قبول کرد که حق غرق یک شیء، یا یک کشتی و یا تخلیه مواد غیر مضر در دریای آزاد، مخالف حقوق بین‌الملل نیست؛ مضافاً به اینکه مواد ۲۱۶ و ۲۱۰ قرارداد Montego - Bay دولتها را مجاز به تخلیه و غرق، یا نصب اشیاء و یا ایجاد تأسیساتی در دریا می‌کند. فقط این تکلیف به آنها تحمیل می‌شود که انجام این عملیات نباید منجر به آلودگی آب دریاها گردد (مراجعه شود به قراردادهای منع تخلیه مواد رادیواکتیو و یا مواد نفتی در دریاها).^{۲۲}

به این ترتیب، می‌بینیم لاشه یک کشتی غرق شده در دریا به شرطی که مخلف کشتیرانی نباشد و یا محیط دریا را آلوده نکند تکلیف خاصی برای صاحب آن بوجود نمی‌آورد؛ در ضمن، بنابر نظر بیشتر علمای حقوق، آن را نیز نمی‌توان مال بلاصاحب دانست.

پروفسور Oppenheim^{۲۳} و پروفسور Colombos^{۲۴} و همچنین

21. CH. ROUSSEAU: Droit international public, tome 4, Paris, 1980, n° 253 et 267.

۲۲. در مورد این قراردادها مراجعه شود به مدارک زیر:

Convention de Londres du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (article 3, 1, a, ii); Convention d'Oslo du 15 février 1972 pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (article 19, 1); Convention d'Helsinki du 22 mars 1974 pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (article 3, a ii); protocole additionnel de la Convention de Barcelone du 16 février 1976 relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (article 3, 3, b).

23. OPPENHEIM: International Law, Peace, volume 1, 7th ed., by LAU-

پروفسور Verzijl^{۲۵} طرفدار این نظریه هستند که غرق یک کشتی، رابطه حقوقی بین کشور صاحب پرچم و صاحب آن را تغییر نمی‌دهد. به نظر می‌رسد عقیده‌ای که بموجب آن لاشه کشتی را دیگر نمی‌توان یک کشتی دانست و در نتیجه نمی‌توان منکر صلاحیت دولت صاحب پرچم شد عقیده‌ای است که در اقلیت بوده و طرفداران زیادی ندارد.

● نتیجه

در پایان، این سؤال مطرح می‌شود که در مورد لاشه کشتیهای غرق شده چه راه حلهائی را می‌توان در نظر گرفت؟ بموجب اصل حاکمیت صاحب پرچم، هر کشور حق دارد صلاحیت و حاکمیت خود را بر کشتیهای غرق شده ادامه دهد و تنها او است که بموجب قوانین داخلی خود تعیین می‌کند از چه تاریخی کشتی غرق شده او را باید مال بلاصاحب دانست. از طرف دیگر، دیدیم که دولتها با توجه به حقی که در تخلیه بعضی مواد غیر مضر و یا انداختن اشیاء به آب دریا دارند، می‌توانند لاشه کشتیهای خود را در دریای آزاد رها کنند و هیچ قاعده‌ای آنها را مجبور به بیرون کشیدن لاشه‌های مزبور نمی‌نماید، مگر آنکه این لاشه‌ها به آزادی کشتیرانی بین‌المللی لطمه وارد کرده و یا محیط زیست دریائی را آلوده نماید. در این صورت است که آن دولت موظف است لاشه کشتی مزاحم یا خطرناک را از آب بیرون آورد و رعایت این تکلیف نیز با وضع یک قرارداد بین‌المللی امکان‌پذیر می‌باشد و تا موقعی که طرح پیشنهادی "I. M. C. O." تصویب و اجرا نگردد نمی‌توان گفت دولتی که کشتی اش غرق شده تکلیفی در زمینه بین‌المللی دارد.

← TERPACHT, London, 1952, § 271.

24. C. COLOMBOS: The International Law of the Sea, 6th ed., London 1967, p. 310.

25. VERZIJL: International Law in Historical Perspective

چاپ لیدن، ج ۴، ص ۸۵ و ۸۶.

در مورد این سؤال که آیا شخص دیگری حق دارد از لاشه کشتیهای غرق شده استفاده کند یا خیر، پاسخ به مقیاس زیادی بستگی به قوانین داخلی کشور متبوع کشتی دارد.

به نظر پروفیسور «آرند» اگر کشتی غرق شده از طبقه کشتیهای حامل اشیای تاریخی و یا باستانشناسی نباشد، در صورتی دیگران می‌توانند مبادرت به بیرون کشیدن آن بنمایند که تاریخ غرق شدن آنقدر قدیمی باشد که عرفاً کسی نتواند استناد به مالکیت آن بنماید.^{۲۶} البته باید گفت که این فقط یک نظریه است و هنوز در چهارچوب یک قاعده بین‌المللی گنجانده نشده است.



26. A.C. AREND: «Archaeological and Historical Objects: The International Legal Implications of UNCLOS III», Virginia J.I.L., 1982.