

فصلنامه علمی تخصصی فقه و حقوق معاصر

سال یازدهم- زمستان ۱۴۰۴- شماره ۳۴- ص ۴۰-۵۶

مسئولیت دولت پرچم‌دار در قبال آلودگی‌های نفتی ناشی از کشتی‌های سایه

محسن نیک کردار^۱

چکیده

در سال‌های اخیر، ظهور «ناوگان سایه» به عنوان پدیده‌ای برخاسته از تعارضات ژئوپلیتیک و تحریم‌های اقتصادی، نظم حقوقی حاکم بر دریاها را با مخاطرات زیست‌محیطی بی‌سابقه‌ای مواجه ساخته است. این نوشتار با رویکردی تحلیلی-انتقادی به واکاوی مسئولیت دولت‌های پرچم‌دار در قبال آلودگی‌های نفتی ناشی از این کشتی‌ها می‌پردازد. پرسش بنیادین پژوهش این است که دولت پرچم‌دار، در چارچوب تعهد به «کنترل مؤثر» موضوع ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و اصل «مراقبت بایسته»، تا چه حد در برابر اعمال غیرقانونی و آلودگی‌های زیست‌محیطی ناوگان سایه مسئولیت‌پذیر است؟ یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ماهیت غیرشفاف این ناوگان و بهره‌برداری سیستماتیک از «پرچم‌های مصلحتی»، ضمن ایجاد خلاء در اعمال صلاحیت دولت پرچم‌دار، عملاً سازوکارهای پاسخگویی مندرج در کنوانسیون مارپل را ناکارآمد کرده است. در این مقاله ضمن بررسی چالش‌های اثبات قصور دولت‌ها در انتساب مسئولیت بین‌المللی، استدلال می‌شود که برای پیشگیری از فجایع زیست‌محیطی در پهنه‌های آبی، نظام حقوق بین‌الملل نیازمند «بازتعریف مسئولیت» است؛ به نحوی که دولت‌های پرچم‌دار فراتر از نظارت‌های صوری، مکلف به تضمین استانداردهای سخت‌گیرانه در نظارت بر کشتی‌های ثبت‌شده تحت حاکمیت خود باشند. در نهایت، با تأکید بر نقش رویه قضایی و سازمان بین‌المللی دریانوردی، پیشنهادهایی جهت گذار از مسئولیت مبتنی بر خطا به سوی مدل‌های مسئولیت سخت‌گیرانه برای دولت‌های سهل‌انگار ارائه می‌گردد.

واژگان کلیدی: ناوگان سایه، دولت پرچم‌دار، کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS)، آلودگی نفتی، مسئولیت بین‌المللی، مراقبت بایسته، پرچم مصلحتی.

^۱ کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل

مقدمه

نظام حقوقی حاکم بر دریاها که ستون‌های اصلی آن بر پایه کنوانسیون حقوق دریاها مصوب سال هزار و نهصد و هشتاد و دو میلادی استوار است، همواره بر پایه اصلی بنیادین به نام نظارت مؤثر دولت پرچم‌دار بر کشتی‌های تحت تابعیت خود بنا شده است. این اصل به عنوان ضامن امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی شناخته می‌شود. با این حال، در سال‌های اخیر، ظهور پدیده نوظهوری که از آن با عنوان ناوگان سایه یاد می‌شود، این ساختار حقوقی را با چالشی جدی و بی‌سابقه مواجه کرده است. ناوگان سایه به مجموعه کشتی‌هایی اطلاق می‌شود که با بهره‌گیری از ساختارهای غیرشفاف مالکیتی و استفاده از پرچم‌های مصلحتی، تلاش می‌کنند از نظارت‌های قانونی و استانداردهای سخت‌گیرانه بین‌المللی در حوزه ایمنی و محیط زیست فرار کنند.

ماهیت غیرشفاف این ناوگان که عمدتاً برای دور زدن تحریم‌های بین‌المللی و حمل و نقل محموله‌های نفتی پرمخاطره به کار گرفته می‌شوند، عملاً پیوند حقوقی میان کشتی و دولت پرچم‌دار را که باید واقعی و مؤثر باشد، به پیوندی صوری و کاغذی تقلیل داده است. این شرایط، در عمل منجر به ایجاد خلأهای اجرایی در کنوانسیون‌های بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریاها شده است. پرسش اصلی این پژوهش آن است که در پرتو تعهدات دولت‌ها به اعمال مراقبت بایسته، چگونه می‌توان مسئولیت دولت پرچم‌دار را در قبال خسارات زیست‌محیطی ناشی از این کشتی‌ها تثبیت کرد؟ این مقاله با هدف واکاوی ابعاد مسئولیت دولت‌های پرچم‌دار در برابر آلودگی‌های نفتی ناشی از ناوگان سایه تدوین شده است. در این راستا، ضمن تحلیل مبانی حقوقی تعهد به نظارت مؤثر در کنوانسیون حقوق دریاها، تلاش می‌شود چالش‌های موجود در انتساب مسئولیت بین‌المللی به دولت‌هایی که در نظارت بر کشتی‌های ثبت‌شده تحت حاکمیت خود اهمال می‌ورزند، مورد بررسی قرار گیرد. در نهایت، با آسیب‌شناسی نظام پرچم‌های مصلحتی، لزوم بازنگری در سازوکارهای فعلی و تقویت نقش نظارتی سازمان بین‌المللی دریانوردی برای مقابله با فجایع زیست‌محیطی دریایی مورد بحث قرار خواهد گرفت تا بستری علمی برای ارائه راهکارهای حقوقی در جهت نظام‌مند کردن مسئولیت دولت‌ها فراهم گردد.

مفهوم ظهور پدیده ناوگان سایه و تهدید امنیت دریایی

ظهور پدیده ناوگان سایه در دهه های اخیر که عمدتاً معلول گسترش دامنه تحریم های اقتصادی یک جانبه و چندجانبه علیه برخی دولت هاست، مبانی سنتی حمل و نقل دریایی را با چالش های جدی مواجه ساخته است. این ناوگان شامل کشتی هایی است که با هدف دور زدن نظارت های بین المللی و مخفی نگاه داشتن مبدأ، مقصد و ماهیت کالاهای انتقالی، از شبکه های پیچیده مالکیتی و تغییرات مکرر نام و پرچم بهره می جویند. ماهیت غیرشفاف این کشتی ها موجب شده است تا شناسایی مسئولیت نهایی در صورت بروز حوادث دریایی، به ویژه آلودگی های زیست محیطی، به امری دشوار در عرصه حقوق بین الملل تبدیل گردد. این وضعیت نه تنها امنیت دریایی را در مفهوم کلاسیک آن یعنی آزادی کشتیرانی و ایمنی مسیرهای دریایی تهدید می کند، بلکه نظم حقوقی حاکم بر دریاها را که بر پایه شفافیت در احراز تابعیت و نظارت دولت پرچم استوار است، متزلزل ساخته است (مستقیم، ۱۴۰۱: ۴۵).

تحلیل مفهومی ناوگان سایه نشان می دهد که این کشتی ها با بهره گیری از ساختارهای ثبت صوری، عملاً پیوند میان دولت پرچم و کشتی را که در ماده ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاها به عنوان پیوند واقعی معرفی شده است، از اعتبار انداخته اند. این کشتی ها با انتخاب پرچم های مصلحتی که دارای نظام های نظارتی ضعیف یا ناکارآمد هستند، از انطباق با استانداردهای سخت گیرانه ایمنی مندرج در کنوانسیون های بین المللی نظیر کنوانسیون بین المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها، گریزان هستند. بدین ترتیب، فقدان شفافیت در ساختار مالکیتی و مدیریتی این ناوگان، موجب ایجاد منطقه خاکستری حقوقی شده است که در آن، دولت ها در اعمال صلاحیت قانونی خود با موانع متعددی روبرو هستند و این امر، بستری برای ارتکاب رفتارهای مجرمانه و تخلفات زیست محیطی فراهم می آورد (صادقی، ۱۴۰۲: ۱۱۲).

تأثیر گسترده این پدیده بر امنیت دریایی را باید در پرتو اصل صلح و امنیت بین المللی مورد ارزیابی قرار داد، چرا که فعالیت های غیرشفاف این کشتی ها نه تنها به نشت احتمالی مواد نفتی و آلودگی پهنه های آبی می انجامد، بلکه موجب تضعیف حاکمیت قانون در دریاها شده است. وقتی کشتی ها خارج از نظارت های قانونی و با استفاده از پوشش های حقوقی متقلبانه در دریاها تردد می کنند، ابزارهای کنترلی دولت های ساحلی و بندری برای اعمال نظارت های فنی و بازرسی های لازم برای جلوگیری از حوادث احتمالی، کارایی خود را از دست می دهند. این فرایند سبب می شود که کنوانسیون های حقوقی که برای تنظیم رفتار کشتی ها و تضمین ایمنی طراحی شده اند،

در برخورد با ناوگان سایه با بن بست مواجه شوند و در نهایت، مخاطرات جبران ناپذیری برای اکوسیستم‌های دریایی و ثبات تجاری در مسیرهای کشتیرانی ایجاد گردد (کریمی، ۱۴۰۳: ۸۹).

چرایی تبدیل شدن این کشتی‌ها به چالش حقوقی، در گسست میان اقتدار حقوقی دولت پرچم و واقعیت‌های عملیاتی کشتی‌ها نهفته است؛ به طوری که دولت‌ها در برابر کشتی‌هایی که تحت لوای پرچم آن‌ها فعالیت می‌کنند، توانایی یا اراده کافی برای اعمال کنترل مؤثر موضوع ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها را ندارند. این ناتوانی ناشی از آن است که ثبت‌کنندگان این کشتی‌ها معمولاً شرکت‌های صوری با ملیت‌های متعدد هستند که هرگونه اقدام قضایی یا اجرایی برای مسئولیت‌پذیر ساختن آن‌ها را با موانع تشریفاتی و پیچیدگی‌های دادرسی مواجه می‌سازد. از این رو، ناوگان سایه نه تنها یک مسئله فنی کشتیرانی، بلکه یک معضل حقوق بین‌الملل عمومی است که کارکرد نهادهای نظارتی بین‌المللی را در پیشگیری از آلودگی‌های فرامرزی به شدت تحت تأثیر قرار داده است (رضایی، ۱۴۰۰: ۲۳۴).

ماهیت حقوقی چالش‌های ناشی از ناوگان سایه، پیش از هر چیز در تقابل آشکار میان ضرورت‌های انتظام بخشی به فضای دریایی و فقدان سازوکارهای اجرایی جهت مقابله با سوء استفاده از نهاد حقوقی تابعیت کشتی‌ها تجلی می‌یابد. از یک سو، نظام حقوقی دریاها بر پایه استقلال دولت‌ها در اعطای پرچم بنا شده و از سوی دیگر، همین استقلال به دستاویزی برای فرار از تعهدات بین‌المللی بدل گردیده است که نشان‌دهنده تضاد درونی در ساختار فعلی کنوانسیون حقوق دریاهاست. در نتیجه، این پدیده نه صرفاً به عنوان یک تخلف فردی، بلکه به مثابه ساختارشکنی هدفمند در نظام حقوقی بین‌المللی دریاها عمل می‌کند که آثار مفهومی آن، مشروعیت‌رژیم‌های نظارتی فعلی را برای حفظ محیط زیست دریایی و امنیت کشتیرانی با تردیدهای اساسی روبرو کرده است، به نحوی که برای مواجهه با این تهدید، ناگزیر از بازنگری در تفاسیر موسع از مسئولیت دولت‌ها در اعمال صلاحیت فراسرزمینی هستیم.

مبانی تعهدات نظارتی دولت پرچم‌دار در کنوانسیون ۱۹۸۲

مبنای تعهدات نظارتی دولت پرچم‌دار در حقوق بین‌الملل دریاها ریشه در اصل حاکمیت دولت‌ها بر کشتی‌های دارای تابعیت خود دارد که در قالب ماده نود و چهار کنوانسیون حقوق دریاها به شکلی دقیق تبیین شده است. بر اساس بند یک این ماده، هر دولتی موظف است صلاحیت و کنترل خود را به صورت مؤثر بر کشتی‌هایی که پرچم آن دولت را حمل می‌کنند، در امور اداری، فنی و اجتماعی اعمال نماید. این تعهد، صرفاً یک قاعده صوری

نبوده، بلکه تضمینی برای اجرای قواعد ایمنی و پیشگیری از آلودگی‌های دریایی است که در سایه حاکمیت دولت پرچم‌دار معنا می‌یابد. هرگونه سستی در انجام این مسئولیت، مستقیماً به نقض تعهدات بین‌المللی منجر شده و دولت را در برابر جامعه بین‌المللی پاسخگو قرار می‌دهد، چرا که کشتی‌ها به عنوان ابزارهای تحت کنترل دولت، باید در تمامی پهنه‌های آبی منطبق با استانداردهای مصوب عمل کنند (فرهادی، ۱۳۹۹: ۷۸).

بند دو ماده نود و چهار کنوانسیون با هدف ارتقای کیفیت نظارت، الزاماتی را برای دولت‌ها مقرر داشته تا اطمینان حاصل شود که کشتی‌های تحت تابعیت آنان، در خصوص ثبت و نگهداری اسناد، انطباق با مقررات فنی، و ایمنی دریانوردی، استانداردهای حداقلی را رعایت می‌نمایند. این بخش از مقررات به وضوح بر ضرورت وجود یک پیوند واقعی و ارگانیک میان دولت پرچم‌دار و کشتی تأکید می‌ورزد تا از رواج رویه‌های متقلبانه در ثبت کشتی‌ها جلوگیری به عمل آید. هنگامی که یک کشتی تحت صلاحیت دولتی قرار می‌گیرد، آن دولت مکلف است سازوکارهای لازم برای بازرسی، صدور گواهینامه‌ها و نظارت مستمر بر وضعیت فنی کشتی را فراهم آورد. از این رو، اعمال صلاحیت مؤثر، به معنای مداخله فعال و پیشگیرانه در جهت تضمین عملکرد ایمن کشتی در پهنه‌های آبی است (موسوی، ۱۴۰۱: ۱۲۴).

تحلیل بندهای یک و دو ماده نود و چهار نشان می‌دهد که مفهوم کنترل مؤثر، فراتر از نظارت‌های اداری ساده بوده و مستلزم اتخاذ تدابیر کیفی، انضباطی و فنی است که دولت‌ها باید در قوانین ملی خود پیش‌بینی نمایند. دولت پرچم‌دار نه تنها در مرحله ثبت کشتی، بلکه در تمام طول دوره بهره‌برداری از آن، مسئولیت دارد که با اعمال صلاحیت قضایی، رفتارهای متخلفانه یا غیرمسئولانه کشتی را مدیریت کرده و در صورت بروز حوادث آلودگی، اقدامات تنبیهی لازم را به اجرا بگذارد. این تعهدات در زمره قواعد آمره در حقوق دریاهای قرار دارند که هدف از آن‌ها صیانت از نظم عمومی بین‌المللی و حفاظت از محیط زیست در برابر خطرات ناشی از فعالیت‌های دریانوردی است، به گونه‌ای که هرگونه اهمال در آن‌ها، مسئولیت بین‌المللی دولت پرچم‌دار را به بار می‌آورد (حسینی، ۱۴۰۲: ۵۶).

تکیه بر ماده نود و چهار کنوانسیون در شرایط کنونی که ناوگان سایه با هدف فرار از مسئولیت‌های قانونی شکل گرفته، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ زیرا این ماده تنها ابزار قانونی برای مطالبه پاسخگویی از دولت‌هایی است که با اعطای پرچم به کشتی‌های غیرشفاف، عملاً موجبات نقض تعهدات بین‌المللی را فراهم می‌آورند. در واقع، دولت‌های پرچم‌دار نمی‌توانند با استناد به حق حاکمیتی خود در ثبت کشتی، از مسئولیت‌های قانونی

مندرج در کنوانسیون شانه خالی کنند. تعهد به اعمال کنترل مؤثر، به معنای پذیرش بار مسئولیت کامل در برابر هرگونه خسارت زیست محیطی یا ایمنی ناشی از کشتی هاست که تحت پرچم آن‌ها تردد می‌کنند و این خود، سنگ بنای نظام مسئولیت در حقوق دریاها محسوب می‌شود (عباسی، ۱۴۰۰: ۲۱۰).

در تحلیل ساختار کنوانسیون حقوق دریاها، اعمال صلاحیت و کنترل مؤثر توسط دولت پرچم‌دار، در واقع پیوندگاه اصلی میان حاکمیت ملی و نظم حقوقی بین‌المللی است که خلأهای موجود در آن، کارایی کل نظام پیشگیری از آلودگی را با ابهام مواجه می‌سازد. از نظر حقوقی، تکیه بر ماده نود و چهار به عنوان مبنای تعهدات، اگرچه از نظر تئوریک غنی است، اما در عرصه عمل و در تقابل با دولت‌های سهل‌انگار، با چالش‌های جدی در تعیین قلمرو نظارت و اثبات فقدان کنترل مؤثر مواجه است که نشان‌دهنده ضعف ساختاری در ضمانت‌اجراهای پیش‌بینی شده برای تحقق واقعی این تعهدات در نظام حقوقی بین‌الملل دریاهاست.

تحلیل تعهد به «مراقبت بایسته» در کنوانسیون‌های زیست‌محیطی

تعهد به مراقبت بایسته در حقوق بین‌الملل محیط زیست به عنوان یک استاندارد رفتاری، دولت‌ها را مکلف می‌سازد که تمام تدابیر لازم و معقول را برای جلوگیری از بروز خسارات زیست محیطی ناشی از فعالیت‌های تحت حاکمیت خود اتخاذ نمایند. این تعهد در بستر دریاها، فراتر از نظارت‌های اداری صرف بوده و پیوند عمیقی با ماده نود و چهار کنوانسیون حقوق دریاها دارد، چرا که اعمال صلاحیت و کنترل مؤثر بر کشتی‌ها، عملاً ابزاری برای تحقق اصل مراقبت بایسته محسوب می‌شود. دولتی که پرچم خود را به کشتی‌ای اعطا می‌کند، متعهد است با ایجاد یک سیستم نظارتی فعال، اطمینان حاصل کند که آن کشتی در مواجهه با خطرات آلودگی، مجهز به آخرین استانداردهای حفاظتی بوده و خدمه آن از مهارت‌های لازم برخوردارند. بدین ترتیب، مراقبت بایسته به مثابه یک تعهد با ماهیت تعهد به وسیله است که در آن، سنجش عملکرد دولت بر اساس میزان تلاش‌ها و تدابیر پیشگیرانه اتخاذ شده در برابر خطر صورت می‌گیرد (شریفی، ۱۴۰۱: ۹۲).

در سوی دیگر این پیوند حقوقی، کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها موسوم به مارپل قرار دارد که با وضع استانداردهای فنی دقیق و سخت‌گیرانه، جزئیات اجرایی تعهدات دولت پرچم‌دار را ترسیم می‌کند. در حالی که ماده نود و چهار کنوانسیون حقوق دریاها چهارچوب کلی مسئولیت دولت را تعیین می‌کند، کنوانسیون مارپل الزامات ماهوی و فنی را در زمینه‌هایی نظیر تجهیزات تفکیک نفت از آب، مخازن بالاست و سیستم‌های ثبت عملیات نفتی مقرر می‌دارد. پیوند میان این دو کنوانسیون به گونه‌ای است که قصور

در رعایت استانداردهای فنی مارپل، عملاً به معنای نقض تعهد اعمال کنترل مؤثر از سوی دولت پرچم دار تلقی می‌شود. به عبارت دیگر، دولت پرچم دار نمی‌تواند ادعای پایبندی به اصل مراقبت بایسته را مطرح کند، در حالی که کشتی‌های تحت تابعیت او در انطباق با قواعد فنی مارپل که برای کاهش آلودگی حیاتی هستند، کوتاهی می‌کنند (احمدی، ۱۴۰۲: ۱۵۵).

تعهد به مراقبت بایسته ایجاب می‌کند که دولت‌ها در مراحل گوناگون چرخه حیات کشتی، از زمان صدور گواهینامه‌های فنی تا بازرسی‌های دوره‌ای، اقدامات جدی و بدون مسامحه انجام دهند. در مواجهه با ناوگان سایه، این تعهد معنای مضاعفی می‌یابد؛ چرا که دولت پرچم دار باید با علم به مخاطرات این کشتی‌ها و ماهیت غیرشفاف مالکان آن‌ها، نظارت‌های خود را به مراتب دقیق‌تر و سخت‌گیرانه‌تر سازد. هرگونه اغماض در بازرسی‌های فنی و صدور مجوزها برای کشتی‌هایی که از استانداردهای مارپل فاصله دارند، نقض آشکار تعهد مراقبت بایسته است. بنابراین، پیوند حقوقی میان ماده نود و چهار و الزامات مارپل، دولت‌ها را در برابر فجایع زیست‌محیطی ناشی از نشت نفت به گونه‌ای مسئول می‌سازد که حتی در صورت نبود سوءنیت، اثبات کوتاهی در اعمال نظارت‌های فنی کافی برای احراز مسئولیت بین‌المللی آن‌ها خواهد بود (نوری، ۱۴۰۳: ۴۸).

تحلیل این رابطه نشان می‌دهد که مراقبت بایسته به یک ابزار حقوقی قدرتمند برای پر کردن شکاف‌های اجرایی میان قواعد کلی و الزامات فنی تبدیل شده است. در واقع، این استاندارد اجازه می‌دهد تا مسئولیت دولت‌ها نه بر اساس نتیجه مستقیم آلودگی، بلکه بر اساس کیفیت و کفایت سیستم نظارتی که برای جلوگیری از آن ایجاد کرده‌اند، مورد قضاوت قرار گیرد. این امر در حقوق بین‌الملل محیط زیست دریایی حیاتی است، زیرا ماهیت فعالیت‌های دریایی به گونه‌ای است که ریسک نشت نفت همواره وجود دارد و دولت پرچم دار با پذیرش این ریسک در هنگام اعطای تابعیت به کشتی، مکلف است با اعمال بالاترین سطوح مراقبت بایسته، این ریسک را به حداقل برساند. قصور در این زمینه، نه تنها یک تخلف فنی از مقررات مارپل، بلکه یک نارسایی بنیادی در ایفای نقش حاکمیتی دولت در پهنه‌های آبی بین‌المللی به شمار می‌آید (کمالی، ۱۴۰۰: ۳۱۲).

از منظر حقوقی، ترکیب تعهدات ماده نود و چهار و مقررات فنی مارپل در قالب مفهوم مراقبت بایسته، یک نظام جامع مسئولیت ایجاد می‌کند که انسجام آن در گرو تفسیر فعالانه مراجع قضایی و سازمان‌های ناظر است. نقد وارده بر این ساختار آن است که در عمل، اثبات عدم رعایت مراقبت بایسته توسط دولت‌ها با موانع اثباتی مواجه است، زیرا دولت‌های پرچم دار می‌توانند با ارائه اسناد صوری و گواهینامه‌های ظاهراً معتبر، رعایت استانداردهای

مارپل را ادعا کنند. آثار مفهومی این وضعیت، چالش دایمی میان ضرورت حفظ محیط زیست دریایی و حاکمیت دولت‌ها بر سیستم‌های ثبت کشتی را به نمایش می‌گذارد، به طوری که تضاد میان تعهدات نظری و واقعیت‌های نظارتی، کارایی این رژیم را در مهار فعالیت‌های غیرمسئولانه ناوگان سایه به شدت محدود ساخته است.

چالش‌های حقوقی در انتساب مسئولیت بین‌المللی به دولت پرچم‌دار

نخستین و مهم‌ترین چالش در انتساب مسئولیت بین‌المللی به دولت پرچم‌دار در پرونده‌های آلودگی دریایی، دشواری اثبات عنصر معنوی و عینی قصور یا اهمال در اعمال نظارت‌های اداری و فنی است. بر اساس قواعد حاکم بر مسئولیت دولت‌ها، برای انتساب مسئولیت، خواهان باید ثابت کند که دولت پرچم‌دار در انجام تعهدات مراقبت‌بایسته موضوع ماده نود و چهار کنوانسیون حقوق دریاهای کوتاهی کرده است؛ امری که در مواجهه با پرچم‌های مصلحتی به سدی بزرگ بدل می‌شود. بسیاری از دولت‌های میزبان ناوگان سایه، با ایجاد بسترهای ثبت صوری و فقدان ساختار بازرسی فعال، به شکلی نظام‌مند از شفافیت پرهیز می‌کنند و این فقدان اطلاعات، دسترسی مراجع بین‌المللی به ادله کافی برای اثبات اهمال دولت را عملاً غیرممکن می‌سازد، چرا که بار اثبات قصور در این نظام‌ها بر عهده مدعی است (بهرامی، ۱۴۰۱: ۲۳۴).

در مواردی که کشتی‌های سایه مرتکب آلودگی نفتی می‌شوند، استفاده از واسطه‌های شرکتی و ثبت کشتی در حوزه‌های قضایی با حاکمیت قانون ضعیف، پیوند ارگانیک میان دولت پرچم و کشتی را به چنان فضای مه‌آلودی بدل می‌کند که تعیین عاملیت مستقیم دولت در اهمال، با چالش‌های شکلی و ماهوی روبروست. دولت‌های مصلحتی معمولاً با صدور گواهینامه‌های ظاهراً مطابق با کنوانسیون مارپل، فرآیند دادرسی را با ادعای رعایت استانداردهای فنی منحرف می‌کنند و از آنجا که مراجع قضایی بین‌المللی نیازمند شواهد متقن مبنی بر عدم نظارت عملی هستند، اثبات این نکته که بازرسی‌ها صرفاً صوری بوده و دولت عملاً چشمان خود را بر تخلفات کشتی بسته است، از نظر قضایی بسیار پیچیده است. این وضعیت، دولت‌های پرچم‌دار را در حصار از مصونیت‌های کاغذی قرار می‌دهد که شکستن آن، مستلزم دسترسی به اطلاعات محرمانه ثبت و بازرسی‌هاست که به‌طور معمول از سوی این دولت‌ها ارائه نمی‌شود (صادقی، ۱۴۰۳: ۸۹).

علاوه بر موانع اثباتی، تفاوت در استانداردهای حقوقی حاکم بر مسئولیت مدنی و مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، خود به چالشی مضاعف تبدیل شده است. مسئولیت بین‌المللی دولت پرچم‌دار برای اهمال، مستلزم اثبات نقض مستقیم تعهدات مندرج در معاهدات دریایی است؛ در حالی که کشتی‌های سایه با تغییرات پیاپی پرچم و نام،

تلاش می‌کنند تا هیچ سابقه ثابتی از خود بر جای نگذارند که انتساب عملکرد کشتی به یک دولت خاص را تسهیل کند. این پیچیدگی حقوقی سبب می‌شود که در صورت وقوع فاجعه زیست محیطی، دولت پرچم‌دار به راحتی مدعی شود که تمامی الزامات قانونی را رعایت کرده و اگر کشتی مرتکب تخلف شده، این یک خطای فردی توسط مالک بوده و نه قصور سیستماتیک دولت. در نتیجه، فقدان مکانیزم‌های شفاف سازی اجباری برای دولت‌های پرچم‌دار، خلاء قانونی بزرگی ایجاد کرده است که عملاً انتساب مسئولیت به آن‌ها را در محاکم بین‌المللی غیرمحمول می‌سازد (قاسمی، ۱۴۰۰: ۱۱۲).

چالش دیگر در این میان، مسئله صلاحیت قضایی برای رسیدگی به اهمال دولت پرچم‌دار است. از آنجا که دولت‌های مصلحتی معمولاً عضو فعال نهادهای حل اختلاف بین‌المللی نیستند یا با حق شرط‌های گسترده به کنوانسیون‌ها پیوسته‌اند، دسترسی به مراجع قضایی برای طرح دعوی مسئولیت علیه آن‌ها با موانع صلاحیت شخصی و موضوعی مواجه می‌شود. حتی در صورت وجود صلاحیت، نحوه انتساب اعمال اشخاص حقوقی خصوصی (مالکان کشتی) به دولت پرچم‌دار در چارچوب مسئولیت‌های ثانویه، نیازمند ارائه ادله‌ای دال بر کنترل واقعی دولت بر کشتی است که در مدل‌های فعلی ثبت کشتی‌ها، عملاً وجود ندارد. این ناتوانی در انتساب، منجر به بی‌کیفرمانی دولت‌های پرچم‌دار شده و انگیزه برای اصلاح سیستم‌های ثبت را در این کشورها از بین می‌برد، چرا که هزینه‌های ناشی از مسئولیت بین‌المللی به مراتب کمتر از منافع ناشی از اعطای پرچم مصلحتی است (موسوی، ۱۴۰۲: ۵۶).

از نظر حقوقی، انتساب مسئولیت در نظام بین‌المللی دریاها به دولت پرچم‌دار، در تقابل میان اصل حاکمیت و تعهدات نظارتی دچار بحران است. ساختار فعلی مسئولیت دولت‌ها در پرتو حقوق بین‌الملل، بر پایه مفاهیم سنتی فعلی متخلفانه بنا شده است که در عصر ناوگان سایه، به دلیل ماهیت غیرمتمرکز و پنهان فعالیت‌ها، از کارایی ساقط شده است. آثار مفهومی این چالش نشان می‌دهد که نهاد پرچم، به عنوان یک ابزار حقوقی انتظام بخش، کارکرد معکوس یافته و به جای اعمال حاکمیت قانونی، به پوششی برای گریز از قانون تبدیل شده است که تداوم این وضعیت، انسجام نظام حقوقی بین‌المللی دریاها را در حفظ نظم و محیط زیست به بن بست حقوقی عمیقی کشانده است.

وضعیت حقوقی «پرچم‌های مصلحتی» در مواجهه با آلودگی‌های فرامرزی

نظام حقوقی حاکم بر دریاها که بر پایه اعطای تابعیت به کشتی‌ها و ثبت آن‌ها تحت حاکمیت یک دولت بنا شده است، در سال‌های اخیر با ظهور پدیده پرچم‌های مصلحتی به بحران کارکردی دچار گشته است. پرچم مصلحتی در معنای حقوقی، به معنای اعطای تابعیت از سوی دولتی است که هیچ پیوند واقعی میان کشتی و قلمرو خود ندارد، اما با ارائه تسهیلات اداری و مالی، مالکان کشتی‌ها را برای ثبت تحت پرچم خود جذب می‌کند. این وضعیت در حوزه آلودگی‌های فرامرزی، شرایطی را فراهم آورده که در آن، زیان دیدگان آلودگی نفتی در شناسایی مسئول قانونی با موانع ساختاری روبرو می‌شوند. وقتی کشتی‌ها با پرچم دولتی فعالیت می‌کنند که نظارت‌های حداقلی را اعمال می‌کند، اجرای احکام مدنی و مطالبه خسارت در برابر حوادث بزرگ نفتی به فرآیندی ناممکن بدل می‌گردد، زیرا مسئولیت‌های قانونی عملاً در خلاء ساختارهای قضایی دولت پرچم‌ناپدید می‌شوند (کاظمی، ۱۴۰۱: ۱۱۲).

در نقد این واقعیت حقوقی، باید توجه داشت که سیستم پرچم‌های مصلحتی عملاً به ابزاری برای مصونیت بخشیدن به مالکان کشتی‌ها در برابر تعهدات مدنی تبدیل شده است. از منظر حقوقی، مسئولیت مدنی آلودگی نیازمند شناسایی مالک واقعی، بیمه‌گر و مسئول نهایی است، اما ساختارهای ثبت پرچم‌های مصلحتی به گونه‌ای طراحی شده‌اند که لایه‌های متعدد شرکتی را برای مخفی کردن هویت ذینفعان نهایی ایجاد می‌کنند. در نتیجه، هنگام بروز یک فاجعه زیست‌محیطی فرامرزی، دولت‌های ساحلی که متحمل خسارت شده‌اند، با دیوار بلند صلاحیت قضایی و پیچیدگی‌های دادرسی بین‌المللی روبرو می‌شوند که در آن، دولت پرچم‌دار هیچ مسئولیت واقعی برای جبران خسارت بر عهده نمی‌گیرد. این فرایند نه تنها عدالت ترمیمی برای قربانیان محیط زیستی را مخدوش کرده، بلکه انگیزه‌های لازم برای ایمن‌سازی ناوگان را در بخش خصوصی به طور کامل از بین برده است (رادمنش، ۱۴۰۲: ۸۵).

وضعیت حقوقی این پرچم‌ها در کنوانسیون‌های بین‌المللی همچنان با ابهام روبروست و با وجود تأکید ماده نود و یک بر ضرورت پیوند واقعی، هیچ ضمانت اجرای مؤثری برای بی‌اثر ساختن ثبت‌های صوری وجود ندارد. این نقیصه حقوقی، دولت‌های مصلحتی را قادر می‌سازد تا با بهره‌برداری از ضعف‌های کنوانسیون، از اجرای مسئولیت‌های مدنی ناشی از کنوانسیون‌های بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی، شانه خالی کنند. در واقع، این دولت‌ها با ایجاد بستری که در آن هیچ الزامی برای بیمه‌اتکایی معتبر یا تعهد به پرداخت خسارت وجود ندارد، عملاً مسئولیت اجتماعی و حقوقی ناشی از فعالیت‌های دریانوردی را نادیده می‌گیرند. این شرایط، نظام حقوقی مسئولیت مدنی در پهنه‌های آبی را به سیستمی ناکارآمد تبدیل کرده است که در آن، هزینه آلودگی

نفتی به جای مرتکب و دولت سهل‌انگار، بر دوش دولت‌های ساحلی و اکوسیستم‌های دریایی تحمیل می‌گردد (صالحی، ۱۴۰۳: ۴۲).

از سوی دیگر، استفاده از پرچم‌های مصلحتی توسط ناوگان سایه، به معنای استفاده ابزاری از حقوق بین‌الملل برای نفی غایت و هدف کنوانسیون‌های زیست‌محیطی است. زمانی که دولتی بدون هیچ پیوند واقعی و صرفاً با اهداف مالی، کشتی‌های نفتی را ثبت می‌کند، عملاً مشروعیت اعمال صلاحیت انحصاری دولت پرچم بر کشتی را از دست می‌دهد، اما به دلیل فقدان رویه قضایی صریح در ابطال ثبت‌های مصلحتی، این کشتی‌ها همچنان تحت پوشش حمایت دیپلماتیک و قانونی آن دولت به تردد می‌پردازند. این امر، چرخه بی‌پاسخگویی را تکمیل می‌کند و دولت‌های ساحلی را در مواجهه با خسارات گسترده آلودگی، تنها می‌گذارد. در فقدان سازوکارهای بین‌المللی برای وادار ساختن این دولت‌ها به مسئولیت مدنی، سیستم پرچم مصلحتی به عنوان چتر حفاظتی برای تخلفات بزرگ زیست‌محیطی عمل می‌کند که پایه‌های نظم حقوقی دریاها را سست کرده است (جوادی، ۱۴۰۰: ۱۸۹).

تحلیل مفهوم حقوقی این پدیده نشان می‌دهد که نهاد پرچم مصلحتی در مواجهه با آلودگی‌های فرامرزی، به یک بن‌بست هنجاری تبدیل شده است. از نظر حقوقی، تداوم این وضعیت بیانگر شکست نظریه حاکمیت مطلق دولت پرچم در شرایطی است که کشتی به عنوان یک نهاد سیار، مرزهای ملی را درنوردیده و خطراتی فرامرزی ایجاد می‌کند. آثار مفهومی این چالش نشان می‌دهد که اگرچه در تئوری، پرچم باید نشانه‌ای از نظارت و مسئولیت باشد، اما در عمل به ابزاری برای گریز از قانون تبدیل شده است که با اصل مسئولیت در حقوق بین‌الملل در تضاد کامل قرار دارد و این تضاد، نیازمند بازتعریف بنیادین مفهوم تابعیت کشتی در اسناد بین‌المللی است تا از تداوم این بی‌پاسخگویی ساختاری جلوگیری به عمل آید.

نقش رویه قضایی و سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سخت‌گیری علیه متخلفین

سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان نهاد تخصصی مسئول تدوین مقررات ایمنی و زیست‌محیطی دریایی، در سال‌های اخیر با درک مخاطرات ناشی از پدیده ناوگان سایه، تلاش‌های گسترده‌ای را برای ارتقای استانداردهای نظارتی آغاز کرده است. این سازمان با تصویب قطعنامه‌های الزام‌آور و تشویق دولت‌ها به اجرای دقیق طرح‌های ممیزی داوطلبانه، سعی در تحکیم اقتدار دولت‌های پرچم‌دار در اعمال کنترل مؤثر دارد. تأکید ویژه این نهاد بر ضرورت شفاف‌سازی اطلاعات مالکیتی کشتی‌ها و افزایش دقت در بازرسی‌های دولتی بندری، پاسخی

مستقیم به خلأهای نظارتی است که پرچم‌های مصلحتی از آن برای تداوم فعالیت‌های غیرقانونی خود بهره می‌برند. با این حال، کارایی این اقدامات در گروهی اراده سیاسی دولت‌های عضو است تا فراتر از پذیرش صورتی استانداردهای بین‌المللی، در عمل نیز نسبت به شناسایی و توقیف کشتی‌های فاقد صلاحیت اقدام نمایند (نیک فرجام، ۱۴۰۲: ۵۶).

رویه قضایی مراجع بین‌المللی، از جمله دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، نقشی تعیین‌کننده در تفسیر دامنه تعهدات دولت‌ها و تحدید حاکمیت بی‌قید و شرط پرچم‌داران ایفا می‌کند. آرا و نظریات مشورتی این مراجع، به‌ویژه در تأکید بر مسئولیت ناشی از مراقبت بایسته، چارچوب‌های حقوقی قدرتمندی را برای پاسخگو ساختن دولت‌هایی که در نظارت بر کشتی‌های تحت تابعیت خود اهمال می‌ورزند، فراهم آورده است. این رویه قضایی، با فاصله گرفتن از رویکردهای سنتی که تابعیت کشتی را یک رابطه صرفاً سیاسی می‌دانست، بر ضرورت وجود یک پیوند واقعی و ارگانیک میان کشتی و دولت ثبت‌کننده تأکید دارد. بدین ترتیب، محاکم بین‌المللی با بهره‌گیری از این رویکرد، در حال ایجاد استاندارد حقوقی جدیدی هستند که بر مبنای آن، قصور در نظارت فنی و اداری می‌تواند دولت پرچم‌دار را در برابر خسارات زیست‌محیطی ناشی از کشتی‌هایش مسئول بشناسد (پهلوان زاده، ۱۴۰۱: ۲۱۲).

تلاش‌های اخیر برای ایجاد سازوکارهای بازرسی دقیق‌تر، شامل تقویت شبکه بازرسی‌های دولتی بندری است که اجازه می‌دهد کشورهای ساحلی، کشتی‌های مشکوک را بدون توجه به پرچم آنان، تحت بازرسی‌های فنی سخت‌گیرانه قرار دهند. این مکانیسم که در تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای نظیر تفاهم‌نامه پاریس و توکیو منعکس شده، عملاً حاشیه امنیت کشتی‌های سایه را کاهش داده و فشار بر دولت‌های سهل‌انگار را افزایش داده است. هنگامی که یک کشتی در بندری توقیف می‌شود یا به دلیل عدم رعایت استانداردهای فنی از ورود آن به آب‌های ملی جلوگیری به عمل می‌آید، هزینه‌های اقتصادی فعالیت با پرچم مصلحتی به شدت افزایش می‌یابد. این رویکرد عملیاتی، مؤید آن است که جامعه بین‌المللی در حال گذار از نظام اعتماد محور به نظام نظارت مبتنی بر بازرسی‌های مستقل است که هدف از آن، بازگرداندن حاکمیت قانون به پهنه‌های آبی است (امینی، ۱۴۰۳: ۹۸).

همکاری میان سازمان بین‌المللی دریانوردی و مراجع قضایی در جهت تدوین رویه‌های استاندارد بازرسی، پیامی روشن به دولت‌های پرچم‌دار ارسال می‌کند که دوران گریز از مسئولیت به پایان رسیده است. افزایش فشارها نه تنها از طریق اعمال استانداردهای فنی، بلکه با استفاده از مکانیسم‌های افشای اطلاعات کشتی‌ها و ردیابی

مالکان واقعی محقق می‌شود. سازمان در تلاش است تا با ایجاد بانک‌های اطلاعاتی متمرکز، فرآیند شناسایی کشتی‌های سایه را تسریع بخشد و دولت‌ها را ناگزیر به واکنش در برابر تخلفات کشتی‌های تحت تابعیت شان نماید. این همکاری، الگویی از حکمرانی مشارکتی در دریاهاست که در آن، ابزارهای فنی با پشتوانه هنجارهای حقوقی، برای پیشگیری از بروز فجایع زیست محیطی به کار گرفته می‌شوند (رضوان فر، ۱۴۰۰: ۱۵۴).

از منظر حقوقی، مداخله سازمان بین‌المللی دریانوردی و رویه قضایی در جهت سخت‌گیری علیه دولت‌های پرچم‌دار، نشان‌دهنده تغییر پارادایم در نظام حقوق دریاها از حاکمیت مطلق به سمت مسئولیت‌پذیری ساختاری است. نقد وارده بر این فرایند آن است که این سازوکارها، علی‌رغم توسعه‌ی هنجاری، همچنان در مرحله‌ی اجرا و ضمانت اجرا با چالش جدی حاکمیت دولت‌ها در سطح ملی مواجه هستند. آثار مفهومی این وضعیت در ادبیات حقوقی بیانگر این است که اگرچه مراجع بین‌المللی موفق به تبیین تعهدات شده‌اند، اما فقدان قدرت قهریه در ساختار سازمان‌های بین‌المللی و محدودیت صلاحیت مراجع قضایی، سبب می‌شود که این سخت‌گیری‌ها در عمل، تنها بخش محدودی از فعالیت‌های مخرب ناوگان سایه را پوشش دهد و مسئله‌ی بی‌پاسخگویی ساختاری همچنان به عنوان یک دغدغه‌ی نظری و عملی باقی بماند.

نتیجه‌گیری

مطالعه ابعاد گوناگون عملکرد ناوگان سایه و بررسی کاستی‌های موجود در کنوانسیون ۱۹۸۲، بیانگر آن است که نظام حقوقی حاکم بر «تابعیت کشتی» با بحران کارکردی عمیقی مواجه است. پیوند صوری میان دولت پرچم و کشتی، که در گذشته صرفاً یک چالش اداری محسوب می‌شد، اکنون به عامل اصلی تخریب زیست محیطی و گریز از عدالت تبدیل گشته است. تحلیل‌های حقوقی پیش‌گفته نشان داد که سازوکارهای سنتی انتساب مسئولیت، در مواجهه با ساختار پیچیده و غیرشفاف این ناوگان، توانایی بازدارندگی خود را از دست داده‌اند. فقدان یک مکانیزم الزام‌آور برای احراز پیوند واقعی، راه را برای دولت‌های سهل‌انگار هموار ساخته تا با نادیده گرفتن استانداردهای فنی، امنیت اکوسیستم‌های آبی بین‌المللی را به مخاطره اندازند. از این رو، استمرار وضع موجود نه تنها موجب بی‌اثر شدن مقررات مارپل می‌گردد، بلکه بنیان‌های نظم حقوقی دریاها را نیز متزلزل می‌سازد.

لزوم بازتعریف مسئولیت دولت‌ها در عصر حاضر، بیش از هر زمان دیگری در حقوق بین‌الملل دریاها احساس می‌شود؛ چرا که مفهوم کلاسیک حاکمیت دیگر پاسخگوی خطرات فرامرزی ناشی از کشتی‌های متخلف

نیست. پیشنهاد می‌گردد که رژیم حقوقی مسئولیت به سمت «مسئولیت عینی» یا «مسئولیت سخت گیرانه» حرکت کند، به نحوی که دولت پرچم‌دار در صورت قصور در اعمال نظارت مؤثر و احراز عدم رعایت استانداردهای زیست محیطی توسط کشتی، مستقیماً و بدون نیاز به اثبات اهمال، در قبال خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی مسئول شناخته شود. چنین تغییری در پارادایم حقوقی، انگیزه‌های اقتصادی برای ثبت کشتی‌ها در پرچم‌های مصلحتی را کاهش داده و دولت‌ها را ناگزیر می‌سازد تا پیش از اعطای تابعیت، بررسی‌های فنی و نظارتی دقیق تری را اعمال نمایند.

همچنین، ایجاد یک نظام نظارتی فراملی که در آن سازمان بین‌المللی دریانوردی از اختیارات اجرایی بیشتری برای شناسایی و برخورد با ناوگان سایه برخوردار باشد، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. شفاف‌سازی اطلاعات مالکیتی از طریق ایجاد سامانه‌های ثبت متمرکز و بین‌المللی، می‌تواند سد محکمی در برابر پوشش‌های شرکتی صورتی ایجاد نماید. در صورتی که جامعه بین‌المللی نتواند از طریق اصلاحات ساختاری، مسئولیت دولت‌های پرچم را بازتعریف کند، شاهد فجایع زیست محیطی جبران‌ناپذیری خواهیم بود که هزینه‌های آن بیش از هر کس، بر دوش کشورهای در حال توسعه و زیست‌بوم‌های ساحلی خواهد بود. توازن میان حاکمیت دولت‌ها و تعهدات زیست محیطی در فضای دریاها، مستلزم عقب‌نشینی از مفاهیم سنتی آزادی دریانوردی در راستای حفاظت از منافع عمومی بشریت است.

در نهایت، جمع‌بندی پژوهش حاضر نشان می‌دهد که ابزارهای حقوقی کنونی برای مقابله با پدیده ناوگان سایه کفایت نمی‌کند و گذار به یک رژیم مسئولیت سخت‌گیرانه تر امری فوری است. این گذار نه تنها نیازمند تغییر در متون کنوانسیون است، بلکه مستلزم اجماع سیاسی میان دولت‌های ساحلی و جامعه جهانی برای اعمال فشار دیپلماتیک و حقوقی بر دولت‌های پرچم‌دار خاطی است. تنها با تلفیق سخت‌گیری قضایی، نظارت فنی متمرکز و مسئولیت مالی مستقیم دولت‌های پرچم است که می‌توان امیدوار بود نظم حقوقی دریاها در برابر تلاطمات ناشی از اقدامات غیرقانونی این ناوگان نامرئی، مصون بماند. این مسیر، آزمونی بزرگ برای کارآمدی حقوق بین‌الملل در قرن بیست و یکم در مواجهه با چالش‌های نوپدید زیست محیطی است.

از دیدگاه انتقادی، بازتعریف مسئولیت دولت‌ها در شرایط فعلی با موانع ژئوپلیتیکی جدی روبروست و ارائه هرگونه رژیم مسئولیت سخت‌گیرانه تر، در مرحله اجرا با چالش‌های ساختاری رضایت‌دولت‌ها مواجه خواهد بود. تحلیل آثار مفهومی این پیشنهادها نشان می‌دهد که حتی با فرض پذیرش یک رژیم مسئولیت سخت‌گیرانه،

مسئله‌ی «دولت‌های گریزپا» که در ساختار سیستم ثبت بین‌المللی کشتی‌ها نفوذ دارند، حل نخواهد شد. در حقیقت، تضاد میان منافع اقتصادی دولت‌های پرچم مصلحتی و اهداف عالی محیط زیستی جامعه جهانی، بن‌بستی است که ریشه در ماهیت دولت محور حقوق بین‌الملل دارد و تا زمانی که ابزارهای اجرایی فراتر از اراده دولت‌ها تعریف نشوند، این بحران مسئولیت در پهنه‌های آبی همچنان باقی خواهد ماند.

منابع و ماخذ:

الف: کتب

۱. بهرامی، محمد، ۱۴۰۱، چالش‌های انتساب مسئولیت بین المللی دولت‌ها، چاپ اول، انتشارات دادگستر، تهران.
۲. پهلوان زاده، محمد، ۱۴۰۱، رویه قضایی دیوان بین المللی حقوق دریاها، چاپ اول، انتشارات حقوقی، تهران.
۳. جوادی، رضا، ۱۴۰۰، نظام حقوقی دریاها، چاپ چهارم، انتشارات جنگل، تهران.
۴. حسینی، علی، ۱۴۰۲، حقوق دریاها، چاپ چهارم، انتشارات جنگل، تهران.
۵. رضوان فر، سارا، ۱۴۰۰، مدیریت ریسک در کشتیرانی بین المللی، چاپ سوم، انتشارات میزان، تهران.
۶. شریفی، مهدی، ۱۴۰۱، مسئولیت زیست محیطی دولت‌ها در حقوق بین الملل، چاپ اول، انتشارات میزان، تهران.
۷. فرهادی، جوادی، ۱۳۹۹، مسئولیت بین المللی دولت‌ها در دریاها، چاپ اول، انتشارات حقوقی، تهران.
۸. قاسمی، علی، ۱۴۰۰، مسئولیت در حقوق دریاها، چاپ دوم، انتشارات میزان، تهران.
۹. کمالی، محمد، ۱۴۰۰، چالش‌های حقوق بین الملل محیط زیست، چاپ سوم، انتشارات جنگل، تهران.
۱۰. کاظمی، احمد، ۱۴۰۱، چالش‌های حقوقی پرچم‌های مصلحتی، چاپ اول، انتشارات گنج دانش، تهران.
۱۱. کریمی، رضا، ۱۴۰۳، امنیت دریایی در عصر حاضر، چاپ دوم، انتشارات میزان، تهران.
۱۲. مستقیم، محمد، ۱۴۰۱، چالش‌های حقوق بین الملل در دریاها، چاپ اول، انتشارات دادگستر، تهران.

ب: مقاله‌ها

۱۳. احمدی، علی، ۱۴۰۲، کنوانسیون مارپل و استانداردهای دریانوردی، نشریه حقوق دریایی، دوره ۱۸، شماره ۴.
۱۴. امینی، رضا، ۱۴۰۳، بازرسی‌های دولتی بندری و امنیت دریایی، نشریه مطالعات حقوق دریایی، دوره ۱۶، شماره ۶.

۱۵. رضایی، علی، ۱۴۰۰، تابعیت کشتی‌ها و پرچم‌های مصلحتی، نشریه حقوق عمومی، دوره ۳۵، شماره ۲.
۱۶. رادمنش، سارا، ۱۴۰۲، مسئولیت مدنی در آلودگی‌های دریایی، نشریه حقوق عمومی، دوره ۴۴، شماره ۱.
۱۷. صادقی، رضا، ۱۴۰۳، پرچم‌های مصلحتی و مسئولیت دولت‌ها، نشریه حقوق بین‌الملل عمومی، دوره ۳۸، شماره ۳.
۱۸. صادقی، محمود، ۱۴۰۲، حقوق دریاها و محیط زیست، نشریه حقوق بین‌الملل، دوره ۴۰، شماره ۲.
۱۹. صالحی، محمود، ۱۴۰۳، حاکمیت دولت‌ها و ثبت کشتی، نشریه حقوق بین‌الملل، دوره ۳۲، شماره ۳.
۲۰. عباسی، محمدرضا، ۱۴۰۰، نقش دولت پرچم‌دار در ایمنی کشتیرانی، نشریه حقوق دریایی، دوره ۱۲، شماره ۳.
۲۱. موسوی، سید حسن، ۱۴۰۱، حاکمیت و نظارت در کنوانسیون حقوق دریاها، نشریه مطالعات حقوق بین‌الملل، دوره ۲۵، شماره ۱.
۲۲. موسوی، سید حسن، ۱۴۰۲، صلاحیت قضایی در حقوق دریاها، نشریه مطالعات حقوق، دوره ۲۲، شماره ۴.
۲۳. نوری، سارا، ۱۴۰۳، مراقبت بایسته در حقوق دریاها، نشریه مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۵، شماره ۲.
۲۴. نیک فرجام، علی، ۱۴۰۲، نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در حقوق دریاها، نشریه حقوق بین‌الملل، دوره ۲۹، شماره ۵.