



مولفه‌ها و چالش‌های اعمال صلاحیت دولت بندری در مبارزه با صید غیرقانونی کشتی خارجی و مطابقت آن با قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران

جواد صالحی^{*۱}

۱. دانشیار گروه حقوق دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۴/۲۰

تاریخ ارسال: ۱۳۹۹/۰۴/۱۵

چکیده

اعمال صلاحیت دولت بندری در جلوگیری از صید غیرقانونی در بندر از سوی کشتی خارجی ماحصل ناکارآمدی سال‌ها اعمال صلاحیت دول ساحلی و صاحب پرچم بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای است. با وجود این مولفه‌های اعمال صلاحیت دولت بندری در مبارزه با صید غیرقانونی کشتی خارجی با چالش‌هایی مواجه است که بررسی ابعاد آن از اهداف و موضوع این نوشتار است. روش تحقیق از نوع توصیفی تحلیلی و با اتکاء به مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای و اسناد فائو در ارتباط با صلاحیت دولت بندری و مقابله با صید غیرقانونی است. سوال اصلی پژوهش این است که مولفه‌ها و چالش‌های اعمال صلاحیت دولت بندری در مبارزه با صید غیرقانونی کشتی خارجی و جلوگیری از تخلیه آبیان صید شده غیرقانونی آن چیست؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که مولفه‌های اعمال صلاحیت دولت بندری در گرو عضویت در اسناد بین‌المللی فائو و تبعیت از معیارهای آن در قوانین داخلی است. این وضعیت ترکیبی از الزامات بین‌المللی و داخلی است که در ارتباط با دولت بندری و اقدامات آن برای مبارزه با صید غیرقانونی کشتی خارجی و جلوگیری از تخلیه محصولات صید شده آن ناگزیر است که از برخی از این الزامات در قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران تبعیت شده است. اما در برخی از موارد با صلاحیت دولت ساحلی و صاحب پرچم در تداخل است که عبور از آن مستلزم همکاری سه‌جانبه دول بندری، ساحلی و صاحب پرچم در مناطق دریایی مختلف تحت صلاحیت خاص آن‌ها و نظارت سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای است.

واژه‌های کلیدی: صید غیرقانونی، دولت بندری، دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم، کنوانسیون حقوق دریاهای، سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای.



Components and Challenges of Port State Jurisdiction in Fight Against Illegal Fishing of Foreign Ship and its Compliance with the Law on Protection and Exploitation of Aquatic Resources of the Islamic Republic of Iran

Javad Salehi^{1*}

1. Associate Professor of Payam-e-Noor University, Tehran, Iran

Received: 19-Jun-2020

Accepted: 24-Jun-2020

Abstract

The port state jurisdiction in preventing the unloading of illegal fishing in the port by foreign ship is the result of years of inefficiency of the exercise of the competence of coastal state and the flag state in accordance with the provisions of the Convention on the Law of the Sea. However, the port state jurisdiction's components in fight against illegal fishing for foreign vessel faces challenges that its study is one of the objectives and goal of this article. The research method is descriptive-analytical and based on the provisions of the Convention on the Law of the Sea and the Food and Agriculture Organization's documents related to the port state jurisdiction and the fight against illegal fishing. The main question of the research is what are the components and challenges of the port state's jurisdiction in fighting illegal fishing of foreign ship and preventing the unloading of caught products? The research findings show that the components of port state's jurisdiction depend on membership in the Food and Agriculture Organization's international documents and compliance with its criteria in domestic law. This situation is a combination of international and domestic requirements related to the port state and its measures to combat illegal fishing of foreign ship and preventing the unloading of caught products, some of these requirements have been complied with in the Law on Protection and Exploitation of Aquatic Resources of the Islamic Republic of Iran. But in some cases, the coastal state and the flag state are in conflict with each other, which requires tripartite cooperation of the port, coastal and flag states in different maritime areas under their special jurisdiction and supervision of the Regional Fisheries Management Organization.

Keywords: Illegal Fisheries, Port State, Coastal State, Flag State, Convention on the Law of the Sea, Regional Fisheries Management Organization.

۱. مقدمه

صید غیرقانونی، مبین نقض مقررات ماهی‌گیری در سطح ملی و بین‌المللی است که منجر به ایراد خسارت به شیلات و زیستگاه‌های آبریان می‌شود. چنان‌که تعیین مجازات‌های مالی، تعلیق یا لغو مجوز ماهی‌گیری و محرومیت از فعالیت صیادی بر اساس همین تفکر است. با وجود این، افزایش درآمد ناشی از آن باعث فراگیر شدن صید غیرقانونی و مقاومت عوامل آن در برابر قوانین و مقررات بازدارنده شده است. پنهان‌کاری و اختلاط صید قانونی با صید غیرقانونی از سوی کشتی خارجی باعث شده است تا کشف و تعقیب صید غیرقانونی دشوار باشد (Ndiaye, 2011). لذا، از یک طرف، دولت‌های واردکننده محصولات صید شده غیرقانونی در اکثر موارد واقف به فعالیت‌های مشکوک دولت صادرکننده و کشتی‌های حامل پرچم در عرصه صیادی غیرقانونی و فرآوری آن‌ها هستند، لیکن سود ناشی از این تجارت برای آن‌ها باعث نادیده گرفتن منشاء غیرقانونی محصولات صید شده و عملکرد دولت سرزمینی صادرکننده آن می‌شود. شایع بودن این رفتار باعث شده است تا بازار جهانی مصرف میان دو صید قانونی و صید غیرقانونی تفاوتی قائل نباشد، تا حدی که صید غیرقانونی، فرآوری، محصولات و توزیع آن‌ها در ظاهر قانونی تلقی می‌شود (Stiles et al., 2013). ز طرف دیگر، ماهیت فراملی صید غیرقانونی باعث شده است تا ارتباط میان حقوق تجارت بین‌المللی و اسناد مرتبط با تجارت شیلات از شفافیت لازم برخوردار نباشد. هرچند که وضع و اجرای مقررات مناسب در عرصه داخلی دولت ساحلی (Coastal State) و دولت صاحب پرچم (Flag State) بسترساز تجارت شیلات در کشورهای واردکننده برای ماهی‌گیری قانونی و سازوکار بازدارنده صادرات محصولات صید شده غیرقانونی است. اما ابهام در صلاحیت دول صادرکننده و واردکننده محصولات صید شده غیرقانونی در این حوزه باعث سردرگمی است، منصرف از این‌که نظارت بر آن‌ها متولی خاصی ندارد.

منابع زنده دریاها به نسل‌های آینده هم تعلق دارند و باید به‌نحوی مدیریت شوند که با خطر انقراض مواجه نشوند (Salehi, 2017). از این حیث جامعه جهانی به این نتیجه رسیده است که جلوگیری از ورود محصولات صید شده غیرقانونی به بندر از الزام دول صادرکننده و واردکننده به ایجاد محدودیت‌ها برای تجارت یا تشخیص محصولات صید شده قانونی از غیرقانونی آن ساده‌تر است. ورود محصولات صید شده غیرقانونی به بندر باعث حمل‌ونقل آن به قلمرو سرزمینی دیگر کشورها و شناسایی نشدن عوامل و نحوه صید آن خواهد شد. بنابراین اگر از همان ابتدا اجازه ورود محصولات صید شده غیرقانونی به بندر داده نشود، تبعات بعدی آن نیز به وجود نخواهد آمد. منصرف از این‌که جلوگیری از تخلیه محصولات صید شده غیرقانونی در بندر از منظر برخی باعث بالابردن هزینه‌های صید غیرقانونی و جلوگیری از تداوم آن می‌شود (Gallic, 2008). لذا، دولت بندری (Port State) با اصل اعمال حاکمیت سرزمینی و حسب قوانین داخلی از ورود محصولات صید شده غیرقانونی به قلمرو سرزمینی خویش و توزیع آن جلوگیری می‌کند. اقدام دولت بندری با اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم و یا خودداری آن از ایفای تعهدات نسبت به عملکرد غیرقانونی کشتی خارجی منافات ندارد. این وضعیت خلاء عدم همکاری دولت صاحب پرچم با دولت بندری یا گریز کشتی حامل پرچم مصلحتی و پاسخگونی دولت متبوع آن را نیز مرتفع می‌کند. مسئولیت مبارزه با صید غیرقانونی با دول ساحلی و صاحب پرچم است که هر یک بنا به اقتضائاتی از انجام آن طفره می‌روند. اگر دولت صاحب پرچم نسبت به کشتی متبوع به ایفای مسئولیت نظارت و پیگیری امور کشتی حسب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها بپردازد، بخشی از این وظایف از دولت بندری ساقط است. اما جرم‌انگاری بین‌المللی، قدرت مافوق یا سازمان بین‌المللی با اختیارات فراتر از قدرت دولت‌ها نیز وجود ندارد که بتواند آن‌ها را ناگزیر به رعایت

کشتی‌های خارجی بپردازد که عملکرد آن‌ها برای محیط زیست و منابع زنده دریاها خطرناک است. برخی از استانداردهای لازم از سوی سازمان‌های بین‌المللی دریایی در این ارتباط وضع شده‌اند که بر سر آن‌ها اجماع بین‌المللی است تا دولت بندری آن را اجرایی کند. بر این اساس از تمام دولت‌ها خواسته شده است تا از ماهی‌گیری کشتی‌های شناسایی شده از سوی سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای (Regional Fisheries Management Organization) به‌عنوان عوامل صید غیرقانونی و همین‌طور خرید یا ورود محصولات صید شده غیرقانونی آن‌ها به قلمرو سرزمینی خویش جلوگیری کنند. علاوه بر این، به دول بندری اجازه داده شده است تا استانداردهای سخت‌تری را نسبت به کشتی‌های متقاضی ورود به بندر برای تخلیه آبیان صید شده وضع و اجراء کنند. این مجوز ناشی از الزام‌آور نبودن اسناد بین‌المللی واجد این استانداردها و حق تحفظ شرط دولت بندری در آن‌ها است تا اعمال صلاحیت حداکثری دولت بندری در مبارزه با صید غیرقانونی و جلوگیری از تخلیه محصولات صید شده آن محقق شود. با وجود این آزادی‌عمل دولت بندری در وضع و اجرای مقررات سخت‌تر از مقررات و استانداردهای مورد اجماع بین‌المللی مطلق نیست. مولفه‌های اعمال صلاحیت دولت بندری در مبارزه با صید غیرقانونی کشتی خارجی و جلوگیری از تخلیه محصولات صید شده آن در بندر مستلزم عبور از چالش‌های اجرایی آن است که بررسی ابعاد آن از اهداف و موضوع این نوشتار است. چنان‌که از منظر برخی حمایت و حفاظت موثر از محیط زیست دریایی و استفاده پایدار از آبیان آن مستلزم دانش بیشتر و درک تمام ابعاد و کاربردهای مختلف آن است (Rayfuse and Warner, 2008). روش تحقیق از نوع توصیفی تحلیلی و با اتکاء به مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و اسناد فائو در ارتباط با صلاحیت دولت بندری و مقابله با صید غیرقانونی است. این وضعیت در مقارنه و تطبیق با قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۴) است تا نقاط قوت و ضعف قانون داخلی و میزان

شرح وظایف در این رابطه بنماید، جز این‌که به مسئولیت‌پذیری و همکاری داوطلبانه آن‌ها متکی و امیدوار باشد.

این در حالی است که اکثر کشتی‌های صیادی با حمل پرچم مصلحتی و دولت‌های صاحب پرچم آن‌ها با خودداری از ایفای مسئولیت‌های اصلی باعث نگرانی جامعه بین‌المللی شده‌اند. مالک و ارشد کشتی در زمان ثبت کشتی به اعتقاد برخی درصدد جستجوی دولت‌هایی هستند که کمترین محدودیت‌های ماهی‌گیری را برای آن‌ها وضع کنند (Miller and Sumaila, 2014) و مسئولیت کمتری را برای نقض آن‌ها در نظر بگیرند. تمام دولت‌ها صلاحیت صدور مجوز حمل پرچم به کشتی ثبت‌شده یا تحت تابعیت را دارند (ر.ک. ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاها)، لیکن این حق منوط به برقراری ارتباط اصیل میان دولت صاحب پرچم و کشتی تحت تابعیت و اعمال صلاحیت و کنترل موثر است. ارتباط اصیل میان کشتی و دولت صاحب پرچم به لحاظ صدور مجوز حمل پرچم باعث صلاحیت دولت صاحب پرچم برای اعمال کنترل موثر بر فعالیت‌های کشتی متبوع و اقدامات مقتضی دولت صاحب پرچم بدین منظور می‌شود. کنترل دولت صاحب پرچم باعث برقراری ارتباط اصیل فی‌مابین با کشتی می‌شود. پرچم، نمود خارجی ارتباط میان کشتی و دولت صاحب پرچم است. اعطای ملیت به کشتی نیز جلوه‌ای از اعمال حاکمیت دولت صاحب پرچم است که مطابق شرایط مدنظر صورت می‌گیرد. انتساب ملیت به کشتی بدین‌معنا است که معیارهای حقوقی ملی نسبت به کشتی اعمال می‌شود. دولت صاحب پرچم مسئولیت کنترل عملکرد کشتی را برعهده می‌گیرد تا جایی‌که هر نوع تعلق در آن ممکن است منجر به مسئولیت بین‌المللی آن شود. قصور دولت صاحب پرچم از اجرای تعهدات نظارت و کنترل فعالیت کشتی حامل پرچم به‌معنای قصور از تبعیت از تعهد به اقدام مقتضی و برقراری ارتباط اصیل فی‌مابین است. از این‌رو جامعه بین‌الملل ناگزیر از محول کردن این مسئولیت به دولت بندری است تا برخلاف آموزه‌های اعمال صلاحیت سرزمینی به امور

وارد شده است. دولت بندری در صورت داشتن مناطق دریایی مشابه مناطق دریایی دولت ساحلی از همان امتیازات و اختیارات در اعمال صلاحیت در مناطق دریایی تحت حاکمیت (Allahverdizadeh and Hafeznia, 2016) و دریاهای آزاد برخوردار است.

مقررات ماده ۲۱۸ کنوانسیون حقوق دریاهای مستند این ادعا است که بر حق کنترل دولت بندری در حمایت از محیط زیست دریایی تاکید دارد. اما این وضعیت دولت بندری را به صورت توأمان در مقام دولت ساحلی نیز قرار می‌دهد. این در حالی است که دولت بندری فراتر از دولت ساحلی حق دارد که دسترسی به بنادر خود را حسب اعمال حاکمیت بر این مناطق قانون‌گذاری نماید (International Court of Justice, 1986). با این تفاوت

که بنادر به طور کامل در قلمرو سرزمینی دولت بندری و ذیل حاکمیت سرزمینی آن قرار دارند. اعمال صلاحیت دولت بندری در بندر همانند اعمال صلاحیت آن در قلمرو زمینی است. بنادر بخشی از قلمرو سرزمینی دولت بندری هستند که در آن اعمال حاکمیت می‌شود. بر این اساس، دولت بندری حق دارد که قوانین داخلی را در بنادر تحت حاکمیت اعمال کند. مشابه این وضعیت برای دولت ساحلی نیز وجود دارد. دریای سرزمینی بخشی از قلمرو سرزمینی دولت ساحلی است که قوانین داخلی بر آن حاکم است، اما عبور و مرور کشتی‌های خارجی در این منطقه تابع مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای مستند است (هرچند که دولت ساحلی از اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای مستند، تفاوتی از این حیث وجود ندارد. کنوانسیون حقوق دریاهای جامع قواعد بین‌الملل عرفی در زمینه دریاهای و استفاده از آن است و الزام تبعیت از آن منوط به عضویت دولت ساحلی در آن نیست). منصرف از این که دریای سرزمینی فاقد بندر مورد تقاضای کشتی خارجی نیست، مگر این که قصد عبور بی‌ضرر از آن را داشته باشد که در ارتباط با صید غیرقانونی موضوعیت ندارد. این از وجوه تمایز میان دولت بندری از دولت ساحلی و حاکی از موقعیت برتر دولت بندری در مقابله با صید غیرقانونی کشتی خارجی در زمان تخلیه محصولات صید شده در

تبعیت آن از الزامات کنوانسیون حقوق دریاهای مستند است. لذا، در این تحقیق ابتدا به بررسی مفهوم دولت بندری و وجوه اشتراک و تمایز آن از دولت ساحلی، در ادامه به بررسی اعمال صلاحیت دولت بندری و مطابقت آن با قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران و سپس به بررسی سازوکارهای فائو و مسئولیت مقابله با صید غیرقانونی پرداخته می‌شود تا دستاوردهای تطبیقی آن به علاقه‌مندان حقوق دریاهای در ارتباط با صید غیرقانونی و صلاحیت دولت بندری ارائه شود.

۲. دولت بندری و وجوه اشتراک و تمایز آن

از دولت ساحلی

دولت بندری در کنوانسیون حقوق دریاهای تعریف نشده است و مشخصه‌های تمایز آن از دولت ساحلی معرفی نشده است. از این حیث دولت بندری برخلاف دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم در ارتباط با آبریان واجد صلاحیت جداگانه در کنوانسیون حقوق دریاهای مستند. چنان‌که سایر مقررات بین‌المللی در ارتباط با منابع زنده دریاهای نیز به نقش دول ساحلی و صاحب پرچم اشاره کرده‌اند و به صلاحیت دولت بندری نپرداخته‌اند. این نقیصه در جایی واجد اهمیت است که دولت بندری به دلیل موقعیت جغرافیایی از داشتن مناطق دریایی یکسان و صلاحیت مشابه دولت ساحلی مسلوب می‌باشد. چه بسا دولت بندری از داشتن منطقه انحصاری اقتصادی، منطقه نظارت و دریایی سرزمینی به میزان ۱۲ مایل (هر مایل ۱۸۵۲ متر) برخوردار نباشد، در حالی که بندری را با تجهیزات لازم برای تخلیه محصولات صید شده کشتی خارجی در اختیار داشته باشد. با وجود این، دولت بندری از اتخاذ اقدامات موثر برای جلوگیری و سرکوب صید غیرقانونی منع نشده است. هرچند که به نظر می‌رسد این اقدامات برای سایر دولت‌ها به دلیل فقدان پشتوانه قانونی در کنوانسیون حقوق دریاهای الزام آور نیستند، اما در واقع این‌طور نیست. برخی از صلاحیت‌های اعطایی به دولت ساحلی نسبت به دولت بندری در قوانین داخلی آن دولت

بندر است.

دولت بندری واجد اختیارات گسترده‌ای در حقوق بین‌الملل عرفی برای اعمال صلاحیت در بندر و نسبت به کشتی خارجی است. اعمال صلاحیت دولت بندری بر اموری که در بندر رخ می‌دهد، جلوه‌ای از اعمال حاکمیت درون‌سرزمینی است. لیکن این وضعیت به معنای آزادی عمل دولت بندری در وضع قوانین داخلی برخلاف معیارهای بین‌المللی و بایسته‌های کنوانسیون حقوق دریاها نیست. اقدامات دولت بندری برای حمایت از محیط زیست بندر و تردد کشتی‌ها به آن و نحوه برخورد با آن‌ها بخشی از سیاست‌های داخلی دولت بندری نیست که بی‌توجه به استانداردهای بین‌المللی تنظیم و اعمال شود. هرچند که برخی از دول بندری معمولاً راجع به آن دسته از امور کشتی خارجی مداخله نمی‌کنند که منافع آن‌ها را تحت‌الشعاع قرار نمی‌دهد. البته این رویکرد در اکثر موارد ناشی از محدودیت‌های حقوق بین‌الملل راجع به اعمال صلاحیت سرزمینی و اصل عدم مداخله در امور دیگر دولت‌ها و کشتی حامل پرچم آن‌ها است. هرچند که کشتی خارجی حق دسترسی به بنادر دارد، لیکن حق آن مسبوق به آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی نیست (Molenaar, 2007). با وجود این، حضور کشتی خارجی در بندر، جلوه‌ای از حقوق دولت بندری نسبت به آن نیست تا دولت بندری بر این اساس بتواند کشتی خارجی را مطابق با قوانین و سیاست‌های داخلی متعارض با استانداردهای بین‌المللی تعقیب کند. دولت بندری بنا به سازوکارهای قهری در اختیار می‌تواند با کشتی خارجی وارد شده به بندر به هر نحوی برخورد کند، لیکن قطعاً نمی‌تواند آن را توجیه قانونی کند.

اعمال صلاحیت درون‌سرزمینی مبتنی بر اصولی است که در عرصه بین‌الملل پذیرفته شده‌اند و تخلف از آن‌ها در عرصه قانون‌گذاری داخلی با ممنوعیت مواجه است. بر این اساس صرف تخطی از مقررات داخلی و حضور کشتی خاطی در بندر دولت مدعی صلاحیت کفایت نمی‌کند، در جایی که تمام یا بخشی از عنصر مادی جرم یا تخلف در قلمرو سرزمینی دولت بندری رخ نداده است. چنان‌که

یکی از اصول بین‌المللی راجع به اعمال صلاحیت سرزمینی تحقق تمام یا بخشی از عنصر مادی جرم یا نتیجه آن در قلمرو سرزمینی دولت مدعی صلاحیت است. در غیر این صورت حضور کشتی خاطی از مقررات منتسب به دولت بندری در قلمرو فراسرزمینی برای اعمال صلاحیت دولت بندری موثر نیست. وقوع جرم یا نتیجه مجرمانه آن در گستره آب‌های داخلی و سرزمینی از موجبات صلاحیت سرزمینی دولت بندری است که در برخی موارد استثنایی تا منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی را حسب شرایط مقرر در بند ۵ ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاها نیز دربرمی‌گیرد. لیکن این مقرر در ارتباط با دولت بندری است که دارای منطقه انحصاری اقتصادی باشد، وگرنه صلاحیت دولت بندری به‌خاطر فعالیت کشتی خارجی در آب‌های فراساحلی خارج از صلاحیت وجود ندارد. آن‌چنان که صلاحیت دولت بندری نسبت به وقایع صورت‌گرفته از سوی کشتی خارجی در دریاها آزاد بر اساس قوانین داخلی نیز وجود ندارد. چراکه به‌طور کلی صلاحیت رسیدگی به جرایم کشتی خارجی در آب‌های آزاد به نحو انحصاری در صلاحیت دولت صاحب پرچم آن است و دولت بندری حسب شرایط اصل صلاحیت سرزمینی مجاز به تعقیب آن نیست، ولو این‌که کشتی خارجی پس از آن فعالیت مجرمانه در بندر پهلوی گیرد.

تعیین ضوابط از سوی دولت بندری برای ورود کشتی خارجی به بندر و استفاده از امکانات بندر همانند تعیین ضوابط سرزمینی برای ورود اشخاص یا خودروی آن‌ها است. با این تفاوت که عملکرد اشخاص یا خودروی آن‌ها در قلمرو فراسرزمینی در بدو ورود به قلمرو سرزمینی دیگر موجب تعقیب آن‌ها نمی‌شود، لیکن عملکرد کشتی خارجی در برخی موارد خاص، ولو در دریاها آزاد، مناطق دریایی دولت ثالث همانند عملکرد کشتی خارجی در مناطق دریایی دولت بندری تحت تعقیب قرار می‌گیرد. اعطای این امتیاز به دولت بندری برخلاف اصول صلاحیت سرزمینی، ولی به‌منظور رفع خلاءهای کنوانسیون حقوق دریاها در شناسایی و تعقیب

کشتی خارجی در مناطق دریایی خارج از صلاحیت آن راجع به نقض قواعد و استانداردهای بین‌المللی ایجاد شده و قابل اعمال از سوی سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی یا کنفرانس‌های دیپلماتیک عمومی مانند؛ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها و پروتکل اول آن International Maritime Organization (1973), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its First Protocol (MARPOL), (1978)) رسیدگی قضایی کند، منصرف

از این که کشتی متخلف حامل پرچم دولت عضو در آن سازمان یا کنفرانس باشد یا این که دولت بندری از اعضاء آن سازمان یا کنفرانس باشد. اما در این شرایط مستندی برای توقیف کشتی یا جریمه نقدی آن وجود ندارد. لیکن آزاد بودن کشتی آلاینده برای تردد دریایی مجدد و برگشتن به آب‌های آزاد از موجبات نقض منافع بین‌المللی و نگرانی‌های مشترک است. از این صلاحیت تحت‌عنوان صلاحیت شبه‌سرزمینی یاد می‌شود، در حالی که این وضعیت بیشتر به صلاحیت فراسرزمینی تشابه دارد.

اعمال صلاحیت سرزمینی یا فراسرزمینی منوط به نحوه قانون‌گذاری داخلی و تعریف جرم خاص متفاوت است. در این وضعیت تفاوتی میان دول ساحلی و بندری نیست. محل وقوع جرم و ماهیت جرم از عناصر تعیین‌کننده برای اعمال صلاحیت سرزمینی و حاکی از سرزمینی بودن جرم است. بنابراین رفتار کشتی خارجی در آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی یا دریاهای آزاد ذیل صلاحیت شبه‌سرزمینی دولت بندری و مقررات مواد ۵۶ و ۷۷ کنوانسیون حقوق دریاها قرار می‌گیرند. حقوق حاکمه (Sovereign Rights) دولت ساحلی نسبت به منابع زنده دریاها و منافع اقتصادی ناشی از بهره‌برداری از آن‌ها در این مناطق از پشتوانه‌های اعمال چنین صلاحیتی است. اعمال صلاحیت شبه‌سرزمینی بخشی از آموزه‌های حقوق بین‌الملل عرفی است که رعایت آن‌ها منوط به عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها نیست. چنان که وضعیت دولت جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان نیز چنین است. دولت جمهوری اسلامی ایران علی‌رغم این که کنوانسیون حقوق دریاها را امضاء کرده است، لیکن در

کشتی‌های خاطی از مقررات بین‌المللی در دریاهای آزاد و پاسخ‌گو نبودن دولت‌های صاحب پرچم آن‌ها است. اعمال صلاحیت دولت بندری به‌خاطر عملکرد کشتی خارجی در قلمرو فراسرزمینی متوجه منافع ملی و سرزمینی نیست، بلکه اقدامی برای تحقق منافع بین‌المللی در حفظ امنیت دریاها، حمایت از محیط زیست دریاها، بهره‌برداری پایدار از منابع آن‌ها، حفاظت از تنوع زیستی، جلوگیری از صید غیرقانونی و نشت آلودگی کشتی به دریاها است. این وضعیت مشابه اعمال صلاحیت جهانی است، با این تفاوت که در این جا اعمال صلاحیت بر جرایمی نیست که موضوع اعمال صلاحیت جهانی است و گویا نیازی هم به جرم‌انگاری رفتارهای تحت تعقیب در عرصه داخلی دولت ذی‌صلاح هم ندارد. بر این اساس دولت بندری به محض دسترسی به کشتی خاطی به تعقیب آن می‌پردازد. این در حالی است که ارتباط سنتی اعمال صلاحیت دولت بندری و کشتی خاطی وجود ندارد و تعقیب کشتی خاطی هم از سوی دولت بندری ذیل اصل صلاحیت جهانی آن دولت نیست.

۳. اعمال صلاحیت دولت بندری و مطابقت

آن با قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع

آبزی جمهوری اسلامی ایران

در حقوق بین‌الملل برای دولت بندری سه دسته از صلاحیت‌ها شامل؛ صلاحیت سرزمینی، شبه‌سرزمینی و فراسرزمینی در نظر گرفته شده است. اصل صلاحیت سرزمینی از پشتوانه تاریخی و اجتماعی برخوردار است. بر این اساس دولت بندری نسبت به تمام رفتارهای ارتكابی کشتی خارجی در بندر ذیل اصل صلاحیت سرزمینی واجد حق تعقیب و اعمال مجازات است. رفتارهای کشتی خارجی قبل از ورود به بندر مشروط به این که در آب‌های داخلی یا دریای سرزمینی رخ داده باشند، بر اساس اصل صلاحیت سرزمینی نیز قابل تعقیب هستند. مقررات ماده ۲۱۸ کنوانسیون حقوق دریاها برخلاف اصل صلاحیت سرزمینی به دولت بندری اجازه داده است به تخلفات

مدیریت بنادر صیادی و نظارت بر کلیه فعالیت‌های صیادی، صادرات و واردات آبریزان دوچندان است. در عین حال که نافی وظایف و اختیارات سازمان حفاظت از محیط زیست دولت جمهوری اسلامی ایران نیست. چنان‌که حفاظت از منابع زنده دریایی با حفاظت از محیط زیست آن ملازمه دارد.

فعالیت شناورهای صیادی صنعتی در داخل آب‌های ساحلی دولت جمهوری اسلامی ایران در ماده ۱۰ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبرزی جمهوری اسلامی ایران و همین‌طور حمل و استفاده از ابزار و ادوات صیادی غیرمجاز و مواد منفجره، سمی، برقی که باعث ضعف، بیماری و یا مرگ آبریزان شوند، بر اساس ماده ۱۲ آن ممنوع شناخته شده است. شناورهای صیادی خارجی به صید در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران به‌موجب مقررات ماده ۱۳ قانون مذکور، مگر بر اساس شرایط مندرج در موافقت‌نامه‌های منعقد شده مابین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت صاحب پرچم مجاز نمی‌باشند. لذا فعالیت کشتی صیادی خارجی به محض ورود به آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران مشمول قانون موصوف است. چنان‌که در ماده ۱۶ قانون مذکور شناورهای صیادی مجاز به فعالیت در مناطق دریایی تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران و همچنین شناورهای صیادی ایرانی فعال در خارج از مناطق دریایی تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران که ظهور در دریاهای آزاد دارد، نیز مکلف به ارائه داده‌های آمار و اطلاعات مربوط به صید انجام شده در اوراق چاپی در مدت زمان مقرر به شرکت شیلات دولت جمهوری اسلامی ایران هستند. وگرنه در شق ۷ بند ج ماده ۲۲ قانون موصوف با ضمانت‌اجراء شدیدی مواجه می‌باشند.

در بند الف ماده ۲۲ قانون مذکور فعالیت صیادی غیرمجاز شناور صیادی خارجی و شق ۴ بند ج آن نیز فعالیت شناورهای صیادی صنعتی در مناطق صید ساحلی مستلزم جزای نقدی و مصادره محصولات صیادی و شناور صیادی، آلات و ادوات صید و سایر ابزار موجود در شناور از

عرصه داخلی آن را تصویب نکرده است. با وجود این لزوم تبعیت دولت جمهوری اسلامی ایران از مقررات کنوانسیون حقوق دریاها همچنان وجود دارد. کنوانسیون حقوق دریاها تدوین قواعد حقوق بین‌الملل عرفی در حوزه دریاها است و تبعیت از آن منوط به تصویب در عرصه داخلی نیست. تبعیت از قواعد حقوق بین‌الملل عرفی در حوزه دریاها با لحاظ برخی از استثنائات برای تمام دولت‌ها از جمله؛ دولت جمهوری اسلامی ایران الزامی است و تخطی از آن مسئولیت‌آور است. مسئولیت ناشی از تخطی از مقررات حقوق بین‌الملل عرفی در حوزه دریاها دوچندان است، وقتی که با منافع جامعه بین‌المللی و حقوق دیگر کشورها در مناطق دریایی در تقابل باشد. هرچند که بهره‌برداری از منابع زنده دریایی بخشی از اعمال حقوق حاکمه و ذیل امور داخلی دولت ساحلی است. لیکن زیاده‌روی از استانداردهای عرفی و قانونی مرتبط در این زمینه منافع جامعه بین‌المللی و کاهش منابع دریاهای آزاد را رقم می‌زند که حساسیت‌زا و مسئولیت‌آور و از موجبات واکنش بین‌المللی است.

بر همین اساس دولت جمهوری اسلامی ایران بدون عضویت در کنوانسیون حقوق دریاها به وضع و تصویب قوانین داخلی مرتبط با الزامات کنوانسیون حقوق دریاها اقدام مقتضی کرده است. قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبرزی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۴)، نمونه‌ای از این قوانین است که از حیث زمانی و محتویات با مقررات مرتبط فائو در سال ۱۹۹۵ منطبق است. حفاظت و بهره‌برداری متناسب از منابع زنده دریایی تحت نظارت و مدیریت شرکت سهامی شیلات ایران در مناطق دریایی مختلف تحت حاکمیت و صلاحیت دولت از موضوعات اصلی قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبرزی جمهوری اسلامی ایران است. لذا، انجام کلیه اقدامات مربوط به مدیریت صید و اعمال مقررات مربوط به آن، حفاظت منابع، بازسازی ذخایر موجود، بهسازی محیط زیست آبریزان و آبرزی‌دار کردن اقتصادی مناطق دریایی مختلف تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران برعهده شرکت شیلات است. این مسئولیت در ارتباط با

است. کشتی‌های خارجی از طریق تنگه هرمز به مناطق دریایی دولت جمهوری اسلامی ایران ورود و خروج دارند. لذا، این‌که مناطق دریایی تحت حاکمیت یا صلاحیت دولت ساحلی جمهوری اسلامی ایران چه وضعیتی داشته باشند، موثر در موضوع نیست. چیزی که در این‌جا محل بحث است، فعالیت شناور صیادی خارجی در دریاهای آزاد و سپس تقاضای ورود و دسترسی آن به بنادر دولت جمهوری اسلامی ایران برای تخلیه محصولات صید شده در دریاهای آزاد است که تابع الزامات فائو و کنوانسیون حقوق دریاهای نیست. هرچند که کشتی خارجی در دریاهای آزاد تابع مقررات و حاکمیت دولت صاحب پرچم است، لیکن استثنائاً اقدامات کشتی صیادی خارجی در دریاهای آزاد یا مناطق دریایی دولت ثالث ذیل اصل صلاحیت فراسرزمینی دولت بندری جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد که اعمال آن حسب مورد ناشی از صلاحیت معاهداتی، اصل صلاحیت جهانی منصرف از محل وقوع جرم، اصل تاثیر یا نتیجه عمل مجرمانه در قلمرو سرزمینی دولت بندری، اصل صلاحیت حمایتی یا واقعی، منافع جامعه بین‌المللی یا ترکیبی از این موارد است. در شرایط اخیر، ولو این‌که کشتی خارجی حق ورود به بنادر دولت جمهوری اسلامی ایران را پیدا نکند، مشمول صلاحیت دولت بندری جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد. لذا اعمال صلاحیت دولت بندری در حالت سوم ناشی از ورود و استقرار کشتی خارجی در بندر و قلمرو سرزمینی آن نیست. تعیین شرایط خاص دسترسی به بندر برای کشتی‌ها از سوی دولت بندری حسب مقررات بند ۳ ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای جلوه‌ای از قانون‌گذاری در عرصه داخلی است که تأثیرات فراسرزمینی دارد. قوانین دولت بندری نسبت به رفتار کشتی است که خارج از قلمرو سرزمینی آن ارتکاب یافته است. بر این اساس اعلام مقامات رسمی شرکت شیلات به‌عنوان متولی اجرای قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران در تبعیت از الزامات مقرر در بند ۳ ماده ۲۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای به‌دلیل ریشه عرفی آن بلامانع است.

سوی محاکم قضایی داخلی دولت جمهوری اسلامی ایران است. این وضعیت به اعتقاد برخی در ارتباط با ماهیان خاویاری مشدد است (Mohseni, 2020). این الزامات بر اساس قانون داخلی با معیارهای مقرر در کنوانسیون حقوق دریاهای و دستورالعمل‌های فائو در سال ۱۹۹۵ در مدیریت، حفاظت و بهره‌برداری از منابع زنده دریایی در مناطق تحت حاکمیت و حاکمه دولت ساحلی به‌عنوان جلوه‌ای از اعمال حاکمیت داخلی منطبق است. با این تفاوت که در هیچ از مقررات قانون مذکور نسبت به صید منابع زنده در دریاهای آزاد از سوی شناور خارجی متقاضی ورود و تخلیه آن در بنادر دولت جمهوری اسلامی ایران قاعده‌گذاری نشده است. هرچند که مشابه این وضعیت نسبت به شناورهای صیادی ایرانی فعال در دریاهای آزاد بر اساس ماده ۱۶ قانون مذکور وجود دارد، لیکن خلاء آن نسبت به شناورهای خارجی مشابه موجود است. این وضعیت با توجه به زمان تصویب قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران و مقتضیات بین‌المللی آن در سال‌های ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۵ قابل درک است. چنان‌که موافقت‌نامه اقدامات دولت بندری مربوط به سال ۲۰۰۹ و متاخر از قانون داخلی موصوف است که در قسمت بعدی مقاله به بررسی مولفه‌های آن می‌پردازیم. البته این وضعیت مستلزم اصلاح قانون داخلی یا وضع قانون جدی بر اساس الزامات جدید فائو است که تاکنون در عرصه داخلی محقق نشده است (البته تبعیت از استانداردهای بین‌المللی در قانون موافقت‌نامه حفاظت و بهره‌برداری بهینه از منابع زنده آبی دریای خزر (۱۳۹۴) مشهود است، لیکن همان‌طور که از عنوان این قانون برمی‌آید این الزامات فقط مربوط به منابع زنده دریای خزر است و کلیت ندارد).

از این حیث فرقی میان دولت بندری دارای دسترسی به دریای نیمه‌بسته یا دریاهای آزاد نیست. چنان‌که قواعد حاکم بر خلیج فارس و دریای عمان کاملاً با دریای بسته منطبق نیست (ر.ک. ماده ۱۲۲ کنوانسیون حقوق دریاهای). چراکه این مناطق از طریق تنگه بین‌المللی هرمز به دریاهای آزاد متصل است و جلوه‌ای از دریای نیمه‌بسته

۴. سازوکارهای فائو و مسئولیت مقابله با

صید غیرقانونی

طرح جلوگیری از ماهی‌گیری آزادانه، طرح وضع مقررات نظارتی و طرح ماهی‌گیری مسئولانه از پیشنهادهایی هستند که برای مقابله با صید غیرقانونی همیشه مطرح بوده‌اند (Miller et al., 2014). با وجود این کنوانسیون حقوق دریاهای (۱) الزام دولت صاحب پرچم به کنترل کشتی حامل پرچم (ر.ک. بند ۱ ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاهای)، (۲) دادن صلاحیت به سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای در تعقیب و طرح مسئولیت دولت غیرطرف قرارداد (ر.ک. مواد ۶۱، ۶۲، ۶۳ و ۶۴ کنوانسیون حقوق دریاهای)، (۳) ایجاد شبکه‌ای از همکاری منطقه‌ای در زمینه کنترل نظارت و گزارش‌دهی (ر.ک. مواد ۶۳، ۶۴، ۱۱۸ و ۱۹۷ کنوانسیون حقوق دریاهای) و (۴) تجهیز دولت در حال توسعه به مساعدت‌های فنی و مالی درصدد مقابله با صید غیرقانونی برآمده است (ر.ک. بند ۲ ماده ۲۶۶ کنوانسیون حقوق دریاهای). اما تجربه اجرای این سازوکارها در سال‌های بعد از آن نشان داده است که باید مشابه این اقدامات نسبت به بنادر ورودی محصولات صید شده غیرقانونی صورت گیرد. هرچند که دول بندری سابق بر این تمایلی به بازرسی محصولات صید شده کشتی صیادی حامل پرچم دولت خارجی و بررسی تبعیت آن از سازوکارهای مدیریت و حفاظت از آبزیان دریاهای نداشته‌اند. چراکه تصور این بوده است که آبزیان صید شده متعلق به دریاهای آزاد و صید آن‌ها از حقوق اتباع سایر کشورها است که هیچ ارتباطی به دولت بندری ندارد. دولت بندری مکلف به اعمال صلاحیت در زمینه مدیریت و حفاظت از آبزیان دریای سرزمینی است و آبزیان دریاهای آزاد متولی دیگری دارد. این وضعیت به تعبیر برخی مشوق کشتی‌های خارجی در عدم رعایت دوچندان مقررات صیادی در دریاهای آزاد شده است (Petrossian, 2015). این در حالی است که اقدام دول ساحلی و صاحب پرچم یا سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای بر بازرسی کشتی خارجی در دریاهای آزاد برای کشف و تعقیب صید غیرقانونی آبزیان هم

از این رو دولت صاحب پرچم برای مقابله با چنین وضعیتی به کشتی حامل پرچم دستور می‌دهد که محصولات صید شده خارج از ضوابط دولت بندری را به قلمرو سرزمینی آن وارد نکنند یا گزارش آن را ثبت نکنند، بلکه بخش اعظم آن را در کشورهای همسایه تخلیه و فرآوری و سپس به بازارهای مصرف صادر کنند. دولت چین با داشتن بیش از ۵۰۰ کشتی صیادی در نقاط دوردست دریاهای از منظر برخی واجد چنین شرایطی است (Mallory, 2013). این در حالی است که تعیین شرایط دسترسی کشتی خارجی به بندر حسب قوانین داخلی، جلوه‌ای از اعمال حاکمیت است که به اعمال صلاحیت سرزمینی منتهی می‌شود. کشتی خارجی مختار به پذیرش شرایط مقرر از سوی دولت بندری و استفاده از امکانات آن یا پرهیز از شرایط و محرومیت از امکانات دولت بندری است. بازرسی مقامات عمومی دولت بندری از کشتی برای احراز شرایط آن حسب قوانین داخلی دولت بندری در استحقاق برخورداری آن از امکانات بندر منوط به اعلام تمایل برای ورود به بندر و استفاده از امکانات آن بندر است. احراز فقدان شرایط کشتی متقاضی ورود به بندر و استفاده از امکانات آن، جلوه‌ای از اعمال صلاحیت دولت بندری است که در جغرافیای بندر محقق می‌شود. دولت بندری در قلمرو سرزمینی خویش به بررسی وضعیت کشتی متقاضی ورود می‌پردازد و حسب قوانین داخلی اعلام می‌کند که کشتی متقاضی شرایط مورد انتظار برای ورود به بندر را ندارد و از ورود آن به بندر جلوگیری می‌کند. این حق دولت بندری است که در راستای تحقق منافع ملی و سرزمینی از این طریق به اجراء گذاشته می‌شود. از این سازوکار برای مقابله با صید غیرقانونی و تخلیه محصولات صید شده در بندر نیز استفاده می‌شود، در جایی که مسئولیت آن را دول ساحلی و صاحب پرچم به دولت بندری واگذار کرده باشند یا اقدامات آن‌ها در این راستا ناکارآمد باشند. چراکه اگر اقدامات دول ساحلی و صاحب پرچم مانع از صید غیرقانونی شود، دیگر اعمال صلاحیت دولت بندری برای جلوگیری از تخلیه محصولات صید شده غیرقانونی موضوعیت ندارد.

طرح بین‌المللی اقدام فائو در نهایت نیز این اشکال را برطرف نکرد. کشتی‌های خارجی همچنان بر اساس طرح بین‌المللی اقدام فائو به صرف اعلام میزان آبزیان صید شده، حق دسترسی و تخلیه محصولات صید شده در بندر را داشتند. دولت بندری هم به جز موارد احراز دلایل قطعی بر غیرقانونی بودن محصولات صید شده و اعلام فوری مستندات آن به دولت صاحب پرچم، حق ممانعت از تخلیه یا حمل‌ونقل محموله کشتی خارجی نداشت، مگر این‌که دولت صاحب پرچم از دولت بندری چنین تقاضایی را مطرح می‌کرد. لیکن چنین تقاضایی از سوی دولت صاحب پرچم هیچ‌گاه محقق نیست. منصرف از این‌که دولت بندری عضو فائو همچنان ملزم و مکلف به اعمال سازوکارهای پیش‌بینی شده در راستای مبارزه با صید غیرقانونی یا مواجهه با ضمانت‌اجراء شدید در صورت تعدی از آن نبود.

در اسناد فائو همچنان اختیارات و صلاحیت دولت صاحب پرچم گسترده و غیرقابل تعرض است، وقتی‌که در تقابل با اعمال صلاحیت دولت بندری نسبت به محصولات صید شده غیرقانونی کشتی حامل پرچم قرار می‌گیرد. تعهد اصلی دولت صاحب پرچم عضو سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای اطمینان از الزام و تبعیت کشتی حامل پرچم از مقررات حفاظت و مدیریت مصوب سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای است. بدین منظور دولت صاحب پرچم نباید به کشتی حامل پرچم اجازه صید آبزیان را بدهد، مگر این‌که ابتدا مسئولیت رفتار کشتی متبوع مطابق مقررات کنوانسیون حقوق دریاها، موافقت‌نامه منابع ماهی فائو و تعهدات ناشی از عضویت در سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای را بپذیرد. هرچند که انجام این فرایند از سوی دولت صاحب پرچم باعث انتفاء مسئولیت آن دولت در ارتباط با عملکرد ثانوی کشتی حامل پرچم در دریاها می‌شود (Salehi, 2019). تعهدات کلی دولت صاحب پرچم در ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها، تعهدات خاص دولت صاحب پرچم در ارتباط با آلودگی ناشی از کشتی در ماده ۲۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها و تعهدات کلی دولت صاحب پرچم راجع به کشتی‌های صیادی در

ناممکن است و هم با صلاحیت دولت صاحب پرچم در تعارض است. چنان‌که بر این اساس دولت‌ها برای تعیین حد مجاز صید و دیگر اقدامات لازم برای محافظت از آبزیان دریاهای آزاد به استانداردهای حداقلی بین‌المللی توصیه‌شده به‌طور عام اعم از ناحیه‌ای، منطقه‌ای و جهانی توجه می‌کنند که این استانداردها از منظر برخی در بند ۳ ماده ۶۱ کنوانسیون حقوق دریاها کانالیزه شده‌اند (Takei, 2013). اما بازرسی کشتی، کشف و تعقیب صید غیرقانونی در بنادر با کمترین تعارض با اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم و دخالت در امور کشتی خارجی مواجه است. لیکن این وضعیت مستلزم شناسایی اعمال صلاحیت دولت بندری بر بازرسی کشتی خارجی در بندر به‌موازات اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم است.

بنابراین فائو با تنظیم و تصویب موافقت‌نامه گسترش تبعیت فائو با دولت‌های عضو توافق کرده است تا عملکرد مشکوک کشتی خارجی در صید غیرقانونی آبزیان به‌محض ورود به بنادر آن‌ها به دولت صاحب پرچم کشتی خاصی اطلاع داده شود تا این‌که پس از آن دولت صاحب پرچم مجوز لازم به منظور بازرسی کشتی را برای دولت بندری صادر کند. اما این سازوکار مثرترم واقع نشد تا این‌که اختیارات خاصی به دولت بندری برای مبارزه با صید غیرقانونی آبزیان در موافقت‌نامه منابع ماهی فائو داده شد. بر اساس بند ۱ ماده ۲۳ موافقت‌نامه منابع ماهی فائو به دولت بندری تکلیف شده است تا حسب مقررات بین‌المللی اقدامات موثر بر مدیریت و حفاظت از آبزیان دریاها را گسترش دهد. اما اگر کشتی خارجی از ارائه مدارک و مستندات و اعلام میزان آبزیان صید شده خودداری می‌کرد، این سازوکار هم با ضمانت‌اجراء خاصی از سوی دولت بندری مواجه نبود. مگر این‌که دولت بندری قبل از آن قوانین لازم برای جلوگیری از تخلیه و حمل‌ونقل محصولات صید شده غیرقانونی را تصویب یا اجراء می‌کرد. اما این رویکرد جلوه‌ای از اعمال حاکمیت دولت بندری بر اساس قوانین داخلی است که بیش از چارچوب موافقت‌نامه منابع ماهی فائو وضع و اجرایی می‌شود. لذا، تلاش شد تا این نقیصه برطرف شود، اما

ارتباط با لزوم همکاری با دیگر دولت‌ها در اتخاذ اقدامات لازم در حفاظت از منابع زنده دریاهای آزاد در مواد ۱۷، ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها تصریح شده‌اند. این تعهدات با تشریح بیشتر در ماده ۳ موافقت‌نامه گسترش تبعیت فائو مبنی بر لزوم کنترل و نظارت بر کشتی حامل پرچم برای تبعیت از اقدامات حفاظت بین‌المللی و ماده ۸ کد رفتاری شیلات مسئولیت‌آور تکرار شده‌اند. سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای مقررات موافقت‌نامه منابع ماهی فائو را به اجراء می‌گذارند که واجد تعهدات مشخص برای دولت صاحب پرچم عضو، ارشد کشتی ماهی‌گیری و مالک کشتی صیادی است. بر این اساس دولت صاحب پرچم نیز مکلف است ممنوعیت‌های ماهی‌گیری در منطقه انحصاری اقتصادی را با همکاری دولت ساحلی و بایسته‌های صیادی در دریاهای آزاد را از طریق سازوکارهای صدور مجوز برای کشتی حامل پرچم ایجاد کند. در غیر این صورت دولت ساحلی از دولت صاحب پرچم می‌خواهد که کشتی حامل پرچم و رفتارهای آن را تحت کنترل شدید بگیرد (Salehi, 2014).

سازوکارهای سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای برای مدیریت و حفاظت از آبریزان دریاهای آزاد با اراده و همکاری دولت‌های عضو به اجراء گذاشته می‌شوند. مشابه این وضعیت برای مدیریت و حفاظت از شیلات منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های سرزمینی به اراده دولت ساحلی و در قوانین داخلی آن متبلور و قابل اجراء است. دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی واجد تعهداتی است که در بند ۲ ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاها بدان اشاره شده است. توجه مقتضی به حقوق و تکالیف سایر کشورها در منطقه انحصاری اقتصادی و رفتار منطبق با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها با سایر دولت‌ها در این منطقه از تعهدات دولت ساحلی است. سایر دولت‌ها به‌همین نحو نیز در زمان استفاده از حقوق خود در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی دارای تعهدات متقابل هستند. این تعهدات شامل؛ توجه مقتضی به حقوق و تعهدات دولت ساحلی در منطقه انحصاری

اقتصادی نسبت به منابع زنده آن و تبعیت از قوانین و مقررات دولت ساحلی در این ارتباط است که در چارچوب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و دیگر مقررات بین‌المللی تصویب و اجرائی شده‌اند. از این حیث، مصوبات دولت ساحلی راجع به موضوعاتی که بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها در صلاحیت آن نیست، از تعهد و تبعیت سایر دولت‌ها خارج است (Beckman and Davenport, 2012). در وضع مقررات راجع به منابع زنده و اعمال صلاحیت بر آلودگی ناشی از کشتی در منطقه انحصاری اقتصادی، در سایر موارد با حقوق و صلاحیت‌های مشابه مقرر برای تمام دولت‌ها در دریاهای آزاد مواجه است. این وضعیت به یک اعتبار از منظر برخی ناشی از ضرورت حفاظت از محیط زیست دریاها برای تداوم منافع اقتصادی آن است (Lesani et al., 2020) که در این‌جا نیز صادق است. صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم تعهدات دولت صاحب پرچم، مصونیت کشتی‌های جنگی، تصادفات دریایی، تعهد به کمک‌رسانی، دزدی دریایی از جمله این موارد است که هم در دریاهای آزاد و هم در منطقه انحصاری اقتصادی برای دول ساحلی و صاحب پرچم یکسان هستند. با وجود این حقوق و صلاحیت‌های دیگری برای دولت ساحلی و دیگر دولت‌ها در منطقه انحصاری اقتصادی وجود دارند که در کنوانسیون حقوق دریاها بدان تصریح نشده است، لیکن نحوه برخورد با آن‌ها موضوع ماده ۵۹ کنوانسیون حقوق دریاها قرار گرفته است. اشارت ماده ۵۹ کنوانسیون حقوق دریاها به اصل انصاف نشان می‌دهد که در رابطه با حقوق و صلاحیت‌های تصریح نشده در منطقه انحصاری اقتصادی هیچ اولویتی برای دولت ساحلی یا سایر دولت‌ها وجود ندارد. بلکه هر ادعایی در این رابطه حسب مورد و شرایط حاکم بر آن ابتدا از طریق مذاکره و در صورت عدم موفقیت سپس مطابق تشریفات مقرر در بخش ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاها حل و فصل می‌شود.

با وجود این فائو تلاش کرد تا این وضعیت را با تصویب موافقت‌نامه اقدامات دولت بندری (FAO Port State

ارتباط با لزوم همکاری با دیگر دولت‌ها در اتخاذ اقدامات لازم در حفاظت از منابع زنده دریاهای آزاد در مواد ۱۷، ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها تصریح شده‌اند. این تعهدات با تشریح بیشتر در ماده ۳ موافقت‌نامه گسترش تبعیت فائو مبنی بر لزوم کنترل و نظارت بر کشتی حامل پرچم برای تبعیت از اقدامات حفاظت بین‌المللی و ماده ۸ کد رفتاری شیلات مسئولیت‌آور تکرار شده‌اند. سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای مقررات موافقت‌نامه منابع ماهی فائو را به اجراء می‌گذارند که واجد تعهدات مشخص برای دولت صاحب پرچم عضو، ارشد کشتی ماهی‌گیری و مالک کشتی صیادی است. بر این اساس دولت صاحب پرچم نیز مکلف است ممنوعیت‌های ماهی‌گیری در منطقه انحصاری اقتصادی را با همکاری دولت ساحلی و بایسته‌های صیادی در دریاهای آزاد را از طریق سازوکارهای صدور مجوز برای کشتی حامل پرچم ایجاد کند. در غیر این صورت دولت ساحلی از دولت صاحب پرچم می‌خواهد که کشتی حامل پرچم و رفتارهای آن را تحت کنترل شدید بگیرد (Salehi, 2014).

سازوکارهای سازمان مدیریت شیلات منطقه‌ای برای مدیریت و حفاظت از آبریزان دریاهای آزاد با اراده و همکاری دولت‌های عضو به اجراء گذاشته می‌شوند. مشابه این وضعیت برای مدیریت و حفاظت از شیلات منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های سرزمینی به اراده دولت ساحلی و در قوانین داخلی آن متبلور و قابل اجراء است. دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی واجد تعهداتی است که در بند ۲ ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاها بدان اشاره شده است. توجه مقتضی به حقوق و تکالیف سایر کشورها در منطقه انحصاری اقتصادی و رفتار منطبق با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها با سایر دولت‌ها در این منطقه از تعهدات دولت ساحلی است. سایر دولت‌ها به‌همین نحو نیز در زمان استفاده از حقوق خود در منطقه انحصاری اقتصادی دولت ساحلی دارای تعهدات متقابل هستند. این تعهدات شامل؛ توجه مقتضی به حقوق و تعهدات دولت ساحلی در منطقه انحصاری

ندارد. حق دولت بر کنترل فعالیت‌ها به میزان دوری از ساحل کاهش می‌یابد. دولت ساحلی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی حداکثر تا شعاع ۱۲ مایل از خط مبدا دارای بیشترین میزان حق حاکمیت است، ولو این‌که کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی دارای حق عبور بی‌ضرر باشند. دولت ساحلی در مناطق فراتر از دریای سرزمینی شامل؛ منطقه نظارت با فاصله ۱۲ مایل پس از دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی تا پایان ۲۰۰ مایل از خط مبدا ساحلی دارای صلاحیت به‌مراتب کمتر از دریای سرزمینی است. دریا‌های آزاد ذیل اصل آزادی دریاها است. آزادی دریانوردی یکی از بنیادی‌ترین و شناخته‌ترین اصول دریایی است. آزادی دریا‌های آزاد، شامل؛ آزادی دریانوردی بدون مداخله دول ساحلی و غیرساحلی است. هر یک از دول بندری، ساحلی و صاحب پرچم در برخی از مناطق دریایی دارای صلاحیت‌های محدودی هستند که ناشی از اصل حاکمیت، حقوق حاکمه و مسئولیت‌های ناشی از اعمال آن است. از این‌رو هر یک از این دولت‌ها حسب مورد برای وضع قوانین و اجرای آن‌ها نسبت به موقعیت‌های مختلف مرتبط با صید آبزیان دریاها دارای صلاحیت هستند.

برخی از این دولت‌ها صلاحیت دارند تا مقرراتی بر اساس آموزه‌های کنوانسیون حقوق دریاها و موافقت‌نامه‌های اجرایی یا مرتبط با آن را وضع کنند و برخی دیگر از آن‌ها صلاحیت دارند که الزام اتباع را به رعایت آن‌ها در چارچوب مقررات کنوانسیون حقوق دریاها بخواهند و نقض آن را تعقیب کنند (Caminos, 2012). براین اساس صلاحیت وضع قانون، منقسم از صلاحیت اجرای قانون و تعقیب خاطی آن است. این وضعیت با اصول صلاحیت سرزمینی و صلاحیت شخصی نیز توأم است. کشتی، سازه‌ای است که واجد مفهوم سرزمین شناور دولت صاحب پرچم است و در دریا‌های آزاد ذیل اصل صلاحیت سرزمینی آن قرار می‌گیرد. لیکن این حالت با اصل صلاحیت شخصی منافات ندارد (Bantekas, 2012)، در جایی‌که تبعه‌ای از دولت دیگر در آن کشتی مرتکب جرمی می‌شود که دولت صاحب پرچم به هر دلیلی

(Measures Agreement) تغییر دهد. این اولین سند الزام‌آور بین‌المللی برای جلوگیری از ورود محصولات صید شده غیرقانونی به بازارهای مصرف از طریق دولت‌های بندری است که در سال ۲۰۰۹ تصویب و از سال ۲۰۱۶ اجرایی شده است. ورود کشتی‌های صیادی بر اساس این موافقت‌نامه به بنادر مستلزم اعلام و صدور مجوز ورود از سوی دولت بندری است. دولت بندری برای صدور مجوز ورود و دسترسی کشتی‌های صیادی به امکانات بندر برای تخلیه و سپس حمل‌ونقل آبزیان صید شده از آن‌جا به بازارهای مصرف متکی به بازرسی‌های قانونی منظم است. دولت بندری از این طریق به ثبت و ضبط اطلاعات کشتی صیادی خاطی و تبادل این اطلاعات با سایر دول بندری می‌پردازد تا از تخلیه محصولات صید شده آن‌ها در تمام بنادر جلوگیری شود. لیکن برخی معتقدند که صید غیرقانونی پدیده‌ای با صدمات شدید زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی در سرتاسر دنیا و متکی به بازیگران متعدد در مناطق مختلف دریاها است و سازوکار مذکور به‌تنهایی برای مبارزه با آن کفایت نمی‌کند (Liddick, 2014). منصرف از این‌که سازوکار مذکور فقط به جلوگیری از ورود آبزیان صید شده غیرقانونی به بازارهای مصرف می‌پردازد و در رابطه با جلوگیری از اصل صید غیرقانونی با بن‌بست مواجه است (Vidas, 2010). گذر از این وضعیت مستلزم همکاری میان دول بندری، ساحلی و صاحب پرچم در وضع قوانین داخلی یکسان (Simma and Muller, 2012) بر اساس آموزه‌های موافقت‌نامه اخیر فائو و انعکاس اصول مشترک موید صلاحیت در حقوق بین‌المللی دریاها است که با دشواری‌هایی جدی مواجه است.

این دشواری ناشی از تقسیم دریاها به مناطق متعدد با صلاحیت متفاوت برای دول متعدد شامل؛ دولت بندری، ساحلی و صاحب پرچم است. دریاها در کنوانسیون حقوق دریاها به مناطقی تقسیم شده است که دولت‌ها در هر یک از آن‌ها به اندازه‌های متفاوت دارای صلاحیت و قدرت اجرایی هستند. دریا‌های آزاد گسترده‌ترین این مناطق است که در آن هیچ دولتی حق ادعای حاکمیت هم

منافع دریانوردی، حفاظت، مدیریت و بهره‌برداری از منابع زنده دریاها و حمایت از اکوسیستم‌های دریایی برقرار شود. حمایت از این منافع در مرحله اول برعهده دولت صاحب پرچم و سپس دولت ساحلی یا بندری است. لیکن مسئولیت آن ابتدا برعهده دولت ساحلی یا بندری است که مناطق دریایی شامل؛ منطقه انحصاری اقتصادی و دریای سرزمینی تحت حقوق حاکمه و حاکمیت مطلق آن قرار گرفته‌اند و در مرحله دوم برعهده دولت صاحب پرچم در سایر مناطق دریایی (دریاهای آزاد) است. دولت ساحلی یا بندری در منطقه انحصاری اقتصادی دارای حق حاکمیت نیست، لیکن از تمام حقوق لازم برای بهره‌برداری انحصاری از منابع زنده آن برخوردار است. این وضعیت جلوه‌ای از حقوق حاکمه دولت ساحلی یا بندری است که در ماده ۵۶ کنوانسیون حقوق دریاها تصریح شده است. دولت ساحلی یا بندری بر اساس بنده ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها دارای صلاحیت حفاظت از منابع زنده دریاها و جلوگیری از نقض مقررات و قوانین صیادی است. دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی دارای حقوق حاکمه برای حفاظت، مدیریت و بهره‌برداری از منابع زنده دریایی است، مشروط به این که هم‌زمان حقوق سایر دولت‌ها را بر اساس مقررات کنوانسیون حقوق دریاها مدنظر داشته باشد. وضعیت دولت صاحب پرچم در ارتباط با آبریزان بر اساس مقررات بین‌المللی واجد صلاحیت‌های متفاوت برای آن در دریاهای آزاد است. دولت صاحب پرچم در دریاهای آزاد علاوه بر حق آزادی دریانوردی واجد حق صیادی است، مشروط به این که مقررات بین‌المللی حفاظت از منابع زنده دریاهای آزاد را نیز رعایت کند.

دولت صاحب پرچم مکلف است برای حفاظت و مدیریت منابع زنده دریاهای آزاد با دولت ساحلی یا بندری و سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای همکاری نماید. این همکاری دولت صاحب پرچم تشدید می‌شود، زمانی که صلاحیت آن و حقوق کشتی حامل پرچم از دریاهای آزاد به منطقه انحصاری اقتصادی امتداد می‌یابد. از این حیث کنوانسیون حقوق دریاها با خلاءهای جدی

تمایلی به تعقیب آن ندارد. این استنباط از مقررات ماده ۱۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها قابل برداشت است که تمام دولت‌ها را به اعمال صلاحیت نسبت به اتباع خویش یا لزوم همکاری با سایر دولت‌ها در ارتباط با حفاظت از منابع زنده دریاهای آزاد مکلف کرده است. قید «تمام دولت‌ها» در ماده ۱۱۷ کنوانسیون حقوق دریاها محدود به دول ساحلی، بندری و صاحب پرچم نیست، بلکه گستره آن به تمام دولت‌های متبوع افرادی برمی‌گردد که در زمینه صیادی فعالیت می‌کنند و چه بسا هیچ‌کدام از دول مذکور هم نباشند. اعمال این صلاحیت از نوع صلاحیت بر اساس تابعیت اشخاص است که از سوی دولت متبوع آن‌ها منصرف از صلاحیت دولت بندری، ساحلی یا صاحب پرچم به اجراء گذاشته می‌شود. لذا اعمال صلاحیت از سوی دولت متبوع با اعمال صلاحیت دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی راجع به مقررات حفاظت و مدیریت منابع زنده منافات ندارد.

۵. نتیجه‌گیری

صیادی غیرقانونی تهدیدی جدی بر نظم عمومی دریاها است. ساختار حقوقی بین‌المللی در ارتباط با ماهی‌گیری غیرقانونی ماحصل سه گروه از معاهدات بین‌المللی است که شامل؛ کنوانسیون حقوق دریاها، موافقت‌نامه گسترش تبعیت فائو و موافقت‌نامه منابع ماهی فائو هستند. این وضعیت در ارتباط با دولت جمهوری اسلامی ایران تا حدودی متفاوت است، لیکن نتیجه آن یکسان است. دولت جمهوری اسلامی ایران علی‌رغم امضای کنوانسیون حقوق دریاها به عضویت آن درنیامده است، لیکن الزامات آن و دیگر اسناد مرتبط فائو را در قانون داخلی کانالیزه و اجرایی کرده است. عملکرد دولت جمهوری اسلامی ایران ناشی از الزامات عرفی کنوانسیون حقوق دریاها و اسناد فائو است که تبعیت از آن‌ها مستلزم عضویت در آن‌ها است. کنوانسیون حقوق دریاها واجد مقرراتی در ارتباط با منابع زنده در مناطق مختلف دریایی است. در کنوانسیون حقوق دریاها تلاش شده است تا توازن میان

آزاد ناکارآمد است. از این رو جامعه جهانی تصویب دیگر سازوکارها را به جز افزایش صلاحیت دولت ساحلی در پیش گرفته است. این سازوکار همان کنترل دولت بندری یا این که اعطای مجوز به تمام دولت‌ها است تا اقدامات لازم را علیه کشتی حامل پرچم دولت ثالث ناتوان یا بی‌تمایل به الزام آن به تبعیت از مقررات حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی و حفاظت از پایداری منابع زنده دریاهای آزاد انجام دهند. لیکن این رویکردها هم مستلزم تعهد به همکاری تمام دولت‌ها به حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی و حفظ استفاده پایدار از منابع آن است. نظارت بر اجرای این تعهد هم برعهده سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای و سازوکارهای در اختیار آن‌ها است. وگرنه توقیف یا جلوگیری از تخلیه محصولات صید شده غیرقانونی در بنادر دولت بندری در درآمدت نه تنها به حفاظت از محیط زیست دریایی و منابع زنده آن کمک نمی‌کند، بلکه مسیر دیگری را می‌پیماید. چنان‌که هم‌اکنون نیز برخی از دولت‌های صاحب پرچم بر احتراز از عواقب درگیری با سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای یا دولت ساحلی و بندری به کشتی‌های حامل پرچم دستور تخلیه محصولات صید شده غیرقانونی را در سواحل دولت‌هایی صادر می‌کنند که تابع مقررات و محدودیت‌های بین‌المللی در حوزه صیادی نیستند.

مواجهه است. اما مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای با موافقت‌نامه گسترش تبعیت فائو و موافقت‌نامه منابع ماهی فائو تکمیل شده است. چنان‌که بر اساس مقررات بند ۱ ماده ۲ موافقت‌نامه گسترش تبعیت فائو تمام کشتی‌های مورد استفاده برای صیادی در دریاهای آزاد تحت مسئولیت دولت صاحب پرچم هستند. بر این اساس دولت صاحب پرچم مکلف است صلاحیت خود را به‌طور موثری بر کشتی حامل پرچم به‌نحوی اعمال کند که کشتی حامل پرچم به حقوق حاکمه دولت ساحلی یا بندری در منطقه انحصاری اقتصادی و منابع زنده آن احترام بگذارد و از تعهدات ایجاد شده از سوی سازمان‌های مدیریت شیلات منطقه‌ای در ارتباط با آبزبان دریاهای آزاد تبعیت کند. دولت صاحب پرچم می‌تواند این الزامات را قبل از اعطای ملیت به کشتی متقاضی حمل پرچم تحمیل کند یا این که حفظ ملیت را مشروط به تبعیت کشتی از تعهدات مذکور و برقراری ارتباط اصیل میان کشتی و دولت صاحب پرچم بنماید. البته این شرایط مستلزم حسن‌نیت دولت صاحب پرچم است. چراکه منافع دولت صاحب پرچم در گرو حفظ منافع دولت ساحلی یا بندری در عدم تخریب اکوسیستم دریایی ناشی از دریانوردی یا فعالیت صیادی کشتی حامل پرچم است. با وجود این صلاحیت دولت صاحب پرچم در ایجاد وقفه یا پیشگیری از چالش‌های زیست محیطی دریاهای

References

۶. منابع

- Allahverdizadeh, R., Hafeznia, M. R., 2016. Comparative Study of Iran's Maritime Realms in Persian Gulf and Oman Sea with the Convention of the International Law of the Sea. *Journal of Geographical Research* 30(4), 30-53. (in Persian).
- Bantekas, I., 2012. Criminal Jurisdiction of States Under International Law. In: R. Wolfrum (Ed.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Vol. IV, Oxford University Press, UK, pp. 111-141.
- Beckman, R., and Davenport, T., 2012. The EEZ Regime: Reflections after 30 Years, LOSI Conference Papers, Papers from the Law of the Sea Institute, UC Berkeley-Korea Institute of Ocean Science and Technology Conference, Korea, pp. 1-41.
- Caminos, H., 2012. Enforcement Jurisdiction under the United Nations Convention on the Law of the Sea. An Overview. In: Konig, H. P., Hestermeyer, D., Matz-Luck, N., Roben, V., Seibert-Fohr, A., Stoll, P-T., and Voneky, S., (Eds.), *Coexistence, Cooperation and Solidarity*, Leiden, Boston, pp. 737-776.
- Lesani, B., Mashhadi, A., Habibnezhad, A., Habibi Mojandeh, M., 2020. The Mechanisms of Protection of Environment at Economic Activities in Iran, *Journal of Public Law Studies Quarterly* 50(3), 899-920. (in Persian).
- Liddick, D., 2014. The Dimensions of a Transnational Crime Problem: The Case of IUU Fishing, *Journal of Trends Organ Crim* 17, 290-312.
- Mallory, G. T., 2013. China's Distant Water Fishing Industry: Evolving Policies and Implications, *Journal of Marine Policy* 38, 99-108.
- Miller, D. D. and Sumaila R. U., 2014. Flag Use Behavior and IUU Activity Within the International Fishing Fleet:

- Refining Definitions and Identifying Areas of Concern, *Journal of Marine Policy* 44, 204-211.
- Miller, G., Denzil, M., Slicer, M. N. and Sabourenkov, E., 2014. An Action Framework to Address Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing, *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 6(2), 70-88.
- Mohseni, H., 2020. Grounds of National and International Demand for Strogen Caviar Fishes in Caspian Sea (The Place of Unification Judgment No 632 of Supreme Court), *Journal of Fisheries* 73(2), 213-228. (in Persian).
- Molenaar, J. E., 2007. Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage, *Journal of Ocean Development and International Law* 38(1), 225-257.
- Ndiaye, M. T., 2011. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: Responses in General and West Africa, *Chinese Journal of International Law* 10(2), 373-405.
- Petrossian, A. G., 2015. Preventing Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing: A Situational Approach, *Journal of Biological Conservation* 189, 39-48.
- Rayfuse, R. and Warner, R., 2008. Securing a Sustainable Future for the Oceans beyond National Jurisdiction: The Legal Basis for an Integrated Cross-Sectoral Regime for High Seas Governance for the 21st Century, *International Journal of Marine and Coastal Law* 23(3), 399-421.
- Salehi J., 2014. Prevention and Compensation the Damages Caused by Sea Environmental Pollution and Illegal Fishing its Live Resources. *Journal of Biosafety* 7(2), 11-20. (in Persian).
- Salehi J., 2017. Advisory Opinion of the International Tribunal for the Law of the Sea; Manifestation of Flag State Obligations on Illegal Fishing by Vessels Flying its Flag in the Exclusive Economic Zone of Third State. *Journal of Oceanography* 7(28), 1-12. (in Persian).
- Salehi J., 2019. Approach of Coastal State and Flag State in Light of Instruments and Principles of International Law Confronting the Illegal Performance of the Flagship, *The Quarterly Journal of Public Law Research* 21(63), 241-269. (in Persian).
- Simma, B., and Muller, A. T. 2012. Exercise and Limits of Jurisdiction, In: Crawford J. and Koskenniemi, M. (Eds.), *The Cambridge Companion to International Law*, Cambridge University Press, UK, pp. 134-157.
- Stiles, M. L., Kagan, A., Shaftel, E., and Lowell, B., 2013. Stolen Seafood, the Impact of Pirate Fishing in Our Ocean, Press Release: Oceana Report Finds that Illegal Fishing Connected to Seafood Fraud, pp. 1-25.
- Takei, Y., 2013. Assessing Flag State Performance in Legal Terms: Clarifications of the Margin of Discretion, *Journal of Marine and Coastal Law* 28(1), 97-133.
- Vidas, D., 2010. IUU Fishing or IUU Operations? Some Observations on Diagnosis and Current Treatment. In; Caron, D. D. and Scheiber, H. N. (Eds.). *Bringing New Law to Ocean Waters*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, pp. 127-130.

Documents

- Food and Agriculture Organization, 1993. Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas.
- Food and Agriculture Organization, 1995. Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks.
- Food and Agriculture Organization, 2001. International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing.
- Food and Agriculture Organization, 2009. Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing.
- International Court of Justice, 1986. Case of Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua.
- International Maritime Organization, 1973. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its First Protocol (1978).