

وضعیت حقوقی کشتی‌های دولتی و جنگی غرق شده با نگاهی به کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب

محمد حبیبی مجنده* - مهدی عبدالمالکی**

(تاریخ دریافت: ۹۲/۴/۱۰ تاریخ پذیرش: ۹۲/۹/۶)

چکیده

کنوانسیون‌هایی که در سال ۲۰۰۱ در سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی ملل متحد در زمینه‌ی میراث فرهنگی زیر آب به تصویب رسید، کشتی‌های دولتی و جنگی را، خواه جزو میراث فرهنگی زیر آب و خواه فاقد مشخصه‌ی این میراث، همچنان با بقای مصونیت، در حاکمیت مطلق دولت‌های صاحب پرچم باقی نهاد، مگر آن‌که دولت‌ها به صراحت از مالکیت کشتی‌های مذکور اعراض نموده و آن‌ها را رها کرده باشند. با این وجود رابطه‌ی دولت‌های ساحلی و کشورهای صاحب پرچم در صورت کشف این نوع از کشتی‌ها بر همکاری برای تضمین حمایت مؤثرتر از این آثار مبتنی است. دیگر این‌که برخی از قوانین و قواعد باستانی حاکم بر امور دریایی همانند قواعد نجات و کشفیات اگرچه از دایره کنوانسیون مذکور خارج گردید، اما با اعمال برخی شرایط از جمله اجازه مقامات صلاحیت‌دار می‌توان از این قوانین در کشف و بازیابی میراث فرهنگی زیر آب از جمله این نوع از کشتی‌ها بهره برد.

واژگان کلیدی: میراث فرهنگی زیر آب، کشتی‌های دولتی و جنگی غرق شده، قاعده‌ی اعراض، قاعده‌ی نجات، قاعده‌ی کشفیات، مصونیت کشتی‌های دولتی و جنگی

Email: mhabibiim@gmail.com

* استادیار گروه حقوق دانشگاه مفید قم

** دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد

Email: MAbdulmaleki@gmail.com

«وجود فناوری‌های پیشرفته‌ای که می‌تواند کشف و دسترسی به میراث فرهنگی زیر آب را افزایش دهد»^۱ یونسکو را بر آن داشت تا راهی را که از سال ۱۹۵۶ در توجه به میراث فرهنگی زیر آب آغاز گردیده بود با تصویب کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب در سال ۲۰۰۱ به سرانجام برساند.^۲ میراثی که بقایا و آثار انسانی موجود در دریاها و اقیانوس‌ها را (اعم از کشتی‌های غرق شده‌ی دولتی، جنگی و بازرگانی و سایر اشیای دارای ارزش تاریخی، باستانی و فرهنگی) در بر می‌گیرد؛ بر اساس این کنوانسیون، میراث مشترک بشریت تلقی می‌شوند.

«کشتی‌های غرق شده اطلاعات درخور توجهی را برای بازسازی شیوه‌ی زندگی، روش‌های تجاری و تکنیک‌های کشتی‌سازی که دیگر وجود ندارند، ارائه می‌نمایند... و دانش به دست آمده از کشف کشتی‌های غرق‌شده‌ی باستانی یک گنج علمی معتبر می‌باشد... و یافتن میراث فرهنگی زیر آب شبیه به دست آوردن رازهای یک تمدن در یک نقطه‌ی زمانی ثابت است» (Valentina Sara, 2009, p. 857). بنابراین کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب در پی آن است که اموال زیر آب را به «عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از میراث فرهنگی بشر و عاملی فوق‌العاده مهم در تاریخ آدمیان یا ملت‌ها و روابطشان با یکدیگر در زمینه‌ی میراث مشترک خود»^۳ حفظ و حمایت نماید.

قسمت عمده و شاکله‌ی اصلی میراث فرهنگی زیر آب را کشتی‌هایی تشکیل می‌دهند که بنابر تخمین یونسکو از زمان آغاز دریانوردی تاکنون بالغ بر سه میلیون فروند از آن‌ها در دریاها غرق شده‌اند.^۴ این حجم عظیم از کشتی‌های مغروق که البته بخش قابل توجهی از آن‌ها را نیز کشتی‌های دولتی و جنگی در برمی‌گیرد، آب‌های ساحلی و آزاد دریاها را به محل دفن گنج‌های عظیمی از اشیای دارای ارزش باستان‌شناسی، تاریخی و علمی تبدیل نموده است، گنج‌هایی که طمع بسیاری از جویندگان گنج و اشیای باستانی را برمی‌انگیزد. این جستجوگران، که با استناد به برخی از اصول قدیمی حقوق بین‌الملل برای کسب سود در پی کشف و بازیابی لاشه کشتی‌های مغروق هستند،

۱. مقدمه‌ی کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب، یونسکو، پاریس، ۲ نوامبر ۲۰۰۱
 ۲. قانون الحاق به کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب مشتمل بر ماده‌ی واحد منضم به متن موافقت‌نامه، شامل مقدمه و سی و پنج ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۸۷/۹/۱۳ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۷/۱۰/۴ به تأیید شورای نگهبان رسید.
 ۳. مقدمه کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب.
 ۴. برای اطلاعات بیشتر رک:

بدون توجه به اهمیت تاریخی، باستان‌شناسی و علمی این اشیاء و کشتی‌ها، آسیب‌های جبران‌ناپذیری به آن‌ها وارد می‌آورند. وجود این خطرات و نیز نگرانی‌های برخی دولت‌ها در زمینه‌ی حفظ مصونیت کشتی‌های جنگی و دولتی این سوال اصلی را بر می‌انگیزد که "قواعد حاکم بر کشف و بازیابی کشتی‌های دولتی و جنگی غرق شده بر مبنای مقررات کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب و اصول حقوق بین‌الملل چگونه است؟" وجود برخی قوانین و قواعد مربوط به حقوق دریانوردی نیز دلیلی است بر این که این نگرانی را تشدید نماید. به همین علت کنوانسیون مذکور در این زمینه موضعی صریح اتخاذ و برای حفظ این اموال و میراث از گزند دست‌اندازی و تخریب، آن‌ها را از دایره‌ی شمول قواعدی مانند نجات و کشف خارج نمود. برای پاسخ به سوال‌مزبور، این نوشتار در دو گفتار سازماندهی شده است. گفتار اول در سه بند، مفهوم قاعده‌ی نجات، قاعده‌ی کشفیات و قاعده‌ی مصونیت کشتی‌های دولتی و جنگی را بررسی خواهد کرد و گفتار دوم نیز تحت عنوان کشتی‌های دولتی و جنگی و موضع کنوانسیون در دو بند، موضوع اعراض از مصونیت و مالکیت و ارتباط کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب را با قاعده‌ی کشفیات و قاعده‌ی نجات به همراه نتیجه‌گیری تبیین خواهد نمود.

گفتار اول: مفهوم شناسی

طراحان کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب «با آگاهی از این حقیقت که میراث فرهنگی زیر آب بر اثر فعالیت‌های غیر مجاز در معرض خطر بوده و بنابراین اتخاذ اقداماتی شدیدتر برای جلوگیری از چنین فعالیت‌هایی ضروری است»^۱ پیشنهاد تصویب چنین کنوانسیونی را مطرح نمودند تا به واسطه‌ی آن بتوانند از «نگرانی عمیقی که در مورد بهره‌برداری روز افزون تجاری از میراث فرهنگی زیر آب»^۲ وجود دارد، بکاهند.

با این حال این گورستان مملو از اشیای تاریخی و باستانی، مصون از تعرض نبوده است. چنان که دست‌اندازان و جویندگان گنج‌های تاریخی با توسل به برخی از اصول حقوق بین‌الملل از جمله قاعده‌ی نجات^۳ و قاعده‌ی کشفیات^۴ و با جستجو در دریاها و حتیگاهی با کسب مجوز از برخی دولت‌های ساحلی، اقدام به واری اعماق آب‌ها به منظور بازیابی لاشه‌ی کشتی‌ها

۱. مقدمه‌ی کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب

۲. پیشین

3. Salvage Law

4. Law of Finds

می‌نمایند. این موضوع، کشتی‌های دولتی و جنگی را نیز، که قرن‌ها قبل از این غرق شده‌اند، در بر می‌گیرد که البته اعتراض برخی از کشورهای قدرتمند دریایی همچون اسپانیا، آمریکا و انگلستان را در پی داشته است. این اعتراضات رویه‌ای را مبنی بر بقای مصونیت این نوع از کشتی‌ها حتی بعد از غرق، ایجاد نموده است که آثار آن را می‌توان در کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب نیز مشاهده نمود.

بند یکم: قاعده‌ی نجات

خطر همواره یکی از واقعیت‌های دریا بوده است، این خطر اگرچه عده‌ای را به مخاطره انداخته، اما موقعیتی را نیز برای عده‌ای دیگر فراهم نموده تا از فرصت پیش آمده نهایت استفاده را بنمایند و با کمک به افراد و کشتی‌های در خطر نابودی، غرق و یا گم شدن، از حقوقی همانند دریافت پاداش برخوردار گردند. تاریخچه‌ی مفهوم حقوقی استحقاق دریافت پاداش برای نجات اموال در معرض خطر در دریا، به حداقل ۳۰۰۰ سال قبل باز می‌گردد (Mark A, Wilder, 2000, p. 92). چنان‌که از ۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح تاکنون همواره قاعده‌ی نجات و قاعده‌ی کشفیات بر حل و فصل اختلافات ایجاد شده در خصوص کشتی‌های غرق شده و کالاهای آنها حاکم بوده است (I. Bowman, 2003, P.2 Liza). قاعده‌ی نجات، مبنای استحقاق دریافت پاداش برای رهایی اموال از خطر ایجاد شده در دریاها می‌باشد. بر این اساس قاعده نجات چنین تعریف شده است:

«خدمت داوطلبانه در کمک به اموال در معرض خطر قریب‌الوقوع در دریا یا سایر آب‌های قابل کشتیرانی، توسط کسانی که تعهد حقوقی برای انجام آن ندارند» (Mark A, Wilder, 2000, p.92). برخی معتقدند برای تحقق قاعده‌ی نجات دو شرط فقدان تعهد قانونی و تعهد قراردادی ضروری است (Tan Twan Eng, P.14) (Geoffrey Brice Q, C. 1996, p.339).

«هدف قاعده‌ی نجات ارتقای همبستگی در بین دریانوردان و مالکان کشتی است. دادگاه عالی امریکا اساس قاعده‌ی نجات را چنین بیان کرده است: دادگاه دریانوردی جبران در مقابل نجات را صرفاً به عنوان یک پرداخت در نظر نمی‌گیرد،..... بلکه [آن را] به عنوان پاداشی برای انجام خدمت داوطلبانه‌ی خطرناک و به عنوان یک انگیزه^۱ برای دریانوردان و سایرین به منظور انجام [چنین]

۱. مقدمه‌ی کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ نیز با این عبارت «با اعتقاد به ضرورت تأمین انگیزه‌های کافی برای افرادی که عملیات نجات نسبت به شناورها یا سایر اموال در خطر را به عهده می‌گیرند» ایجاد انگیزه در دریانوردان و ناجیان را یک ضرورت می‌داند.

اقداماتی برای حفظ جان و اموال دیگران می‌داند. رویه‌ی کلی نیز دریانوردان ماجراجو را به انجام این چنین فعالیت‌های دشوار و گاه خطرناکی ترغیب می‌نماید» (Valentina Sara Vadi, 2009, p. 867). قاعده‌ی نجات را برخی جزو حقوق بین‌الملل خصوصی می‌دانند که از قرون وسطی به حقوق دریانوردی و دریایی راه یافته است (Ibid, p. 867). عدم اعمال یکسان و واحد قاعده‌ی نجات در طول قرون گذشته، برخی از کشورها را بر آن داشت تا در اوایل قرن بیستم و در سال ۱۹۱۰ در بروکسل این قواعد را در قالب یک کنوانسیون بین‌المللی، متحدالشکل و مدون نمایند^۱ (Tan Twan Eng, P.14). در سال ۱۹۸۹ نیز کشورهای شرکت‌کننده در کنفرانس سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در لندن، کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی را به تصویب رساندند.^۲ این کنوانسیون که به منظور «تدوین مقررات متحدالشکل بین‌المللی در خصوص عملیات نجات به صورت یک توافق جمعی»^۳ و به دلیل «نقش ارزشمند عملیات نجات مؤثر و کارا در ایمنی شناورها و سایر اموال در معرض خطر و نیز حفظ محیط زیست»^۴ منعقد گردید؛ در ماده‌ی یک «نجات» را چنین تعریف می‌کند: «عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا اقدامی عهده گرفته شده برای یاری رساندن به یک شناور یا سایر اموال در معرض خطر در آب‌های قابل دریانوردی یا در سایر آب‌ها» (Paul Myburgh, 1996, pp. 267-270).

عملیات نجاتی که منتج به نتیجه گردد، ناجی را مستحق دریافت اجرت و پاداش می‌نماید^۵؛ پاداشی که گاه در صدی از ارزش کشتی نجات داده شده را شامل می‌شود و گاه می‌تواند بخشی از ارزش گنج‌ها یا کالاهای کشف شده در کشتی را در برگیرد (Valentina Sara Vadi, 2009, p. 867). در صورتی که ناجی در عملیات نجات موفق نشود، بر مبنای قاعده‌ی قدیمی «No Cure, No Pay» (Tan Twan Eng, P.14) یا «No Rope, No Pay» استحقاق دریافت پاداش را نخواهد داشت (Mark A Wilder, 2000, p.92). هم‌چنین بر اساس بند ۲ ماده‌ی ۱۲ کنوانسیون ۱۹۸۹ «به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتی که عملیات نجات نتیجه‌ی مفیدی نداشته باشد هیچ‌گونه پرداختی بر اساس این کنوانسیون الزامی نخواهد بود.»

1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea and Protocol of Signature, Adopted In Brussels, Belgium on 23 September 1910.

۲. دولت ایران یکی از اعضای شرکت‌کننده در این کنفرانس بود و در تاریخ ۱۳۷۳/۱/۳۰ قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

3. Preamble of the International Convention on Salvage, IMO, 1989.

4. Ibid

5. Ibid. Article 12

آنچه که در بحث قاعده‌ی نجات و میراث فرهنگی زیر آب مدنظر می‌باشد این است که بر اساس بند (د) ماده‌ی ۳۰ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی^۱، زمانی که اموال موضوع نجات، از اموال فرهنگی دریایی و دارای ارزش تاریخی، باستان‌شناسی و فرهنگی بوده و در بستر دریا قرار دارند، دولت می‌تواند از حق شرط استفاده نماید. دیگر آن که بر اساس ماده‌ی ۴ کنوانسیون مذکور، کشتی‌های دولتی از جمله کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌های غیر تجاری، که در مالکیت یا مورد بهره‌برداری دولت بوده و در زمان عملیات نجات بر اساس حقوق بین‌الملل از مصونیت برخوردار می‌باشند، از مقررات این کنوانسیون مستثنی خواهند بود مگر آن که، مالک تصمیم دیگری اتخاذ نماید. محدودیت حق شرط بر کنوانسیون تأثیری بر حقوق دریانوردی عام که قاعده‌ی نجات نیز جزئی از آن است، نخواهد گذارد (Valentina Sara Vadi, 2009, p. 868). با وجود این مقررات، «دادگاه‌های دریانوردی در رویه‌ی خود حتی زمانی که کشتی‌های تاریخی موضوع دعوا بوده‌اند، قاعده‌ی نجات را اعمال نموده‌اند.»

قاعده‌ی نجات در مورد کشتی‌های جنگی و دولتی زمانی قابلیت اعمال دارد که دولت مالک، ترتیب دیگری مقرر کرده باشد. ترتیب دیگر به این معنا است که دولت صاحب پرچم به صراحت یا ضمنی کشتی غرق شده را رها کرده باشد.^۲ بر اساس قاعده‌ی نجات، مالکیت ناجی بر اشیای یافت شده موضوعیت ندارد (Craig Forrest, 2010, p. 309) و آن اموال در مالکیت مالک اصلی باقی می‌ماند مگر آن که از آن‌ها اعراض کرده باشد (Marian Leigh Miller, 2006, P.349) (James T. Shirley, p.13). جایگاه قاعده‌ی نجات در موضوع میراث فرهنگی زیر آب و به ویژه کشتی‌های دولتی و جنگی در گفتار دوم بیشتر تبیین خواهد گردید.

بند دوم: قاعده‌ی کشفیات

در کنار قاعده‌ی نجات، قاعده‌ی قدیمی دیگری نیز وجود دارد که این قاعده هم، از حیطه‌ی حقوق خصوصی وارد حوزه‌ی مباحث دریایی گردیده است. مبنای این «دکترین

۱. قانون اجازة‌ی الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰ در ماده واحدی الحاق به کنوانسیون مذکور مقرر می‌دارد: به دولت اجازه داده می‌شود به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۶۸ مطابق با ۱۹۸۹ میلادی مشتمل بر یک مقدمه و سی و چهار ماده به شرح پیوست ملحق و اسناد آن را مبادله نماید مشروط بر آن‌که در موارد مذکور در بندهای (الف)، (ب)، (ج) و (د) ماده‌ی ۳۰ آن، مقررات کنوانسیون توسط جمهوری اسلامی ایران لازم‌الرعايه نباشد.

باستانی» (Valentina Sara Vadi, 2009, p.870) این است که «یابنده‌ی اموال، نگه دارنده‌ی» آن نیز می‌باشد (Mark A Wilder, 2000, p.93). در این معنا، کسی که مالی را در دریا بیابد، در صورت عدم ادعای مالکیت از جانب دیگری و نیز ناتوانی در تعیین مالک اصلی، مستحق مالکیت اموال مکشوفه می‌باشد. مفروض این دکتترین این است که اموال کشف شده یا در اصل مالکی نداشته یا اینکه از طرف مالک رها شده‌اند. اما به هر حال بار اثبات این که آیا لاشه‌ی کشتی مغروق از جانب مالک اصلی رها شده است یا خیر؟ بر عهده‌ی یابنده و کاشف آن است. تفاوت قاعده‌ی کشفیات با قاعده‌ی نجات در تصرف و مالکیت اشیا یا کشتی‌های غرق شده‌ی مکشوفه می‌باشد. بر این اساس؛ ناجی، مالک اشیای یافت شده تلقی نمی‌گردد و تنها مستحق دریافت پاداش به واسطه تصرف اموال کشف شده خواهد بود (Nandasiri Jasentuliyana, 1994, p.17)، اما، کسی که قاعده‌ی کشفیات را مستند قرار می‌دهد، می‌توان گفت مالک و متصرف اموال مکشوفه است، مگر آن که اشیای یافت شده دارای مالک بوده و مالک نیز از آن اعراض نکرده باشد.

همان گونه که گفته شد در خصوص کشتی‌های غرق شده نیز فرض رویه‌ی قضایی این است که مالک اصلی از مالکیت خود اعراض نموده است. به عنوان مثال یک کشتی جنگی - بازرگانی اسپانیایی^۱ که در سال ۱۶۲۲ غرق گردیده بود سال‌ها بعد در سواحل فلوریدا توسط عده‌ای از ماهیگیران و ناجیان آمریکایی کشف گردید. ایالت فلوریدا به عنوان دولت ساحلی، ضمن طرح ادعای مالکیت بر این کشتی، بسیاری از اشیای یافت شده در آن از جمله طلا و نقره و زمره سبز را ضبط نمود. بر اساس قوانین ایالتی، فلوریدا خود را مالک کشتی مذکور می‌دانست و معتقد بود که قرارداد منعقد با ناجیان، متضمن انتقال مالکیت اشیای کشف شده به آنها نیست، بلکه صرفاً آن‌ها در مقابل کشف، مستحق دریافت پاداش هستند. ناجیان دعوایی را علیه فلوریدا مبنی بر این که آن‌ها مالک کشتی و کالاهای باقی مانده از آن هستند طرح نمودند. دادگاه عالی ایالات متحده با این استدلال، که کشتی مکشوفه یک کشتی رها شده است، به نفع ناجیان رأی داد و به استناد قاعده‌ی کشفیات آن‌ها را به عنوان مالک کشتی و محتویات آن اعلام نمود.

آنچه مسلم است «میراث فرهنگی زیر آب از زمان غرق، موضوع حقوق دریانوردی از جمله قواعد نجات و کشفیات قرار می‌گیرند» (Marian Leigh Miller, 2006, P.349). استناد بر این

قاعده، رژیم حاکم بر کشتی‌های دولتی و جنگی است که تنها در صورتی مشمول این اصل خواهند بود که دولت صاحب پرچم از مالکیت خود اعراض و یا آن‌ها را رها کرده باشد (Aznar Gomez, Mariano J, 2010, p. 217).

بند سوم: مصونیت کشتی‌های دولتی و جنگی

براساس بند ۸ ماده‌ی ۱ کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب، کشتی‌ها و هواپیمای دولتی؛ «به کشتی‌های جنگی یا کشتی‌ها و هواپیماهای دیگری اطلاق می‌شود که در هنگام غرق شدن در تملک یک کشور بوده یا توسط آن بهره‌برداری می‌شده است یا تنها برای اهداف غیربازرگانی دولتی توسط آن کشور مورد استفاده قرار می‌گرفته است.» بنابراین کلیه‌ی کشتی‌های جنگی، کشتی‌های امدادی دریایی، کشتی‌ها یا هواپیماهایی که در مالکیت دولت بوده و یا توسط دولت برای اهداف غیر بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند کشتی یا هواپیمای دولتی تلقی می‌شوند^۱ (Craig Forrest, 2010, p. 355). پیامد کنترل یا مالکیت دولت بر کشتی‌هایی که در خدمت امور بازرگانی نیستند و در اختیار اعمال حاکمیتی قرار دارند این است که این نوع از کشتی‌ها دارای مصونیت بوده و تعرض به آن‌ها نقض حاکمیت دولت‌ها است (Ibid, p, 2-1). چنان‌که بر اساس ماده‌ی ۳۰ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، دولت ساحلی نمی‌تواند کشتی جنگی یا سایر کشتی‌هایی را که با اهداف دولتی مورد استفاده هستند، بازداشت نماید. چنین کشتی‌هایی در صورت لزوم می‌توانند به سرعت آب‌های سرزمینی را ترک نمایند (Malcolm D.Evans. 2003, p. 3 And See, Anne Bardin, 2002, p. 632) ضمن آن‌که «بازدید یک کشتی جنگی از بنادر ملی دولت‌های دوست مستلزم شناسایی مصونیت کشتی از صلاحیت قضایی است» (Malcolm D.Evans, 2003, p. 359). ماده‌ی ۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ناظر بر مصونیت کشتی‌های جنگی در آب‌های آزاد است که بر اساس آن، کشتی‌های جنگی در دریای آزاد مصونیت کامل از صلاحیت هر کشوری جز کشور صاحب پرچم دارند. ماده‌ی ۹۶ کنوانسیون مذکور مقرر می‌دارد: کشتی‌های در مالکیت دولت یا کشتی‌هایی که توسط دولت هدایت می‌شوند و تنها به منظور خدمات دولتی غیر بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند در دریای آزاد، در برابر هر دولتی جز دولت صاحب پرچم، از مصونیت کامل برخوردار می‌باشند. «اعمال قاعده‌ی مصونیت

۱. برای اطلاعات بیشتر رک: ماده ۲۹ کنوانسیون حقوق دریاها همچنین:

کشتی‌های دولتی و جنگی بر پایه‌ی اقدامی است که دولت‌ها متقابلاً در خصوص این نوع از کشتی‌ها رعایت می‌نمایند» (Craig Forrest, 2010, p. 336).

مصونیت کشتی‌های دولتی و جنگی قابل اعراض است. بنابراین اگر دولتی به صراحت یا تلویحی رهاسازی کشتی غرق شده‌ی دولتی یا جنگی خود را اعلام نماید، یابنده بر اساس قاعده‌ی کشفیات می‌تواند مالک آن گردد (Jason R. Harris, 2001, pp. 88, 89). ارتباط مصونیت این گونه از کشتی‌ها با کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب در بند ۸ ماده‌ی ۲ آن نهفته است، جایی که با عبارت «به همان صورت شناسایی می‌شوند» قائل به بقای مصونیت کشتی‌های دولتی و جنگی حتی بعد از غرق شدن است. این موضوع در بخش بعدی مورد بحث قرار خواهد گرفت.

گفتار دوم: کشتی‌های دولتی و جنگی به عنوان میراث فرهنگی زیر آب

می‌توان گفت بخش مهمی از میراث فرهنگی زیر آب، لاشه‌ی کشتی‌های غرق شده‌ی تاریخی است (Valentina Sara Vadi, 2009, p. 856) اما، همه‌ی آن نیست. زیرا ماده‌ی ۱ کنوانسیون سال ۲۰۰۱، میراث فرهنگی زیر آب را شامل تمامی نشانه‌ها و آثار زندگی بشری می‌داند که دارای ویژگی فرهنگی، تاریخی و یا باستان‌شناسی باشند. مطابق بند ۲ ماده‌ی ۱ کنوانسیون مذکور، چنانچه «کشتی‌ها، هواپیماها و دیگر وسایل نقلیه یا بخشی از آن‌ها و یا محموله‌ی آن وسایل» دارای مشخصه‌ی فرهنگی، تاریخی یا باستان‌شناسی باشند و برای دوره‌ای خاص یا همیشه، (حداقل صدسال)، تمامی یا بخشی از آن‌ها در زیر آب قرار داشته باشند، در زمره‌ی میراث فرهنگی زیر آب قلمداد خواهند شد، اما به صورت ویژه در بند ۸ ماده‌ی ۱ با بیان این که «کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی به کشتی‌های جنگی یا کشتی‌ها و هواپیماهای دیگری اطلاق می‌شود که در تملک یا مورد بهره‌برداری یک دولت قرار داشته و در هنگام غرق شدن برای اهداف غیر بازرگانی دولتی مورد استفاده قرار می‌گرفته‌اند» این گونه کشتی‌ها را «در دایره‌ی تعریف میراث فرهنگی زیر آب» قرار می‌دهد.

این گفتار در پی بیان رویه‌ی دولت‌ها و اصول حقوق بین‌الملل در خصوص نحوه‌ی قرار گرفتن کشتی‌های دولتی و جنگی در زمره‌ی میراث فرهنگی زیر آب است.

بند یکم: قاعده‌ی اعراض و کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب

در زمان طرح پیش‌نویس کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب مباحث مختلفی مطرح گردید که بعضاً باعث خروج کشتی‌های دولتی و جنگی از دایره‌ی میراث فرهنگی زیر آب می‌گردید.

طرح مسئله‌ی اعراض یا رهاسازی این گونه از کشتی‌ها توسط کشورهای صاحب پرچم، سبب گردید تا دامنه‌ی کنوانسیون تنها به کشتی‌های رها شده از جانب دولت‌های مالک محدود گردد (Craig Forrest, 2010, p. 336). مسئله‌ی اعراض اگرچه یکی از مبانی اصلی پیش‌نویس کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب بود، اما تحدید گسترده‌ی دامنه‌ی شمول کنوانسیون را در پی داشت، ضمن آن که پیش‌نویس مذکور، کشتی‌های جنگی و دولتی را از شمول کنوانسیون خارج می‌نمود.

در جریان مذاکرات مربوط به کنوانسیون مزبور، کشورهایی نظیر انگلستان، آمریکا، اسپانیا و فرانسه، که گروه «دولت‌های غربی دریایی» (David Parham And Michael Williams, 2010, p. 9) خوانده می‌شدند، با استناد به عرف بین‌المللی در زمینه‌ی مصونیت کشتی‌های دولتی و جنگی، خواهان خارج کردن این نوع از کشتی‌ها از شمول کنوانسیون بودند چرا که معتقد بودند؛ مصونیت حاکم بر این کشتی‌ها فارغ از این که در چه زمانی غرق شده‌اند مانع از مداخله در آنها است (Ibid, p. 9). به هر حال با حذف معیار اعراض، این نوع از کشتی‌ها در صلاحیت کنوانسیون قرار گرفتند (Craig Forrest, 2010, p. 336).

با اطمینان می‌توان گفت در حقوق بین‌الملل تقریباً هیچ قاعده‌ی مشخصی در خصوص اعراض از مالکیت یک کشتی دولتی وجود ندارد. بنابراین «برای این که فردی به عنوان یابنده [کشتی] شناخته شود باید اثبات نماید که مالک اولیه، کشتی غرق شده را رها کرده است» (Valentina Sara Vadi, 2009, p. 870). تشخیص و تعیین قاعده‌ی رهاسازی کشتی‌های دولتی و جنگی امری بسیار دشوار است و عدم وجود یک قاعده‌ی مشخص در حقوق بین‌الملل این امر را دشوارتر می‌نماید. پیچیدگی این موضوع زمانی دوچندان خواهد شد که روشن شود دولتی که کشتی متعلق به او بوده است اکنون دیگر وجود ندارد یا در کشور دیگر ادغام یا به چندین کشور کوچک‌تر تجزیه شده است و یا این که اکنون دیگر چنان دولتی وجود خارجی ندارد (Craig Forrest, 2010, p. 337). به دلیل همین پیچیدگی در تعریف مفهوم اعراض، کنوانسیون، تنها محدود به کشتی‌های رها شده نمی‌شود.

در رویه‌ی قضایی مثال‌هایی برای این قاعده وجود دارد. همان‌گونه که در قضیه کشتی جنگی - بازرگانی اسپانیایی (Nuestna Senora De Atocha) بیان گردید دادگاه با استناد به این که دولت اسپانیا از مالکیت کشتی مذکور اعراض نموده است، حکم به نفع شرکت فیشر داد و بر اساس قاعده‌ی کشفیات این شرکت را مالک کشتی و کلیه‌ی اجناس داخل آن معرفی نمود.

نمونه دیگر، قضیه‌ی کشتی اسپانیایی La Galga است. بعد از کشف این کشتی توسط شرکت Sea Hunt (که در قرن هجدهم در سواحل ویرجینیا غرق شده بود) اسپانیا با ورود به دعوی مطروحه در محاکم امریکا، اعلام نمود که کشتی مذکور یک کشتی نظامی است و دولت اسپانیا از مالکیت آن اعراض ننموده است. دادگاه استیناف نیز با استناد به این که اسپانیا به صراحت عدم اعراض خود را از مالکیت بر کشتی مزبور اعلام نموده است، رأی به بی‌حقی شرکت Sea Hunt در خصوص مالکیت کشتی کشف شده داد.

اعلام اعراض صریح دولت‌ها از مالکیت کشتی‌های دولتی و جنگی نکته‌ای است که بعدها در دعاوی دیگر و نیز در رویه‌ی ایالات متحده و انگلستان مطرح گردید. به عنوان مثال در قضیه‌ی کشتی Juno متعلق به ناوگان دریایی اسپانیا، این دولت ضمن اعلام صریح عدم اعراض خود از مالکیت کشتی مذکور، معتقد بود که این کشتی‌ها گورستان‌های دریایی هستند که دولت اسپانیا هیچ علاقه و قصدی برای نجات آن‌ها ندارد (Valentina Sara Vadi, 2009, p. 870).

برخی معتقدند این قضایا در خصوص کشتی‌های اسپانیایی سبب شد تا چند مسئله‌ی مهم حل شود:

«اول آن که فرصتی را برای اسپانیا، آمریکا و انگلستان و سایر دولت‌ها برای

بیان صریح موضع‌شان در خصوص وضعیت حقوقی کشتی‌های دولتی از جمله کشتی‌های جنگی فراهم نمود دیگر این که، دادگاه دریانوردی - دادگاه قضایی مشترک برای شرکت‌های شکارچی گنچ - این موضع را تأیید کرد. به عقیده‌ی دادگاه تجدید نظر آمریکا، باید با موضوع کشتی‌های دولتی متفاوت از کشتی‌های خصوصی رفتار نمود. بنابراین در شرایطی که یک ملت برای دفاع از مالکیت خویش بر لاشه‌ی یک کشتی حاکمیتی غرق شده اقدام می‌نماید، آن چه "استاندارد اعراض ضمنی" خوانده می‌شود، قابلیت دفاع کمتری دارد.

در نتیجه دادگاه نمی‌تواند این موضوع را تأیید نماید بر مبنای شرایط زیر:

دادگاه‌ها نمی‌توانند در شرایطی که معاهدات، بیانگر هیچ نشانه‌ای

در خصوص اعراض نیستند و نیز جایی که همه‌ی ملت‌های مرتبط می‌پذیرند که مالکیت لاشه‌ی کشتی غرق شده متعلق به مالک اصلی است، از لاشه‌ی کشتی‌های حاکمیتی سایر ملت‌ها به نفع ناجیان بازرگانی چشم‌پوشی نمایند. جدا از رهاسازی این قبیل کشتی‌های غرق شده، اسپانیا قویاً از مالکیت خویش در این قضیه دفاع نمود. هیچ نشانه‌ای در قانون دریانوردی وجود ندارد که

اسپانیا مرده‌ی خود (کشتی‌های کهنه‌اش) را فارغ از مکان نهایی قرار گرفتن آن‌ها، در دریا رها کرده است. در نهایت این که نجات بدون مجوز کشتی‌های غرق شده‌ی دولتی قانوناً ممنوع و ناجی از دریافت هرگونه پاداشی منع گردید و کالاهایی که از ته دریا بیرون کشیده شده‌اند باید به مالک برگردانده شوند» (Mariano J, Aznar Gomez, 2010, pp. 212, 213).

اقدام اسپانیا در اعلام عدم اعراض از کشتی‌های دولتی و جنگی، نه تنها شامل کشتی‌های تحت حاکمیتش بود، بلکه به صراحت مالکیت سایر دول بر لاشه‌ی کشتی‌های مغروق رها نشده‌ی آن‌ها در آب‌های اسپانیا را نیز به رسمیت شناخت^۱ که از آن جمله می‌توان به کشتی Hms Sussex انگلیس و یا کشتی فرانسوی Fougueax اشاره نمود. به نظر برخی، در ارتباط با ادعای دولت‌هایی که چنین دیدگاهی در مورد اعراض دارند حقوق بین‌الملل نیز این موضوع را به عنوان یک قاعده‌ی عرفی می‌پذیرد (Mariano J, Aznar Gomez, 2010, p. 213).

اعلام نظر رئیس جمهور آمریکا در زمینه‌ی قاعده‌ی رهاسازی کشتی‌های دولتی و جنگی، نمونه‌ی دیگری از اقدام برای جلوگیری از ایجاد قاعده‌ای بر خلاف مصونیت این نوع از کشتی‌ها است. در سال ۲۰۰۱ و در زمانی که کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب در حال تدوین بود، «بیل کلینتون» رئیس جمهور وقت ایالات متحده بیانیه‌ای را در خصوص ادامه‌ی حاکمیت دولت آمریکا بر کشتی‌های دولتی و جنگی غرق شده آن کشور صادر نمود. این بیانیه حاکمیت دولت ایالات متحده بر کشتی‌های دولتی مغروق را بدون توجه به محل غرق آن‌ها امری مستمر می‌داند، مگر آن که این دولت به صراحت از مالکیت خود اعراض نموده باشد. در این بیانیه که دیدگاه رسمی ایالات متحده در قبال مصونیت حاکم بر کشتی‌های جنگی و دولتی می‌باشد چنین آمده است:

«هزاران کشتی، هواپیما و فضاپیماهای دولتی به علاوه کشتی‌های دولتی سایر کشورها در آب‌های فراسرزیمینی، آب‌های سرزمینی و منطقه‌ی مجاور واقع شده‌اند. به دلیل پیشرفت‌های اخیر در علوم و تکنولوژی، بسیاری از این کشتی‌ها، هواپیماها و فضاپیماهای دولتی برای ناجیان، شکارچیان گنج و سایرین قابل دسترس و دست‌یافتنی شده‌اند. تعرض یا کشف و بازیابی غیرمجاز این کشتی‌های دولتی غرق شده و همه‌ی آثار ملوانان و مسافران آن‌ها، سبب ایجاد نگرانی

1. Protection of Underwater Cultural Heritage in International Waters Adjacent to the Uk Proceedings of the Jnapc 21st Anniversary Seminar Burlington House November 2010 Edited By R A Yorke p. 44

فرآیندهای هم در ایالات متحده و هم در سطح بین‌الملل می‌باشد. رفتار شایسته در خصوص گورستان این کشتی‌های دولتی غرق شده ممکن است یک موضوع حساس امنیت ملی، باستان‌شناسی با ماهیت تاریخی باشد. هم‌چنین آن‌ها اغلب حاوی گلوله‌های منفجر نشده‌ای هستند که اگر تخریب شوند می‌توانند خطراتی را برای سلامتی انسان‌ها و محیط زیست دریایی ایجاد نمایند یا سایر متعلقات از جمله سوخت یا سایر مایعات خطرناک آن‌ها که اگر رها شوند تهدید جدی برای سلامت انسان و محیط زیست خواهند بود. من معتقدم که باید رویه‌ی آمریکا به صورت شفاف برای برطرف کردن این نگرانی روز افزون اعلام شود. مطابق قانون اموال ماده‌ی ۴ قانون اساسی، آمریکا مالکیت الی‌الابد خود بر کشتی‌های دولتی غرق شده‌اش را حفظ می‌کند، مگر آن‌که مالکیت [آن‌ها] رها شده باشد (Hans Van Tilburg, 2006, P. 69) یا بر اساس مجوز یا اجازه‌ی کنگره منتقل گردد. آمریکا این قاعده‌ی حقوق بین‌الملل را به رسمیت می‌شناسد که مالکیت بر کشتی دولتی غرق شده‌ی خارجی تنها می‌تواند بر اساس قانون دولت صاحب پرچم، منتقل یا رها شود. به علاوه این‌که آمریکا مالکیت دائم بر یک کشتی مغروق دولتی آمریکایی یا خارجی را بدون توجه به محل قرار گرفتن و فارغ از زمان غرق آن به رسمیت می‌شناسد. حقوق بین‌الملل، ملت‌ها را به حفظ اشیای میراث فرهنگی دریایی (هر جا که واقع شده باشند) به نفع عموم ترغیب می‌کند. به آن‌هایی که در فعالیت‌های غیر مجاز مربوط به کشتی‌های دولتی غرق شده دخالت دارند توصیه می‌شود که تخریب یا کشف چنین کشتی‌هایی نباید بدون اجازه‌ی صریح حاکمیت باشد و تنها باید با رعایت استانداردهای علمی و حرفه‌ای و با احترام کامل به همه‌ی بقایای انسانی اقدام نمایند. ایالات متحده توانش را برای حمایت و حفظ کشتی‌های دولتی غرق شده‌ی آمریکایی و سایر ملت‌ها به کار خواهد برد، اعم از این‌که در آب‌های آمریکا، یک دولت خارجی یا در آب‌های بین‌المللی واقع شده باشند.^۱

دولت انگلستان نیز ضمن اعلام نگرانی در خصوص مصونیت کشتی‌ها در آب‌های سایر دولت‌ها، معتقد بود که: «بحث درباره‌ی کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی و دولتی مورد استفاده در خدمات

1. William J. Clinton, Statement on United States Policy for the Protection of Sunken Warships (Jan. 19, 2001), 37 Weekly Comp. Pres. Doc. p. 195

غیر تجاری بسیار مناقشه برانگیز است. تلاش‌های بسیاری برای دستیابی به اجماع بین ادعای برخورداری از مصونیت از سوی دولت‌های صاحب پرچم از یک طرف و ادعای صلاحیت دولت‌های ساحلی از طرف دیگر، صورت گرفته، اما متأسفانه تفاوت دیدگاه‌ها همچنان باقی است. انگلستان معتقد بود متن حاضر با اصول اساسی حقوق بین‌الملل عرفی مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها و بقای مصونیت حاکمیتی کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی و دولتی مورد استفاده در خدمات غیر تجاری در صورت عدم اعراض صریح توسط آن دولت، در تضاد است.^۱

این رویه در بین دولت‌های بزرگ دریایی حاوی این نکته است که مصونیت یک کشتی دولتی و جنگی ادامه خواهد یافت تا زمانی که دولت صاحب پرچم با اعلان صریح و خاص، اعراض خود را از مالکیت آن کشتی اعلام نماید.^۲

این بیان بند ۸ ماده‌ی ۲ کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب مبنی بر این که؛ «هیچ یک از مفاد این کنوانسیون طبق عرف دولتی و حقوق بین‌الملل از جمله کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها به عنوان تغییردهنده‌ی قواعد حقوق بین‌الملل و عرف دولتی مربوط به مصونیت‌های حاکمیتی با حقوق یک کشور در ارتباط با کشتی‌ها و هواپیماهای آن تفسیر نخواهد شد».

اساساً راه هر گونه نوآوری و تغییر در قواعد موجود حقوق بین‌الملل در ارتباط با وضعیت کشتی‌های دولتی و جنگی را مسدود نمود. به عبارت دیگر؛ نگرانی که در بین دولت‌های بزرگ دریایی در خصوص مصونیت لاشه‌ی کشتی‌های جنگی و دولتی وجود داشت، سدی شد برای آن که کنوانسیون نتواند به صراحت در قواعد موجود حقوق بین‌الملل تغییر و اصلاحی به عمل آورد، به همین دلیل سعی نمود تا وضع موجود را حفظ نماید.^۳ با این وجود هنوز بسیاری از قدرت‌های دریایی از جمله انگلستان، فرانسه و آمریکا به این کنوانسیون نپیوسته‌اند.

در نهایت کنوانسیون می‌پذیرد که کلیه‌ی کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی و جنگی (بند ۲ ماده‌ی ۱ و بند ۸ ماده‌ی ۱) در صورت دارا بودن مشخصه‌های میراث فرهنگی زیر آب، یعنی

1. Protection of Underwater Cultural Heritage in International Waters Adjacent to the Uk Proceedings of the Jnapc 21st Anniversary Seminar Burlington House. Ibid. p. 69

2. Report by the Director-General on Action Taken Concerning the Desirability of Preparing an International Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage Outline. Annex I. p. 4

3. Protection of Underwater Cultural Heritage in International Waters Adjacent to the Uk Proceedings of the Jnapc 21st Anniversary Seminar Burlington House. Ibid p. 36

وجهی تاریخی، باستان‌شناسی و فرهنگی از جمله میراث فرهنگی زیر آب خواهند بود، به شرط این که حداقل صد سال نیز به صورت دائم یا موقت، کلاً یا جزئاً در زیر آب بوده باشند. همان‌گونه که گفته شد هدف کنوانسیون حفظ وضع موجود^۱ است. به همین دلیل نیز در مقام بیان مالکیت، اعراض یا عدم اعراض از مالکیت بر کشتی‌های دولتی و جنگی نیست. مفروض کنوانسیون؛ تداوم حاکمیت دولت صاحب پرچم بر لاشه‌ی این‌گونه از کشتی‌ها است، چنان‌که بند ۸ ماده‌ی ۱ با عبارت «به همان صورت شناسایی می‌شوند» استمرار مصونیت این لاشه‌ها را می‌پذیرد. دیگر آن‌که ماده‌ی ۳ کنوانسیون نیز هرگونه تفسیر مغایر با اصول مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها در خصوص کشتی‌های جنگی و دولتی، از جمله مصونیت را غیر قابل پذیرش می‌داند. بند ۳ ماده‌ی ۷ کنوانسیون هم دلیلی برای انتقال مالکیت کشتی‌های دولتی و جنگی به دولت ساحلی به شمار نمی‌رود و دولت ساحلی در صورتی که در آب‌های سرزمینی و مجمع‌الجزایری خود، چنین کشتی‌هایی را که قابل شناسایی هستند کشف نماید، مراتب را به اطلاع دولت صاحب پرچم خواهد رساند و این دلیلی است بر تداوم مصونیت این کشتی‌ها؛ زیرا به استناد بند ۸ ماده‌ی ۲، وضعیت حقوقی آن‌ها تغییری نکرده است. هم‌چنین: «هنگام تفسیر این بند از ماده‌ی ۲... باید اشاره کرد که؛ کنوانسیون، تأثیری بر قواعدی که حق مالکیت بر کشتی‌های دولتی مغروق را، با عمل صریح رهاسازی، هدیه و یا فروش توسط دولت صاحب پرچم، (مطابق با قواعد حقوق بین‌الملل) از بین می‌برد نخواهد گذاشت و هم‌چنین تأثیری بر حقوقی که دولت صاحب پرچم، بر اساس موافقت‌نامه‌های بین‌المللی یا به واسطه‌ی به غنیمت گرفتن و اسیر نمودن در جریان نبرد قبل از غرق، بر اعراض از اموال دولتی دارد، نخواهد داشت» (Mariano J, Aznar Gomez, 2010, p. 224).

نکته‌ی قابل ذکر دیگر این است که به اعتقاد برخی «مفهوم مصونیت حاکمیتی از زمان گروسیوس (۱۶۴۵-۱۵۸۳) مطرح گردیده و این ادعاها نسبت به مصونیت کشتی‌های غرق شده قبل از این تاریخ قابل پذیرش نیست و به معنای دقیق کلمه چنین ادعاهایی [پیش از این] وجود نداشته‌اند.»^۲ به هر حال، امر مسلم آن است که اعراض یا عدم اعراض دولت‌ها، مانعی برای قلمداد کردن کشتی‌های جنگی و دولتی به عنوان میراث فرهنگی زیر آب نخواهد بود.

نکته‌ی دیگر آن است که آیا مواد ۹۵ و ۹۶ کنوانسیون حقوق دریاها در ارتباط با مصونیت، تنها در خصوص آن دسته از کشتی‌های دولتی قابل اعمال است که در حال حرکت هستند و به

1. Statu Qua

2. Report by the Director-General on Action Taken Concerning the Desirability of Preparing an International Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage Outline. Annex I P 4 No. 24

عبارت دیگر «از حرکت باز ایستاده»^۱ نیستند؟ (Ibid, p. 339) در پاسخ، عده‌ای معتقدند که کشتی‌های دولتی مغروق دیگر مصداق کشتی نبوده و با غرق شدن، مصونیت خود را از دست داده و «تحت رژیم یکسانی همانند سایر کشتی‌های غرق شده خواهند بود» (Craig Forrest, 2010, p. 336). اگر معیار «در حال حرکت» بودن و به عبارت دیگر ضابطه‌ی شناور بودن و قابلیت دریانوردی داشتن ملاک عمل برای تداوم مصونیت کشتی‌های جنگی و دولتی باشد، چنان که «پروفسور ژیدل» می‌گوید، باید قائل به این بود که کشتی‌های رها شده اگر چه دارای قابلیت دریانوردی هستند، اما در تعریف کشتی در مفهوم حقوق بین‌الملل قرار نمی‌گیرند (سلطانی، سال، ص ۲). به نظر می‌رسد این تحلیل از وضعیت حقوقی کشتی‌های دولتی مغروق با رویه‌ی دولت‌ها و هم‌چنین «کنوانسیون میراث فرهنگی» زیر آب سازگار نیست، بنابراین شناور بودن یا نبودن دلیلی بر سلب مصونیت از این نوع از کشتی‌ها تلقی نمی‌شود.

بند دوم: اعتبار قواعد نجات و کشفیات در ارتباط با کشتی‌های دولتی و جنگی موضوع کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب

گفته شد که قاعده‌ی کشفیات در اصل زمانی قابل اعمال است که اموال مکشوفه یا اساساً مالکی نداشته باشند یا در صورت دارا بودن مالک، اعراض و یا رهایی آن‌ها مسلم باشد. در این صورت اگر کسی مالی را کشف نماید مالکیت آن مال به او منتقل خواهد شد. اما قاعده‌ی نجات در اصل ارتباطی با مالکیت نداشته و ناجی تنها در صورت نجات اموال در خطر، مستحق پاداش خواهد بود. برخی معتقدند خطری که مبنای اعمال قاعده‌ی نجات است اکنون دیگر در کمین لاشه‌ی کشتی‌های موضوع میراث فرهنگی زیر آب نیست، به همین دلیل این خطر تهدیدی برای این میراث نخواهد بود، زیرا یا کشتی غرق گردیده و یا کالاهای آن در دریا گم شده است (Geoffrey Brice, Q.C, 1996, p. 337). با این وجود برای اعتبار ادعای نجات، وجود عناصر ذیل ضروری است:

- ۱- خطر قریب‌الوقوعی باید اموال را در معرض گم شدن، خرابی یا نابودی قرار دهد؛
- ۲- خدمت نجات باید داوطلبانه باشد و نه بر اساس یک تکلیف موجود یا یک قرارداد خاص (Ibid.p.338)؛

۳- عملیات نجات باید در کل یا در بخشی از آن موفقیت‌آمیز باشد. (Newell D. Smith, 1994.P.1).

بر اساس ماده‌ی ۴ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۹۸۹، اعتبار ادعای نجات، شامل کشتی‌های دولتی و جنگی نخواهد شد، مگر آن‌که دولت صاحب پرچم تصمیم دیگری اتخاذ نماید. بر اساس این ماده، شناورهای متعلق به دولت:

۱- «بدون تعارض با ماده‌ی ۵ این کنوانسیون؛ شامل کشتی‌های جنگی یا سایر شناورهای غیر تجاری، که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک دولت بوده‌اند و در زمان عملیات نجات، مطابق اصول شناخته شده‌ی حقوق بین‌الملل، از مصونیت مطلق برخوردار هستند، نمی‌گردد مگر آن‌که دولت تصمیم دیگری اتخاذ نماید؛

۲- در صورتی که یک کشور متعهد تصمیم بگیرد که این کنوانسیون در مورد کشتی‌های جنگی یا دیگر شناورهای توصیف شده در بند ۱ نیز اعمال شود، آن کشور می‌بایست موارد و شرایط مشخص کننده چنین اقدامی را به اطلاع دبیر کل برساند.»^۱

بر این اساس استمرار مالکیت دولت و مصونیت کشتی مانع از آن است که ناجیان و شکارچیان گنج و شرکت‌های خصوصی جستجوکننده لاشه‌ی کشتی‌های مغروق (با استناد به قاعده‌ی نجات) بتوانند نسبت به کشف، بازیابی و بیرون کشیدن آن‌ها از دریا اقدام نمایند، مگر آن‌که مطابق بند ۱ ماده‌ی ۴ کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب از مقامات صلاحیت‌دار مجوز لازم را دریافت نموده باشند.

ماده‌ی ۴ کنوانسیون مذکور ارتباط بین قاعده‌ی نجات و قاعده‌ی کشفیات با کنوانسیون را بدین شرح بیان می‌کند:

«هر گونه فعالیت مرتبط با میراث فرهنگی زیر آب که این کنوانسیون در مورد آن اعمال می‌شود مشمول قاعده‌ی نجات یا قاعده‌ی کشفیات نخواهد بود، مگر این‌که:

الف) با اجازه مقامات صلاحیت‌دار باشد؛

ب) کاملاً منطبق با این کنوانسیون باشد؛

پ) تضمین نماید که کشف میراث فرهنگی زیر آب متضمن حداکثر حفاظت

از این میراث خواهد بود.»

1. Also See Art 14 (This Convention does not Apply to Ships of War or to Government Ships Appropriated Exclusively to a Public Service). Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea. (Brussels, 23 September 1910)

در حقیقت مقررات ماده‌ی ۴ به دنبال رد هر گونه ادعایی مبنی بر مالکیت یا استخراج کشتی‌ها یا سایر بقایای انسانی واقع در حوزه میراث فرهنگی زیر آب است (Nien-Tsu Alfred, Hu, 2008, p. 382). هم‌چنین کنوانسیون با وضع ماده‌ی ۴ در پی ایجاد مانعی برای «تجاری‌سازی»^۱ اموال و میراث واقع در دریاها است،^۲ زیرا بیم آن می‌رود که این امر دستاویزی برای توسعه‌ی روزافزون کاوش در اعماق آب‌ها برای یافتن بقایای واقع در بستر دریاها توسط جویندگان و شکارچیان گنج گردد.^۳

قبل از تصویب نهایی کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب، در گزارشی که در سال ۱۹۹۷ منتشر شد، برخی از کشورها مانند لهستان ضمن اعلام نگرانی در خصوص این موضوع، معتقد بودند که کشتی‌های جنگی قبل از سال ۱۹۴۵ حاوی اطلاعاتی هستند که باید در برابر غارت و عملیات نجات کنترل نشده محافظت شوند. کانادا نیز پرداخت پاداش را (با استناد به قاعده‌ی نجات به کسانی که اشیایی از لاشه‌ی کشتی‌های به ارث رسیده، بیابند یا نجات دهند) محل تأمل می‌دانست.^۴ نگرانی برخی کشورها در زمینه‌ی نجات کشتی‌های دولتی و جنگی تنها محدود به کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب نبود؛ چنان‌که در زمان بررسی پیش نویس کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) نیز بسیاری از کشورها، اعلامیه‌ها و بیانیه‌های پیشنهادی غیر رسمی برای درج در کنوانسیون در خصوص صلاحیت و نحوه‌ی نجات این نوع کشتی‌ها ارائه نمودند. به عنوان مثال اتحاد جماهیر شوروی طی یک بیانیه‌ی غیر رسمی در سال ۱۹۷۸ پیشنهاد نمود که کشتی‌های جنگی تنها توسط دولت صاحب پرچم یا با رضایت آن دولت قابل نجات باشند. این بیانیه نیز همانند اعلامیه‌ی سال ۲۰۰۱ «بیل کلینتون» رییس جمهور وقت امریکا، حقی مطلق برای دولت صاحب پرچم بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی در خصوص کشتی‌های جنگی قائل بود و گذر زمان را مانعی برای بقای مالکیت دولت مزبور بر کشتی‌های غرق شده نمی‌دانست (Jason R. Harris, 2001, p. 83).

1. Commercialize

2. Frequently Asked Questions. The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. p. 6

3. Underwater Cultural Heritage in Oceania. Edited by Ulrike Guerin, Barbara Egger and Vidha Penalva. UNESCO, 2010. p. 19

4. Report by the Director-General on Action Taken Concerning the Desirability of Preparing an International Instrument for the Protection of The Underwater Cultural Heritage Outline. Annex Ii .P 2 No 4 – And P 6 No 2

اعمال قاعده‌ی نجات معطوف به همکاری دولت‌هاست، زیرا در اصل کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب، حفاظت از اموال فرهنگی زیر آب را حفظ منافع بشریت می‌داند^۱ و بر اساس بند ۲ ماده ۲ نیز همکاری دولت‌ها، سهم مؤثری در حفاظت از آثار فرهنگی زیر آب خواهد داشت. ماده‌ی ۳۰۳ کنوانسیون حقوق دریاها نیز در خصوص اموال فرهنگی یافت شده در دریا با اشاره به لزوم همکاری دولت‌ها در زمینه‌ی حفاظت از اموال دارای ویژگی‌های تاریخی و باستان‌شناسی در بند ۳ مقرر می‌دارد که هیچ یک از مقررات این ماده، تأثیری بر حقوق مالک قابل شناسایی از رهگذر قاعده‌ی نجات و یا سایر قوانین دریانوردی نخواهد گذارد.^۲

بر اساس بند ۱ ماده‌ی ۷ کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب، کشورهای عضو، در آب‌های داخلی، مجمع‌الجزایری و سرزمینی خود، در اعمال حاکمیت برای تجویز و تنظیم فعالیت‌های مرتبط با این میراث حق انحصاری خواهند داشت.^۳ این حق، ناشی از مقررات حقوق بین‌الملل در خصوص صلاحیت انحصاری دولت‌های ساحلی بر این مناطق می‌باشد.^۴ اما آنچه در این بخش به کشتی‌های جنگی و دولتی مربوط می‌شود، آن است که مطابق بند ۳ ماده‌ی ۷:

«کشورهای عضو در حوزه آب‌های مجمع‌الجزایری و آب‌های سرزمینی خود و در اعمال حاکمیت خویش و نیز در شناسایی عرف عمومی در بین کشورها، و با توجه به همکاری در مورد بهترین روش‌های حفاظت از کشتی‌ها و هواپیماهای کشوری؛ در صورت کشف چنین کشتی‌ها و هواپیماهای کشوری قابل شناسایی، مراتب را به کشور عضو صاحب پرچم (و در صورتی که عملی باشد به کشورهای دیگری که پیوندی قابل تأیید به ویژه پیوندی فرهنگی، تاریخی یا باستان‌شناسی دارند) اطلاع خواهند داد.»

این بند ضمن تأیید تداوم اصل مصونیت، مقرر می‌کند که کشورهای ساحلی مانند ایران (که عضو کنوانسیون نیز می‌باشند) برای تضمین بهترین روش حفاظت از کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی، دولت صاحب پرچم را از کشف چنین کشتی‌هایی مطلع نمایند.

1. Art 2(3) Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. 2001

2. Also see: Underwater Cultural Heritage and Settlement of Disputes: Fragmentation of Legal Regimes. and Committee of the Ga, Topic Area A. 2011 by University of Macedonia, Thessaloniki, Greece, for Thessaloniki International Student Model United Nations. p. 4,5- Wwww.Thessismun.Org

۳. بند ۱ ماده‌ی ۷ کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی

۴. ماده‌ی ۲ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

«ماده‌ی ۷ به صراحت حاکمیت دولت‌های عضو بر مناطق مذکور را مورد تأیید قرار می‌دهد. در نتیجه در آب‌های داخلی، مجمع‌الجزایری و سرزمینی، هر دولت عضو، تنها نگهبان میراث فرهنگی زیر آب تلقی می‌شود» (Markus Rau, 2002, P. 410). در این زمینه برخی معتقدند که بر خلاف منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و فلات قاره، دولت ساحلی متعهد به مشورت با دولت دیگری نیست. به عبارت دیگر بند ۳ ماده‌ی ۷ بدون آن که اطلاع دادن را امری الزامی قلمداد نماید، بر ضرورت همکاری میان دولت‌های مرتبط، در صورت یافت شدن آثار یک کشتی دولتی یا جنگی در آب‌های مجمع‌الجزایری و یا سرزمینی یک دولت عضو تأکید می‌کند (footnote 95 Markus Rau, Ibid, P 410). اما، در مقابل، برخی دیگر معتقد هستند مطلع ساختن دولت صاحب پرچم در ارتباط با موضوع بند ۳ ماده‌ی ۷ امری الزامی است (ممتاز، ۱۳۸۴، ص ۱۸۴).

موضوع کشتی‌های جنگی و دولتی برای کشور ایران از دو جهت می‌تواند حائز اهمیت باشد؛ نخست آن که علاوه بر عضویت ایران در کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب، ایران به عنوان یک کشور ساحلی از دیر باز با مسئله دریانوردی در سواحل خود (به ویژه در خلیج فارس) روبه‌رو بوده است و دیگر آن که ایران در روزگاران گذشته در سایر مناطق از جمله دریای مدیترانه دارای ناوگان دریایی بوده است، بنابراین لازم است تا دولت ایران در خصوص این کشتی‌ها اعم از آن که ایرانی باشند و یا متعلق به یک دولت دیگر، موضع رسمی خود را علاوه بر آن چه در کنوانسیون آمده اعلام نماید.

کشورهای مختلفی از پرتغالی‌ها و هلندی‌ها گرفته تا بریتانیایی‌ها، از قرون گذشته در حوزه‌ی خلیج فارس حضور داشته‌اند، که در این میان نبردهایی نیز در دریا بین آن‌ها و دولت ایران اتفاق افتاده است (آوری پیتز، گاوین همیلی، ملویل چارلز، ۱۳۸۷، صص ۱۱۵-۱۲۰). اکنون اگر ایران به عنوان کشور ساحلی قصد بازیابی یا کاوش در این زمینه را داشته باشد، بر اساس بند ۳ ماده‌ی ۷، کشف کشتی یا هواپیمای دولتی و جنگی مغروق را (در صورتی که قابل شناسایی باشند) به اطلاع کشور صاحب پرچم خواهد رساند. این مقرر برای آن است که دولت‌های ساحلی بتوانند برای حمایت مؤثرتر و بهتر از این میراث در این زمینه با دولت‌های صاحب پرچم یا دارای پیوند تاریخی و فرهنگی با اشیای کشف شده همکاری نمایند (ممتاز جمشید، همان، ص ۱۶۹). دیگر آن که مطابق بند الف ماده‌ی ۴ کنوانسیون برای کاوش در این زمینه بر اساس قواعد نجات و کشفیات، اخذ اجازه‌ی مقامات صلاحیت‌دار الزامی است. بنابراین چنان چه یک کشتی پرتغالی در آب‌های سرزمینی ایران توسط شخص ثالثی یافت شود؛ کاوش در این زمینه، مستلزم دریافت

اجازه از مقامات ایرانی به عنوان کشور ساحلی و گرفتن مجوز از کشور پرتغال به عنوان کشور صاحب پرچم می‌باشد.

بر اساس آنچه در تاریخ آمده است؛ ایران حداقل از زمان جنگ با یونان در دوران هخامنشیان دارای ناوگان جنگی دریایی بوده است. چنان‌که تنها در یکی از جنگ‌های ایران و یونان تعداد ۳۰۰ کشتی ایرانی به دلیل توفان معدوم گردید. این تعداد کشتی در کنار سایر آمارهایی که از تعداد کشتی‌های ایرانی در این جنگ‌ها ارائه می‌شود، نشان می‌دهد که تعداد زیادی از این ناوگان در حوزه‌ی دریای مدیترانه و دریای سیاه و جزیره‌ی سالامیس^۱ (Guérin Ulrike & Koller, 2009, p.19) غرق شده‌اند (پیرنیا، ۱۳۸۶، صص ۱۰۹-۹۸ و رازی، ۱۳۸۵، ۲۹-۲۶) که بر اساس ماده‌ی ۷ کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب چنان‌چه بقایای آن‌ها در آب‌های سرزمینی یا مجمع‌الجزایری دولتی یافت شود، مطابق بند ۳ در صورت قابلیت شناسایی، این امر به اطلاع ایران خواهد رسید و با توجه به اصل بقا مصونیت، ایران هم‌چنان به عنوان کشور صاحب پرچم بر آن‌ها حاکمیت خواهد داشت و چنان‌چه این کشتی‌ها در آب‌های منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و فلات قاره قرار داشته باشند به استناد بند ۷ ماده‌ی ۱۰ کنوانسیون مذکور و با رعایت مفاد بندهای (۲) و (۴)^۲ این ماده، نباید هیچ اقدامی بدون موافقت کشور صاحب پرچم و رایزنی کشور هماهنگ‌کننده انجام گیرد.^۳ هم‌چنین بر اساس بند ۷ ماده‌ی ۱۲، چنان‌چه این کشتی‌ها در منطقه کشف شوند هیچ کشور

۱. جزیره‌ی سالامیس (Salamis) بزرگترین جزیره‌ی یونان در خلیج سارونیک است که در حدود ۱۶ کیلومتری غرب آتن واقع شده است.
۲. بند ۲ ماده‌ی ۱۰: هر کشور عضوی که در محدوده‌ی منطقه‌ی اقتصادی انحصاری یا فلات قاره‌ی آن، میراث فرهنگی زیرآب قرار دارد، حق دارد تا هرگونه فعالیت معطوف به میراث مزبور را ممنوع یا تجویز نماید تا از هرگونه دخالت در حقوق حاکمیتی یا صلاحیت خود که در حقوق بین‌الملل از جمله کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها پیش‌بینی شده است ممانعت نماید.
- بند ۴ ماده‌ی ۱۰: بدون هیچ لطمه‌ای به وظیفه تمامی کشورهای عضو در ارتباط با حفاظت از میراث فرهنگی زیرآب با استفاده از تمامی اقدامات عملی اتخاذ شده طبق حقوق بین‌الملل جهت پیشگیری از هرگونه خطر قریب‌الوقوع نسبت به میراث فرهنگی زیرآب، از جمله غارت آن، کشور هماهنگ‌کننده می‌تواند تمامی اقدامات عملی را انجام دهد و یا مجوزهای لازم را طبق این کنوانسیون و در صورت لزوم پیش از مشاوره‌های مذکور صادر نماید تا از هرگونه خطر قریب‌الوقوع نسبت به میراث فرهنگی زیرآب جلوگیری نماید، چه این خطر حاصل از فعالیت‌های بشری باشد یا به هر دلیل دیگری از جمله غارت آن باشد. در انجام چنین اقداماتی، می‌توان از دیگر کشورهای عضو درخواست مساعدت نمود.
۳. بر اساس ماده‌ی ۱۷ قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ فعالیت، کاوش و تحقیقات علمی، انجام هرگونه فعالیت جهت دستیابی به اشیای مغروق، کاوش و تحقیقات علمی، در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و فلات قاره منوط به اجازه‌ی مقامات ذیربط جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

عضوی بدون رضایت کشور صاحب پرچم، فعالیت در خصوص این کشتی‌ها را تقبل یا تجویز نخواهد کرد. بنابراین، دسترسی به گورستان کشتی‌های دولتی و جنگی به عنوان موضوعی قابل احترام، نیازمند اجازه‌ی صریح دولت صاحب پرچم است تا جایی که دولت صاحب پرچم می‌تواند برای جلوگیری از هرگونه تعرض و مزاحمت برای لاشه‌ی کشتی‌های دولتی و جنگی غرق شده‌ی خود، از کلیه‌ی ابزارهای قانونی استفاده نماید (J Ashley Roach, 1996, p. 352).

نتیجه

«با تصدیق اعمال مصونیت حاکمیتی نسبت به کشتی دولتی غرق شده، عملیات نجات نمی‌تواند و نباید بدون رضایت صریح دولت صاحب پرچم صورت گیرد.»

این قاعده در خصوص کشتی‌های دولتی و جنگی که اخیراً غرق شده‌اند به لحاظ عدم دستیابی سایر دولت‌ها به اطلاعات امنیتی و تکنولوژیک آن‌ها، می‌تواند تا حدودی قابل فهم باشد، اما در مورد کشتی‌هایی که بیش از صدها سال از غرق آن‌ها می‌گذرد و مصداق میراث فرهنگی زیر آب هستند، اندکی جای تأمل است. امروزه پیشرفت‌های علمی باعث شده است که در صورت غرق شدن کشتی‌های جنگی و دولتی، دولت صاحب پرچم بلافاصله لاشه‌ی آن‌را از اعماق دریاها بیرون کشیده و به خشکی منتقل نمایند. این رویه باعث می‌شود تا در آینده، کشتی‌های دولتی و جنگی که میراث فرهنگی زیر آب قلمداد می‌شوند تنها محدود به کشتی‌های مغروق قرون گذشته گردد. به عنوان مثال در اواخر قرن بیستم (۱۲ آگوست سال ۲۰۰۰) زیر دریایی اتمی روسیه (کورسک) غرق گردید، اما مدتی بعد و در سال ۲۰۰۱ دولت روسیه زیر دریایی مزبور را از اعماق دریا خارج و به خشکی انتقال داد.^۱ بنابراین به نظر می‌رسد باید گذشت صد سال از تاریخ غرق کشتی‌ها برای تلقی آن‌ها به عنوان میراث فرهنگی زیر آب، به زمان معقول‌تری کاهش یابد، زیرا حداقل در صد سال اخیر و در جریان جنگ‌های اول و دوم جهانی (همان‌گونه که لهستان معتقد بود)^۲ تعداد قابل توجهی از کشتی‌های دولتی محور و متفق در جنگ‌های دریایی غرق گردیدند که توسل به قاعده‌ی صد سال

۱. برای اطلاعات بیشتر ر.ک: مقاله، کورسک زیر دریایی هسته‌ای روسیه، قابل دسترس در سایت:

<http://www.amworld.info/fa/the-kursk-story/russian-nuclear-submarine-the-kursk>

و مقاله، روسیه رکورددار سوانح زیردریایی، روزنامه‌ی اعتماد، شماره‌ی ۱۸۱۶ به تاریخ ۸۷/۸/۲۰، صفحه‌ی ۳ (جهان)

2. Report by the Director-General on Action Taken Concerning the Desirability of Preparing an International Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage Outline. Ibid. P 2

برای تبدیل آن‌ها به میراث فرهنگی زیر آب ممکن است کار جستجوگران دریاها را برای خارج کردن آن‌ها و استفاده‌ی تجاری از این اموال (پیش از موعد صد سال پیش‌بینی شده در کنوانسیون حمایت از میراث فرهنگی زیر آب) تسهیل نماید.

می‌توان گفت تمایل طراحان کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب، برای حفظ وضعیت موجود و به عبارت دیگر عدم قصد برای ایجاد تغییر در قواعد موجود حقوق بین‌الملل و به‌ویژه مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، به آن دلیل بود که بتوانند توجه کشورهای قدرتمند دریایی و مدعی را، که دارای بیشترین کشتی‌های غرق شده در دریا هستند برای تصویب کنوانسیون مذکور جلب نمایند. رویه‌ی موجود در بین دولت‌های قدرتمند دریایی، عرفی را به وجود آورده است مبنی بر آن که لاشه‌ی کشتی‌های جنگی و دولتی، فارغ از زمان غرق آن‌ها (حتی اگر واجد وصف میراث فرهنگی زیر آب نیز باشند) هم‌چنان مالکیت دولت صاحب پرچم بر آنان محرز و مصونیت آن‌ها تا هنگامی که آن دولت از مالکیتش اعراض نماید ادامه خواهد داشت و هیچ‌یک از قوانین نجات و کشف نیز بدون اجازه دولت مزبور قابل اعمال نخواهد بود. بر این اساس به نظر می‌رسد کشور ایران نیز به عنوان یک کشور ساحلی (و کشوری که از قرون گذشته تا به حال دارای نیروی دریایی بوده است) (پیرنیا، همان) باید با صدور یک اعلامیه، موضع رسمی خود را مبنی بر بقای مصونیت یا اعراض از کشتی‌هایی که در گذشته غرق شده‌اند و جزو میراث فرهنگی زیر آب محسوب می‌شوند و یا کشتی‌هایی که به تازگی و در دوران جنگ با عراق غرق شده‌اند به صراحت اعلام نماید. این اقدام موضع ایران را در قلمرو حقوق بین‌الملل دریاها مشخصاً معلوم خواهد نمود.

به نظر می‌رسد در خصوص ضابطه‌ی در حال حرکت بودن کشتی دولتی و جنگی برای داشتن مصونیت باید با کسانی هم عقیده بود که این ملاک را برای این امر نمی‌پذیرند و قائل به بقای مصونیت حتی با غرق و عدم حرکت کشتی هستند. این امری است که قواعد حقوق بین‌الملل نیز بر آن صحنه می‌گذارد. بر این اساس حاکمیت بر کشتی‌های دولتی و جنگی مغروق در اعماق دریاها، از هر نوع که باشد، حق مسلم دولت صاحب پرچم است. بنابراین همان‌گونه که در مقدمه‌ی «کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب» آمده است؛ به منظور رفع نگرانی از تجاری شدن اکتشاف میراث فرهنگی زیر آب و نیز جلوگیری از تخریب این اموال توسط افراد جستجوگر، دولت‌های ساحلی و دولت‌های صاحب پرچم و حتی دولت‌هایی که عضو کنوانسیون نیستند، می‌بایست در چارچوب همکاری‌های بین‌المللی برای حفاظت از این اموال گام بردارند.

منابع

الف) فارسی

- آوری، پیترو، گاوین، همیلی، ملویل، چارلز، (۱۳۸۷)، تاریخ ایران (از مجموعه‌ی تاریخ کمبریج) دوره افشار، زند و قاجار، ترجمه‌ی مرتضی ثاقب‌فر، چاپ نخست، تهران، چاپ دیبا.
- پیرنیا، حسن، (۱۳۸۶)، تاریخ ایران قبل از اسلام، چاپ اول، تهران، چاپ تک.
- رازی، عبدالله، (۱۳۸۵)، تاریخ کامل ایران، چاپ بیستم، تهران، اقبال.
- سلطانی، رسول، (۱۹۸۴-۱۹۸۵)، «مسئله‌ی لاشه‌ی کشتی‌های غرق شده در دریای آزاد از نظر حقوق بین‌الملل»، به نقل از مجله‌ی حقوق بین‌الملل بلژیک:
([Http://Rasulsoltani64.Blogfa.Com/Post-17.aspx](http://Rasulsoltani64.Blogfa.Com/Post-17.aspx))
- ممتاز، جمشید، (۱۳۸۴)، «تاملی بر کنوانسیون حفاظت میراث فرهنگی زیر آب»، ترجمه محمود صوراسرافیل، مجله‌ی حقوقی، نشریه‌ی مرکز امور حقوقی بین‌المللی معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری، شماره ۳۳.
- کورسک زیر دریایی هسته‌ای روسیه.
[Http://www.amworld.info/fa/the-kursk-story/russian-nuclear-submarine-the-kursk](http://www.amworld.info/fa/the-kursk-story/russian-nuclear-submarine-the-kursk)
- «روسیه رکورددار سوانح زیردریایی»، روزنامه اعتماد، شماره ۱۸۱۶، ۸۷/۸/۲۰، صفحه ۳ (جهان).

ب) انگلیسی

- Alfred Hu Nien-Tsu, (2008), the UNESCO Underwater Cultural Heritage Convention and Taiwan's Domestic Legal Regime, *Ocean Development & International Law*, 39:4.
- Aznar Gomez Mariano J, (2010), *Treasure Hunters, Sunken States Vessels and 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, the *International Journal Marine and Coastal Law* 25.
- Bardin, Anne, (2002), *Coastal State's Jurisdiction Over Foreign Vessels*, 14 *Pace Int'l L. Rev.* 27 Available At:
[Http://Digitalcommons.Pace.Edu/Pilr/Vol14/Iss1/2](http://Digitalcommons.Pace.Edu/Pilr/Vol14/Iss1/2)
- Bowman, Liza I, (2003), "Oceans Apart over Sunken Ships: Is the Underwater Cultural Heritage Convention Really Wrecking Admiralty Law?" *Osgoode Hall Law Journal* Vol. 42, No. 1.
- Brice Q.C, Geoffrey, (1996), "Salvage and the Underwater Cultural Heritage", *Marine Policy*, Vol. 20, No. 4.
- Clinton, William J, 19, Jan, (2001), *Statement on United States Policy for the*

Protection Of Sunken Warships, 37 Weekly Comp. Pres. Doc.

- Evans, Malcolm D,(2003), *International law*, Oxford University Press ,First Edition.

- Forrest, Craig J.S,(2003),” Has the Application of Salvage Law to Underwater Cultural Heritage Become a Thing of the Past?”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 34, No.2.

- Forrest, Craig, First Edition, (2010), *International Law and the Protection of Cultural Heritage*,Routledge.

- Ulrike, Guérin & Katrin, Koller, (2009), *of Shipwrecks, Lost Worlds and Grave Robbers*, aWorld of Sci, Apr– June 2009.

- Harris, Jason R, (2001),”The Protection of Sunken Warships as Gravesites at Sea”, *Ocean and Coastal Law Journal*. Vol. 7:1.

- Jasentuliyana,Nandasiri, (1994) ,”Regulation of Space Salvage Operations: Possibilities for the Future”, *Journal of Space Law*, Volume 22. Numbers I &2.

- Leigh Miller, Marian, (2006), *Underwater Cultural Heritage: Is the Titanic Still in Peril as Courts Battle Over the Future of the Historical Vessel?*, *Emery International Law Review*.

- Myburgh,Paul, (1996), *Implementing the 1989 Salvage Convention: Casualty or Cure?*, *Law Journal*, New Zealand.

- O’Keefe, Patrick J, (1996), “Protecting the Underwater Cultural Heritage.The International Law Association Draft Convention”,*Marine Policy*, Vol. 20, No. 4.

- Parham, David and Williams, Michael, November 2011, *An Outline of the Nature of the Threat to Underwater Cultural Heritage in International Waters*, *Protection of Underwater Cultural Heritage in International Waters Adjacent to the Uk Proceedings of the Inapc 21st Anniversary Seminar Burlington House*, Edited By R A Yorke.

- Roach, J Ashley,(1996),“Sunken Warships and Military Aircraft”, *Marine Policy*, Vol. 20, No 4.

- Sara Vadi,Valentina,(2009),“Investing in Culture: Underwater Cultural Heritage And International Investment Law”,*Vanderbilt Journal of Transnational Law* ,Vol. 42.

- Sara Vadi,Valentina ,(2010), *International Law and the Uncertain Fate of Military sunken Vessels*, This Paper was Presented at the Conference Ethics,

Culture and Law, New York University, Villa La Pietra, Florence, 24 April 2010.
Electronic Copy Available at: <http://ssrn.com/abstract=1945736>

- Rau, Markus, (2002) "The UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage and the International Law of the Sea", Max Planck Yearbook of United Nations Law, v.6, 01/.

- Shirley, JR, James T, (2006), *A Short Overview of the Law of Marine Salvage*.

- Smith, Newell D, 5 February, (1994), *The Law of Salvage*, University Of Puget Sound.

- Tan, Twan Eng, (1996), *Can Intellectual Property Rights form a Part of the Salvors' Traditional Rights, and Can a Balance be Achieved Between them? The Position of English, American and South African Salvors in Light of the Recent Decisions of The 'R.M.S. Titanic' Cases in the United States of America*, a Dissertation Submitted to the Faculty of Law University of Cape Town.

- Van Tilburg, Hans, (2006), *Japanese Midget Sub at Pearl Harbor: Collaborative Maritime Heritage Preservation. Underwater Cultural Heritage at Risk. Managing Natural and Human Impacts*, Edited by: Robert Renier, David Nutley and Ian Cochran. ICOMOS - International Council on Monuments and Sites- Online at: <Http://Www.International.Icomos.Org/Risk>

- Wilder, Mark A. January, (2000), "Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries", *Defense Counsel Journal*. Volume 67 .No1.

- Frequently, Asked Questions, The UNESCO Convention on The Protection of the Underwater Cultural Heritage.

- "Report by the Director-General on Action Taken Concerning the Desirability of Preparing an International Instrument for the Protection of the Underwater Cultural Heritage Outline, 1997", General Conference Twenty-ninth Session, Paris. 29 C/22. Annex.

- "The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations", Edition July 2007. Department of The Navy Office of the Chief of Naval Operations and Headquarters, U.S. Marine Corps, Department of Homeland Security and U.S. Coast Guard.

- "Underwater Cultural Heritage and Settlement of Disputes: Fragmentation of Legal Regimes", 2011, 2nd Committee of the Ga, Topic Area A. by University of Macedonia, Thessaloniki, Greece, for Thessaloniki International Student Model United Nations. <Www.Thessismun.Org>.

- “Underwater Cultural Heritage In Oceania”, (2010), Edited by Ulrike Guerin, Barbara Egger and Vidha Penalva. UNESCO. www.unesco.org/en/underwater-cultural-heritage

کنوانسیون‌ها

- Convention on The Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Paris, 2 November 2001.
- The Brussels Salvage Convention (1910).
- Salvage convention (1989).
- Convention on the High Seas (1958).
- United Nations Convention on the Law of the Sea (1982).