

سَمِيعٌ عَلِيمٌ



دانشکده حقوق و علوم سیاسی

پایان نامه کارشناسی ارشد در رشته حقوق (حقوق بین الملل)

مسئولیت بین المللی دولت صاحب پرچم
ناشی از ناوبری دریایی

توسط

علیرضا ماکان منصوری

استاد راهنما

دکتر عباس تدینی

زمستان ۱۳۸۷

به نام خدا

مسئولیت بین المللی دولت صاحب پرچم ناشی از ناوبری دریایی

به وسیله

علیرضا ماکان منصوری

پایان نامه

ارائه شده به تحصیلات تکمیلی دانشگاه به عنوان بخشی
از فعالیت های تحصیلی لازم برای اخذ درجه کارشناسی ارشد

در رشته ی:

حقوق بین الملل

از دانشگاه شیراز

شیراز

ایران

ارزیابی شده توسط کمیته پایان نامه با درجه : بسیار خوب
دکتر عباس تدینی، استادیار بخش حقوق بین الملل و عمومی (رئیس کمیته)
دکتر محمد امامی، دانشیار بخش حقوق بین الملل و عمومی
دکتر نادر مردانی، استادیار بخش حقوق بین الملل و عمومی

بهمن ۱۳۸۷

به نام خدا

اظہار نامہ

اینجانب علیرضا ماکان منصورى دانشجوى رشته حقوق بين الملل دانشكده تحصيلات
تكميلى اظہار می کنم که این پایان نامه حاصل پژوهش خودم بوده و در جاهاییکه از
منابع دیگران استفاده کرده‌ام نشانی دقیق و مشخصات کامل آن را نوشته‌ام .
همچنین اظہار می کنم که تحقیق و موضوع پایان نامه‌ام تکراری نیست و تعهد می
نمایم که بدون مجوز دانشگاه دستاوردهای آنرا منتشر ننموده و یا در اختیار غیر قرار
ندهم . کلیه حقوق این اثر مطابق با آیین نامه مالکیت فکری و معنوی متعلق به
دانشگاه سیراز است .

نام و نام خانوادگی : علیرضا ماکان منصورى

تاریخ و امضاء

۱۳۸۸/۶/۱



سپاسگزاری

اساتید گرانقدر دانشکده حقوق دانشگاه شیراز به ویژه جناب آقای دکتر عباس تدینی که به عنوان استاد راهنما اینجانب را در امر تدوین پایان نامه راهنمایی فرمودند و همچنین جناب آقایان دکتر محمد امامی و دکتر نادر مردانی به عنوان اساتید مشاور مرا یاری فرمودند

چکیده

مسئولیت بین المللی دولت صاحب پرچم ناشی از ناوبری دریایی

به وسیله

علیرضا ماکان منصوری

چنانچه به مفاد قوانین و مقررات بین المللی به ویژه کنوانسیون ها و قطعنامه های دریایی سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان های وابسته توجه شود در خواهیم یافت مخاطب اصلی این مقررات را دولت های طرف قرارداد که کشتی ها تحت پرچم آنان ثبت شده اند، تشکیل می دهد به این دولتها در اصطلاح دولت صاحب پرچم یا *flag state* گفته می شود. کنوانسیون ها و معاهدات بین المللی عمدتاً مسوولیت نظارت و کنترل بر کشتی ها و شرکت های کشتی رانی را بر عهده دولت صاحب پرچم گذاشته است. به عبارت دیگر این تعهد و مسوولیت اصلی و اساسی دولت صاحب پرچم است که با بکارگیری تدابیر و روشهای لازم و کار آمد، از رعایت استانداردهای پذیرفته شده ملی و بین المللی توسط کشتی هایی که تابعیت آن را کسب کرده اند، اطمینان حاصل کند. در حال حاضر موضوع بحث بر انگیز در محافل بین المللی دریایی اینست که دولت های فوق الذکر به ویژه دولت صاحب پرچم تا چه حد در اجرای مسوولیت هایشان موفق عمل می کنند؟ آیا از ساز و کارها و سیستم های با کیفیت برای اجرای تعهداتشان در برابر جامعه بین المللی برخوردارند؟ آیا نظارت و کنترل موثری بر کشتی های تحت پرچم خود اعمال می نمایند و آیا یک اراده و خواست جمعی برای در همه دولت ها برای دستیابی به اطمینان از رعایت استانداردها توسط کشتی ها به منظور برقراری کشتیرانی ایمن و حفظ دریای پاک یعنی دو شعار اصلی و همیشگی ایمو وجود دارد. یکی از وظایف و مسوولیت های مهم هر دولت صاحب پرچم اینست که از مطابقت کامل کشتی هایش که پرچمش را بر افراشته اند با قواعد بین المللی، اطمینان حاصل کند این پایان نامه در صدد آنست که نشان دهد چگونه این مسوولیت توسط دولت صاحب پرچم به شکلی موثر و مفید به انجام می رسد.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	فصل اول : کلیات (مفاهیم و تعاریف، حقوق و تکالیف).....
۵	مبحث اول (تعاریف و مفاهیم).....
۵	گفتار اول: تعریف مسوولیت بین المللی دولتها.....
۷	گفتار دوم: منشا مسوولیت بین المللی.....
۷	بند اول: نظریه تقصیر.....
۸	بند دوم: نظریه خطر.....
۹	گفتار سوم: تابعیت و دولت صاحب پرچم.....
۹	بند اول: تابعیت.....
۱۳	بند دوم: ثبت کشتیها وقوانین حاکم بر آن.....
۱۵	مبحث دوم : حقوق و تکالیف انواع کشتی ها در مناطق تحت صلاحیت ملی.....
۱۵	مقدمه.....
۱۵	گفتار اول : کشتی های تجاری.....
۱۵	بند اول : حق ورود به بنادر.....
۱۷	الف) اعمال صلاحیت در آبهای داخلی.....
۱۸	ب) شرایط کشتیها در بنادر در امور حقوقی و کیفری.....
۲۰	بند دوم: آبهای سرزمینی.....
۲۰	مقدمه :.....
۲۱	الف) حق عبور بی ضرر.....
۲۲	ب) حقوق و تکالیف دولت ساحلی در دریای سرزمینی.....
۲۳	ج) حقوق حمایت کننده از کشور ساحلی در دریای سرزمینی.....
۲۳	د) حق اخذ عوارض از کشتی های خارجی در مقابل خدمات ویژه.....
۲۴	ه) حقوق و تکالیف کشتی های خارجی در دریای سرزمینی.....

(و) حقوق و تعهدات کشورهای مجاور تنگه ها و کشورهای صاحب پرچم کشتی	
در رابطه با عبور ترانزیت از تنگه های بین المللی.....	۲۴
بند سوم: منطقه اقتصادی انحصاری.....	۲۶
مقدمه.....	۲۶
الف) نظام حقوقی منطقه اقتصادی انحصاری.....	۲۷
ب) حقوق دریانوردی در منطقه اقتصادی انحصاری.....	۲۷
۱- تابعیت کشتی ها.....	۲۸
۲- حقوق دریا نوردی.....	۲۹
گفتار دوم: کشتی های جنگی.....	۳۰
مقدمه.....	۳۰
بند اول: تعریف کشتی جنگی.....	۳۰
بند دوم: جنگ و صلح و وضعیت کشتی رانی کشتی های جنگی.....	۳۳
بند سوم: کشتی های جنگی و مساله عبور از آبهای داخلی.....	۳۳
بند چهارم: وضعیت حقوقی ورود کشتی های جنگی به دریای سرزمینی.....	۳۴
بند پنجم: منطقه اقتصادی انحصاری و عبور کشتی های جنگی.....	۳۵
بند ششم: کشتی های جنگی در دریای آزاد.....	۳۶
نتیجه گیری مبحث دوم.....	۳۸
مبحث سوم: قوانین و مقررات بین المللی دریا نوردی.....	۳۹
گفتار اول: (ایمو).....	۳۹
بند اول: عملکرد ارکان ایمو.....	۳۹
بند دوم: شورا و عملکرد آن.....	۴۰
بند سوم: کمیته ایمنی دریا نوردی.....	۴۱
بند چهارم: کمیته حقوقی.....	۴۲
بند پنجم: کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی.....	۴۲
بند ششم: کمیته همکاری های فنی.....	۴۲
بند هفتم: دبیرخانه.....	۴۳
گفتار دوم: سازمان بین المللی کار.....	۴۴
بند اول: کنوانسیون حد اقل معیار کشتی رانی تجاری.....	۴۴
بند دوم: کنوانسیون حد اقل سن.....	۴۴
بند سوم: کنوانسیون توافق قرار داد دریا نوردان.....	۴۵

بند چهارم : کنوانسیون بر گشت دادن دریا نوردان به کشورشان	۴۵
بند پنجم : کنوانسیون مسوولیت مالکان کشتی در مورد بیماری و مجروح شدن دریانوردان	۴۵
بند ششم: تکالیف دول عضو	۴۵
الف: الزامات عمومی	۴۵
ب: حقوق عمومی دریا نوردان	۴۵
بند هفتم: کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی	۴۶
بند هشتم: کنوانسیون بین المللی نجات دریایی	۴۷
بند نهم: کنوانسیون تسهیل ترافیک بین المللی دریایی	۴۸
بند دهم : معاهده جلو گیری از تصادم در دریا	۴۹
بند یازدهم: کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا	۴۹
بند دوازدهم: کنوانسیون بین المللی جلو گیری از آلودگی آب دریا بوسیله کشتی ها	۵۰
بند سیزدهم: کنوانسیون بین المللی معیار های آموزشی، صدور گواهینامه و نگهبانی دریا نوردی	۵۱
بند چهاردهم: کنوانسیون اندازه گیری ظرفیت کشتی ها	۵۱
بند پانزدهم: ایین نامه بین المللی مدیریت ایمنی	۵۲
بند شانزدهم: ایین نامه بین المللی کشتی و بنادر	۵۲
فصل دوم: مسوولیت دولت صاحب پرچم در رابطه با ایمنی و امنیت دریا نوردی	۵۵
مقدمه فصل دوم	۵۶
مبحث اول: قوانین و استانداردها و مقررات ایمنی در حمل و نقل دریایی	۵۷
گفتار اول: کنوانسیون بین المللی حفظ جان اشخاص در دریا	۵۸
بند اول : خلاصه ای از محتوای کنوانسیون	۵۹
بند دوم: وضعیت کشورهایی که مشمول قوانین سولاس نمی باشند	۶۰
گفتار دوم: تکالیف دول عضو و کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی	۶۰
گفتار سوم: تکالیف دول عضو در کنوانسیون بین المللی جلو گیری از آلودگی آب دریا حاصل از کشتی ها (مارپل)	۶۱
گفتار چهارم: کنوانسیون بین المللی خطوط شاهین	۶۲
بند اول : تکالیف دول عضو و کشتی هایی که مشمول کنوانسیون خطوط شاهین می شوند	۶۲
بند دوم : کشتی هایی که از شمول کنوانسیون مستثنی شده اند	۶۲

گفتار پنجم: تکالیف دولت ها نسبت به کنوانسیون مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا.....	۶۳
گفتار ششم: تکالیف دولت ها نسبت به کنوانسیون اندازه گیری ظرفیت کشتی ها.....	۶۴
گفتار هفتم: کنوانسیون نجات و تکالیف دولت ها.....	۶۶
مبحث دوم: مسئولیت بین المللی در تصادم کشتی ها (مسئولیت اشخاص حقوق بین الملل در تصادم کشتی ها).....	۶۷
گفتار اول: تعهدات بین المللی دولتها در رابطه با تصادم کشتی ها.....	۶۷
بند اول: تعهدات کشور صاحب پرچم.....	۶۸
بند دوم: تعهدات کشورهای ساحلی.....	۶۹
الف) تعهدات دولت ساحلی در اجرای مقررات دریانوردی.....	۶۹
ب) تعهدات دولت ساحلی در اجرای یکنواخت کنوانسیونهای متحدالشکل سازی.....	۷۱
ج) تعهدات دولت ساحلی ناظر بر رعایت حقوقی کشتی های بیگانه.....	۷۱
د) تعهدات دولت صاحب بندر نسبت به دولت صاحب پرچم کشتی.....	۷۲
گفتار دوم: تعهدات بین المللی در رابطه با تابعیت کشتی ها.....	۷۳
بند اول: ماهیت و خصوصیت مسولیت در تصادم کشتی ها.....	۷۶
الف) ماهیت مسولیت ناشی از تصادم کشتی ها.....	۷۷
۱- ماهیت مدنی مسولیت.....	۷۷
الف) در حقوق بین الملل خصوصی.....	۷۷
ب) در حقوق بین الملل عمومی.....	۷۸
۲- ماهیت کیفری مسولیت.....	۷۹
در حقوق کیفری بین الملل.....	۷۹
در حقوق بین الملل کیفری.....	۸۰
بند دوم: خصوصیت مسولیت در تصادم کشتی ها.....	۸۱
الف) رابطه دولت با دولت.....	۸۲
ب) رابطه دولت با اشخاص خصوصی.....	۸۳
ج) رابطه اشخاص حقوق خصوصی با یکدیگر.....	۸۴
مبحث سوم :	۸۶
مسولیت بین المللی دولت صاحب پرچم در برابر دزدی دریایی و تروریسم.....	۸۶
گفتار اول: دیدگاههای مختلف در مورد مفهوم دزدی دریایی.....	۸۷
بند اول: کشتی های شخصی موضوع دزدی دریایی.....	۸۸

بند دوم: کشتی های دولتی به عنوان موضوع دزدی دریایی.....	۸۹
بند سوم: خدمه یابی و مسافران به عنوان موضوع دزدی دریایی.....	۹۰
الف) هدف دزدی دریایی.....	۹۰
ب) چگونگی ارتکاب دزدی دریایی.....	۹۱
ج) مناطقی که دزدی دریایی در آنجا صورت می گیرد.....	۹۱
بند چهارم: اعمال صلاحیت بردزدان دریایی و محاکمه آنها.....	۹۲
گفتار دوم: بررسی کنوانسیونهای بین المللی حقوق دریاها.....	۹۲
بند اول: کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها و موضوع دزدی دریایی.....	۹۲
بند دوم: کارایی مفاد کنوانسیون های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در مقابله با جرایم دزدی دریایی.....	۹۴
بند سوم: سایر کاستیهای کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲.....	۹۶
بند چهارم: دوران معاصر و افزایش موارد سرقت مسلحانه علیه کشتیها در مناطق دریای	
سرزمینی دولتها.....	۹۷
گفتار سوم: تروریسم دریایی.....	۹۹
بند اول: معاهدات بین المللی در زمینه مقابله با تروریسم.....	۹۹
بند دوم: وقایع تروریستی دریایی.....	۱۰۰
بند سوم: کنوانسیونهای ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها و مسئله تروریسم دریایی.....	۱۰۱
بند چهارم: کنوانسیون مقابله با اقدامات غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی و پروتکل الحاقی	
مربوطه.....	۱۰۳
بند پنجم: بررسی مفاد کنوانسیون.....	۱۰۴
الف) مناطق دریایی شمول کنوانسیون.....	۱۰۴
ب) بررسی جرایم مندرج در کنوانسیون.....	۱۰۵
بند ششم: اعمال صلاحیت قضایی توسط کشورها.....	۱۰۶
الف) صلاحیت اجباری.....	۱۰۶
ب) صلاحیت اختیاری.....	۱۰۷
ج) موارد صلاحیت اختیاری به شرح ذیل می باشند.....	۱۰۷
بند هفتم: استرداد.....	۱۰۸
جمع بندی و نتیجه گیری.....	۱۰۹
فصل سوم: مسوولیت دولت صاحب پرچم در رابطه با حفظ محیط زیست دریایی.....	۱۱۱
مقدمه فصل سوم.....	۱۱۲
مبحث اول: نظام مسوولیت دولتها در رابطه با حفظ محیط زیست دریایی.....	۱۱۳

مقدمه	۱۱۳
الف) کنوانسیون‌ها (قراردادها).....	۱۱۳
ب) مشکلات ناشی از انعقاد کنوانسیون‌های مربوط به حفاظت محیط‌زیست دریایی	۱۱۴
گفتار اول : بار حقوقی ناشی از کنوانسیون‌های بین‌المللی حمایت از محیط‌زیست دریایی.....	۱۱۴
بند اول :کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله نفت، ۱۹۵۴	۱۱۴
بند دوم :کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها	
۱۹۷۳ و پروتکل ۱۹۷۸ (مارچ ۷۳/۷۸).....	۱۱۵
الف-مقررات جلوگیری از آلودگی به وسیله نفت، ضمیمه I.....	۱۱۶
ب-مقررات کنترل آلودگی به وسیله مایعات مضر به صورت فله، ضمیمه II.....	۱۱۶
ج-مقررات جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر حمل شده از طریق دریا به شکل بسته‌بندی،	
ضمیمه III.....	۱۱۷
د-مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از فاضلاب کشتی، ضمیمه IV.....	۱۱۸
هـ -مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله توسط کشتی‌ها، ضمیمه V.....	۱۱۸
و-پروتکل ۱۹۹۷ و ضمیمه ششم مارچول ۷۳/۷۸	۱۱۸
ز-مقررات جلوگیری از آلودگی هوا به وسیله کشتی‌ها، ضمیمه VI	۱۱۹
بند سوم -کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا از طریق دفع مواد زائد و دیگر مواد	
۱۹۷۲ (لندن).....	۱۲۰
بند چهارم: پروتکل ۱۹۹۶ در رابطه با کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا از طریق	
دفع مواد زائد و دیگر مواد، ۱۹۷۲	۱۲۲
الف تعهدات اصلی متعاهدین در پروتکل ۱۹۹۶	۱۲۳
گفتار دوم : کنوانسیون‌ها در خصوص مسئولیت و جبران خسارت آلودگی	۱۲۴
بند اول :کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از جبران خسارات آلودگی نفتی مصوب	
۱۹۶۹	۱۲۴
بند دوم:پروتکل الحاقی به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی	
نفتی ۱۹۷۶	۱۲۶
بند سوم: پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت	
آلودگی نفتی، ۱۹۶۹	۱۲۶
بند چهارم :کنوانسیون بین‌المللی تشکیل یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از	
آلودگی نفتی، ۱۹۷۱	۱۲۷

- بند پنجم: پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی تاسیس یک صندوق بین‌المللی
 برای جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۷۱ ۱۲۹
- بند ششم: کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل مواد سمی و
 خطرناک از طریق دریا، ۱۹۹۶ (HNS) ۱۳۰
- گفتار سوم: کنوانسیون‌های مربوط به مداخله و مقابله در موارد منجر به آلودگی دریا ۱۳۱
- بند اول: کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی
 نفتی، ۱۹۶۹ ۱۳۱
- الف) حقوق دولت‌های متعاقد به موجب کنوانسیون مداخله ۱۳۲
- ب) تعهدات دولت‌های متعاقد به موجب کنوانسیون مداخله ۱۳۲
- بند دوم پروتکل مربوط به مداخله در دریای آزاد در صورت بروز آلودگی ناشی از موادی غیر از
 نفت، ۱۹۷۳ ۱۳۲
- بند سوم: کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی ۱۹۹۰
 (OPRC) ۱۳۳
- بند چهارم: پروتکل بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی مواد سمی و
 خطرناک، ۲۰۰۰ ۱۳۵
- گفتار چهارم: کنوانسیون‌ها منطقه‌ای حمایت از محیط‌زیست دریایی ۱۳۵
- بند اول - عضویت دولت‌ها در کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت از
 محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی، ۱۹۷۸ ۱۳۵
- بند دوم پروتکل‌های مربوط به کنوانسیون منطقه‌ای کویت ۱۳۷
- الف) پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در
 موارد اضطراری، ۱۹۷۸ ۱۳۷
- ب) پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره ۱۹۸۹ ۱۳۷
- ج) پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا، ۱۹۹۸ ۱۳۸
- مبحث دوم: مسوولیت بین‌المللی دولت صاحب پرچم در خصوص صید دریایی ۱۳۹
- گفتار اول: موافقتنامه ۱۹۹۳ اصول فائو ۱۳۹
- بند اول: عناوین موافقتنامه ۱۴۱
- گفتار دوم: موافقتنامه ۱۹۹۵ ذخائر آبی ملل متحد ۱۴۶
- بند اول: محدوده موافقتنامه ۱۴۷
- بند دوم: بررسی ترتیبات موافقتنامه ۱۹۹۵ ملل متحد ۱۴۷
- الف) مسوولیت دولت صاحب پرچم در نحوه صید ۱۴۸

ب) محدودیت بهره‌برداری دولت صاحب پرچم از منابع صید.....	۱۴۸
ج) اختیارات دولت ساحلی در کنترل کشتی های صیادی.....	۱۴۹
د) پرچمهای مصلحتی.....	۱۴۹
ه) صلاحیت و قدرت پلیس دولت صاحب پرچم عضو.....	۱۵۰
و) مقررات مربوط به بازرسی شناورها.....	۱۵۱
ز) اختیارات نیروهای انتظامی دولت ساحلی در خصوص پرچم کشتی های دارای حق صید.....	۱۵۲
نتیجه فصل سوم.....	
نتیجه گیری کلی	

فصل اول : کلیات

(تعاریف ، حقوق و تکالیف دولتها)

مقدمه

یکی از عوامل بسیار موثر در توسعه روابط بین الملل، کشتی ها می باشند که به لحاظ قابلیت ها و کار آییهای مختلف نظامی، تجاری، و خدماتی در تسهیل و ترویج روابط میان ملل مختلف از قدیم الایام نقش مهمی داشته و پیشرفت ها و ترقیات صنعتی و تکنولوژی نیز این روند را سرعت بخشیده است، مضاف بر نکته یاد شده، عرصه فعالیت کشتی ها، قلمرویی است که پیش از قلمرو خشکی تابع حقوق بین الملل است

نکته قابل ذکر این است که کشتی ها در اصل از تابعان حقوق داخلی می باشند، اما محدوده عمل آنها پیش از اینکه قلمرو یک دولت خاص باشد، قلمرو بین المللی و یا آبهای ساحلی دولتهای مختلف میباشد

بنابر این وضعیت دوگانه حاکم بر کشتی که از یک سو خود از تابعان حقوق داخلی بوده و از سوی دیگر همانند یک عامل نفوذ و قدرت نقش فعالی در روابط بین المللی ایفا می کند، موجب گردیده که موضوع کنوانسیون های بین المللی متعددی قرار بگیرد که این مباحث در روابط میان دولت ها و گاه افراد در عرصه بین المللی فعالیت کشتی بر قرار میگردد، به این معنا که بر طبق نهاد حقوقی تابعیت که عامل تقسیم کشتی ها بین دولتهای مختلف بوده و به این واسطه کشورهای صاحب پرچم مکلفند بر اساس مقررات بین المللی کشتی های ثبت شده کشورشان را تحت نظارت و کنترل دقیق داشته باشند.

به طور مثال کشتی ممکن است فاقد خدمه آموزش دیده باشد و یا ایجاد آلودگی نماید یا باعث تصادم کشتی ها با یکدیگر گردد و این امور ناشی از سهل انگاری و بی مبالاتی دولت صاحب پرچم در کنترل و نظارت صحیح نسبت به کشتی تحت پرچم تشخیص داده شود و بدین طریق موضوع مسوولیت بین المللی دولت صاحب پرچم مطرح میگردد که خواه ناشی از نقض تعهد باشد یا اینکه منشا طرح مسوولیت بین المللی دولت از طریق حمایت سیاسی باشد که این مباحث از مقولات حقوق بین الملل عمومی و تحت عنوان مسوولیت بین المللی مطرح میباشند. سوالی که مطرح میشود اینست که اگر دولت صاحب پرچم به تکالیفی که طبق عرف بین الملل و یا کنوانسیونهای مربوط به حقوق دریاهای که عضو آن می باشد عمل ننمود، آیا مسوولیت بین المللی آن دولت به وجود نمی آید؟ اگر کشتی تجاری، خصوصی، جنگی، یا دولتی از حدود صلاحیتهای تجاوز نمودند و به کشتی ها و یا منافع دیگر دولتها خسارت وارد آوردند آیا دولت صاحب پرچم مسوول جبران خسارت است یا خیر؟

اگر دولت صاحب پرچم صلاحیت تقنینی، اجرایی، و یا قضایی خود را که می بایست مطابق با ماده ۹۴ به طور موثر در امور اداری و فنی و اجتماعی مجری کند، اعمال ننماید تکلیف چه خواهد شد؟ اگر دولت صاحب پرچم بر طبق عرف بین الملل

و بر طبق بند ۱ ماده ۹۲ صلاحیت انحصاری خود را بر کشتی هایش اعمال می نماید در مقابل این حق تکلیفی وجود دارد که می گوید: هر دولتی به نحو موثر صلاحیت و نظارت خود را بر

کشتی های حامل پرچم آن دولت در امور اداری، فنی، و اجتماعی اعمال می کند (بند ۱ ماده ۹۴).

مثلا اگر کشتی تجاری، یا جنگی دست به دزدی دریایی بزند چه کسی مسوول است؟ مسوول جبران خسارت چه کسی است؟ این امر مسلم است که کشور صاحب پرچم نمی تواند ادعا کند که کشتی تجاری یا غیر دولتی در اثر ارتکاب جرم مسوولیت وی را مطرح نکند، زیرا بر طبق کنوانسیون های بین المللی مرتبط با قاعده پرچم اعمال صلاحیت و کنترل موثر را به عنوان یک تکلیف اساسی دولت صاحب پرچم در نظر گرفته و تخطی از آن مساوی است با ایجاد مسوولیت بین المللی دولت مربوط.

مواد ۱۰۶، بند ۳ ماده ۱۱۰ و بند ۸ ماده ۱۱۱ به مسوولیت بین المللی دولت صاحب پرچم و جبران خسارت اشاره کرده است.

کنوانسیونهای ۱۹۵۸ ۸۲ در واقع قسمت های بسیار جزئی از مسوولیت را مطرح نموده اند و از طرح یک قاعده کلی مسوولیت خودداری نموده اند.

به هر حال عدم قید مسوولیت دولت صاحب پرچم در این کنوانسیون ها در خصوص دزدی دریایی، آلودگی دریاها، تصادم دریایی، تروریسم دریایی، نحوه صید دریایی در مناطق مختلف دریاها و به طور کلی عدم اعمال صلاحیت و کنترل موثر خود موجب این نمی شود که آن کشور را فاقد مسوولیت بدانیم. بلکه به جهتی می توان گفت این مسائل بر طبق حقوق مسوولیت بین المللی کشورها روشن و بدیهی است. و به عبارت دیگر برای اثبات مسوول یا غیر مسوول بودن کشور صاحب پرچم به حقوق مسوولیت بین المللی کشورها، حقوق معاهدات، کنوانسیونهای بین المللی مربوط و دیگر ابزار حقوقی نیازمندیم.

روش تحقیق:

در تحقیقاتی از نوع تحقیق حاضر، جمع آوری اطلاعات از طریق مراجعه به کتابخانه ها و مطالعه کتب، مقالات ارائه شده در موسسات یا دانشگاه های مختلف، و نشریات اولین قدم در نگارش این پایان نامه می باشد. بدین ترتیب که با مراجعه به این منابع یعنی کتب و نشریات حقوقی، بانکهای اطلاعاتی، درباره عنوان اصلی تحقیق یعنی مسوولیت بین المللی، آلودگی های دریایی، تصادم دریایی، دولت صاحب پرچم قوانین و مقررات بین المللی کشتیرانی بین المللی، انواع کشتی ها، دزدی و سرقت مسلحانه علیه کشتی ها، صید دریایی و مقررات مربوط به آن و همچنین با مراجعه به کنوانسیونهای بین المللی حقوق دریاها و طرح پیشنهاد مسوولیت بین المللی دولت ها، اطلاعات لازم را استخراج و با تطبیق و تلفیق این موارد با هم به نتایج مورد نظر دست خواهیم یافت.

اهداف تحقیق :

یکی از اهداف اصلی علم حقوق تنظیم روابط انسانها با یکدیگر است به نحوی که در پرتو این نظم ، صلح و رفاه و پیشرفت میسر می گردد . دستیابی به اهداف مزبور مستلزم آشنایی با روابط متعدد بشری ، تعریف و تعیین حدود و ثغور هر یک می باشد . هدف این تحقیق حتی الامکان شناخت جنبه حقوقی یکی از این گونه روابط است . نوابری دریایی و کشتی رانی بین المللی از جمله اموری است که بعضا منشا اختلافات و مخدوش شدن روابط افراد ودولتها می گردد ، کشتی های عظیم حامل کالاهای مهم و استراتژیک چون مواد نفتی وغیره بسان جزایر شناور بر دریا هستند که هر گونه واقعه ای می تواند فاجعه آفرین باشد این پایان نامه بر آنست که جنبه های مختلف حقوقی بین المللی این روابط را تشریح نماید .

گفتار اول :

تعریف مسئولیت بین المللی دولت ها

نقض تعهدات الزام آور در نظام های حقوقی ملی یا بین المللی موجبات مسئولیت قانونی را فراهم می آورد. در یک نظام بین المللی نقض آشکار قواعد و هنجارهای اساسی حقوق بین الملل از سوی یک دولت متضمن مسئولیت بین المللی آن دولت است. به عنوان ضمانت اجرای تجاوز به قواعد حقوق بین الملل هدف از مسئولیت بین المللی اجبار دولت ها به حفظ احترام مقررات حقوق بین الملل است. به همین دلیل مکانیزم مسئولیت بین المللی و توسعه ی آن مبتنی بر یک اصل مهم سیاسی بنا شده است که به موجب آن دولت ها به منظور جبران ضرر و زیان هایی که از طرف دولت دیگر به آن ها یا اتباع آنها وارد می آید باید به وسایل مسالمت آمیز و صلح جویانه متوسل شوند^۱. عدم رعایت مسئولیت بین المللی که از ارکان نظام بین المللی است از عوامل تهدید کننده ی امنیت بین الملل می باشد؛ زیرا دولت ها در روابط بین المللی ضمن برخورداری از استقلال باید دارای مسئولیت نیز باشند. حقوق بین الملل برابری دولت ها را به رسمیت می شناسد و چنان چه دولت ها از انجام تکالیف خود در مقابل مقررات بین المللی خودداری نمایند، آن ها را مسئول اعمال خود می شناسد. بنابراین مسئولیت را می توان نتیجه ی اصلی برابری دولت ها در نظام بین المللی تلقی کرد.

اصولاً مسئولیت بین المللی ناشی از فعل یا ترک فعلی است که منتهی به نقض یک تعهد یا تکلیف بین المللی می شود. به عنوان یک قاعده ی عرفی حقوق بین الملل دیوان دادگستری بین المللی در رأی مورخ ۱۹۲۷ خود در پرونده ی کورزو (Chorzow) آن را به شرح زیر اعلام می کند: «یکی از اصول حقوق بین الملل این است که نقض یک تعهد مستلزم جبران مؤثر آثار آن می گردد. به این ترتیب جبران خسارت یک شرط و قاعده ی تکمیلی در یک قرارداد می باشد، بدون آن که ضرورتی باشد که این موضوع در قرارداد یادآوری گردد.»^۲ در مقام تعریف مسئولیت دولت، فرهنگ واژه های حقوق بین الملل تعریف ذیل را ارائه می دهد:

«مسئولیت حقوقی بین المللی عبارت است از تکلیفی که به موجب حقوق بین الملل به یک دولت، تحمیل می گردد تا خساراتی را که در اثر نقض قواعد حقوق بین الملل ناشی از عمل یا خودداری او در انجام تکلیف به دولت دیگری وارد شده جبران نماید»^۳

^۱ موسوی، سید فضل الله، حقوق بین الملل محیط زیست نشر میزان چاپ اول، تهران، ۱۳۸۰، ص ۴۱ و ۵۰، الکساندر کیس، حقوق بین الملل، ص ۲۴

^۲ محمد کاظم عماد زاده، حقوق بین الملل عمومی، انتشارات انا، چاپ اول، ۱۳۷۰، ص ۲۰۴

^۳ جلال الدین مدنی، حقوق بین الملل عمومی و اصول روابط دول، جلد سوم انتشارات پایدار، چاپ اول، ص ۲۷۹

برای تحقق مسئولیت بین المللی دولت ویژگی های اساسی آن به چند عامل بستگی دارد:

۱- وجود یک تعهد حقوقی بین المللی میان دو دولت

۲- نقض فعل یا ترک فعل از سوی یک دولت

۳- وجود رابطه سببیت بین نقض تعهد و ضرر وارده

۴- تحقق ضرر و زیان

۵- قابلیت انتساب عمل زیان آور به یک ارگان مسئول دولتی

• به طور مثال اثرات تخریب محیط زیست که مرزهای ملی را در می نوردد با تهدید محیط زیست مشترک انسان ها کل جامعه بین المللی را تحت تأثیر قرار می دهد. در مورد آلودگی های مرز گذر، یعنی آلودگی هایی که نشأت گرفته از داخل یک کشور است و با یک منبع مشترک طبیعی به کشور دیگر انتقال می یابد و آن را تحت تأثیر قرار می دهد، مسئولیت زمانی محقق می شود که اصل (Sic Utere Tuo UT Alienum Non Leadas) نقض شده باشد. به موجب این اصل یک دولت وظیفه ی جلوگیری از اعمالی را عهده دار می باشد که باعث ورود آسیب به اشخاص و اموال در قلمرو کشور دیگر می شود. این قاعده عرفی که مأخوذ از حقوق رم می باشد برای اولین بار در سال ۱۹۳۸ در داوری تریل اسملتر (Trail Smelter) در رویه ی محیط زیست بین المللی وارد شد. این داوری به اختلاف بین کانادا و آمریکا در مورد کارخانه ی ذوب فلز مس در کانادا واقع در ده مایلی مرز آمریکا مربوط می شد که باعث سرایت دی اکسید سولفور به محیط زیست آمریکا و ورود خسارت به کشاورزان آمریکایی گردید. رأی نهایی داوری که در سال ۱۹۴۱ صادر شد اعلام می دارد: هیچ دولتی حق ندارد از سرزمین خود به نوعی استفاده کند و یا اجازه بدهد که در نتیجه ی آن با نشر گازهای آلوده کننده موجب خسارت به سرزمین دولت دیگری که اموال اشخاص در آن قرار دارد شود.^۴ در قضیه ی کانال کورفو (Corfu Channel Case) مورخ ۹ آوریل ۱۹۴۹ دیوان بین المللی دادگستری مقرر داشت: « این وظیفه و تکلیف هر دولتی است که به طور آگاهانه اجازه ندهد قلمروش بر اعمالی که مغایر حقوق دیگر کشورهاست مورد استفاده قرار گیرد.» برخی از محققان با استناد به این قضیه آن را به عنوان موجد اصلی مسئولیت دولت ها برای آلودگی های مرز گذر تفسیر می کنند.^۵ دیوان بین المللی دادگستری در قضیه ی مشروعیت تهدید یا کاربرد سلاح های هسته ای مورخ ۸ جولای ۱۹۹۶ (رأی مشورتی) از دولت ها می خواهد که تضمین کنند که

^۴ موسوی، سید فضل الله، حقوق بین الملل محیط زیست نشر میزان چاپ اول، تهران، ۱۳۸۰، ص ۴۱ و ۵۰، الکساندر

کیس، حقوق بین الملل، ص ۲۵

^۵ همال ص ۲۴