مجله ایمنی زیستی

دوره ۷، شماره ۱، بهار ۱۳۹۳

کنوانسیون حقوق دریاها و موافقت نامه‌هاي مرتبط با آن؛ الگویی برای اِعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم بر امور کشتی متبوع

جواد صالحی

استادیار گروه حقوق دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

Javadsalehi@Pnu.ac.ir

چکیده

کشتی در حقوق بین‌الملل به اتکای جسم فیزیکی خود، از موجودیت‌های دارای مسئولیت نیست. مسئولیت فعالیت‌های او متوجه دولت صاحب پرچم است. کشتی در اِزاء این مسئولیت سپاری، متعهد به تبعیت از مقررات دولت صاحب پرچم، دولت ساحلی و مقررات بین‌المللی راجع به دریانوردی و فعالیت‌های ماهی‌گیری است. دولت صاحب پرچم نیز در اِزاء این تعهدپذیری مکلف به اعمال صلاحیت در امور کشتی مذکور است تا این‌که به تعهدات بین‌المللی خود در حوزه‌های امنیت کشتی، حمایت و حفاظت از زیست محیط دریاها و جلوگیری و مبارزه با صید غیرمجاز عمل کرده باشد.

کلیدواژه ها: اِعمال صلاحیت، دولت صاحب پرچم، کشتی حامل پرچم، کنوانسیون حقوق دریاها.

بیان مساله

کشتی به اِتکای جسم فیزیکی خود از موجودیت‌های دارای مسئولیت شناسایی شده در حقوق بین‌الملل نیست. کشتی هویت و شخصیت خود را از پرچم دولتی کسب می‌کنند که مسئولیت فعالیت‌های او را برعهده می‌گیرد. واگذاری این مسئولیت توام با قبول تکالیف خاصی است که در اثر اکتساب تابعیت حاصل می‌شود. ثبت کشتی منجر به کسب تابعیت دولت صاحب پرچم می‌شود (۱). این وضعیت باعث می‌شود که کشتی اجازه‌ی حمل پرچم یک کشور را بدست بیاورد (۲). اما صاحبان این کشتی‌ها که معمولا از اتباع و مقیم دولت‌های صاحب پرچم نیستند، تنها از مزایای حمل پرچم این دولت‌ها استفاده می‌کنند. استفاده از این مزایا، توام با پذیرفتن صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم است.

دولت‌های زیادی وجود دارند که صاحب کشتی هستند، لیکن دولت‌های معدودی هستند که اجازه‌ی حمل پرچم خود را به کشتی‌های خارجی می‌دهند. دولت‌ها حمل پرچم خود را مشروط به ثبت آن کشتی

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

در داخل کشور خود می‌نمایند. ثبت کشتی باعث ایجاد یک رابطه‌ی اصیل میان دولت صاحب پرچم و کشتی حامل پرچم می‌شود (۳). این رابطه‌ی اصیل باعث می‌شود که کشتی متبوع در دریاهای سرزمینی و آزاد (بجز در موارد استثنایی) تابع صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم خود باشد (٤).

از این حیث، تعهدپذیری کشتی حامل پرچم به تبعیت از مقررات دولت صاحب پرچم، دولت ساحلی و مقررات بین المللی راجع به دریانوردی و فعالیت‌های ماهی‌گیری برای کسب مجوز حمل پرچم دولت ثبت کننده‌ی کشتی الزامی است. دولت صاحب پرچم در سایه‌ی تعهدپذیری کشتی متبوع، صلاحیت خود را نسبت به کشتی حامل پرچم اعمال می‌کند، تا این‌که با اِعمال این صلاحیت به تعهدات بین‌المللی خود در رابطه با فعالیت‌های کشتی متبوع جامه‌ی عمل پوشانیده باشد.

لیکن دولت‌های صاحب پرچم، معمولا به اعمال صلاحیت کامل خود نمی‌پردازند. در حالی که عدم اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم بر روی کشتی متبوع، یکی از دلایل موجد اختلاف در مدیریت مناطق دریایی از سوی دولت‌های ساحلی متبوع است. کشتی‌های غیراستاندارد که از قوانین بین‌المللی حقوق دریاها تبعیت نمی‌کنند، منشا تصادم‌های دریایی و به تبع آن آلودگی زیست محیط دریاها هستند. عدم کنترل این کشتی‌ها از سوی دولت صاحب پرچم، امنیت دریانوردی را از طریق اقداماتی مانند تروریسم یا دزدی دریایی به خطر می‌اندازد و یا منابع زنده‌ی دریاهای سرزمینی و آزادی را در معرض صید غیرقانونی از سوی این کشتی‌ها قرار می‌دهد. این شرایط، گویای اهمیت دوچندان کنترل این کشتی‌ها از سوی دولت صاحب پرچم است.

جامعه‌ی بین‌المللی تلاش کرده است برای قانونمند کردن وظایف و تعهدات دولت‌های صاحب پرچم نسبت به کنترل این کشتی‌ها اولا؛ به تشریح وظایف دولت‌های صاحب پرچم، ثانیا؛ گسترش کنترل دولت ساحلی بر کشتی‌های خارجی و ثالثا؛ متوقف کردن دریانوردی کشتی‌های فاقد پرچم بپردازد. به همین دلیل مبنا و قلمرو صلاحیت دولت صاحب پرچم در مقررات کنوانسیون حقوق دریاها تشریح شده است. در عین حال که کلیت و گسترده‌گی محتوی این مقررات تا حدی است که این مقررات حتی در دیگر کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی نیز تشریح و بسط داده شده‌اند و به همین دلیل توسعه‌ی مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در موافقت‌نامه‌های اجرایی آن باعث شده است که امروزه صلاحیت دولت صاحب پرچم بخشی از بایسته‌های حقوق بین‌الملل عرفی قرار گیرد.

صلاحیت دولت صاحب پرچم که در مفهوم شایستگی و اعمال قدرت است، از سوی دستگاه‌های قانونی، اجرایی و قضایی وی اعمال می‌شود (۵). این صلاحیت ابتدائا مطابق مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صورت می‌گیرد که در دو حوزه‌ی کنترل امنیت کشتی و حمایت و حفاظت از زیست محیط دریاها تصریح شده است (٦). لیکن صلاحیت دیگری نیز برعهده‌ی دولت صاحب پرچم قرار گرفته است که به جلوگیری و مبارزه با صید غیرقانونی منابع زنده‌ی دریاهای سرزمینی و آزاد از سوی کشتی حامل پرچم برمی‌گردد. صلاحیت اخیر که به موجب

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

مقررات کنوانسیون حقوق دریاها برعهده‌ی دولت صاحب پرچم است با خلاءهایی مواجه است که دولت صلاحیت پرچم را مجبور می‌کند صلاحیت خود را در این رابطه در موافقت‌نامه‌های مرتبط با کنوانسیون حقوق دریاها جستجو کند.

این نوشتار درصدد است که با بررسی مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و موافقت‌نامه‌های مرتبط با آن، به شناسایی قلمرو صلاحیت دولت صاحب پرچم در کنترل امنیت کشتی (الف)، حمایت و حفاظت از زیست محیط دریاها (ب) و اعمال صلاحیت در جلوگیری و مبارزه با صید غیرمجاز منابع زنده‌ی دریایی (ج) از سوی کشتی حامل پرچم بپردازد.

الف) اعمال صلاحیت در کنترل امنیت کشتی

کنوانسیون حقوق دریاها به صلاحیت دولت صاحب پرچم در کنترل اقدامات کشتی‌های حامل پرچم خود پرداخته است. ماده‌ی (۱)۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها به تعهد دولت صاحب پرچم در کنترل و اعمال صلاحیت در امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی حامل پرچم خود تصریح دارد (۷). محتویات این ماده که برگرفته از ماده‌ی ۵ کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ ژنو است (۸)، به دو مفهوم مجزای صلاحیت و کنترل اشاره دارد. صلاحیت در این معنا دربرگیرنده‌ی شایستگی دولت صاحب پرچم بر وضع قوانین و استناد به آن‌ها در صورت لزوم در دادگاه است (۹). از این حیث مفهوم «کنترل» که تکمیل کننده‌ی شایستگی دولت در اتخاذ اقدامات توامان قضایی و اجرایی است، در کنار واژه‌ی «صلاحیت» قرار می‌گیرد. همراهی این دو واژه در کنار یکدیگر در ماده‌ی ۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها، حاکی از اقتدار دولت صاحب پرچم بر تحمیل موازین قانونی بر رفتارهای کشتی حامل پرچم خود است تا این‌که این رفتارها در چارچوب قوانین بروز پیدا کنند.

دو وظیفه در این رابطه در بند ۲ ماده‌ی ۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها برعهده‌ی دولت صاحب پرچم قرار گرفته است که شامل؛ ۱) ثبت مشخصات کشتی و ۲) اعمال صلاحیت خود بر اساس قوانین داخلی بر کشتی، ناخدا، مامورین و خدمه آن می‌باشد. دولت‌ها مختار هستند که تشریفات ثبت و اقلام آن را تحت قوانین داخلی خود انجام دهند (۷). به همین نحو دولت صاحب پرچم حسب مقررات بندهای ۳ تا ۵ ماده‌ی ۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها، مکلف به انجام اقدامات مشابه در این زمینه است. تحت این شرایط اگر دولت‌های دیگر تصور کنند که حسب این مقررات دولت صاحب پرچم اقدامات لازم را انجام نداده است و موارد آن را به دولت صاحب پرچم گزارش کنند، دولت صاحب پرچم دارای صلاحیت بررسی و اصلاح تکالیف مقرر است (ر.ک. ماده‌ی (٦)۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها). علاوه بر این، دولت صاحب پرچم صلاحیت دارد که برای حفظ امنیت کشتی، منبع آلودگی کشتی، شرایط عملیات، امنیت دریانوردی اقدامات لازم را انجام دهد.

دولت صاحب پرچم باید کلیه‌ی اقدامات لازم را برای اطمینان از حفظ امنیت کشتی حامل پرچم خود در دریاها از جمله اقدامات مقرر در مواد (۳)۹٤ و (٤)۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها انجام دهد. دولت صاحب پرچم برای اعمال صلاحیت لازم است که از مقررات، آیین‌نامه و رویه‌های بین‌المللی مورد وفاق عام تبعیت کند و هر اقدام لازم را برای تضمین رعایت این

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

مقررات انجام دهد (ر.ک. ماده‌ی (۵)۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها). در عین حال دولت صاحب پرچم صالح به تحقیق و همکاری با دیگر دولت‌ها در صورت وقوع حوادث دریانوردی یا تلفات دریایی کشتی مذکور است (ر.ک. ماده ی (۷)۹٤ کنوانسیون). علاوه بر این دولت صاحب پرچم بر اساس کنوانسیون‌های سازمان دریانوردی بین‌المللی (International Maritime Conventions Organization) صلاحیت دارد که اقدامات قانونی و اجرایی لازم برای ترتیب اثر دادن به مقررات این کنوانسیون در رابطه با تحقیق و بررسی حوادث دریایی صورت دهد تا این‌که اولا؛ مشخص شود که کشتی مسبب حادثه مقررات مربوط را رعایت کرده است (۱۰) و ثانیا؛ زمینه برای کمک به حادثه دیده‌گان و کشتی آسیب دیده فراهم شود.

ب) اعمال صلاحیت در حمایت و حفاظت از زیست محیط دریاها

کنوانسیون حقوق دریاها صلاحیت حمایت و حفاظت از زیست محیط دریاها را، به دولت صاحب پرچم واگذار کرده است. اعمال الزامات زیست محیطی از سوی دولت صاحب پرچم به موجب مقررات ماده‌ی ۲۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها صورت می‌گیرد. مقررات این ماده از دولت صاحب پرچم خواسته است که از قانون‌مندی کشتی حامل پرچم خود از مقررات و استانداردهای بین‌المللی اطمینان حاصل نمایند. کشتی‌هایی که از این مقررات و استانداردها تبعیت نمی‌کنند، باید از دریانوردی منع شوند (ر.ک. ماده‌ی (۲)۲۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها). ممنوعیت از دریانوردی کشتی‌های متخلف در صلاحیت دولت صاحب پرچم است تا حدی که ماده‌ی (۳)۹۷ کنوانسیون حقوق دریاها به ممنوعیت توقیف یا نگهداری کشتی متخلف از سوی دولت غیر از دولت صاحب پرچم پرداخته است که این موضوع بطور غیرمستقیم حاکی از صلاحیت دولت صاحب پرچم برای بازخواست از کشتی متبوع خود برای اقدامات غیرقانونی‌اش است. اگر بنا باشد که کشتی حامل پرچم به دولت صاحب پرچم پاسخگو باشد و دولت ساحلی از توقیف یا نگهداری آن به دلیل تخلفات قانونی‌اش در صید ماهی منع باشد، چاره‌ای جز پاسخگویی دولت صاحب پرچم به دولت ساحلی وجود نخواهد داشت.

از این منظر دولت صاحب پرچم صلاحیت دارد که کلیه‌ی اقدامات لازم را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی زیست محیط دریاها، ناشی از فعالیت کشتی حامل پرچم خود صورت دهد. دولت صاحب پرچم باید دقت کند که کشتی حامل پرچم وی گواهی‌های مورد نیاز و صادر شده مطابق با قواعد و استانداردهای بین المللی را دارا باشد. در این صورت کشورهای دیگر این گواهی‌ها را معتبر تلقی می‌کنند، مگر این‌که دلائل قطعی وجود داشته باشد که وضعیت کشتی بطور اساسی با مشخصات گواهی منطبق نیست (۱۱). البته برای تحقق این هدف دولت صاحب پرچم باید قوانین و مقررات لازم را تصویب کند. دولت صاحب پرچم مکلف است که خود را با مقررات، آیین‌نامه‌ها و رویه‌های بین‌المللی مورد قبول عام انطباق دهد و هر اقدام لازم را برای تضمین رعایت این انطباق انجام دهد. این مقررات، آیین‌نامه‌ها و رویه‌های بین‌المللی که در کنوانسیون‌های بین‌المللی تصریح شده‌اند، عمدتا توسط سازمان دریانوردی

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

بین‌المللی توسعه یافته‌اند. با این وجود، مسئولیت دولت صاحب پرچم در این رابطه، صرفا تعهد به اقدام مقتضی است (۱۲). چرا که اکثر معاهدات زیست محیطی دولت‌ها را برای جلوگیری از تخریب زیست محیط به «اقدام مقتضی» ملزم می‌کنند. اقدام مقتضی حاکی از رفتار قابل انتظار از یک دولت خوب به منظور حمایت موثر از زیست محیط دیگر دولت‌ها است (۱۳). اگرچه قصور از انجام اقدام مقتضی متضمن عمد یا بی‌احتیاطی نیست، ولی بدون شک مبین قصور از رفتار مورد انتظار از یک دولت خوب می‌باشد (١٤). طبیعی است اگر دولت صاحب پرچم بخواهد طبق میل خود هر کاری را انجام دهد، نمی‌توان از تبعات منفی آن جلوگیری کرد.

دیوان بین المللی دادگستری در قضیه‌ی کارخانه‌ی خمیر کاغذ بر روی رودخانه‌ی اروگوئه «تعهد به اقدام مقتضی» را این چنین تعریف می‌کند: «این تعهد دربرگیرنده‌ی نه تنها تصویب قوانین و مقررات مناسب، بلکه اتخاذ سطح خاصی از مراقبت از اجرا و کنترل‌های اجرایی قابل اعمال بر متصدیان عمومی و خصوصی یا نظارت بر فعالیت‌های صورت گرفته توسط این متصدیان برای تضمین حقوق طرف مقابل است» (۱۵). شعبه‌ی حل اختلاف بستر دریاها، در نظریه‌ی مشورتی در رابطه با مسئولیت و تعهدات دولت حامی از اشخاص و موجودیت‌ها در رابطه با فعالیت‌های شرکت پیمانکاری در ناحیه تاکید می‌کند که دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها در حمایت از پیمانکاران متقاضی اکتشاف و استخراج منابع ناحیه «متعهد به تضمین تبعیت پیمانکاران از شروط قرارداد اکتشاف و استخراج منابع ناحیه و تعهدات مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها و لوازم آن می باشند» (۱۲). این موضع‌گیری‌ها و قرائت مقررات فصل ۵ کنوانسیون در پرتو مقررات ماده‌ی ۱۹۲ کنوانسیون ما را به وجود مسئولیت دولت صاحب پرچم می‌رساند. تحت این شرایط سوال این است که آیا مقررات مواد ۹۱ و ٩٤ کنوانسیون حقوق دریاها (١٦) نسبت به ایجاد مسئولیت دولت صاحب پرچم برای اعمال نقض مقررات دولت ساحلی راجع به شیلات کاربرد دارد؟ به نظر می‌رسد که پاسخ مثبت باشد، چراکه نمی‌توان دولت ساحلی را برای ایراد خسارت به کشتی تحت صلاحیت دولت دیگر به دلیل نداشتن صلاحیت قانونی مسئول دانست، در حالی که دولت صاحب پرچم را برای خسارت ناشی از فعالیت‌های کشتی تحت صلاحیت وی برخلاف مقررات دولت ساحلی مسئول ندانست.

ج) اعمال صلاحیت در جلوگیری و مبارزه با صید غیرمجاز منابع زنده‌ی دریایی

مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در رابطه با مسئولیت دولت صاحب پرچم در جلوگیری از صید غیرقانونی منابع زنده‌ی دریاها از سوی کشتی حامل پرچم خود با خلاءهایی جدی مواجه است. در عین حال که امکان تسری مقررات عام دریانوردی به کشتی‌های ماهی‌گیری بخاطر سایز، طراحی، ساختار و عملیات آن‌ها وجود ندارد، هیچ مقررات استاندارد دیگری که مقبولیت جهانی پیدا کرده باشد، در این حوزه وجود ندارد. به همین دلیل، عمده‌ی صلاحیت دولت صاحب پرچم در این حوزه بر اساس تعهدات معاهده‌ای است و امکان شناسایی نقض تعهدات صرفا مبتنی بر استاندارد کردن آن‌ها می‌باشد (۱۷).

تحت این شرایط جامعه‌ی بین‌الملل با مقررات دقیقی

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

در حوزه‌ی مدیریت صید منابع زنده‌ی دریاها و جلوگیری از فعالیت‌های صید غیرقانونی از سوی کشتی‌های حامل پرچم مواجه نیست. در عین حال برخی از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها به صید منابع زنده در دریاها ارتباط دارد. بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها کلیه‌ی دولت‌ها حق صید ماهی در دریاهای آزاد را دارند (ر.ک. ماده‌ی ۱۱۶ کنوانسیون حقوق دریاها). دولت‌ها وظیفه دارند برای حفاظت و مدیریت منابع زنده‌ی دریاهای آزاد با یکدیگر همکاری کنند. آن‌ها برای تحقق این هدف لازم است که به تشکیل سازمان‌های ماهی‌گیری منطقه‌ای و ناحیه‌ای بپردازند. با این وجود کنوانسیون حقوق دریاها نه تنها هیچ ضمانت اجرایی برای تحقق این وظایف در نظر نگرفته است، بلکه صلاحیت انحصاری رسیدگی به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم را به دولت صاحب پرچم آن واگذار کرده است (۱۸). اگر دولت صاحب پرچم نخواهد یا نتواند به صید غیرمجاز کشتی حامل پرچم خود رسیدگی کند، هیچ مقرراتی وجود ندارد که او را از این حیث تحت فشار قرار دهد.

به همین دلیل ضرورتا مقررات بین‌المللی دیگری برای تشریح وظایف مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها و صلاحیت‌های دولت صاحب پرچم در جلوگیری و مبارزه با ماهی‌گیری غیرمجاز توسعه یافته‌اند. دو دسته‌ی مهم از این مقررات در این حوزه شامل، موافقت‌نامه ترویج تبعیت از اقدامات مدیریتی و حفاظتی بین‌المللی در دریاهای آزاد (۲۰۰۳) (Agreement to Promote Compliance, 2003) (۱۹) و موافقت‌نامه اجرای مقررات کنوانسیون ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ سازمان ملل در حقوق دریاها راجع به حفاظت و مدیریت ماهی‌های دوکاشانه‌ای و مهاجر (۲۰۰۱) (Agreement for the Implementation of the Provisions, 2001) (۲۰) می‌باشند. این موافقت‌نامه‌ها طیف گسترده‌ای از تعهدات را برای اعمال صلاحیت و کنترل موثر دولت صاحب پرچم بر کشتی ماهی‌گیری حامل پرچم خود ایجاد کرده است. در این موافقت نامه‌ها تلاش شده است که مقررات و استانداردهای مورد وفاق بین‌المللی همانند مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در حوزه ی امنیت و آلودگی زیست محیط دریاها ایجاد شود. این تعهدات عمدتا بر مبنای «تعهد بر همکاری» مقرر در کنوانسیون حقوق دریاها تنظیم شده‌اند که تعهد به همکاری بین دولت‌ها می‌تواند در قالب «اطلاع رسانی، مشورت، مذاکره یا صور دیگر محقق شود» (۲۱).

موافقت‌نامه تبعیت شامل مقرراتی در تشریح اعمال کنترل موثر دولت صاحب پرچم بر کشتی ماهی‌گیری در دریاهای آزاد است. به موجب مقررات این موافقت‌نامه لازم است که دولت صاحب پرچم برای کشتی حامل پرچم خود مجوز ماهی‌گیری صادر نماید، در حالی که صدور این مجوز منوط به کنترل موثر فعالیت‌های ماهی‌گیری این کشتی است. دولت صاحب پرچم باید اطمینان حاصل کند که کشتی ماهی‌گیری حامل پرچم وی مبادا با رفتارهای خود تاثیر برنامه‌های مدیریتی و حفاظتی بین‌المللی زیست محیط دریاها را از بین ببرد. دولت صاحب پرچم مکلف است که سوابق این کشتی را بدست آورد و اطلاعات آن را در اختیار سازمان خواربار و کشاورزی (فائو) قرار دهد. دولت صاحب پرچم لازم است که برای شناسایی کشتی‌هایی که برنامه‌های مدیریتی و حفاظتی بین المللی را زیر پا می‌گذارند به همکاری و

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

تبادل اطلاعات سوابق این کشتی‌ها با دیگر دولت‌ها بپردازد. این موافقت نامه از کلیه‌ی دولت‌ها می‌خواهد که به کشتی‌هایی که قبلا در یک کشور ثبت شده‌اند و برنامه‌های مدیریتی و حفاظتی بین‌المللی را نقض کرده‌اند، مجوز ماهی‌گیری داده نشود (۲۲). این موافقت نامه از دولت صاحب پرچم می‌خواهد که نسبت به کشتی‌های متخلف اقدامات اجرایی در برگیرنده‌ی مجازات های موثر و شدید اتخاذ گردد. با این همه این موافقت‌نامه از سوی بسیاری از کشورها تصویب نشده است و مقررات آن اجرا نمی‌شود.

نتیجه‌گیری

کشتی به اتکای جسم فیزیکی خود دارای شخصیت و مسئولیت نیست. کشتی با ثبت در یک کشور شخصیت پیدا می‌کند. لیکن ثبت کشتی منوط به تعهدپذیری رعایت قوانین کشور متبوع، کشور ساحلی و مقررات بین‌المللی راجع به دریانوردی و صید منابع زنده‌ی دریایی است. ثبت کشتی و تعهدپذیری باعث اکتساب تابعیت و صدور مجوز حمل پرچم دولت متبوع می‌شود. طی این مراحل منجر به پذیرش مسئولیت فعالیت‌های کشتی متبوع از سوی دولت صاحب پرچم می‌شود.

دولت صاحب پرچم با این مسئولیت پذیری، مکلف به اعمال صلاحیت در امور کشتی متبوع می‌شود تا دامنه‌ی مسئولیت‌های وی کاهش یابد. اعمال صلاحیت دولت متبوع در سه حوزه‌ی؛ ۱) امنیت کشتی، ۲) حمایت و حفاظت از زیست محیط دریاها و ۳) جلوگیری و مبارزه با صید غیرمجاز صورت می‌گیرد که در کنوانسیون حقوق دریاها پیش‌بینی و در موافقت نامه‌های آن بسط داده شده است.

در حوزه‌ی نخست دولت صاحب پرچم به موجب مقررات ماده‌ی (۱)۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها مکلف به اعمال صلاحیت در امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی حامل پرچم است. اعمال صلاحیت در این حوزه واجد کنترل قضایی و اجرایی است که عمدتا بر اساس قوانین داخلی دولت صاحب پرچم اعمال می‌شود. علاوه بر این دولت صاحب پرچم برای حفظ امنیت کشتی متبوع، مکلف به انجام اقدامات مقرر در مواد (۳)۹٤ و (٤)۹٤ کنوانسیون حقوق دریاها است که باید بر اساس رویه‌های معمول بین‌المللی صورت گیرد. رویه‌های معمول بین‌المللی در این حوزه واجد همکاری دولت متبوع در تحقیقات لازم در صورت بروز حوادث دریانوردی و یا تلفات دریایی کشتی مذکور است.

دولت صاحب پرچم در حوزه‌ی دوم به موجب مقررات ماده ی ۲۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها مکلف به اعمال صلاحیت در تبعیت کشتی متبوع از الزامات زیست محیطی است. دولت صاحب پرچم باید از تعهدپذیری کشتی متبوع از رعایت این الزامات اطمینان حاصل کند. اهمیت رعایت این الزامات تا حدی است که دولت صاحب پرچم حتی می‌تواند کشتی خاطی از رعایت این مقررات را از دریانوردی متوقف سازد. تبعیت کشتی متبوع از این مقررات با کسب گواهی‌های مورد نیاز برای دریانوردی و صادر شده مطابق با قواعد و استانداردهای بین المللی متجلی است.

در حوزه‌ی سوم دولت صاحب پرچم به دلیل خلا کنوانسیون حقوق دریاها در زمینه‌ی جلوگیری و مبارزه با صید غیرقانونی منابع زنده‌ی دریایی با

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

الزامات دقیقی مواجه نیست. با این وجود در موافقت نامه‌های سازمان ملل در این حوزه تلاش شده است که مقررات و استانداردهای مورد وفاق بین‌المللی ایجاد شود. این تعهدات که دربرگیرنده‌ی «تعهد به همکاری» است، دولت صاحب پرچم را ملزم به همکاری با دولت ساحلی می‌نماید. دولت صاحب پرچم مکلف می‌شود که در سایه‌ی این تعهد ابتدائا صید منابع زنده‌ی دریاهای سرزمینی و آزاد از سوی کشتی متبوع را منوط به دریافت مجوز نماید. صدور مجوز از سوی دولت صاحب پرچم مشروط به تحت کنترل درآمدن فعالیت‌های ماهی‌گیری کشتی متبوع است تا حدی که هر گونه فعالیت ماهی‌گیری بدون کسب مجوز یا خارج از چارچوب نظارت دولت صاحب پرچم، صید غیرمجاز تلقی می‌شود که دولت صاحب پرچم را مکلف به همکاری با دولت ساحلی در ثبت سوابق تخلف کشتی متبوع و تبادل اطلاعات آن با سایر دولت‌ها می‌نماید تا این‌که در آینده از صدور مجوز حمل پرچم و ماهی‌گیری برای این کشتی متخلف جلوگیری شود.

منابع مورد استفاده

References

Churchill R, Lowe V. (1999). The Law of the Sea, 3rd. Manchester University Press, Juris Publishing, Manchester: 370.

1- Ozcayir Z. (2003). Flag State Implementation, Journal of Iwr' L MAR. L. 9: 297-312.

2- Najafi Asfad M. (1387). Iran's maritime law and maritime law based on international maritime regulations, 1 st edition, Samt Publisher, Tehran: 362.

3- Nordquist M, Nandan S, Rosenne Sh eds. (2002). United Nations Convention on the Law of Sea 1982: A Commentary, Martinus Nijhoff Publishers: 126.

4- Sohn L, Noyes J. (2004). Cases and Materials on the Law of the Sea, Transnational Publishers: 998.

5- Mansell J. (2009). Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues, Springer, Verlag Berlin Heidelberg: 269.

6- Nandan SN, Rosenne S, Grandy N. (eds.) (1995). United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary, Vol. 3, Martinus Nijhoff Publishers, Hague: 477.

7- Molenaar EJ. (1998). Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution", Kluwer Law International, Hague, Netherlands: 618.

8- Meyers H. (1967). the Nationality of Ships, Martinus Nijhoff Publishers, Hague, Netherlands: 234.

9- Witt J. (2007). Obligations and Control of Flag States: Developments and Perspectives in International Law and EU Law, Lit Verlag, Berlin: 376.

10- Anderson D. (2008). Modern Law of the Sea: Selected Essays, Publications on Ocean Development, Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers: 630.

11- Seabed Disputes Chamber of 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. Advisory Opinion, Available at: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/adv_op_010211.pdf: 1-76.

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]

12- Birnie P, Boyle A, Redgwell C. (2009). International Law and the Environment, 3nd, Oxford, Oxford University Press, New York: 888.

13- Okowa P. (2000). State Responsibility for Transboundary Air Pollution in International Law, Oxford, Oxford University Press, New York: 285.

14- Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay). (20 April 2010). Judgment, I.C.J. Reports, Available at: http://www.icj-cij.org/docket/files/135/15877.pdf#view=FitH&pagemode=none&search=%22SearchArgentinavUruguay%22: 1-97.

15- Pornory M, Habibi M. (1383). Law of the Sea Convention Law of the Sea, 1 st edition, published by INCO, Tehran: 216.

16- Dept of Fisheries & Oceans of Canada. (2008). Expert Workshop on Flag State Responsibilities: Assessing Performance and Taking Action, Available at: http://www.dfo-mpo.gc.ca/international/documents/flag-state-eng.pdf: 1-22.

17- Goodman C. (2009). Flag State Responsibility in International Fisheries Law-effective fact, creative Effective Fact, Creative Fiction, or further work required? Ausu. & N.Z. MAR. L. J. 23: 160-178.

18- Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures on the High Seas. (1993). Available at: http://www.fao.org/docrep/meeting/003/x3130m/X3130E00.htm.

19- 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. (1995). Available at http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1995%20Agreement%20for%20UNC%20on%20Law%20of%20Sea%20Relating%20to%20Conservation%20of%20Fish%20Stocks-pdf.pdf: 1-36.

20- Ramezani Ghavamabadi MH. (1386). A non-genuine at the time (stability) of territory in international law Environmental, Environmental Science, No. 4: 71-51.

21- Hayashi M. (2004). Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing: Global and Regional Responses; in David D. Caron and Harry N. Scheiber (eds.), Bringing New Law to Ocean Waters, Publications on Ocean Development, Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers: 500.

The Realm of the exercising the competence of the flag State on the respective ships; based on the provisions of Convention on the law of the sea and related agreements

Javad Salehi
Assistant Professor of Law at Payame Noor University, Tehran, Iran

Javadsalehi@Pnu.ac.ir

Abstract
Ship in international law based on its physical body has not responsibility. Responsibility of his activities attaches to the flag State. Ship replace to responsibility giving, oblige to adherence the regulations of the flag State, coastal State and international fishery activities. Flag State replace to this obligation also for the authority his international obligations apply his competence in the field of the security of ships, the environmental conservation and protection and the prevention and combating unauthorized fishing.
Keywords: Exercise of State authority, Flag State, Flag carrier ship, Convention on the Law of the sea.

[Downloaded from journalofbiosafety.ir on 2026-11-07]

[DOR: 20.1001.1.27170632.1393.7.1.9.7]