

مسئله لاشه کشتي‌هاي غرق شده در دريای آزاد از نظر حقوق بين‌الملل*

جي. استاركل
ترجمه و تلخیص:
دکتر رضا فيوضي

مقدمه

در 25 اوت 1985 در آبهاي دريای آزاد مقابل بندر «استاند» در بلژيك يك کشتي مسافربري آلماني به ظرفيت 15000 تن با يك کشتي باربري فرانسوي به نام «مون لويي» تصادم کرد. در نتیجه، کشتي فرانسوي غرق شد؛ ولي کشتي آلماني به راه خود ادامه داد و به مقصد رسید. این حادثه يك تصادم معمولي دريایي بود، ولي بعد از اينکه معلوم شد کشتي غرق شده حامل بار خطرناك راديو آکتیو¹ به مقصد شوروي بوده است، موضوع به صورت مسئله‌اي نگران‌کننده براي دولت بلژيك و سازمانهاي محیط زیست درآمد.

*. به نقل از مجله حقوق بين‌الملل بلژيك، سال 1984-1985.
1. بار کشتي عبارت بود از Hexafluorure Uranium که به صورت گاز براي غني کردن اورانيوم به کار مي‌رود.

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 حامل مواد رادیو اکتیو در شرایط مشکل جوی انجام گردید.

در 28 اوت دولت بلژیک از فرانسه و کمپانی صاحب کشتی خواست که لاشه کشتی غرق شده را که مخاطراتی در راه‌های دریایی به وجود می‌آورد، از محل حادثه بیرون بکشند. با وجودی که فرانسه قول انجام این کار را داده بود، کمپانی فرانسوی در 16 اکتبر اعلام داشت کشتی مون‌لویی 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 دریایی 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 300 میلیون فرانک هزینه آن را پرداخت.

مسائل حقوقی

البدته حادثه کشتی مون لویی مسائل حقوقی متعددی را در زمینه حمل و نقل مواد خطرناک و رادیو آکتیو 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 همه‌گونه 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 دریایی کشور دیگری رها کند و به این ترتیب خطراتی برای ایمنی کشتیرانی در آبهای بین‌المللی به وجود آورد؟ این موضوع یک مسئله مهم حقوق بین‌الملل دریایی 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 دریایی در

این مورد، این وضع را به يك خلأ حقوقي (Vide Juridique) تعبیر می‌کنند. با وجودی که چنین استنباطی از حقوق دریایی موجود به‌طور کلی درست است، معذک اگر تأسیسات حقوقي دریایی و قراردادهاي بين‌المللي ناظر به حفظ و حراست محیط زیست از قبیل منع تخلیه مواد رادیو آکتیو در دریاها، منع تخلیه مواد نفتی در دریا، استفاده عقلايي از منابع دریایی، قواعد ناظر به ایمنی کشتیرانی، تعهد دولتها به جمع‌آوری تأسیسات موقتي دریایی مثل برجهاي استخراج نفت و یا تأسیسات موقتي دیگری که در آبهاي دریایی آزاد به‌منظورهاي گوناگون اقتصادي و یا نظامي به‌وجود آمده است بررسی کنیم، می‌توان به این نتیجه رسید که در زمینه لاشه کشتی‌هاي غرق شده خلأ حقوقي 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 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، مقدماً لازم است بدانیم به چیزی کشتی اطلاق می‌شود.

تعریف کشتی

یکی از مشکلات حقوق بین‌الملل دریایی فقدان یک تعریف دقیق و مشخص از کشتی می‌باشد. بعضی از قرارداد های بین‌المللی دریایی در مورد کشتی تعاریف و معیار هایی به دست داده‌اند؛ ولی این معیار ها بیشتر به منظور تعیین محدوده اعمال قرارداد و کشتی‌هایی که مشمول آن می‌شوند می‌باشند (مانند قرارداد های ناظر به کشتی‌های اتمی، کشتی‌هایی که مواد

خطرناك حمل و نقل مي‌کنند، و يا کشتي‌هاي جنگي و غيره).

در دكترين حقوق بين‌الملل براي تعريف کشتي کار بسيار شده و علماي حقوق تعاريفي نيز به دست داده اند؛ ولي هيچ کدام آنها جامع نبوده و شامل همه کشتي‌ها و در همه شرايط نمي‌شوند.² به هر حال متخصصان حقوق بين‌الملل دريائي براي خروج از بن‌بست ترجيحاً روي دو معيار تكيه مي‌کنند:

1. قابليت شناور بودن *flotabilité*

2. قابليت دريانوردي داشتن *navigabilit*

اگر اين معيارها درست باشند، کشتي‌هاي غرق شده و يا کشتي‌هايي که به عدلي خراب و در دريائي آزاد رها شده و يا به خاک نشسته اند، از اين تعريف خارجيند. «پروفسور ژيدل» حتي کشتي‌هاي

2. مراجعه شود به مدارك زير:

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. 33; 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 National 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^o 510.

رها شده را ولو آنکه قابلیت دریانوردی هم داشته باشند به عنوان کشتی در مفهوم حقوق بین الملل نمی داند.³

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

1. ناوهای جنگی و زیردریایی.
2. کشتی‌های قدیمی کمپانی هند شرقی هند (که دولت هند نسبت به آن ادعاهایی داشت).
3. کشتی‌هایی که ارزش باستان‌شناسی دارند و بالاخره کشتی‌هایی که آرامگاه تلقی می‌شوند.

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

1. ناوگانهای جنگی يك دولت در دریای آزاد از مصونیت کامل در قبال دولتهای دیگر برخوردارند (مواد 8 قرارداد ژنو و 95 قرارداد Montego-Bay در مورد دریای آزاد). خصوصیت اساسی این نوع کشتیها این است که گذشته از معرف قدرت و حاکمیت يك دولت مستقل بودن، اصولاً جزء اموال عمومی بوده و به همین دلیل دولتها بنابر رویه‌های موجود، مالکیت خود را روی این نوع کشتیها پس از غرق شدن نیز مستقر می‌دانند.

در سال 1970 دولت انگلیس با بیرون کشیدن ناو هواپیمابر Ark Royal (22000 تن) که در سال 1941 به وسیله يك زیردریایی آلمان غرق شده بود، مخالفت کرد. دولت انگلیس اعلام داشت این کشتی ملك وزارت دریاداری آن کشور بوده و حق بیرون کشیدن آن از دریا به هیچکس داده نشده است.⁴

در سال 1980 در مورد لاشه کشتی Amival Nakhimov غرق شده در سال 1905، بین دولتهای ژاپن و شوروی اختلاف درگرفت؛

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

زیرا دولت شوروی خود را مالک کشتی دانسته و اجازه نمی‌داد لاشه آن از آب بیرون کشیده شود.⁵

در مورد بیرون کشیدن لاشه کشتی جنگی Edinburg که در سال 1942 در بندر «مورمانسک» غرق شده بود، مذاکراتی بین شوروی و انگلیس صورت گرفت و قرار شد 45% بهای محمولات پرارزش کشتی، متعلق به شرکت انگلیسی مأمور بیرون آوردن کشتی باشد و بقیه بین شوروی و انگلیس به نسبت دو سوم و یک سوم تقسیم گردد.⁶ به‌طور کلی به‌موجب رویه دولت انگلیس تأسیساتی که در دریای آزاد نصب کرده و همچنین لاشه کشتی‌های جنگی او تا مدت 250 سال در مالکیت آن دولت باقی می‌مانند.⁷ رویه امریکا نیز در این مورد شبیه رویه انگلیس است. در سال 1965 وزارت امور خارجه امریکا با بیرون کشیدن یک فروند کشتی جنگی امریکایی که در بند Port of Spain غرق شده بود مخالفت کرد و نظر امریکا را به این شرح اعلام داشت:

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

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

7. اثر ذکر شده در فوق از شارل روسو، 1981، ص 899 و 900.

«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 ...»⁸ به همین دلیل امریکا با بیرون کشیدن لاشه کشتی U.S. Panny که در هنگام جنگ‌های چین و ژاپن غرق شده و دولت ژاپن درصدد بیرون کشیدن آن بود، مخالفت کرد.⁹

امریکا همین رویه را در مورد کشتی‌های جنگی خارجی که در مجاورت آب‌های آن کشور غرق شده باشند عمل می‌کند؛ مثلاً در سال 1971 مانع شد لاشه یک زیردریایی آلمانی که در خلیج مکزیک غرق شده بود، و سیله یک مؤسسه خصوصی بیرون کشیده شود.¹⁰

با وجود این نظریه، دولت امریکا در سال 1975 درصدد برآمد یک زیردریایی غرق شده شوروی را در سواحل هاوایی از آب بیرون بکشد؛ ولی این طرح عملی نشد و به طور کلی عمل امریکا که با پوشش مؤسسات

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.

خصوصی انجام می‌گردید، مورد انتقاد قرار گرفت.¹¹

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. به‌عنوان مثال می‌توان رأی سال 1974 دادگاه عالی سنگاپور و رأی سال 1970 دادگاه¹² عالی نروژ را ذکر کرد. به نظر این دادگاه‌ها مالکیت آلمان با غرق این کشتی‌ها منقطع نشده است.

2. دولت هلند همیشه مدعی بوده است که کشتی‌های بزرگ قدیمی آن کشور که در عرف دریایی و تاریخی به آنها "galions Hollandais" می‌گویند و در دورانی که آن دولت مستعمرات زیادی داشت و قدرت دریایی 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.¹³ به همین

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.

دلیل دولت مذکور 25% از درآمد حاصله از بیرون کشیدن لاشه کشتی‌های Amsterdam و Hollandia را که اولی در سال 1749 در سواحل انگلیس و دومی در سال 1743 در سواحل Seilly غرق شده بودند، دریافت نمود. در سال 1972 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.¹⁴

3. قرارداد Montego-Bay در مواد 149 و 303 قواعدی را در مورد آثار باستانی و یا تاریخی که در یک کشتی غرق شده وجود داشته باشد، وضع کرده است. به موجب 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 اشیا در مجاورت آبهای ساحلی آنها غرق شده باشند، افزایش می‌دهد، ضمن اینکه حق صاحبان

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

شناخته شده این کشتی‌ها و محتویات آنها را نیز انکار نمی‌کند.¹⁵ 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.¹⁶

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 قواعدي به دست

15. در این زمینه می‌توان به مقاله انتقادی Cafilisch در "Submarine Antities and the International Law of the See", p. 25 مراجعه کرده به طوری که می‌دانیم مؤسسه مأمور عکسبرداری و بررسی کشتی مسافربری «تیتانیک» که در تاریخ 15 آوریل 1915 با بیش از 1500 سرنشین در سواحل Terre-Neuve به علت برخورد با کوه یخ غرق شده بود، در ژوئیه 1986 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.

داده باشد. در چهار قرارداد ژنو در مورد حقوق دریایی مورخ 1958 اشاره‌ای به این نوع کشتی‌ها نشده و راه‌حلی نیز در مورد ادامه مالکیت صاحب آن ارائه نگردیده است. قرارداد جدید Montego-Bay سال 1982 نیز در مورد این مسائل ساکت است.

در سومین کنفرانس دریایی، دولت شوروی پیشنهاد کرد که بیرون کشیدن لاشه کشتی‌هایی 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.¹⁷ در حالی‌که در صورت قبول، مسئله مالکیت لاشه کشتی‌ها حل شده بود.

بعضی از قراردادهای بین‌المللی مواردی را که 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.

17. متن پیشنهادی شوروی ذکر شده در:

VON MUNCH: "Schiffswracks Völkerrechtliche Probleme", 1982, pp. 183-189.

در بعضی از قرارداد های کنسولی، بازرگانی و مودت در مورد کشتی های غرق شده و لاشه آنها قوا عدی پیش بینی شده است؛ ولی اعمال آنها محدود به آب های ساحلی و یا آب های داخلی کشورهای امضا کننده می باشد.¹⁸

کمیته حقوقی سازمان بین المللی مشورتی دریانوردی (I.M.C.O.)¹⁹ چندی قبل طرحی در مورد لاشه کشتی های غرق شده تهیه کرده بود که به دست فراموشی سپرده شد؛ ولی به نظر می رسد با واقعه مون لویی این طرح مورد توجه قرار گیرد. این طرح تحت عنوان «مسئله بیرون کشیدن کشتی های غرق شده و مسائل ناظر به آنها» متضمن قواعدی به این شرح است:

1. صدور اعلامیه در مورد غرق کشتی و محل آن (ماده 3).

18. قرارداد مودت و اقامت و کشتیرانی انگلیس - ژاپن، 1962 A.J.I.L. 1964، ص 579.

قرارداد کنسولی فرانسه - آمریکا، 1966 A.J.I.L. ص 551.
قرارداد اروپایی وظایف کنسولی، 11 دسامبر 1967.

19. L'organisation intergouvernementale consultative de la navigation mari-time.

در مورد این طرح مراجعه شود به:

W. RIPHAGEN: Some Reflections on "Functinal Sovereignty", Netherlands Yearbook, 1975, pp. 121-165.

2. اطلاعات ضروری در مورد میزان و حدود خطرات برای راه‌های دریایی 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 به‌وجود آید.

به‌موجب 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 مسئولیت. همچنین امکان دارد قسمتی از مخارج به کشوری تحمیل شود که غرق کشتی مستقیماً

به منافع آن لطمه زده است (ماده 8). در ضمن، يك صندوق بين‌المللي در نظر گرفته شده است که کشورهای متضرر می‌توانند برای جبران ضرر به آن مراجعه کنند. به‌هرحال، 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 دریایی انجام داد. مهم‌ترین این اصول عبارتند از: آزادی دریاها، حاکمیت و صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم، حق استفاده عقلایی از دریاها، تکالیف دولت متبوع کشتی‌ها و غیره.

اصل آزادی دریاها به‌موجب قرارداد ژنو 1958 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، ماهیگیری و کابل‌گذاری برای مخابرات و بالاخره آزادی پرواز بر فراز مناطق دریایی است.

قرارداد Montego-Bay ضمن تأیید آزادی‌های منظور شده در قرارداد ژنو 1958، آزادی‌های دیگری را در دریای آزاد برای همه عنوان می‌کند، مانند آزادی انجام تحقیقات علمی، آزادی ساختن جزایر مصنوعی، آزادی ساختن سکوهایی شناور و یا دیگر تأسیساتی که وجود آنها مغایر با قواعد حقوق بین‌المللی دریایی 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 مسکول 1963 که آزمایش سلاحهای اتمی را در زیر آب، در هوا و در فضا ممنوع کرده است.

Fauchille²⁰ می‌گوید: آزادی در دریا یک «اجازه‌نامه» و یک آزادی مطلق نیست؛ بلکه باید در اعمال آن، قواعدی رعایت گردد. بنابر بند 2 ماده 2 قرارداد ژنو، استفاده از این آزادی و آزادیهای دیگری که به موجب حقوق بین‌الملل برای دولتها منظور می‌شود، باید توجه و احترام به منافع دولتهای دیگر صورت گیرد.

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

ماده 1-5 قرارداد ژنو در مورد فلات قاره می‌گوید: استفاده و بهره‌برداری 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 بین‌المللی 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 دریایی اقدام کند؛ والا ممکن است دیگران این عمل را به هزینه آنها انجام دهند.

در مورد کشتی‌هایی که خارج از راههای دریایی غرق شده و خطری برای کشتیرانی ندارند، ظاهراً هیچ قاعده بین‌المللی صاحبان آنها را ملزم به بیرون کشیدن لاشه‌شان نمی‌نماید؛ زیرا نه قرارداد ژنو 1958 و نه قرارداد Montego-Bay فهرستی از آزادیها به دست نداده‌اند و تعریف آنها نیز از آزادی، حصری نیست؛

مثلاً استفاده از دریا برای مانور های دریایی، یا ایجاد تونل زیردریا، یا استفاده از انرژی حاصله از دریا و یا منابع حیوانی و گیاهی آن آزاد است.²¹ بنابراین می‌توان قبول کرد که حق غرق یک شیء، یا یک کشتی و یا تخلیه مواد غیرمضر در دریای آزاد، مخالف حقوق بین‌الملل نیست؛ مضافاً به اینکه مواد 216 و 210 قرارداد Montego-Bay دولتها را مجاز به تخلیه و غرق، یا نصب اشیا 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 قرارداد های منع تخلیه مواد رادیو آکتیو و یا مواد نفتی در دریاها).²²

21. CH. ROUSSEAU: Droit international public, tome 4, Paris, 1980, n° 23 et 267.

22. 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, I); 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).

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

پروفسور Oppenheim²³ و پروفسور Colombos²⁴ و همچنین پروفسور Verzijl²⁵ 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 به موجب آن لاشه کشتی را دیگر نمی‌توان یک کشتی دانست و در نتیجه نمی‌توان مذکر صلاحیت دولت صاحب پرچم شد عقیده‌ای است که در اقلیت بوده و طرفداران زیادی ندارد.

نتیجه

23. OPPENHEIM: International Law, Peace, volume 1, 7th ed., by LAUTERPACHT, London, 1952, § 271.

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

25. VERZIIL: International Law in Historical Perspective.

چاپ لیدن، ج 4، ص 85 و 86.

در پایان، این سؤال مطرح می‌شود که در مورد لاشه کشتی‌های غرق شده چه راه‌حلهایی را می‌توان در نظر گرفت؟ به‌موجب اصل حاکمیت صاحب پرچم، هر کشور حق دارد صلاحیت و حاکمیت خود را بر کشتی‌های غرق شده ادامه دهد و تنها او است که به‌موجب 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 غیرمضر 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 لطمه زیست‌دریایی 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 پیشنهاد "I. M. C. O." تصویب و اجرا

نگردد نمی‌توان گفت دولتی که کشتی‌اش غرق شده تکلیفی در زمینه بین‌المللی دارد. 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 پرفسور «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.²⁶ البته باید گفت که این فقط یک نظریه است و هنوز در چارچوب 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.