

## رویکرد دولت ساحلی در پرتو اصول و اسناد بین‌المللی در مواجهه با عملکرد کشتی خارجی

جواد صالحی<sup>۱</sup>

دریافت: ۱۳۹۶/۷/۱۲ - پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۲۶

### چکیده

بهره‌برداری از منابع زنده دریایی، از موضوعات قابل‌تامل در کنوانسیون حقوق دریاها است که برای تخطی از میزان مجاز آن ضمانت‌اجرا خاصی در نظر گرفته نشده است. با این وجود رویه قضایی محاکم بین‌المللی حاکی از اتکا به اصل احتیاط و اقدام مقتضی از سوی دولت صاحب پرچم است، ولی در صورت ایراد خسارت به زیست‌محیط دریاها در اکثر موارد منتهی به مسئولیت بین‌المللی دولت صاحب پرچم نمی‌شود. تضمین همکاری دولت صاحب پرچم و کشتی حامل پرچم با دولت ساحلی و سازمان‌های شیلات منطقه‌ای در این ارتباط، وجه مشترک تعهدات و مسئولیت‌های طرفین است که بررسی ابعاد آن از اهداف این نوشتار است. سوال اصلی پژوهش این است که رویکرد دولت ساحلی در پرتو اصول و اسناد بین‌المللی در مواجهه با عملکرد غیرقانونی کشتی خارجی چیست؟ یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که دولت ساحلی نباید به مسئولیت دولت صاحب پرچم برای جبران خسارات وارده از سوی کشتی حامل پرچم امیدوار باشد. دولت ساحلی باید خود ابتکار عمل را به دست بگیرد. پیشنهاد عملی این است که سلب اعتبار و حیثیت دولت صاحب پرچم به‌خاطر سابقه منفی کشتی حامل پرچم، در کنار دیگر ضمانت‌اجراها مدنظر قرار گیرد تا از تکرار موارد مشابه ایراد خسارت به زیست‌محیط دریا و منابع زنده آن جلوگیری شود.

**واژگان کلیدی:** دولت ساحلی، اصل احتیاط، اقدام مقتضی، کنوانسیون حقوق دریاها، کشتی حامل پرچم.

## مقدمه

دریاها از منابع تامین پروتئین و مواد غذایی بشریت هستند. منابع زنده دریایی، بخشی از محیط زیست دریاها هستند. حفاظت از منابع زنده دریایی و زیست محیط آن‌ها، عنصر اساسی بهره‌برداری پایدار از منابع زنده دریایی است (Tanaka, 2011: 292). صید غیرمجاز یکی از معضلات جدی تاثیرگذار بر این وضعیت و از موانع اصلی دستیابی به شیلات پایدار قابل استحصال در مناطق دریایی است. صید غیرمجاز از معضلات جهانی دارای تبعات محیط زیستی، اقتصادی و اجتماعی است (Agnew et. al., 2009: 2). نابودی یا کاهش منابع زنده دریایی از نگرانی‌های روزافزون جامعه بشری است. کاهش در میزان منابع زنده دریایی منجر به تهدید امنیت غذایی دولت‌های واردکننده ماهی می‌شود (Tsamenyi et. al., 2010: 7)، منصرف از این که این رفتار منجر به نابودی منابع شیلات، تهدید زیستگاه‌های دریایی، نابودی یکپارچگی منابع آن، تاثیر و تاثیر منفی آن بر زیست‌بوم دریایی هم می‌شود. از این رو، مسئولیت مدیریت و حفاظت از منابع زنده دریایی در مناطق دریایی تحت صلاحیت و حاکمه با دولت ساحلی است، ولو اینکه کشتی‌های خارجی در این مناطق تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم باشند. حفاظت از منابع زنده دریایی ساختار جامعی در حمایت و حفاظت زیست محیط دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها<sup>۱</sup> (زین پس؛ کنوانسیون) تنظیم شده است (Tanaka, 2012: 175). اما در کنوانسیون و موافقت‌نامه اجرایی مقررات کنوانسیون دریاها راجع به حفاظت و مدیریت (زین پس؛ موافقت‌نامه اجرایی) به مفهوم صید غیرمجاز اشاره‌ای نشده است. به همین دلیل در کنفرانس بازنگری موافقت‌نامه اجرایی، از بهره‌برداری غیرمجاز منابع زنده دریایی به عنوان پدیده‌ایی در تعارض با مقررات موافقت‌نامه اجرایی یاد شده است<sup>۲</sup>، تا به موجب آن دولت‌های ساحلی، صاحب پرچم و سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای به نحو جمعی مکلف به مبارزه و پیشگیری از وقوع آن باشند<sup>۳</sup>.

1. Convention on the Law of the Sea, 1982.

2. United Nations Reports, 2003: 14; and also United Nations Reports, 2006.

۳. این وضعیت منصرف از ایجاد محدودیت برای کشتی‌های خارجی در مناطق دریایی تحت صلاحیت و حاکمه (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. صالحی، ۱۳۹۶) یا اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی است (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. صالحی، ۱۳۹۷) که هر یک تابع شرایط دیگری می‌باشند و موضوع این نوشتار نیستند. اما این تفکیک مانع از سایر اقدامات و رویکردهای غیرکیفری دولت ساحلی در قبال کشتی‌های خارجی به محض ورود یا فعالیت در آب‌های تحت صلاحیت یا حاکمه وی نیست.

یکی از فعالیت‌های معمول کشتی‌های خارجی در منطقه انحصاری-اقتصادی، فعالیت شیلات و ماهی‌گیری است. اما این فعالیت در عمده موارد با صید غیرمجاز توأم است، در حالی که کنوانسیون راجع به آن تصریح ندارد. صید غیرمجاز شامل سه رفتار: الف- صید غیرقانونی<sup>۱</sup>؛ ب- صید بدون گزارش<sup>۲</sup> و پ- صید بی‌ضابطه<sup>۳</sup> است که در کنوانسیون سابقه‌ای ندارد. صید غیرقانونی شامل: الف- صید کشتی داخلی یا خارجی تحت صلاحیت ملی در آب‌های تحت حاکمه دولت ساحلی بدون مجوز دولت یا برخلاف مقررات و آیین‌نامه‌های مربوطه؛ ب- صید کشتی حامل پرچم دولت عضو سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای<sup>۴</sup> برخلاف اقدامات مدیریتی و حفاظتی مصوب سازمان و الزام‌آور برای دولت‌ها یا برخلاف مقررات مرتبط حقوق بین‌الملل قابل اجرا و پ- صید توأم با نقض قوانین ملی یا تعهدات بین‌المللی از جمله تعهدات برعهده دولت‌ها در همکاری با سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای مربوطه است.<sup>۵</sup> دولت ساحلی در این شرایط، با دو نوع متفاوت از عملکرد کشتی‌های ماهی‌گیری مواجه است: ۱- عملیات کشتی ماهی‌گیری خارجی در آب‌های ساحلی در حالی که مجوز فعالیت برای آن‌ها در آب‌های تحت حاکمه دولت ساحلی صادر شده است و ۲- صید غیرقانونی از سوی کشتی ماهی‌گیری خارجی در حالی که صید وی در آب‌های دولت ساحلی بر اساس موافقت‌نامه دوجانبه با دولت صاحب پرچم کشتی خارجی قاعده‌مند نشده است.

مسئولیت ماهی‌گیری کشتی‌ها در دریاهای آزاد برعهده دولت صاحب پرچم گذاشته شده است که کشتی ماهی‌گیری تابعیت آن را پذیرفته است و پرچم آن را حمل می‌کند (ر.ک. ماده (۱) ۹۱ کنوانسیون). آزادی دریانوردی تمام کشورها در دریاهای آزاد با توجه مقتضی به منافع سایر کشورها اعمال می‌شود (ر.ک. ماده (۲) ۸۷ کنوانسیون). هیچ برتری در دریاهای آزاد برای دولت ساحلی یا غیرساحلی در نظر گرفته نشده است. اما مقررات مربوط به دریاهای آزاد در منطقه انحصاری-اقتصادی نیز قابل اعمال است (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. نجفی‌اسفاد، ۱۳۹۶ و نیز؛ طلایی، ۱۳۹۶)، در حالی که از یک طرف، مدیریت و

1. Illegal Fishing.  
 2. Unreported Fishing.  
 3. Unregulated Fishing.  
 4. Regional Fisheries Management Organization.  
 5. Food and Agriculture Organization (FAO) of the United Nations, International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, 2001: Article 3(1), (Hereafter; IPOA-IUU).

بهره‌برداری از منابع زنده منطقه انحصاری- اقتصادی تحت صلاحیت و حاکمه دولت ساحلی است. از طرف دیگر، صلاحیت انحصاری و قدرت اجرایی بر امور کشتی‌های ماهی‌گیری در منطقه انحصاری- اقتصادی متعلق به دولت صاحب پرچم است. دولت ساحلی در اکثر موارد به مسئولیت بین‌المللی دولت صاحب پرچم متکی است تا همو در صورت تخطی کشتی حامل پرچم به جبران خسارات وارده به زیست‌محیط مناطق دریایی تحت صلاحیت و حاکمه وی بپردازد. منصرف از این که حقوق دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع زنده آب‌های تحت حاکمه (۱) دارای مولفه‌هایی متفاوت از الزام کشتی خارجی بر تبعیت از مقررات بین‌المللی و قوانین داخلی دولت ساحلی (۲) است که بر این اساس رویکرد دولت ساحلی و صاحب پرچم نسبت به عملکرد کشتی حامل پرچم (۳) باید مورد بررسی و تحلیل قرار گیرند. از این رو در این نوشتار تلاش می‌شود تا رویکرد احتمالی دولت ساحلی نسبت به عملکرد کشتی ماهی‌گیری خارجی در پرتو اصول حقوقی و اسناد بین‌المللی مرتبط با آن مورد مطالعه دقیق و تحلیل جامع قرار گیرد و دست‌آوردهای آن به جامعه حقوقی علاقه‌مند به مباحث حقوق بین‌الملل دریاها ارائه شود.

#### ۱. حقوق دولت ساحلی در بهره‌برداری از منابع زنده آب‌های تحت حاکمه

دولت ساحلی حق دارد که از منابع طبیعی تحت صلاحیت، مطابق با سیاست‌های زیست‌محیطی و تعهد به حمایت و حفاظت از محیط زیست دریاها بهره‌برداری نماید. لیکن این حق بنا به اراده کلیه دولت‌های دخیل در تنظیم مقررات کنوانسیون برای دسترسی دولت ساحلی و با هدف «اکتشاف، استخراج، حفاظت و مدیریت منابع زنده و غیرزنده» تنها در منطقه انحصاری- اقتصادی اعطا شده است (ر.ک. ماده (۱) (a) ۵۶ کنوانسیون) و در دریاهای آزاد متعلق به تمام دولت‌ها است. این الزام، بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی و در عین حال موجد آن است. حق حاکمه دولت ساحلی برای بهره‌برداری از منابع زنده دریایی بر اساس سیاست‌های زیست‌محیطی داخلی وی ذیل قواعد حقوق بین‌الملل عرفی قرار گرفته است. این وضعیت با سابقه‌ای نزدیک به نیم‌قرن قدمت، حاکی از ضرورت همسویی قوانین داخلی با مقررات بین‌المللی در مدیریت و بهره‌برداری از منابع زنده دریایی توسط دولت ساحلی یا سایر دولت‌ها تحت نظارت و کنترل وی است. ضرورت رعایت این حق برای اولین بار در ماده

۲۱ اعلامیه کنفرانس سازمان ملل متحد راجع به محیط زیست بشری<sup>۱</sup> پیش‌بینی، سپس در ماده ۱۹۳ کنوانسیون بازتصریح و در نهایت در اصل ۲ اعلامیه محیط زیست و توسعه ریو<sup>۲</sup> بازتاکید شده است. بر این اساس، توجه دولت ساحلی به حقوق و تکالیف سایر کشورها ضمن اعمال حقوق و انجام تکالیف مقرر در کنوانسیون اولویت دارد، مگر این که کنوانسیون در این ارتباط با خلاء قانونی مواجه باشد تا پس از آن نوبت به توسل و اعمال مقررات حقوق بین‌الملل عرفی برسد.

دولت ساحلی با اعمال حقوق حاکمه در مناطق دریایی تحت صلاحیت، اجازه بهره‌برداری از منابع زنده دریایی منطقه انحصاری- اقتصادی را به سایر دولت‌ها می‌دهد، در جایی که نمی‌تواند یا نمی‌خواهد حد مجاز قابل صید منابع زنده دریایی را استخراج کند. دولت ساحلی، بهره‌برداری از منابع زنده دریایی را از دو طریق: الف- تنظیم قرارداد با دولت صاحب پرچم و ب- صدور مجوز برای کشتی حامل پرچم تجویز می‌کند (ر.ک. ماده (۲) ۶۲ کنوانسیون). کشتی حامل پرچم دولت غیرساحلی تحت این شرایط به بهره‌برداری از منابع زنده دریایی می‌پردازد، در حالی که مکلف به رعایت اقدامات حفاظتی و مقررات دولت ساحلی است. لیکن این به معنای اطمینان یا تعهد دولت ساحلی بر رعایت مقررات ماهی‌گیری از سوی کشتی خارجی پس از صدور مجوز دولت ساحلی نیست. تخطی از این مقررات، کشتی حامل پرچم را از حوزه مجاز بهره‌برداری منابع زنده دریایی آب‌های تحت حاکمه دولت ساحلی خارج می‌کند. لیکن کشتی دارای مسئولیت حقوقی و کیفری نیست. مسئولیت اقدامات صورت گرفته از سوی کشتی خارجی متوجه دولت صاحب پرچم وی است. واگذاری این مسئولیت به دولت صاحب پرچم با اعطای صلاحیت رسیدگی به امور کشتی حامل پرچم در کنوانسیون توام است. تعهد قانون‌پذیری کشتی حسب رویه معمول دولت‌های ساحلی و تایید آن در زمره مقررات حقوق بین‌الملل عرفی، برعهده دولت صاحب پرچم قرار گرفته است. دولت صاحب پرچم متعهد به اطمینان از تبعیت کشتی حامل پرچم از مقررات دولت ساحلی راجع به صید و شروط مقرر در قرارداد بهره‌برداری فی‌مابین دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی و یا مجوز دولت ساحلی به کشتی حامل پرچم برای بهره‌برداری از منابع زنده دریایی است. این

1. United Nations Conference on the Human Environment, 1972.  
2. Rio Declaration on Environment and Development, 1992.

روند حاکی از حداکثر تلاش دولت ساحلی برای صدور مجوز برای کشتی حامل پرچم دولت ثالث است که پیش شرط‌های مقرر را داشته باشد. اما این رویکرد در قبال رفتار غیرقانونی کشتی حامل پرچم دولت ثالث بازدارنده نیست. منصرف از اینکه کشتی ماهی‌گیری خارجی در آب‌های منطقه انحصاری-اقتصادی دولت ساحلی همچنان تحت کنترل و صلاحیت قضایی دولت صاحب پرچم است (ر.ک. ماده (b)(۲) ۹۴ کنوانسیون). کلیه دولت‌ها اعم از دولت صاحب پرچم وظیفه دارند که فعالیت‌های تحت کنترل یا صلاحیت آن‌ها منجر به صدمه به محیط زیست دیگر دولت‌ها یا مناطق خارج از قلمرو ملی آن‌ها نشوند (صالحی، ۱۳۹۸: ۱۹۹). بر این اساس مسئولیت مراقبت از رفتارهای کشتی خارجی در زمان فعالیت ماهی‌گیری در مناطق دریایی مختلف با دولت صاحب پرچم وی است.

مسئولیت جلوگیری از بهره‌برداری غیرمجاز در دریاهاى آزاد با دولت ساحلی نیست. مسئولیت این اقدام برعهده دولتی است که کشتی ماهی‌گیری در دریاهاى آزاد، پرچم وی را حمل می‌کند. دولت ساحلی در این رابطه هیچ ابزاری برای کنترل و محدود کردن میزان صید کشتی خارجی در دریاهاى آزاد در اختیار ندارد، جز این که موضوع را به دولت صاحب پرچم وی گزارش دهد و دولت متبوع کشتی ماهی‌گیری در دریاهاى آزاد نیز ملزم به همکاری با دولت ساحلی باشد (ر.ک. ماده (۶) ۹۴ کنوانسیون). همکاری دولت صاحب پرچم زمانی که کشتی حامل پرچم وی در منطقه انحصاری-اقتصادی دولت ساحلی حضور دارد با محدودیت‌های مقرر از سوی دولت ساحلی دست‌یافتنی است. لیکن این وضعیت برای دولت ساحلی به محض خروج کشتی خارجی از آب‌های داخلی به سمت دریاهاى آزاد با سختی‌هایی مواجه می‌شود که همکاری بیشتر دولت صاحب پرچم را می‌طلبد. از این حیث الزام‌هایی برای دولت صاحب پرچم در چارچوب مسئولیت و تعهدات بین‌المللی ایجاد شده است. اما این مساله به معنای منفعل ماندن دولت ساحلی در برابر اقدامات کشتی خارجی در آب‌های منطقه انحصاری-اقتصادی نیست. دولت ساحلی در راستای اعمال حق حاکمه ناشی از کنوانسیون مجاز به دخل و تصرف در امور مرتبط با منابع زنده دریایی و فعالیت ماهی‌گیری کشتی حامل پرچم دولت ثالث در این منطقه است. این الزام ناشی از آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی و معاهداتی و موجب آثار قضایی است.

دولت ساحلی متعهد است که با اتخاذ اقدامات حفاظتی و مدیریتی سازگار با محیط زیست و مقررات بین‌المللی، از کاهش یا نابودی ذخایر منابع زنده دریایی جلوگیری کند. اما دولت ساحلی به اعتقاد برخی برای تعیین حد مجاز صید منابع زنده ظاهراً با هیچ محدودیتی مواجه نیست (ر.ک. ماده (۱) ۶۱ کنوانسیون)، لیکن با در نظر گرفتن کلیت مقررات ماده ۶۱ کنوانسیون و یکپارچه تلقی کردن مقررات آن به نظر می‌رسد که محدودیت مقرر در بند ۲ این ماده بر مقررات بند ۱ آن حکومت دارد. بر این اساس تردیدی نیست که «تعیین حد مجاز» صید منابع زنده تا جایی است که ذخایر منابع زنده با صید بیش از اندازه نابود نشود. خودداری از تعیین حد مجاز باعث آسیب زیست‌محیطی می‌شود و از این طریق به اعتقاد برخی تأثیرات مهم بر حفاظت از منابع زنده و برهم خوردن تعادل زیست‌بوم آن‌ها وارد می‌شود (محمودی کردی و محمدعلیان، ۱۳۹۸: ۱۹۸). با این وجود دولت ساحلی از بهره‌برداری بیش از اندازه منابع زنده منع نشده است (ر.ک. ماده (۲) ۶۱ کنوانسیون). لیکن این آزادی عمل تا جایی است که بر اساس دیگر مقررات حقوق بین‌الملل عرفی تهدیدی بر ادامه حیات منابع زنده وارد نباشد (Barnes, 2006: 242). صلاحیت تشخیص سازگاری این اقدامات برعهده دولت ساحلی است، مشروط به این که منجر به نابودی کامل منابع زنده دریایی مناطق نشود. این وضعیت بدین معناست که دولت ساحلی در حالی که از بهره‌برداری بیش از اندازه منابع زنده منع نشده است، باید از آن خودداری کند، بدون اینکه با استاندارد یا معیاری مواجه باشد. این وضعیت با ایراد اساسی مواجه است و مقبولیت عام ندارد.

اقدامات حفاظتی و مدیریتی مناسب برای برنامه‌ریزی حفظ و تولید مثل جمعیت نمونه ماهی در حال صید باید در سطح قابل قبولی نگه داشته شود تا همیشه امکان «حداکثر بهره‌برداری»<sup>۱</sup> فراهم باشد. اما حداکثر بهره‌برداری از منابع زنده دریایی هم در کنوانسیون واجد هیچ معیاری نیست. در حالی که معیار آن حسب معیارهای حقوق بین‌الملل عرفی بر اساس بالاترین نرخ صید سالیانه منابع زنده دریایی تعیین می‌شود. تعیین بالاترین نرخ صید، وابسته به شاخص‌هایی از جمله؛ نیازهای اقتصادی اتحادیه‌های ماهی‌گیری ساحلی، نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه، روش‌های ماهی‌گیری، حداقل استانداردهای بین‌المللی توصیه‌شده به‌طور کلی اعم از جهانی، منطقه‌ای یا ناحیه‌ای است. صید منابع زنده دریایی بالاتر

1. Maximum Sustainable Yield.

از حد معمول باعث می‌شود که امکان حداکثر بهره‌برداری در فصل آتی از بین برود. این وضعیت برخلاف تعهدات مقرر برای دولت ساحلی است (ر.ک. ماده (۳) ۶۱ کنوانسیون). صید مداوم بالاتر از حد مجاز منجر به بهره‌برداری بیش از ظرفیت منابع زنده می‌شود، صرف نظر از این که با تعهدات دولت ساحلی نیز در تعارض است که باعث می‌شود ذخایر منابع زنده برای همیشه از بین بروند (ر.ک. ماده (۲) ۶۱ کنوانسیون).

تعهد دولت صاحب پرچم در مسیر مبارزه با صید غیرمجاز ناشی از الزام معاهدات بین‌المللی مرتبط است. طرح بین‌المللی اقدام<sup>۱</sup> علیه صید غیرمجاز در چارچوب مقررات برنامه رفتاری شیلات مسئولانه فائو پایه‌ریزی شده است که برخی از مقررات آن به توصیف رابطه میان طرح بین‌المللی اقدام علیه صید غیرمجاز و دیگر معاهدات بین‌المللی مرتبط پرداخته است تا زمینه اقدامات ویژه در دیده‌بانی و بازرسی صید غیرمجاز در منطقه انحصاری-اقتصادی و دریاها را آزاد ضمن الزام دولت صاحب پرچم به همکاری با دولت ساحلی فراهم شود. بر این اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، موافقت‌نامه منابع ماهی سازمان ملل و طرح بین‌المللی اقدام علیه صید غیرمجاز از دولت‌های ساحلی و صاحب پرچم می‌خواهد که قوانین و مقرراتی را برای دیده‌بانی، بازرسی و نظارت<sup>۲</sup> بر کشتی ماهی‌گیری در زمینه‌های الف-سیستم نظارت کشتی از طریق ماهواره<sup>۳</sup>؛ ب- استفاده از دفتر ثبت فعالیت‌های دریایی؛ پ- برنامه مراقبتی و ت- طرح تحقیق و بازرسی ملی تصویب و اجرایی کنند. دولت ساحلی در تصویب و اجرای این دسته از مقررات ناگزیر است. چراکه اعمال کنترل ناکافی دولت صاحب پرچم بر کشتی حامل پرچم یکی از عمده دلایل وقوع صید غیرمجاز منابع زنده دریایی است. فعالیت ماهی‌گیری، یکی از استثناءهای حق عبور بی‌ضرر از آب‌های داخلی دولت ساحلی است (ر.ک. ماده (i) (۲) ۱۹ کنوانسیون). از این رو اگر کشتی خارجی در آب‌های تحت صلاحیت دولت ساحلی اقدام به نقض مقررات راجع به ماهی‌گیری نماید، دولت ساحلی می‌تواند اقدامات لازم شامل؛ ورود به کشتی، بازرسی و توقیف کشتی و رسیدگی‌های قضایی ضروری بر تضمین رعایت قوانین و مقررات مصوب دولت ساحلی در چارچوب مقررات کنوانسیون را ترتیب دهد که ممکن است جلوه‌ای از اعمال صلاحیت کیفری بر اساس قوانین کیفری داخلی

1. International Plan of Action.  
2. Monitoring, Control and Surveillance.  
3. Satellite VMS.



نیز تلقی شود. اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی در شرایطی که کشتی در آب‌های داخلی یا سرزمینی وی به نقض مقررات ماهی‌گیری می‌پردازد، جلوه‌ای از اعمال حاکمیت درون‌سرزمینی و حسب مقررات داخلی است. اما مشابه این وضعیت در منطقه انحصاری - اقتصادی وجود ندارد.

اقدامات دولت ساحلی در منطقه انحصاری - اقتصادی نسبت به منابع زنده دریایی تابع مقررات کنوانسیون هستند. کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریایی حق بازرسی کشتی خارجی و اتخاذ اقدامات لازم نسبت به آن را در بنادر سایر دولت‌های عضو نیز در نظر گرفته‌اند (Rothwell and Stephens, 2010: 354) و آن را تابع بایسته‌های حقوق بین‌الملل دریاها به‌نحو مقرر در کنوانسیون قرار داده‌اند. یادداشت درک کنترل دولت بندری پاریس<sup>۱</sup> نیز ابزاری برای بهبود عملکرد دولت صاحب پرچم در نظارت بر امور کشتی حامل پرچم است (ر.ک. ماده ۹۴ کنوانسیون). چرا که دولت صاحب پرچم برای احتراز از بازرسی کشتی حامل پرچم در بنادر سایر دولت‌ها تلاش می‌کند که صلاحیت و کنترل موثر خویش را بر کشتی حامل پرچم اعمال کند (ر.ک. ماده (۱) ۹۴ کنوانسیون) تا این که دولت صاحب پرچم از قبل آن از منظر سایر دولت‌ها از جمله؛ دولت‌های بندری یا ساحلی دارای وجهه بین‌المللی و متعهد شناخته شود (Tan, 2006: 367). در غیر این صورت سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای<sup>۲</sup> و سایر دولت‌ها می‌توانند اقدامات مختلفی را علیه دولت صاحب پرچم یا کشتی حامل پرچم وی به خاطر نقض تعهداتش در نظارت بر امور کشتی انجام دهند (Palma, Tsamenyi and Edeson, 2010: 16). این اقدامات مُنفک و خارج از استانداردهای حقوق بین‌الملل کیفری و دارای ماهیت غیر کیفری هستند. این اقدامات جلوه‌ای از مفهوم حفاظت از محیط زیست دریاها و به باور برخی وظیفه عمومی تمام دولت‌ها می‌باشد (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. مشهدی، خسروشاهی و سپردار، ۱۳۹۸: ۲۲۴). از جمله این اقدامات می‌توان به الف - مشورت با دولت صاحب پرچم ولو غیر عضو سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای راجع به نقض مقررات؛ ب - اقدامات دولت بندری به نیابت از دولت صاحب پرچم در ممانعت از پهلو گرفتن و دسترسی کشتی به بندر، انتقال یا فرآوری منابع صیدشده آن در حالی که پرچم دولتی

1. Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982.  
2. Regional Fisheries Management Organizations, REMOs.

را حمل می کند که طرف قرارداد یا همکاری کننده با سازمان مدیریت شیلات منطقه ای نیست (Stokke, 2011: 245)؛ پ- ایجاد محدودیت تجاری برای کشتی دارای صید غیرمجاز به منظور عدم امکان فروش یا انتقال صید غیرمجاز به سرزمین دولت بندری<sup>۱</sup> و ت- در پیش گرفتن سیاست سخت گیرانه در قراردادهای دوطرفه با دولت صاحب پرچم اشاره کرد، بدین معنا که شرایطی در قراردادهای دسترسی به منابع زنده دریایی منطقه انحصاری- اقتصادی در نظر گرفته شود که از صید غیرمجاز منابع زنده دریایی در آینده جلوگیری کند.

## ۲. الزام کشتی خارجی بر تبعیت از مقررات بین المللی و قوانین داخلی دولت ساحلی

موافقت نامه سازمان ملل در اجرای مقررات کنوانسیون سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاهای حفاظت و مدیریت ماهی های دوکاشانه ای و ماهی های مهاجر<sup>۲</sup> برای جبران کاهش جمعیت منابع زنده دریایی از سوی دولت های عضو کنوانسیون تصویب شده است. سازمان های مدیریت شیلات منطقه ای نیز بهره برداری از منابع زنده دریاهای آزاد را با اجرای مقررات این موافقت نامه توأم کرده اند. در این موافقت نامه به تعهدات دولت صاحب پرچم در رابطه با فعالیت ماهی گیری کشتی حامل پرچم محدودیت هایی افزوده شده است. این محدودیت ها بدون تصریح به ابعاد و میزان مسئولیت بین المللی و تنها اشاراتی به مسئولیت دولت صاحب پرچم برای جبران خسارات ناشی از فعالیت غیرمجاز کشتی حامل پرچم هستند (ر.ک. ماده ۳۰۴ کنوانسیون و نیز ماده ۳۵ موافقت نامه اجرایی). حال آن که تصویب کد اخلاقی جهانی شیلات مسئولیت آور<sup>۳</sup> از سوی فائو در همین راستا نیز منجر به ایجاد تعهداتی جدید برای دولت صاحب پرچم شده است. بر این اساس ضروری است تا دولت صاحب پرچم مطمئن شود که مالک و خدمه کشتی حامل پرچم وی، دارای پوشش بیمه تامین خسارات باشند (Takei, 2013: 108) و اقدامات ضروری ایمن برای کشتی و فعالیت های خدمه کشتی حامل پرچم صورت گرفته باشد.

1. IPOA-IUU, 2001: para. 66.

2. Agreement for the Implementation of the Provision of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, 1995.

3. FAO Global Code of Conduct for Responsible Fisheries.

تعهدات دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی برای حفاظت از منابع زنده دریایی در راستای یکدیگر و تکمیل‌کننده یکدیگر هستند. صلاحیت و مسئولیت اصلی بر پیشگیری و مبارزه با بهره‌برداری غیرمجاز از منابع زنده دریایی در منطقه انحصاری- اقتصادی برعهده دولت ساحلی است. لیکن در رابطه با بهره‌برداری غیرمجاز کشتی حامل پرچم، صلاحیت انحصاری و مسئولیت اصلی برعهده دولت صاحب پرچم است. دولت صاحب پرچم باید کنترل و صلاحیت موثر خویش را بر کشتی حامل پرچم برابر مقررات حقوق بین‌الملل اعمال کند و آن‌ها را با رعایت تعهدات عام قابل اعمال بر کلیه دولت‌های صاحب پرچم و احتمال صلاحیت متقارن در شرایط خاص دنبال کند. کنوانسیون دربرگیرنده تعهدات گسترده‌ای است که به موجب آن ضروری است تمام دولت‌ها به حقوق و تکالیف دولت ساحلی توجه مقتضی داشته باشند. دولت ساحلی نیز لازم است که در زمان اعمال حاکمیت در مناطق دریایی تحت صلاحیت به حقوق تمام دولت‌ها توجه مقتضی داشته باشد (Klein, 2015: 139). تعهد به «توجه مقتضی» از سوی دولت ساحلی و سایر دولت‌ها در راستای برقراری تعادل میان منافع دولت ساحلی و سایر دولت‌ها است (Galdorisi and Vienna, 2007: 151). لیکن در مرحله اول، دولت ساحلی به دلیل داشتن حق حاکمیت در آب‌های داخلی متعهد به توجه مقتضی به حقوق و تکالیف سایر کشورها در منطقه انحصاری- اقتصادی است (ر.ک. ماده (۲) ۵۶ کنوانسیون). پس از آن در مرحله دوم، سایر کشورها مکلف به توجه مقتضی به حقوق و تکالیف دولت ساحلی در منطقه انحصاری- اقتصادی و تبعیت از مقررات مصوب دولت ساحلی راجع به فعالیت در این منطقه هستند (ر.ک. ماده (۳) ۵۸ کنوانسیون).

بر همین اساس دولت صاحب پرچم باید تضمین کند که ماهی‌گیری کشتی حامل پرچم در منطقه انحصاری- اقتصادی دولت ساحلی و دریاها آزاد به نحو متعارض با برنامه‌های مدیریتی و حفاظتی مصوب سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای نیست (ر.ک. ماده ۱۸ موافقت‌نامه اجرایی). علاوه بر این دولت صاحب پرچم باید مقرراتی را برای منع کشتی حامل پرچم از صید بدون مجوز یا صید بیش از میزان تصریح شده در مجوز صادرشده از سوی دولت ساحلی وضع کند. دولت صاحب پرچم باید اقداماتی را انجام دهد، از جمله اینکه؛ ۱- به ثبت اطلاعات کشتی حامل پرچم پردازد که مجاز به ماهی‌گیری در دریاها آزاد است؛ ۲- به علامت‌گذاری کشتی و ابزار ماهیگیری وی منطبق با معیارهای بین‌المللی پردازد؛ ۳- به

اطلاعات دقیق ثبت و گزارش وضعیت کشتی و میزان صید وی دسترسی داشته باشد و ۴- از طریق ناظران مقیم در کشتی، امکانات قابل انتقال به کشتی، سیستم‌های نظارتی کشتی، بازرسان مقیم در بنادر و دیگر ابزارها به بررسی و تحلیل گزارش‌های راجع به میزان صید کشتی حامل پرچم پردازد. از این رو تعهدات دولت صاحب پرچم نسبت به امور کشتی حامل پرچم وی، منحصر به ایمنی و آلوده کننده نبودن کشتی موصوف نیست، بلکه دربرگیرنده موارد متعدد دیگری از جمله؛ نظارت بر تبعیت از استانداردهای کار دریایی، امنیت دریایی، جرایم دریایی، حفاظت از منابع زنده دریایی و میراث فرهنگی زیرآب نیز می‌باشد (Takei, 2013: 100). چراکه تعهد دولت صاحب پرچم در ارتباط با کلیه شرایط کشتی حامل پرچم واجد اهمیت است که مجموع آن‌ها منتهی به صید غیرمجاز نشود. اهمیت رعایت تعهدات دولت صاحب پرچم در این ارتباط بارها در قطعنامه‌های پایانی نشست‌های مجمع عمومی سازمان ملل متحد تاکید شده است<sup>۱</sup>.

با این همه دولت صاحب پرچم در عمل قادر به اعمال صلاحیت و کنترل موثر بر امور کشتی حامل پرچم نیست (Mansell, 2009: 219). حال آن که به نظر می‌رسد برای دولت صاحب پرچم که از اعمال کنترل و صلاحیت قضایی موثر بروی کشتی حامل پرچم قصور کند، به جز گزارش دهی سایر دولت‌ها (ر.ک. ماده (۶) ۹۴ کنوانسیون)، هیچ فرایند قابل قبول دیگری در حقوق بین‌الملل وجود ندارد (Goodman, 2009: 157). در حالی که برابر مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و دیگر استانداردهای بین‌المللی ضروری است تا دولت صاحب پرچم برای اعمال کنترل و صلاحیت قضایی موثر بر روی کشتی حامل پرچم با الزامات و مسئولیت‌های متفاوتی مواجه باشد. اگر دولتی بنا به دلایل قطعی متوجه شود که صلاحیت و کنترل مناسب بر روی یک کشتی حامل پرچم اعمال نشده است، تنها می‌تواند این موضوع را به دولت صاحب پرچم وی گزارش دهد. دولت صاحب پرچم نیز مکلف است به محض دریافت این گزارش به بررسی موضوع پردازد و در صورت صحت اقدامات لازم را برای بهبود وضعیت به عمل آورد. لیکن اگر دولت صاحب پرچم اقدامات لازم را اتخاذ نکند، جز کسر اعتبار بین‌المللی برای وی و جلوگیری از فعالیت ماهی‌گیری کشتی‌های حامل پرچم

1. United Nations General Assembly, 2012a; and also: United Nations General Assembly, 2012b.

وی ضمانت اجرای دیگری وجود ندارد. کما اینکه تلفیق بندهای ۴ و ۶ ماده ۹۴ کنوانسیون به این معنا منتهی می‌شود که حق سایر دولت‌ها بر دولت صاحب پرچم راجع به عدم اعمال صلاحیت بسنده بر امور کشتی حامل پرچم فقط صیرف گزارش دادن و یادآوری عدم اعمال صلاحیت وی بر کشتی حامل پرچم نیست. چرا که یادآوری وظایف دولت صاحب پرچم به وی از سوی سایر دولت‌ها معنایی ندارد، در حالی که کنوانسیون انجام این تکلیف را قبل از آن برعهده دولت صاحب پرچم گذاشته است. صیرف یادآوری به دولت صاحب پرچم بر انجام تعهداتش نسبت به کشتی حامل پرچم بدون در نظر گرفتن ضمانت اجرا برای تخطی از ترتیب اثر دادن به آن معمولاً نتیجه‌ای دربر ندارد. مگر این که ضمانت اجرا آن را اعمال صلاحیت تمام دولت‌ها در چنین شرایطی بر کشتی ناقض مقررات ماهی‌گیری تلقی کرد.

تکلیف سازمان‌های مدیریت شیلات ناحیه‌ای در اجبار دولت صاحب پرچم به انجام اقدامات لازم برای تضمین اجرای برنامه‌های مدیریتی و حفاظتی مقرر در کنوانسیون و تاکید بر تبعیت کشتی حامل پرچم از این برنامه‌ها نیز در همین راستا است. بر این اساس دولت صاحب پرچم مکلف به: الف- تحقیق فوری و کامل در رابطه با نقض برنامه‌های سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای از سوی کشتی حامل پرچم و ارائه گزارش نتایج این تحقیق به سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای مربوطه؛ ب- اجبار کشتی مظنون به تحویل کلیه اطلاعات لازم به مقام تحقیق دولت ساحلی؛ پ- تعیین مجازات‌های مناسب برای کشتی حامل پرچم در صورت احراز نقض برنامه‌های سازمان منطقه‌ای و ت- محرومیت کشتی حامل پرچم از ماهی‌گیری در دریاهاى آزاد تا زمان تحمل مجازات‌های مربوطه می‌باشد (ر.ک. ماده ۱۹ موافقت‌نامه سازمان ملل). دولت صاحب پرچم مکلف است در دوره تحقیقات راجع به نقض برنامه‌های سازمان منطقه‌ای کلیه اطلاعات لازم را در اختیار دولت ساحلی قرار دهد (ر.ک. ماده (۳) ۲۰ موافقت‌نامه سازمان ملل). بنابراین دولت صاحب پرچم در انجام تحقیقات راجع به صید غیرمجاز از سوی کشتی حامل پرچم متعهد به همکاری با دولت ساحلی است، از جمله اینکه اجازه بازرسی از کشتی مذکور را به دولت ساحلی بدهد، ولو اینکه در دریاهاى آزاد باشد (ر.ک. ماده ۹۴ کنوانسیون).

تحت این شرایط اگرچه محتویات موافقت‌نامه اجرایی از سوی اکثر دولت‌های عضو در کنوانسیون تصویب نشده است و برخی از مقررات آن نیز جزء هنجارهای حقوق بین‌الملل

عرفی نمی‌باشد، لیکن بخش‌هایی از این مقررات را سازمان‌های منطقه‌ای در ارتباط با ماهی‌گیری در دریاهاى آزاد تصویب و اجرایی کرده‌اند. دولت صاحب پرچم، ولو اینکه موافقت‌نامه‌ای را با سازمان شیلات منطقه‌ای امضاء نکرده باشد، اما کشتی حامل پرچم وی مکلف است از تمام مقررات سازمان‌های منطقه‌ای برای ماهی‌گیری در دریاهاى آزاد تبعیت کند. لیکن این الزام فقط مربوط به دریاهاى آزاد و در کنوانسیون فاقد ضمانت اجرا است. صرف نظر از اینکه به نظر می‌رسد توسل به سایر مقررات بین‌المللی برای ایجاد مسئولیت دولت صاحب پرچم نیز در این شرایط بائن‌بست مواجه است. بر اساس مقررات ماده ۲ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها برای افعال متخلفانه بین‌المللی<sup>۱</sup> (زین پس؛ پیش‌نویس مسئولیت دولت‌ها) نیز لازم است فعل یا ترک فعل اولاً؛ بر اساس حقوق بین‌الملل منتسب به دولت باشد و ثانیاً؛ نقض تعهد بین‌المللی باشد (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. کمیسیون حقوق بین‌الملل، ۱۳۹۶). برخی معتقدند که این رویکرد در طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل با اصول تخصیص زیان در موارد آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک<sup>۲</sup> تشدید هم شده است تا جبران خسارات وارده حتی بدون عنصر نقض تعهد مسبب نیز امکان‌پذیر باشد (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. شاه‌حسینی و مشهدی، ۱۳۹۶: ۱۴۱). اما این مساله در شرایط مانحن‌فیه صادق نیست. چراکه اولاً؛ عمل صید غیرمجاز کشتی به‌طور مطلق مُنتسب به دولت صاحب پرچم نیست. برای انتساب عمل صید غیرمجاز به دولت صاحب پرچم لازم است که قصور وی از انجام تعهدات بین‌المللی نسبت به قانون‌پذیری کشتی حامل پرچم اثبات شود. ثانیاً؛ عمل غیرقانونی باید نقض تعهد بین‌المللی دولت صاحب پرچم به شرح مقررات کنوانسیون و موافقت‌نامه اجرایی آن باشد. از این رو صرف وقوع صید غیرمجاز از سوی کشتی حامل پرچم به معنای نقض تعهد بین‌المللی ناشی از مسئولیت مبتنی بر خطا یا نقض وظیفه رعایت استانداردها (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. میرعباسی و رضایی، ۱۳۹۸: ۱۴۳) از سوی دولت صاحب پرچم نیست. بلکه باید قصور دولت صاحب پرچم از انجام تعهدات بین‌المللی در قبال کشتی حامل پرچم و جلوگیری وی از مقدمات صید غیرمجاز ثابت شود. چراکه ممکن است که دولت صاحب پرچم به تعهدات خویش برای جلوگیری از صید

1. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, 2001.

2. Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm Arising out of Hazardous Activities, 2006.

غیرمجاز کشتی حامل پرچم عمل کرده باشد، ولی در هر صورت صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم رخ داده باشد. ثالثاً؛ فعالیت ماهی‌گیری از اقدامات دارای ماهیت خطرناک نیست. ماهی‌گیری از فعالیت‌های معمول در مناطق دریایی است که تابع شرایط مقرر در کنوانسیون و دیگر مقررات مرتبط است. در چنین شرایطی بالاتر دید دولت صاحب پرچم به علت انجام تعهدات نسبت به کشتی حامل پرچم از مسئولیت بین‌المللی اقدامات متخلفانه کشتی حامل پرچم مُبرّی است.

### ۳. رویکرد دولت ساحلی و صاحب پرچم نسبت به عملکرد کشتی حامل پرچم

بر اساس صلاحیت انحصاری، دولت صاحب پرچم مسئول به اجرا گذاشتن مقررات کنوانسیون و سایر اسناد مرتبط به آن توسط کشتی تحت تابعیت آن است (Witt, 2007: 4). کشتی نمی‌تواند مسئولیت اعمال خویش را در حقوق بین‌المللی برعهده داشته باشد. لذا کشتی موضوع حقوق بین‌الملل قرار نمی‌گیرد. کشتی تابعیت کشوری را دارد که پرچم آن را حمل می‌کند (ر.ک. ماده (۱) ۹۱ کنوانسیون). دولت صاحب پرچم باید اقداماتی را نسبت به کشتی حامل پرچم انجام دهد که در مقررات کنوانسیون، برعهده دولت ساحلی گذاشته نشده است.<sup>۱</sup> حقوق و تعهدات کشتی برعهده دولتی است که تابعیت آن را دارد و پرچم آن را در دریاها حمل می‌کند. دولت‌های عضو کنوانسیون برابر مقررات حقوق بین‌الملل، اجازه حمل پرچم را به کشتی‌های دریانوردی یا ماهی‌گیری می‌دهند. در حالی که دولت‌ها با اعطای چنین مجوزی، مسئولیت‌ها و تعهدات مقرر در کنوانسیون را در ارتباط با فعالیت‌های کشتی حامل پرچم در مناطق مختلف دریاها می‌پذیرند (Zwinge, 2010: 298). دولت صاحب پرچم بر اساس مقررات کنوانسیون متعهد به اطمینان از رفتار قانون‌مند کشتی حامل پرچم است. این تعهد ریشه در مقررات کنوانسیون و حقوق قراردادهای و حقوق بین‌الملل عام دارد و ذیل عنوان «تعهدات مستقیم» قرار می‌گیرد. قلمرو تعهدات مستقیم شامل؛ تعهد به رویکرد احتیاطی (برای مطالعه بیشتر در این زمینه ر.ک. کدخدایی و سالاری، ۱۳۹۷: ۳۴) و تعهد به اقدام مقتضی<sup>۲</sup> است. عمده قراردادهای فی‌مابین دولت صاحب پرچم و کشتی حامل پرچم دارای شروط تعهد مستقیم برای دولت صاحب پرچم است. دولت صاحب پرچم بر اساس این شروط، مکلف به

1. International Tribunal for the Law of the Sea, 2013: para. 12.

2. Due Diligence.

رعایت اصل احتیاط و اقدام مقتضی است، و گرنه تلقی او به عنوان دولت موجب خسارت به زیست محیط دریاها و ایجاد مسئولیت بین المللی وی پر واضح است. اصل احتیاط، ایده ای است که بر اساس آن باید فعالیت های موجب خطر برای محیط زیست دریاها پرهیز شوند و در این رابطه باید رویکرد احتیاطی اتخاذ شود، ولو در وضعیت هایی که وقوع خطر احتمالی است (Schroder, 2012: 400) و مطالعات غیر قطعی علمی نیز حاکی از تاثیر فعالیت خطرناک احتمالی بر محیط زیست دریاها است.

لیکن شناسایی مسئولیت برای دولت صاحب پرچم متکی به قراردادهای فی مابین دولت ساحلی با کشتی های خارجی یا دولت صاحب پرچم آن ها و در چارچوب تعهدات و مسئولیت های قراردادی است و متکی به مسئولیت بین المللی عام در حوزه حقوق بین الملل دریاها نیست. خسارات وارده به منابع زنده دریایی با تعهدات و مسئولیت های قراردادی ترمیم نمی شود. مسئول قلمداد کردن دولت صاحب پرچم بر جبران خسارات ناشی از تخطی کشتی متبوع از مقررات کنوانسیون یا دولت ساحلی فاقد ضمانت اجرا و مُخِل توسعه روابط میان دولت های ساحلی با دیگر دولت ها در بهره برداری از منابع مازاد مناطق دریایی تحت حاکمه است. لیکن مسئولیت دولت صاحب پرچم به خاطر صید غیر مجاز کشتی متبوع، متمایز از تخطی کشتی حامل پرچم از قوانین و مقررات دولت ساحلی است. دولت صاحب پرچم وظیفه دارد که اقدامات لازم را برای مسئولیت پذیری کشتی حامل پرچم از قوانین و مقررات دولت ساحلی در ماهی گیری انجام دهد. اما انجام اقدامات مقتضی از سوی دولت صاحب پرچم برای تبعیت کشتی حامل پرچم از مقررات دولت ساحلی واجد چه وضعیتی است؟ قصور دولت صاحب پرچم از انجام تکالیف مقرر برای وی چه مسئولیت بین المللی در بردارد؟ با اتکا به نظریه مشورتی شعبه حل اختلاف بستر دریاها<sup>۱</sup> در قضیه «مسئولیت ها و تعهدات دولت های حامی از اشخاص حقیقی و حقوقی برای فعالیت در ناحیه»<sup>۲</sup> به نظر می رسد که نمی توان دولت ها را برای هر نقض تعهد صورت گرفته از سوی افراد تحت صلاحیت آن ها دارای مسئولیت دانست<sup>۳</sup>، چرا که عواقب فعالیت های غیر قابل استناد کشتی حامل پرچم را بر

1. Seabed Disputes Chamber.

2. Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area.

3. Seabed Disputes Chamber of the ITLOS, 2011: para. 112.



اساس آموزه‌های حقوق مسئولیت بین‌الملل نمی‌توان از دولت صاحب پرچم بازخواست کرد. ماهی‌گیری کشتی حامل پرچم نیز یکی از فعالیت‌هایی است که با رعایت الزاماتی به دولت صاحب پرچم قابل استناد نیست. اما دولت ساحلی ناگزیر است برای پرهیز از ایراد خسارات ناشی از فعالیت غیرقانونی کشتی ماهی‌گیری خارجی در مناطق دریایی تحت صلاحیت یا حاکمه ابتکار عمل را در دست داشته باشد. اما این وضعیت با دو مفهوم اصل احتیاط و اقدام مقتضی برای دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم پیچیده شده است.

در اعلامیه ریو راجع به توسعه و محیط زیست از رویکرد احتیاطی برای حمایت از محیط زیست یاد شده است تا این که دولت‌ها در حد توان مکلف به رعایت آن باشند. در جایی که تهدید به خسارت جدی یا خسارت غیرقابل جبران وجود داشته باشد، نباید اقدامات موثر را برای جلوگیری از تخریب محیط زیست به بهانه فقدان مطالعات علمی کامل به تعویق انداخت. رویکرد احتیاطی در بسیاری از معاهدات بین‌المللی، متأثر از ماده ۱۵ اعلامیه ریو گنجانیده شده است تا حدی که ورود آن به قلمرو حقوق بین‌الملل عرفی متصور است.<sup>۱</sup> توسل به اصل احتیاط در رویه قضایی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها نیز ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی دارد (Kazhdan, 2011: 533). عرف پذیرفته شده توسط بسیاری از کشورها، یکی از منابع حقوق بین‌الملل دریاها است. لذا اصل احتیاط اینجا می‌کند زمانی که خطری شناسایی می‌شود، فقدان دلیلی علمی موجد و موثر در آن خطر باعث نشود که هیچ اقدامی در حمایت از محیط زیست دریاها صورت نگیرد (Freeston and Hey, 2006: 13). از این حیث رویکرد احتیاطی، خصوصیت اصلی مدیریت مدرن شیلات دریاها است. به همین دلیل مجموعه مقررات کد اخلاقی شیلات مسئولیت آور از سوی فائو واجد رویکرد احتیاطی به‌عنوان اصل مستحکم توسعه و مدیریت شیلات پایدار است.

اصل احتیاط، از عناصر سازنده تعهد دولت صاحب پرچم به اقدام مقتضی است. رابطه میان اقدام مقتضی و اصل احتیاط در رویه دیوان بین‌المللی حقوق دریاها بدین منوال است که طرفین باید در شرایطی عمل توأم با احتیاط و دوراندیشی را انجام دهند که حفاظت از محیط زیست میسر شود. بنا به تعهد به اقدام مقتضی دولت صاحب پرچم ضروری است که کلیه اقدامات مناسب برای جلوگیری از خسارت ناشی از فعالیت کشتی حامل پرچم منجر به

1. Seabed Disputes Chamber of the ITLOS, 2011: para. 135.

آلودگی محیط زیست را به عمل آورد.<sup>۱</sup> این وضعیت در خصوص سایر فعالیت‌های کشتی حامل پرچم نیز صادق است. با این همه تعهدات دولت صاحب پرچم محدود به تعهد به اقدام مقتضی نیست. دو تعهد به اقدام مقتضی و «تعهد به فعل» با یکدیگر مرتبط هستند. این برداشت به وضوح از رای دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کارخانه خمیر قابل استخراج می‌باشد. تعهد به تصویب مقررات و اجرای آن و به اجرا گذاشتن این دو از تعهدات به فعل هستند. صرف نظر از این که هر دو طرف دعوا مکلف به اقدام مقتضی و اجرای اقدامات ضروری نیز هستند.<sup>۲</sup> با این همه محتوی تعهد به اقدام مقتضی به آسانی قابل توصیف نیست. صرف نظر از این که قید مقتضی در ارتباط با حقوق دریاها و زیست محیط آن، مفهومی متغیر است. ممکن است با توجه به پیشرفت علم و تکنولوژی روز در شرایطی خاص یک اقدام خصوصیت مقتضی را داشته باشد، در حالی که در شرایط دیگر همین اقدام وصف مقتضی را نداشته باشد. از این منظر کیفیت و قلمرو اقدام مقتضی با خطرات احتمالی فعالیت در نظر گرفته می‌شود. استاندارد اقدام مقتضی برای فعالیت‌های خطرناک‌تر برای محیط زیست تشدید هم می‌شود.<sup>۳</sup> تشخیص و تطبیق اوصاف یک تعهد با تعهد به اقدام مقتضی تنها از نوع، موضوع، هدف و شرایط حاکم بر آن میسر است.

تعهداتی که به فرایند فعل توجه دارند، تا بر اساس آن دولت‌ها اقداماتی انجام دهند را می‌توان از تعهدات به اقدام مقتضی باز شناخت، صرف نظر از این که این اقدامات مناسب، لازم و موثر باشند یا نباشند. هدف نهایی از به اجرا گذاشتن این تعهدات اگرچه ممکن است منتهی به برخی از نتایج خاص از جمله پیشگیری از وقوع خسارت شود، لیکن این تعهدات برای فاعل آن صرفاً محدود به فعل هستند و نتایج ناشی از آن را در بر نمی‌گیرند. چرا که ممکن است علی‌رغم تلاش و اقدامات لازم و ضروری دولت در گیر، نتایج مطلوب پیشگیری از وقوع خسارت یا جلوگیری از بدتر شدن شرایط حادث برای زیست محیط دریاها حاصل نشود. رویه دیوان بین‌المللی دادگستری در توصیف «تعهد به فعل با اقدام مقتضی» حاکی از گستره آن شامل تصویب قوانین و آیین‌نامه اجرایی آن است، مشروط به اینکه سطحی از نظارت دولت متبوع در زمان اجرای آن و به کارگیری ابزارهای کنترل فعالیت نیز وجود داشته

1. Seabed Disputes Chamber of the ITLOS, 2011: para. 88.

2. International Court of Justice, 2010: para. 187.

3. Seabed Disputes Chamber of the ITLOS, 2011: para. 117.

باشد<sup>۱</sup>. لذا دولت صاحب پرچم باید اطمینان داشته باشد که اگر فعالیت کشتی حامل پرچم منطبق با مقررات کنوانسیون و دیگر مقررات مرتبط با آن نیست، همو نباید اجازه دهد که کشتی حامل پرچم وارد فعالیت ماهی‌گیری در منطقه انحصاری-اقتصادی دولت ساحلی شود. چراکه تعهد عام دولت صاحب پرچم بر اطمینان از فعالیت‌های تحت صلاحیت و کنترل کشتی حامل پرچم در مناطق دریایی فراسرزمینی، بخشی از پیکره حقوق بین‌الملل محیط زیست است. دولت صاحب پرچم متعهد به اطمینان از تبعیت کشتی حامل پرچم از مقررات حاکم بر محیط زیست مناطق دریایی تحت صلاحیت دولت ساحلی یا دریاهاى آزاد است.

بر این اساس می‌توان از دولت صاحب پرچم متعهد به اقدام مقتضی انتظار داشت که: ۱- حصول توافق وی با دولت ساحلی مانع کشتی حامل پرچم در صید منابع زنده دریایی منطقه انحصاری-اقتصادی شود، تا زمانی که از اعمال صلاحیت و کنترل موثر بر کشتی و همین‌طور از توانایی تبعیت کشتی از شروط مقرر در مجوز ماهی‌گیری اطمینان حاصل نماید؛<sup>۲</sup>

قوانینی را تصویب کند که به موجب آن کشتی حامل پرچم مکلف به تبعیت از قوانین و مقررات دولت ساحلی باشد، مگر این که قوانین و مقررات دولت ساحلی در چارچوب مقررات کنوانسیون تنظیم نشده باشد. لازم است که قوانین مصوب دولت صاحب پرچم حاکی از گزینه تحمیل مجازات به کشتی حامل پرچم و عوامل آن به‌خاطر نقض قوانین دولت ساحلی باشد؛<sup>۳</sup>

۳- مکانیسم موثری را برای شناسایی تخلفات احتمالی کشتی حامل پرچم از قوانین و مقررات شیلات دولت ساحلی ایجاد کند. از جمله اینکه از کشتی حامل پرچم بخواهد موقعیت و میزان صید را با توجه به زمان واقعی آن گزارش دهد، فرستنده مخابراتی بر روی کشتی حامل پرچم نصب کند، اطلاعات کشتی را در سامانه الکترونیکی به ثبت برساند و کشتی به‌محض ورود به بنادر دولت ساحلی بازرسی شود؛<sup>۴</sup>

۴- دولت صاحب پرچم به محض درخواست دولت ساحلی یا هر دولت دیگر برای متوقف کردن کشتی مظنون به بهره‌برداری غیرمجاز منابع زنده دریایی در منطقه انحصاری-اقتصادی و اعمال اقدامات اجرایی و تحمیل مجازات‌های لازم به کشتی حامل پرچم با وی همکاری نماید؛<sup>۵</sup>

۵- پروسه‌ای

1. International Court of Justice Reports, 2010: para. 197.

2. Code of Conduct, 1995: Article 6.11, and also; IPOA-IUU, 2001: paras. 44-47.

3. Code of Conduct, 1995: Article 8(2)(7), and also; IPOA-IUU, 2001: paras. 16-17.

4. Code of Conduct, 1995: Article 7(7)(3), and also; IPOA-IUU, 2001: para. 24.

5. Code of Conduct, 1995: Article 31.

اداری یا قضایی را علیه کشتی حامل پرچم مظنون به نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی در زمان صید منابع زنده دریایی ترتیب دهد؛<sup>۱</sup> ۶- در صورت اثبات نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی در زمان صید منابع زنده دریایی به تحمیل مجازات بازدارنده به کشتی خاطی حامل پرچم بپردازد، به نحوی که این مجازات باعث شود تا از نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی در آینده کاسته شود و کشتی حامل پرچم از منافع اقتصادی حاصل از صید غیرمجاز برای همیشه محروم شود.<sup>۲</sup>

مسئولیت بین‌المللی دولت صاحب پرچم راجع به فعالیت کشتی حامل پرچم در بهره‌برداری غیرمجاز در کنوانسیون سابقه ندارد.<sup>۳</sup> لذا برای تعیین میزان مسئولیت دولت صاحب پرچم باید به قواعد حقوق مسئولیت بین‌الملل عرفی در ارتباط با مسئولیت دولت‌ها به‌خاطر رفتارهای غیرقانونی بین‌المللی<sup>۴</sup> استناد کرد.<sup>۵</sup> لیکن این رویکرد در ایجاد مسئولیت دولت صاحب پرچم ناشی از قصور کشتی حامل پرچم در تبعیت از قوانین و مقررات دولت ساحلی راجع به فعالیت صید غیرمجاز در منطقه انحصاری- اقتصادی کارساز نیست. چراکه نقض قوانین و مقررات از سوی کشتی حامل پرچم منتسب به دولت صاحب پرچم نیست (برای مطالعه بیشتر در این رابطه ر.ک. صالحی، ۱۳۹۵). مسئولیت دولت صاحب پرچم ناشی از قصور وی در رعایت تعهد به اقدام مقتضی راجع به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم در منطقه انحصاری- اقتصادی دولت ساحلی عضو در کمیسیون شیلات ناحیه‌ای است.<sup>۶</sup> اگر دولت صاحب پرچم این دسته از تعهدات را متکفل شده باشد، نتیجه آن ولو خسارات آور به منابع زنده دریایی دولت ساحلی موجب مسئولیت بین‌المللی وی نیست. صرف صید غیرمجاز از سوی کشتی حامل پرچم به معنای نقض تعهد دولت صاحب پرچم بر اقدام مقتضی نیست،<sup>۷</sup> مگر این که ثابت شود دولت صاحب پرچم اقدامات لازم و مناسب برای جلوگیری از وقوع صید غیرمجاز از سوی کشتی حامل پرچم را ترتیب نداده است. این شرایط ناشی از تقید به بایسته‌های حقوق مسئولیت بین‌المللی است که در حوزه زیست‌محیط دریاها کافی نیستند.

1. Code of Conduct, 1995: Article 8(2)(7).

2. IPOA-IUU, 2001: para. 21.

3. International Tribunal for the Law of the Sea, 2015: para. 142.

4. Internationally Wrongful Acts.

5. International Tribunal for the Law of the Sea, 2015: para. 143.

6. Ibid: para. 146.

7. Ibid, para.150.

بلاجران ماندن خسارات وارده به زیست‌محیط دریاها و منابع زنده آن صدمه‌ای به آحاد بشریت و نسل‌های آینده است. در این شرایط دادن ابتکار عمل به دولت ساحلی و سازمان‌های شیلات منطقه‌ای برای کسر اعتبار دولت صاحب پرچم و ایجاد محدودیت برای کشتی‌های حامل پرچم وی در بهره‌برداری از منابع زنده دریایی مناطق تحت‌صلاحیت و حاکمه دولت ساحلی در آینده ناگزیر است.

### نتیجه‌گیری

تعیین حد مجاز صید منابع زنده منطقه انحصاری- اقتصادی برعهده دولت ساحلی است که با در نظر گرفتن اطلاعات علمی راجع به ذخایر منابع زنده، اتخاذ اقدامات لازم برای جلوگیری از بهره‌برداری بیش از اندازه، توجه به حفظ و تولید مثل منابع ماهی به منظور حداکثر بهره‌برداری بر اساس معیارهای اقتصادی و محیط‌زیستی و تاثیر آن بر نمونه ماهی‌های صید شده برای جلوگیری از انقراض آن‌ها صورت می‌گیرد. با این وجود، دولت ساحلی متعهد به ترویج حداکثر بهره‌برداری از منابع زنده منطقه انحصاری- اقتصادی است. این تعهد مستلزم سازوکارهایی برای جلوگیری از صید غیرمجاز سایر کشورها در این منطقه است. تصور این است که بهره‌برداری غیرمجاز کشتی حامل پرچم در مناطق دریایی تحت حاکمه دولت ساحلی یا دریاها آزاد نقض تعهدات بین‌المللی دولت صاحب پرچم نسبت به دولت ساحلی و سازمان‌های شیلات منطقه‌ای است که منجر به مسئولیت وی می‌شود. لذا دولت صاحب پرچم کشتی خاطی در صورت قصور از تعهد اعمال کنترل موثر بر کشتی حامل پرچم وی دارای مسئولیت‌های مقرر در اسناد بین‌المللی است. دولت‌های ساحلی نیز تمایل دارند با همین فرمول دولت صاحب پرچم را مسئول عملکرد کشتی حامل پرچم وی قلمداد کنند. لیکن دولت صاحب پرچم تنها در قبال اعمال متخلفانه خویش دارای مسئولیت تحمل و جبران خسارات وارده است. فعل متخلفانه دولت صاحب پرچم زمانی متصور است که رفتار وی اعم از فعل یا ترک فعل؛ الف- به موجب حقوق بین‌الملل قابل انتساب به او باشد و ب- نقض تعهد بین‌المللی او تلقی شود. دولت صاحب پرچم به خاطر رفتار کشتی حامل پرچم دارای مسئولیت است. رفتار صورت گرفته از سوی کشتی حامل پرچم به موجب آموزه‌های حقوق بین‌الملل فعل دولت صاحب پرچم تلقی می‌شود، اگر در انجام رفتار خسارت‌آور به دستور،

تحت هدایت یا کنترل دولت صاحب پرچم عمل شده باشد. اثبات انتساب عمل خلاف حقوق بین الملل به یک دولت منجر به ضرورت جبران خسارات وارده به کشور متضرر از آن عمل می شود. دولت صاحب پرچم که به کشتی ماهی گیری اجازه حمل پرچم را در مناطق دریایی تحت حاکمه دولت ساحلی یا دریاهاى آزاد می دهد، به مثابه دولتی است که فعل یا ترک فعل کشتی حامل پرچم منتسب به او است. لیکن برای توجه نقض تعهدات بین المللی به دولت صاحب پرچم، اثبات وقوع یک عمل غیرقانونی بین المللی منتسب به دولت صاحب پرچم نیز ضروری است که به دستور، تحت هدایت یا کنترل دولت صاحب پرچم صورت گرفته باشد. این در حالی است که در اکثر موارد ماهی گیری غیرمجاز کشتی های حامل پرچم به دستور و هدایت دولت صاحب پرچم نیست، بلکه ناشی از خواست و یا سیاست های مالک یا اجاره کننده آن پس از کسب تابعیت دولت صاحب پرچم است.

اما بهره برداری غیرمجاز منابع زنده دریایی توسط کشتی های ماهی گیری صورت می گیرد که در قبال دولت ساحلی یا سازمان بین المللی دریایی دارای شخصیت حقوقی مسئولیت پذیر نیستند. اتباع دولت های ثالث در بهره برداری از منابع زنده دریایی منطقه انحصاری - اقتصادی دولت ساحلی یا دریاهاى آزاد نیز اقدامات لازم برای حفاظت از منابع طبیعی را مطابق قوانین و مقررات دولت ساحلی مدنظر قرار می دهند. لیکن تخطی آنها از مقررات کنوانسیون یا قوانین دولت ساحلی منتسب به دولت متبوع آنها نیست. دولت صاحب پرچم مسئول اقدامات غیرقانونی کشتی حامل پرچم در بهره برداری غیرمجاز از منابع زنده دریایی در منطقه انحصاری - اقتصادی دولت ساحلی یا دریاهاى آزاد نیست. اما این رویکرد با واقعیت های حقوق بین الملل محیط زیست هم خوانی ندارد. لازم است که ابتکار عمل در این حوزه در اختیار دولت ساحلی باشد. یکی از گزینه های پیش روی دولت ساحلی قرار دادن نام دولت صاحب پرچم وی در لیست کشورهای خاطی از تعهدات بین المللی در مبارزه با صید غیرمجاز در مناطق تحت کنترل و صلاحیت دولت ساحلی است تا کشتی های حامل پرچم از صید منابع زنده در مناطق دریایی تحت صلاحیت و حاکمه دولت ساحلی محروم شوند. دولت ساحلی باید متکی به حسن شهرت دولت صاحب پرچم و کشتی حامل پرچم باشد. البته دولت ساحلی از این منظر همیشه در معرض آزمون و خطاست. اگر کشتی خارجی از مقررات کنوانسیون و دولت ساحلی تبعیت نکند، مسئولیت جبران خسارات ناشی از آن برعهده دولت صاحب پرچم

وی نیست. اگرچه دولت ساحلی می‌تواند با ممنوع کردن فعالیت کشتی مزبور یا کشتی‌های تحت تابعیت دولت صاحب پرچم از تکرار این نقض تعهدات در آینده جلوگیری کند، لیکن این وضعیت منتهی به جبران خسارات ناشی از فعالیت غیرقانونی سابق کشتی خارجی در مناطق دریایی تحت صلاحیت یا حاکمه وی نمی‌شود. دولت ساحلی یا سازمان‌های بین‌المللی در حوزه حقوق دریاها هیچ ابزار یا مستمسکی در اختیار ندارند تا بتوانند مسئولیت عواقب فعالیت‌های غیرقانونی کشتی خارجی را متوجه دولت صاحب پرچم یا کشتی متبوع وی کنند. اگرچه آن‌ها متوسل به قراردادهای سخت‌گیرانه بهره‌برداری از منابع زنده دریایی می‌شوند، لیکن مسئولیت دولت صاحب پرچم تنها به تعهدات عام محدود می‌شود. مگر این‌که دولت صاحب پرچم نیز این تعهدات را به مالک کشتی منتقل و او را مسئول عواقب فعالیت ماهی‌گیری بشناسد. اما دولت صاحب پرچم علی‌رغم اینکه تضمین‌های لازم را از کشتی متبوع در زمان صدور مجوز حمل پرچم اخذ می‌کند، لیکن تمایلی ندارد تا خسارات را متوجه مالک کشتی سازد.

این تعهدات و مسئولیت‌ها ریشه قراردادی دارند. با این‌وجود در مواردی که قراردادی وجود نداشته باشد یا قرارداد با خلاءهای قانونی مواجه باشد، اتکا به اصول و اسناد حقوقی بین‌المللی و رویه قضایی مراجع بین‌المللی در این حوزه کارساز نیستند. چشم‌انداز پیش‌روی حقوق بین‌الملل دریاها متکی بر این واقعیت است که اگر دولت صاحب پرچم کلیه اقدامات لازم و مناسب را برای تحقق تعهد به اقدام مقتضی نسبت به کشتی حامل پرچم انجام داده باشد، مسئول جبران خسارات نسبت به زیست محیط دریایی یا منابع زنده آن ناشی از عملکرد کشتی حامل پرچم نیست. اگرچه به‌طور معمول با رعایت اصول احتیاط و اقدام مقتضی از سوی دولت صاحب پرچم، زمینه صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم در منطقه انحصاری- اقتصادی دولت ساحلی یا دریاها آزاد منتفی می‌شود، اما هیچ تضمینی بر حتمیت آن وجود ندارد. تعهد دولت صاحب پرچم در این حوزه از نوع تعهد به فعل است و شامل تعهد به نتیجه نیست. این رویکرد بدان معناست که هیچ تضمینی بر تبعیت کشتی حامل پرچم از مقررات کنوانسیون و الزامات مقرر از سوی دولت ساحلی وجود ندارد. مسئولیت تخطی از این مقررات از سوی کشتی حامل پرچم متوجه دولت صاحب پرچم وی نیست. چراکه دولت صاحب پرچم تلاش خود را برای قانون‌پذیری کشتی حامل پرچم صورت داده است، اما به هر

حال کشتی متبوع از الزامات مقرر دولت صاحب پرچم تخطی کرده است. در این شرایط دولت صاحب پرچم به محض اثبات رعایت اصول احتیاط و اقدامات مقتضی لازم و مناسب نسبت به کشتی متبوع از مسئولیت پاسخ‌گویی اقدامات غیرقانونی کشتی متبوع مبرّی می‌شود و خسارات وارده به دولت ساحلی یا جامعه بشری سهم در منابع مشترک دریاهای آزاد بلاجبران است. اما این به معنای تحمل وضعیت موجود و منفعل ماندن دولت ساحلی نیست. در این شرایط، این حق برای دولت ساحلی و سازمان‌های شیلات منطقه‌ای همچنان محفوظ است تا با کسر اعتبار دولت صاحب پرچم در دفاتر مخصوص ثبت فعالیت‌های قابل دسترس آن‌ها برای تمام دولت‌های ساحلی از تکرار عملکرد کشتی‌های خارجی در بهره‌برداری غیرمجاز از منابع زنده دریایی مناطق تحت‌صلاحیت و حاکمه دولت ساحلی در آینده جلوگیری کند.



## منابع

### الف- فارسی

#### کتاب

- کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد، (۱۳۹۶)، *مسئولیت بین‌المللی دولت؛ متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل*، چاپ ۱۰، ترجمه علیرضا ابراهیم گل، تهران: شهر دانش.
- طلایی، فرهاد، (۱۳۹۶)، *حقوق بین‌الملل دریاها*، چاپ ۴، تهران: انتشارات جنگل و جاودانه.
- نجفی اسفاد، مرتضی، (۱۳۹۶)، *حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی*، چاپ ۹، تهران: انتشارات سمت.

#### مقاله‌ها

- شاه‌حسینی، عطیه و علی مشهدی، (۱۳۹۶)، «جبران خسارات زیست‌محیطی بر اساس طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌المللی مبنی بر اصول تخصیص زیان در موارد آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک»، *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، دوره ۱۹، شماره ۵۵.
- صالحی، جواد، (۱۳۹۵)، «نظریه مشورتی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها؛ تجلی تعهدات دولت صاحب پرچم راجع به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم وی در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ثالث»، *فصلنامه آقیانوس‌شناسی*، دوره ۷، شماره ۲۸.
- صالحی، جواد، (۱۳۹۶)، «اعمال صلاحیت در حقوق بین‌الملل دریاها در تقابل مین اصل آزادی دریانوردی و حق حفاظت از تاسیسات فراساحلی»، *فصلنامه آقیانوس‌شناسی*، دوره ۸، شماره ۳۲.
- صالحی، جواد، (۱۳۹۷)، «اعمال صلاحیت کیفری دولت ساحلی با اتکا به قوانین داخلی در تقابل معاهداتی با صلاحیت دولت صاحب پرچم»، *مجله آموزه‌های حقوق کیفری*، شماره ۱۶.
- صالحی، جواد، (۱۳۹۸)، «مسئولیت جبران خسارت به محیط زیست منطقه اعماق دریاها در حقوق بین‌الملل عرفی و رویکرد متناقض شعبه حل اختلاف بستر دریاها»، *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، دوره ۴۹، شماره ۱.

- کدخدایی، عباسعلی و اسما سالاری، (۱۳۹۷)، «احتیاط در حقوق بین الملل: اصل عرفی یا اصل کلی حقوق؟»، *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، دوره ۲۰، شماره ۵۹.
- محمودی کردی، زهرا و منا محمدعلیان، (۱۳۹۸)، «چالش های نظام مسئولیت زیست محیطی دولت حامی در قبال آلودگی های ناشی از معدن کاوی در بستر عمیق دریا»، *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، دوره ۲۲، شماره ۸۵.
- میرعباسی، باقر و محمدرضا رضایی، (۱۳۹۸)، «مسئولیت بین المللی دولت ها ناشی از تخریب محیط زیست در مخاصمات مسلحانه بین المللی (مطالعه تطبیقی حقوق بین الملل محیط زیست و حقوق بین الملل کیفری)»، *فصلنامه پژوهش های حقوق تطبیقی*، دوره ۲۳، شماره ۲.
- مشهدی، علی حسن خسروشاهی؛ مریم سپردار، (۱۳۹۸)، «بررسی الزامات حقوقی زیست محیطی صنعت بالادستی نفت و گاز در اسناد بالادستی جمهوری اسلامی ایران»، *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، دوره ۲۰، شماره ۶۲.

#### ب- انگلیسی

##### Books

- Galdorisi, George and Kevin R. Vienna and et. al., (2007), *Beyond the Law of the Sea: New Directions for US Oceans Policy*, Greenwood Press, United State.
- Klein, Natalie, (2015), *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Palma, M.A. and et. al., (2010), *Promoting Sustainable Fisheries: the International Legal & Policy Framework to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden.
- Rothwell, R. Donald and et. al., (2010), *The International Law of the Sea*, Hart Publishing, New York.
- Tan, K.J., (2006), *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Tanaka, Yoshifumi, (2012), *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, United Kingdom.

- Witt, A. Jorn, (2007), *Obligation and Control of Flag States, Developments and Perspectives in International Law and EU Law*, LIT Verlag, Germany.

#### Articles

- Agnew, D.J. et. al., (2009), 'Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing', *Plos One Journal*, Vol. 4, No. 2.

- Barnes, R., (2006), 'The Convention on the Law of the Sea: An Effective Framework for Domestic Fisheries Conservation?', in: Freestone, D., R. Barnes, and D. M. Ong (eds).

- *The Law of the Sea: Progress and Prospects*, Oxford University Press, New York.

- Freeston, D. and E. Hey, (2006), "Origin and Development of the Precautionary Principle", in; Freestone, D. and E. Hey (eds.), *The Precautionary Principle and International Law; The Challenge of Implementation*, Kluwer Law International, United State.

- Goodman, J. Camille, (2009), 'The Regime for Flag State Responsibility in International Fisheries Law - Effective Fact, Creative Fiction, or Further Work Required', *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Vol. 23, No. 1.

- Kazhdan, Daniel, (2011), 'Precautionary Pulp: Pulp Mills and the Evolving Dispute between International Tribunals over the Reach of the Precautionary Principle', *Ecology Law Quarterly*, Vol. 38, No. 2.

- Schroder, Meinhard, (2012), 'Precautionary Approach/Principle', in R. Wolfrum (ed), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. 8, Oxford University Press, New York.

- Stokke, O. S, (2011), 'Managing Fisheries in the Narents Sea Loophole; Interplay with the UN Fish Stocks Agreement', *Ocean Development and International Law*, Vol. 32, No. 3.

- Takei, Yoshinobu, (2013), 'Assessing Flag State Performance in Legal Terms: Clarifications of the Margin of Discretion', *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 28, No.1.

- Tanaka, Yoshifumi, (2011), 'The Changing Approaches Conservation of Marine Living Resources in International Law', *Heidelberg Journal of International Law*, Vol. 71, No. 1.

- Tsamenyi, Martin et. al., (2010), 'The European Council Regulation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: An International Fisheries Law Perspective', *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 25, No. 1.

- Zwinge, Tamo, (2010), 'Duties of Flag States to Implement and Enforce International Standard and Regulations and Measures to Counter Their Failure to do so', *Journal of International Business and Law*, Vol. 10, No. 2.

#### **Documents and Laws**

- Food and Agriculture Organization of the United Nations, (2001), *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (Here: IPOA-IUU).

- International Court of Justice Reports, (2010), *Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay, Argentina v Uruguay*, Judgment.

- International Law Commission, (2006), Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm Arising out of Hazardous Activities.

- International Tribunal for the Law of the Sea, (2013), *The Arctic Sunrise Case*, Netherlands V. Russian, Order for Provisional Measures.

- International Tribunal for the Law of the Sea, (2015), *Advisory Opinion of the International Tribunal for the Law of the Sea Issued on the Request Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission Regarding Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and the Sustainable Management of Shared Stocks*.

- Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea, (2011), *Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with respect to Activities in the Area*.

- United Nations General Assembly, (2012a), *Resolution 67/78 on Oceans and the Law of the Sea*, Report of the Secretary-General, UN Doc. A/RES/67/78.

- United Nations General Assembly, (2012b), *Resolution 67/79 on Sustainable Fisheries*, Report of the Secretary-General, UN Doc. A/RES/67/79.

- United Nations, (1995), *Agreement for the Implementation of the Provision of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10*

*December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, U.N.T.S.88.*

- United Nations (2003), *Report of the Second Informal Consultations of the States Parties to the Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks.*

- United Nations (2006), *Reports of the Third, Fourth, and Fifth Informal Consultations of the States Parties to the UN Fish Stocks Agreement; United Nations General Assembly, Report of the Review Conference on the Agreement for the Implementation of the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks.*

