

**salvage and the duties of governments in maritime search and rescue services**

Abstract:

Seas have always been considered by individuals and states due to their special characteristics and importance. This importance has caused human beings to take their activities to seas and enjoy its blessings. The existence of interests in the exploitation of this field has always caused some differences among the stakeholders and beneficiaries. International law's scholars established international law of the sea, one of the oldest branches of international law, to regulate matters related to seas. As much as seas are beneficial to human beings, the dangers in them can also threaten the lives of people active in related fields. The right to life, which is the cornerstone of human rights, calls for measures to be taken to save the lives of those in need at sea. These provisions in the form of human rights and maritime conventions impose obligations on states. One of these tasks is to provide maritime search and rescue services to save the lives of people at risk at sea. In other words, such a duty arises from the right that every person should personally enjoy when he is in a situation of danger, and that right is nothing but the right to be rescued, because the right to be rescued is in line with the right to life.

Key Words: Human Rights, The Law of the Seas, right to Life, right to be Rescued, Coastal State, Flag State, Maritime Search and Rescue

**حق نجات و تکالیف دولت ها در ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی**بهمن نکیسا<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۷/۲۴

زینب پورخاقان شاهرضایی<sup>۲</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۶/۱۸

عباس برزگرزاده<sup>۳</sup>**چکیده:**

دریاها به دلیل دارا بودن ویژگی ها و اهمیت خاص خود همیشه مورد توجه اشخاص و دولت ها قرار داشته اند. این اهمیت موجب گردیده است که بشر فعالیت های خویش را به عرصه دریاها کشانده و از مواهب آن برخوردار گردد. وجود منافع در بهره برداری از این عرصه، همیشه موجبات بروز برخی اختلافات در میان ذینفعان را سبب گردیده است. اندیشمندان حقوق بین الملل جهت نظم و ترتیب دادن به امور مرتبط با دریاها، حقوق بین الملل دریاها را که یکی از قدیمی ترین شاخه های حقوق بین الملل است، تأسیس نمودند. به همان اندازه که دریاها برای ابناء بشر سودمند هستند، خطرات موجود در آن نیز می تواند تهدید کننده جان افراد فعال در عرصه های مرتبط با آن باشد. حق حیات که سنگ بنای حقوق بشر می باشد، این ضرورت را ایجاب می نماید که برای نجات جان افراد مضطر در دریا تمهیداتی اندیشیده شود. این تمهیدات در قالب کنوانسیون های حقوق بشری و دریایی، تکالیفی را بر دولت ها تحمیل می نمایند. یکی از این تکالیف، ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی به منظور نجات جان افراد در معرض مخاطره در دریا می باشد. به عبارتی دیگر چنین تکلیفی برآمده از حقی است که هر فرد به شخصه بایستی در مواقع قرار گرفتن در وضعیت و موقعیت خطر از آن بهره مند گردد و آن حق چیزی نیست جز حق نجات، چرا که حق نجات در راستای ادامه حق حیات است.

واژگان کلیدی: حقوق بشر، حقوق دریاها، حق حیات، حق نجات، دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم، تجسس و نجات دریایی

<sup>۱</sup>دانشجوی دکترای، گروه حقوق بین الملل عمومی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران

bnakisa@yahoo.com

<sup>۲</sup>استادیار، گروه حقوق بین الملل، واحد خوراسگان، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران (نویسنده مسئول)

poorkhaghan@gmail.com

<sup>۳</sup>استادیار، گروه حقوق بین الملل، واحد بوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران

abbasbarzegar60@gmail.com

## مقدمه

دریاها به دلیل وجود منابع مختلف و پتانسیل های زیادی که در خود دارند همیشه و در تمام دوران ها مورد توجه اشخاص و دولت ها قرار داشته اند. مطالعات و بررسی ها نشان می دهد دریاها پیوسته تحت تاثیر فعالیت های بشری قرار گرفته اند. از مهمترین بهره گیری عرصه دریاها و اقیانوس ها، یعنی استفاده از این محیط طبیعی به عنوان مسیری برای حمل و نقل کالا (United Nations, 2020) تا استفاده از منابع غذایی ارزشمند موجود در آن و همچنین دستیابی به منابع فسیلی (ذخائر عظیم نفتی) موجود در بسترها آنهاست که خود گویای اهمیت بهره برداری پایدار از منابع دریایی و حفظ منافع اقتصادی- اجتماعی دریاها می باشد (Richardson et al., 2021). قطعاً وجود چنین قابلیت ها و ویژگی هایی می تواند موجبات بروز برخی از اختلافات مابین ذینفعان، بهره برداران (Mannan et al., 2020; Grip and Blomqvist, 2020) و ارگان های مسئول فراهم نماید. از این رو اندیشمندان عرصه حقوق به چاره اندیشی جهت نظم دادن به امور مرتبط با دریاها و اقیانوس ها و همچنین به منظور جلوگیری از بروز اختلافات احتمالی، نسبت به تدوین برخی قواعد مورد نیاز اقدام نموده اند که تحت عنوان حقوق بین الملل دریاها معرفی و شناخته شده است. حقوق دریاها یکی از شاخه های حقوق بین الملل عمومی است که مربوط به روابط بین المللی بین دولت ها یا سازمان های بین المللی در مناطق مختلف دریایی است، ولی حقوق دریایی<sup>۳</sup> از شاخه های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است<sup>۴</sup> (صوفی، ۱۳۹۶). این حقوق از حوزه های بیولوژی دریا و بهره برداری از منابع دریایی که به تازگی بر اساس مدل های اقتصادی- زیستی<sup>۵</sup> (Vilela et al., 2021) پایه گذاری می شوند تا حقوق بین الملل دریاها که یکی از قدیمی ترین و مهمترین گرایش های حقوق بین الملل می باشد را شامل می شود. توسعه این حوزه حقوقی، از اقتصاد دریایی فراتر رفته و به زمینه های دیگر نظیر حقوق و سیاست محیط زیست و حقوق کارگران و دریانوردان (Carballo Piñeiro, 2015; Raul et al., 2021) نیز تسری یافته است. بنابراین همزمان با وجود افزایش و رشد صنعت دریانوردی، عوامل مختلفی موجب تهدید جان افراد فعال در عرصه دریا و یا ضرر و زیان مالی به مالکین شناورها و صاحبان کالا می شوند، اما متأسفانه هنوز اجرای قوانین و مقررات در زمینه ایمنی دریانوردی با کاستی های زیادی رو به رو است (Tofalos et al., 2020).

<sup>۳</sup>The International Law of Sea

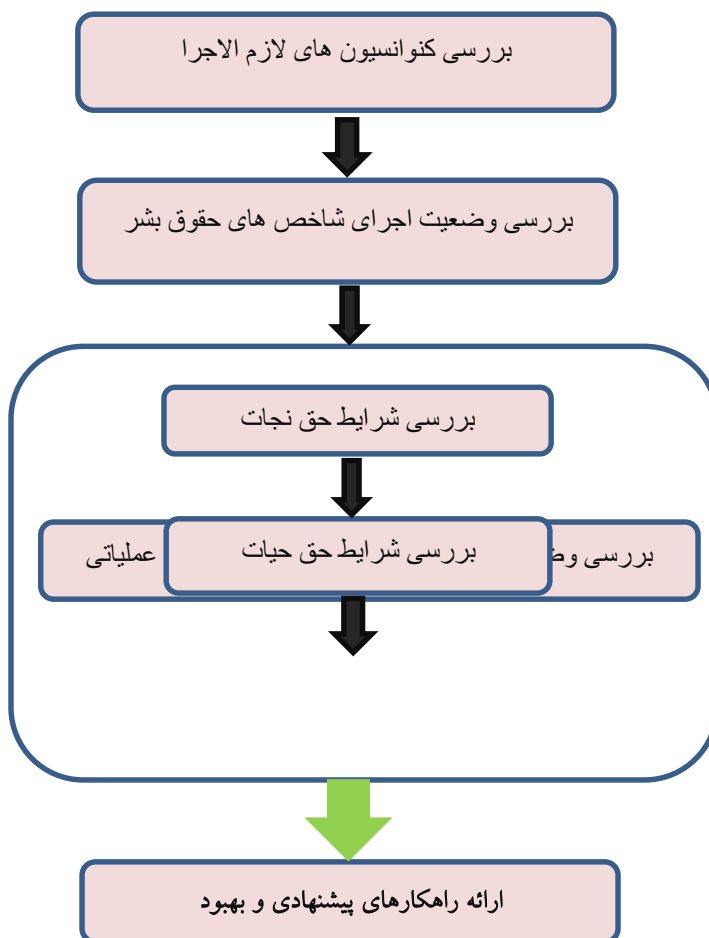
<sup>۴</sup> The law Of The Sea

<sup>۵</sup> Maritime Law

<sup>۴</sup> به عنوان مثال: حقوق دریایی به موضوعاتی همچون قراردادهای حمل کالا از دریا (Sea by Goods of Carriage of Contracts) و بیمه دریایی (Insurance Maritime) می پردازد. البته این دو گرایش متفاوت حقوقی در برخی زمینه ها و از جمله ایمنی کشتیرانی نقاط اشتراک دارند

<sup>۳</sup>Bio-economic models

در این مقاله ابتدا کنوانسیون های بین المللی دریایی موجود در این زمینه معرفی و مورد بررسی قرار می گیرد، سپس با کنکاش در کنوانسیون های بین المللی مرتبط و تعیین ارتباط بین اسناد حقوق بشری و اسناد مرتبط با حقوق دریاها، مقوله "حق نجات" تعریف و تفسیر شده، در انتها تکالیف دولت ها در ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی<sup>۶</sup> (SAR) در راستای تامین شاخص حق نجات افراد در شرایط مختلف دریایی تعیین و راهکارها ای اجرایی پیشنهاد می گردد نمودار شماره ۱ مراحل انجام این پژوهش را به صورت شماتیک به تصویر کشیده است (نمودار ۱)



## نمودار ۱. مراحل اجرای پژوهش

از این رو یکی از راهکارهای پیش رو به منظور ارتقاء چگونگی حق نجات توسط دولت ها، استفاده از ظرفیت های موجود کنوانسیون حقوق دریاها (صالحی، ۱۳۹۸) در وجوه مختلف می باشد.

### چهارچوب های حقوقی حمایت از جان افراد در دریا در اسناد حقوق دریاها

تعهد و الزام ارائه کمک به کسانی که در معرض خطر یا مفقود شدن و یا تلف شدن جانشان در دریا می باشند، یکی از قدیمی ترین و ریشه ای ترین آداب و رسوم دریایی و اصلی پذیرفته شده در بین تمام ملل و به تبع آن دریانوردان است. اصل کمک های بشردوستانه در دریا با هدف نجات جان افراد، از اصول اساسی حقوق بشری و به عنوان اصلی بنیادی، به ویژه حمایت از حق حیات، حق کرامت و رفتارهای انسانی، نشأت می گیرد. دریاها به دلیل وجود منابع مختلف و پتانسیل های زیادی که در خود دارند همیشه و در تمام دوران ها مورد توجه اشخاص و دولت ها قرار داشته اند (Muhammad, and Saqib ۲۰۱۹). مطالعات نشان می دهد دریاها پیوسته تحت تاثیر فعالیت های بشری قرار گرفته اند، همانطور که گفته شد امروزه بخش اعظم غذای بشر از اکوسیستم های دریایی به دست می آید (Cabral et al., 2020) که این امر اهمیت توجه به مناطق دریایی حفاظت شده<sup>۹</sup> (MPA) را روشن تر می سازد (Reniel et al., 2020). همچنین بهره گیری از مسیر دریا به عنوان مسیری جهت مبادلات تجاری اهمیت آن را دو چندان می نماید.

از این رو است که وضع چهارچوب های هنجاری در قالب قوانین و مقررات، برای دولت ها و جوامع دریانوردی کاربرد فراوان دارد. این اصول در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲<sup>۱۰</sup> کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴<sup>۱۱</sup>، کنوانسیون تجسس و نجات دریایی ۱۹۷۹<sup>۱۲</sup>، کنوانسیون نجات دریایی سلویج ۱۹۸۹<sup>۱۳</sup> و تا حدودی کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاها<sup>۱۴</sup> آزاد مقرر گردیده است تا آنجا که این پنج کنوانسیون توسط اکثر کارشناسان و متخصصین حقوق دریاها مورد توجه ویژه ای قرار گرفته اند. نقطه قوت این کنوانسیون ها توجه به وجوه مختلف تاثیر گذار در فرآیند حمایت و حفظ جان افراد می باشد که در قالب تعریف انواع مختلفی از مسئولیت ها مشتمل بر فرمانده کشتی، دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی پیش بینی نموده که بایستی هر کدام از آنها به طور مستقل در نظر گرفته شود. تمامی این مقررات به صراحت دولت های متعاقد را موظف می نماید که به افراد یا هر کسی که در وضعیت اضطرار قرار داشته و یا در معرض خطر از دست دادن جان در دریا قرار دارد، کمک نمایند (Munari, 2020). این وظیفه به وضوح تحت تاثیر ملیت، وضعیت افراد در معرض خطر، نحوه حمل و نقل آنها و یا تعداد افرادی که درگیر این ماجرا شده و همچنین منطقه دریایی که در آن دچار مشکل شده اند، قرار نمی گیرد. اما دامنه کمک در هیچ یک از این کنوانسیون ها تعریف نشده است. بر همین اساس بود که سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در سال ۱۹۸۵ از تمامی دولت های طرف کنوانسیون خواست تا

<sup>۹</sup> Marine Protected Area (MPA)

<sup>۱۰</sup> The United Nations Convention on the law of the sea 1982

<sup>۱۱</sup> International convention on safety of life at sea 1974

<sup>۱۰</sup> International Convention on Maritime Search and Rescue 1979

<sup>۱۱</sup> International Convention on Salvage 1996

<sup>۱۲</sup> Convention on The High Seas 1958

<sup>۱۳</sup> International Maritime Organization

تلاش‌های خود را در ارائه کمک به افراد قرار گرفته در شرایط مخاطره و اضطراب خصوصاً پناهجویان سوار شده در قایق‌ها، در زمان بحران پناهندگان ویتنامی افزایش دهند.

یکی از نکات مهم، هرچند مبهم، که توسط اسناد فوق و به ویژه ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها مطرح شده است، میزان و وسعت مسئولیت و الزام دولت‌ها برای نجات و ارائه کمک است. این ملاحظات اساسی غالباً در پیچ و خم مباحثات بحث برانگیز و فنی که تاکنون در مورد حق کمک‌های بشردوستانه در دریا، تخلیه از کشتی<sup>۴</sup> و تحویل به یک بندر امن<sup>۵</sup> انجام شده است، تا حدودی کم‌رنگ، گم و یا منحرف شده است. در میان حقوق بشر بنیادینی که در اسناد مختلف ملی و بین‌المللی مقرر و تنظیم شده است، حق حیات جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص داده است. بر همین اساس، در ماده ۳ اعلامیه جهانی حقوق بشر<sup>۶</sup>، حق هر انسانی را برای حیات، آزادی و برخورداری از مصونیت و امنیت شخصی مقرر گردیده است (Varvara et al, 2012). با عنایت به جهان شمولی حقوق بشر و محدود نشدن در ظرف‌های زمانی و مکانی، یکی از عرصه‌هایی که ضرورت دارد حقوق انسان‌ها در آن مورد توجه قرار گیرد، عرصه دریاهاست.

#### جدول ۱. کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق در دریاها

<sup>۴</sup> Disembarkation  
15 Safety of Place

<sup>۶</sup> Universal Declaration Of Human Rights

ردیف	نام کنوانسیون	ماده/ بخش	شرح مصوبه
۱	کنوانسیون دریاهای آزاد ژنو	ماده ۱۲	ارائه کمک به هر شخصی که در دریا یافت می شود و در معرض خطر از دست دادن جاننش می باشد در شرایطی یکسان یک وظیفه مسلم است.
۲	کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها	بند ۱ ماده ۹۸	نجات دهنده می بایست جهت نجات جان افراد در معرض اضطرار با تمام سرعت ممکن بایستی اقدام نمایند.
۳	کنوانسیون بین المللی نجات جان افراد در دریا (SOLAS)	- بخش الف از ماده ۱۰ - ماده ۳۳	به منظور کمک در خصوص دریافت هر علامتی از هر منبعی که بیانگر این واقعیت می باشد که افرادی در دریا در معرض خطر می باشند، کمک کننده موظف است با تمام سرعت به کمک آنها بشتابد
۴	کنوانسیون بین المللی نجات دریایی (SALVAGE)	ماده ۱۰	الزاماتی را در رابطه با ارائه کمک به فردی که در معرض خطر از دست دادن جاننش می باشد، مقرر می دارد: ۱ - هر فرمانده ملزم است تا آن جا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریا است کمک بنماید. ۲ - کشورهای متعاقد می بایست اقداماتی را که برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک ضروری است، اتخاذ نمایند. ۳ - مالک شناور مسئولیتی در قبال عدول از انجام وظیفه فرمانده مندرج در بند یک، نخواهد داشت.
۵	کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی (SAR)	مقررات (۱)(۲)(۱۰)	طرفین معاهده اطمینان می دهند که به هر شخصی که در دریا دچار مخاطره شود، کمک کنند. آنها باید بدون توجه به ملیت یا وضعیتی که چنین شخصی یا موقعیتی که آن شخص در آن یافت می شود، این کار را انجام دهند.

حق حیات توسط برخی از معاهدات بین المللی حقوق بشری، از جمله میثاق بین المللی حقوق مدنی و سیاسی<sup>۱۷</sup> (ICCPR)، کنوانسیون اروپایی حقوق بشر<sup>۱۸</sup> (ECHR)، کنوانسیون آمریکایی حقوق بشر<sup>۱۹</sup> (ACHR) و منشور آفریقایی حقوق بشر و مردم<sup>۲۰</sup> (AFCH) مورد حمایت و پشتیبانی قرار گرفته است. این اسناد از افرادی که در قلمرو صلاحیتی دولت های طرف معاهده می باشند، حمایت می کنند. در حقوق دریاها، این بحث هنوز مورد مناقشه است که آیا افراد نجات یافته در دریا یا در شرف نجات، تحت صلاحیت "دولت نجات دهنده" (دولت صاحب پرچم واحد نجات دهنده و/ یا دولت ساحلی) قرار دارند، و یا اینکه، آیا انجام عملیات جستجو و نجات دریایی (SAR) مستلزم اعمال صلاحیت می باشد؟ (Trevisanut, 2014).

### نقش سازمان بین المللی دریانوردی در تقویت جایگاه حقوق بشر در عرصه دریاها

سابقه ابهامات بوجود آمده در رابطه با موضوع الزام به ارائه کمک و الزام به نجات در عرصه بین المللی، ریشه در جریان حادثه کشتی نروژی تامپا<sup>۲۱</sup> دارد، هنگامی که دولت استرالیا از صدور اجازه ورود به آن کشتی به آب های سرزمینی خود امتناع ورزید و حق عبور بی ضرر<sup>۲۲</sup> و دسترسی و ورود به یکی از بنادر خود به منظور پیاده نمودن ۴۳۳ پناهجو که در جریان انجام یک عملیات نجات توسط کشتی تجاری نروژی نجات یافته و بر روی آن منتقل و مستقر شده بودند را رد کرد. این بحران نگرانی های را در بسیاری از دولت های ساحلی، شرکت های حمل و نقل کشتیرانی و دنیای کشتیرانی تجاری به طور گسترده ایجاد کرده و سازمان بین المللی دریانوردی را بر آن داشته است که با نگاه تسهیل و حل این موضوع در طی روز وقوع آن حادثه، درگیر این قضیه شود. در خلال مذاکرات دیپلماتیکی که بصورت شفاهی بین دولت های نروژ و استرالیا مبادله می شد، به وضوح بین الزام کمک های ارائه شده به کشتی تامپا و الزام به نجات، تمایز آشکار گردید. یکی از واقعیت های مورد مناقشه که دولت استرالیا اعلام می نمود، این بود که عملیات نجات به مجرد سوار شدن نجات یافتگان بر روی کشتی تامپا، علی رغم اینکه کاپیتان کشتی دو بار به آن مقامات اعلام کرده بود که کشتی او به علت اضافه بار و عدم وجود آذوقه و تدارکات لازم در معرض خطر است، به پایان رسیده است.<sup>۲۴</sup> از سویی دیگر دولت نروژ استدلال نمود که دولت استرالیا محظوراتی نامطلوب و ناخوشایند را جهت جلوگیری از نجات دریانوردان در هنگامی که آنها در معرض اضطرار یا غرق شدن کشتی می باشند ایجاد کرده است.<sup>۲۵</sup> این مناقشات، تعبیر و تفاسیر متفاوتی که از کلمه نجات برداشت می شود را مورد تایید قرار داد، به نحوی که نشان دهنده عدم تمایل به همکاری و جلوگیری از حل سریع قضیه از ناحیه دولت استرالیا بود. این بن بست سبب گردید که دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی تصمیم گرفته به کمیساریای عالی حقوق بشر سازمان ملل و سایر آژانس های سازمان ملل توصیه نماید که وی قصد مداخله و ورود به این موضوع را کرده و تمایل دارد دستور بررسی و بازبینی اسناد مرتبط با سازمان بین المللی دریانوردی را صادر کند، زیرا عواقب این

<sup>17</sup> International Covenant on Civil and Political Rights

<sup>18</sup> European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental

<sup>19</sup> American Convention on Human Rights

<sup>20</sup> African Charter on Human and Peoples' Rights

<sup>21</sup> Search And Rescue Operation

<sup>22</sup> M/V Tampa

<sup>23</sup> Innocent Passage

<sup>24</sup> IMO Circular Letter No 2345 (October, 15, 2001) at 2 containing the Notes verbales between the Embassy of Australia, Copenhagen, Denmark and the Royal Ministry of Foreign Affairs of the kingdom of Norway, Oslo.

<sup>25</sup> IMO Circular letter No 2363 (February 1, 2002) at 2, containing the Notes verbales dated September 1, 2001 and January 29, 2002 from the Royal Ministry of Foreign Affairs of the kingdom of Norway to the Embassy of Australia, Oslo, Norway.



حادثه نسبتاً مهم می‌تواند پیامدهای وخیم بسیار جدی را به جهت یکپارچگی سیستم تجسس و نجات دریایی و کمک به کسانی که در دریا و در وضعیت اضطرار قرار داشته و یافت شده‌اند را در بر داشته باشد.<sup>۲۶</sup>

متعاقب آن مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی در جلسه خود در نوامبر ۲۰۰۱، قطعنامه الف ۹۲۰ (۲۲) را که شامل بررسی اقدامات ایمنی و رویه‌های مربوط به رفتار با افراد نجات یافته در دریا می‌شد را به تصویب رساند.<sup>۲۷</sup> این قطعنامه به کمیته‌های ایمنی،<sup>۲۸</sup> کمیته حقوقی<sup>۲۹</sup> و کمیته تسهیلات<sup>۳۰</sup> آن سازمان دستور داد که تمام اسناد موجود سازمان بین‌المللی دریانوردی، که به نوعی دارای ابهام، تناقض، تکرار و یا همپوشانی قانونی می‌باشند را شناسایی نمایند.<sup>۳۱</sup> همانطور که توسط فایف<sup>۳۲</sup> توضیح داده شده، هدف سازمان بین‌المللی دریانوردی از بررسی این اسناد این بود که اطمینان حاصل شود که سه اصل اساسی انسان‌دوستانه که به واسطه حقوق دریاها بیان شده است، یعنی:

بدون در نظر گرفتن ملیت، وضعیت و شرایطی که در آن یافت می‌شوند، به افرادی که در دریا دچار اضطراب هستند کمک ارائه خواهد گردید؛

به کشتی‌هایی که افراد دچار اضطراب در دریا را نجات می‌دهند، اجازه می‌دهد که نجات یافتگان را به بندر امنی تحویل دهند و نجات یافتگان، صرف نظر از ملیت، وضعیت و شرایطی که در آن یافت می‌شوند، از جمله مهاجران فاقد مدارک، پناهجویان، پناهندگان و مسافرینی که بصورت قاچاق در کشتی حضور دارند، به ترتیب و روشی که توسط اسناد مرتبط با سازمان بین‌المللی دریانوردی مقرر شده است و مطابق با حقوق بین‌الملل و قوانین حقوق بشری آنچنانکه در سنت‌های دیرینه بشرود ستانه دریایی متداول بوده بر روی کشتی با آنها رفتار خواهد شد.<sup>۳۳</sup>

در پیوند با قطعنامه الف ۹۲۰ (۲۲)، در سال ۲۰۰۳ کمیته ایمنی دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی در خلال جلسه ۷۷ خود پیش‌نویس اصلاحات در فصل پنجم کنوانسیون‌های نجات جان افراد در دریا و تجسس و نجات دریایی را تصویب نمود. هدف از این اصلاحات شفاف نمودن نحوه همکاری دولت طرف معاهده و دریانوردان برای کمک به نجات افراد در دریا بدون در نظر گرفتن وضعیت آنها بود. این اصلاحات پس از آن که رسماً یک سال از تصویب آن گذشت در اول جولای ۲۰۰۶ لازم‌الاجرا گردید. در این اثناء و به جهت حصول اطمینان از اینکه افراد در معرض اضطراب در دریا کمک‌گردیده‌اند و همچنین جهت تأمین و حفظ یکپارچگی و صیانت از کنوانسیون تجسس و نجات دریایی، کمیته ایمنی دریایی دستورالعمل‌های را در رابطه با چگونگی رفتار با افراد نجات یافته در دریا، با هدف کمک به دولت‌های عضو و فرماندهان کشتی‌ها در انجام تعهدات حقوقی و بشرود ستانه خود در قبال افراد نجات یافته در دریا تحت اسناد حقوقی بین‌المللی مربوطه، به تصویب رساند.<sup>۳۴</sup> در این دستورالعمل‌ها تأکید می‌گردد که الزام یک فرمانده جهت ارائه کمک بایستی با الزام مرتبط با دولت‌های عضو برای نجات تکمیل شود. به عبارت دیگر

<sup>۲۶</sup>Opening address to the Twenty-Second regular session of the Assembly Speech given by Mr. W.A. O'Neil, Secretary-General of IMO Headquarters, London (19 November 2001)

<sup>۲۷</sup>Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea, 22nd session, Agenda Item 8, IMO Assembly resolution A.920(22) (November 2001).

<sup>۲۸</sup> Maritime safety Committee

<sup>۲۹</sup> Legal Committee

<sup>۳۰</sup> Fal Committee

<sup>۳۱</sup>Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea, 22nd session, Agenda Item 8, IMO Assembly resolution A.920(22) (November 2001).

<sup>۳۲</sup> Fife

<sup>۳۳</sup>See IMO Circular Decision C 54/17(d) (1985); Report of the UNCHR to the General Assembly, UN GAOR, 40th session, Supp. No 12, UN doc. A/40/12 (1985) as cited by Fife.

<sup>۳۴</sup>IMO Related guidelines on the treatment of persons rescued at sea, also adopted in May 2004.

هماهنگی و همکاری در کمک به فرمانده کشتی در امر تحویل سریع افراد نجات یافته در دریا به یک بندر امن و رهایی دادن فرمانده از مسئولیت ارائه کمک‌های مداوم و مستمر به آن نجات‌یافتگان (IMO, 2020).

دبیرکل در آخرین گزارش خود در مورد حقوق اقیانوس‌ها و حقوق دریاها، گزارش داد که مجمع عمومی خواستار این است که: "دولت‌های متعهد بایستی کلیه اقدامات لازم را برای حصول اطمینان از اجرای مؤثر اصلاحات در کنوانسیون بین‌المللی جستجو و نجات دریایی (SAR) و کنوانسیون بین‌المللی نجات جان افراد در دریا (SOLAS) در رابطه با تحویل افراد نجات یافته در دریا به یک بندر امن به محض لازم الاجرا شدن و همچنین دستورالعمل‌های مربوط به نحوه رفتار با اشخاص نجات یافته در دریا به انجام برسانند"<sup>۵۵</sup> (Anish and Dalaklis, 2021).

در اول ژوئیه ۲۰۰۶، اصلاحات صورت گرفته در کنوانسیون‌های بین‌المللی نجات جان افراد در دریا و تجسس و نجات دریایی در رابطه با نحوه رفتار با افراد نجات یافته در دریا لازم الاجرا شد. اصلاحات در فصل پنجم کنوانسیون بین‌المللی نجات جان افراد در دریا تعریفی از خدمات جستجو و نجات ارائه می‌دهد. اصلاحات صورت گرفته علاوه بر این، الزام دیرینه موجود برای ارائه کمک را شفاف‌سازی کرده، یک عبارت شبیه به مقرر ۲(۱)(۱۰) از ضمیمه کنوانسیون جستجو و نجات دریایی را اضافه می‌کنند: این تعهد برای ارائه کمک بدون در نظر گرفتن ملیت یا وضعیت چنین افراد یا شرایطی که در آن یافت می‌شود اعمال می‌شود.

این اصلاحات همچنین الزامات هماهنگی و همکاری بین دولت‌ها به جهت کمک به فرماندهان کشتی‌ها در تحویل و انتقال اشخاص نجات یافته به یک بندر امن را مشخص نموده‌اند. این برای اولین بار است که چنین الزامی به دولت‌ها تحمیل می‌شود. این اصلاحات همچنین مقرر جدیدی را اضافه می‌کند که بر صلاح‌دید فرمانده کشتی در ارزیابی امنیت جان افراد در دریا تأکید می‌کند:

مالک، اجاره‌کننده، شرکت راهبرکشتی [...]، یا هر شخص دیگری نباید از اقدام یا اجرای هر تصمیمی که در صلاحیت حرفه‌ای فرمانده کشتی جهت نجات جان افراد در دریا ضروری می‌باشد مانع گردیده و جلوگیری نمایند.

اصلاحات در ضمیمه کنوانسیون تجسس و نجات دریایی حتی صریح‌تر است. این اصلاحات یک پاراگراف جدید به فصل ۲ اضافه می‌کنند: سازماندهی و هماهنگی، تعریفی واضح از وضعیت افراد در معرض اضطرار، چندین پاراگراف جدید در فصل ۳: همکاری بین دولت‌ها، تشریح مفهوم کمک به فرمانده کشتی جهت تحویل افراد نجات یافته در دریا به یک بندر امن و یک پاراگراف جدید در فصل ۴: مراحل عملیاتی مربوط به مراکز هماهنگی امداد و نجات که شروع به شناسایی مناسب‌ترین مکان‌ها برای پیاده کردن افراد نجات یافته شده در اضطرار در دریا.

به طور کلی، مقررات جدید و اصلاح‌شده این مساله را روشن می‌سازند که هر گونه اختلاف بین‌المللی که ناشی از تکالیف تجسس و نجات دریایی می‌شود توسط دولت‌های متعهد، حل و فصل شده و مسئولیتی را متوجه کاپیتان و خدمه کشتی نمی‌نماید. دولت‌ها وظیفه و مسئولیت انجام هماهنگی اقدامات خود و همکاری بین خود را داشته، بطوریکه نجات‌یافتگان از کشتی کمک‌کننده پیاده و به یک بندر امن تحویل داده شوند.<sup>۵۶</sup> در محیط و وضعیت تجاری امروز که از فرماندهان کشتی‌ها به صورت بی‌امان خواسته می‌شود که نسبت به بهبود کارایی و افزایش بهره‌وری در راستای کاهش هزینه‌ها اقدام نمایند، بسیار مهم و حیاتی است که آنها همچنان بدون در نظر گرفتن ملیت یا وضعیت خود به کمک کسانی که در دریا گرفتار هستند، بشتابند. تنها

<sup>۵۵</sup>Report of the Secretary General oceans and law of the sea. A/61/63 (9 March 2006).

<sup>۵۶</sup>Report of the Secretary General oceans and law of the sea A/59/62/Add.1 (18 August 2004) para. 314.

وظیفه آنها این است که به افرادی که در دریا در معرض خطر هستند کمک کنند. مسئولیت اصلی و ابتدایی آنها محافظت از جان افراد در دریا است. لازم الاجرا شدن این اصلاحات، نقطه عطف مهمی در استفاده از معیارهای اساسی حقوق بشردوستانه در دریا است.

## وظایف و مسئولیت های قانونی جهت ارائه کمک و انجام عملیات نجات

### ۱- وظایف و مسئولیت های فرمانده کشتی

فرماندهان کشتی ها قانوناً برابر مقررات ذکر شده در کنوانسیون های فوق الاشاره موظف هستند با در نظر گرفتن ایمنی کشتی خود و پرسنل تحت فرماندهی با تمام سرعت ممکن به کمک و ارائه خدمات امداد و نجات جهت افرادی که در حالت اضطرار قرار دارند اقدام نمایند. از این رو، وظیفه ای که متوجه فرمانده کشتی می باشد فقط وظیفه ارائه کمک است.

حقوق عرفی به گونه ای تکامل یافته است که در حال حاضر بین الزام به کمک و الزام به نجات که در حقوق دریایی بین المللی بر عهده دولت ها قرار می گیرد (Davies, 2003)، تمایز قائل شده است با این فرض که به مجرد اینکه فرمانده کشتی نسبت به ارائه کمک اقدام نمود عملیات نجات انجام شده است. نجات افراد مضطر در دریا در تمامی شرایط جنگ، صلح و دیگر مواقع مورد نیاز از وظایف دولت ها و از شرایط حقوق بشر بین المللی به شمار می آید (Papanicolopulu, 2016).

دامنه تکلیف و مسئولیت جهت ارائه کمک در هیچ یک از کنوانسیون ها تعریف نشده است. اکثر پژوهشگران استدلال می کنند که زبان به کار رفته در این زمینه تعمداً مبهم بوده است بگونه ای که به فرماندهان کشتی ها اجازه می دهد تعهدات خود را با توجه به ایمنی خدمه و کشتی خود و با در نظر گرفتن خطرات مختلفی که در دریاهای آزاد و در هنگام واکنش و پاسخ دادن به یک درخواست که در زمان اضطرار دریافت می شود به انجام رسانند، بیشتر به این دلیل که تعریف صریح و شفاف از شرایط وضعیت اضطرار در حقوق دریاها ارائه نشده است. بحث و گفتگو و مشاجرات در مورد اینکه چه چیزی در بردارنده شرایط اضطرار بوده و آن وضعیت را بوجود می آورد هنوز ادامه دارد. این ابهام ساختاری وجود دارد به گونه ای که فرماندهان شناورها می توانند در زمان ارزیابی نوع مساعدت و کمکی که می توانند ارائه دهند، تصمیمات اخلاقی و عملیاتی خود را اعمال کنند. اقدامات متنوعی وجود دارد که ممکن است در زمره وظیفه کمک قرار گیرند مانند: یدک کردن قایق یا کشتی، تخلیه خدمه، تهیه غذا و مواد غذایی و غیره.

### ۲- وظایف و مسئولیت های دولت های صاحب پرچم

مطابق ماده ۹۸ (۱) کنوانسیون ملل متحد در رابطه با حقوق دریاها و مقررات ۷، ۱۰ (الف) و ۳۳ از فصل پنجم کنوانسیون بین المللی نجات جان افراد در دریا، دولت های صاحب پرچم مکلف به انجام وظیفه عملیات نجات می باشند تا آنجائیکه بایستی در قوانین داخلی خود مجازات های را در رابطه با فرماندهان کشتی هایی که مرتکب نقض و سرپیچی از انجام عملیات نجات می گردند و یا ارائه کمک را نادیده گرفته و رد می نمایند به تصویب برسانند. با این حال، در حالی که این الزامات به طور گسترده در عرصه بین المللی توسط دولت ها پذیرفته شده است، غالباً به صورتی محدود در قوانین داخلی کشورها وارد شده و تفسیر گردیده است. در نتیجه دامنه تکلیف و مسئولیت جهت ارائه کمک که بر فرمانده کشتی تحمیل گردیده است با این حقیقت که اقدام به انجام و اجرای کمک برای فرمانده کشتی، خدمه و خود کشتی مشکل ساز نبوده، اگر غیر ممکن نباشد، بیشتر تضعیف می شود. مشهور است که فرماندهان کشتی ها بدلیل تأخیرهای زمانی و فشارهای تجاری که از سوی صاحبان کالاهای حمل شده و یا

مالکین کشتی‌ها متوجه آنها می‌گردد به سادگی و تعمداً از ارائه کمک و انجام عملیات نجات جهت افراد در معرض اضطراب چشم‌پوشی می‌نمایند. این وضعیت بیشتر جهت فرماندهانی پیش می‌آید که کشتی تحت امر آنها دارای پرچم‌های مصلحتی<sup>۳۷</sup> بوده و با آنها مبادرت به دریانوردی می‌نمایند (Cacciaguiddi-Fahy, 2007).

### ۳- مسئولیت و وظایف دولت‌های ساحلی

از سویی دیگر دولت‌های ساحلی دارای وظیفه و مسئولیتی حتمی و مسلم جهت انجام عملیات نجات می‌باشند، به این معنا که بایستی نسبت به انجام هماهنگی‌های لازم جهت عملیات‌های تجسس و نجات دریایی تحت بند ۲ ماده ۹۸ کنوانسیون ملل متحد در ارتباط با حقوق دریاها که شامل ترویج و ارتقاء سازماندهی، انجام عملیات و ادامه آن در جهت ارائه خدمات تجسس و نجات، که ضرورت دارد به صورت مناسب و موثر باشد، اقدام نمایند (Cangelosi et al., 2018). حال آن‌که برخی استدلال می‌کنند که این ماده با توجه به مواد ۸۶ و ۵۸ (۲) محدود به دریاهای آزاد و منطقه ویژه اقتصادی می‌باشد، البته کاملاً واضح است که مقررات مربوط به عبور بی‌ضرر در آب‌های سرزمینی به صورت ضمنی منعکس‌کننده این وظیفه خواهد بود که ارائه یاری‌رسانی به عهده دولت ساحلی می‌باشد (Oxman et al, 1997).

مقرره ۱۵ از فصل پنجم کنوانسیون بین‌المللی تجسس و نجات دریایی همچنین از دولت‌ها درخواست می‌نماید که نسبت به فراهم نمودن امکانات و تجهیزات جستجو و نجات کافی در سواحل خود اقدام نمایند، این در حالی است که مقرره ۲ (۱) (۱۰) از ضمیمه همین کنوانسیون صریحاً کمک به هر شخصی را بدون توجه به وضعیت آنها الزامی می‌نماید. مقرره ۷ از فصل پنجم کنوانسیون بین‌المللی نجات جان افراد در دریا در صدد توسعه و ارتقاء مفهوم مناطق همکاری و نجات بوده، در حالی که مقررات ۱۵ (الف) از دولت‌ها درخواست می‌نماید که متعهد و ملزم به انجام ترتیبات لازم برای نجات جان افرادی که در آب‌های ساحلی آنها در معرض اضطراب قرار گرفته‌اند، بوده و تدارکات و امکانات کافی و لازم را برای پیدا کردن و نجات دادن چنین افرادی فراهم نمایند. در نهایت ماده ۱۱ از کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی عملکرد موثر و موفقیت‌آمیز عملیات‌های نجات را به منظور حفظ جان افراد و اموالی که در معرض خطر دارند را تضمین می‌کند.

کنوانسیون تجسس و نجات دریایی دامنه و وسعت مسئولیت عملیات نجات را به عنوان اقداماتی که در جهت دستیابی و رسیدن به افراد در معرض اضطراب می‌باشد را که شامل تامین نیازهای اولیه پزشکی و سایر نیازها دیگر و تحویل آن‌ها را به یک بندر امن، تعریف می‌کند. با این حال، نه کنوانسیون تجسس و نجات دریایی و نه هیچ‌کدام از اسناد بین‌المللی دیگر از حقوق دریاها به طور واضح معیارهای رفتاری و هنجاری لازم در رابطه با ویژگی‌هایی که یک بندر امن باید دارا باشد را مشخص یا شرح نمی‌دهند. در واقع، این بدان معنی است که هیچ‌یک از کنوانسیون‌های فوق، به طور خاص در رابطه با تخلیه و پیاده نمودن نجات‌یافتگان که در اصل نشان‌دهنده آخرین مرحله از فرآیند نجات می‌باشد، راهکاری را ارائه نداده‌اند. حق دسترسی به خشکی از ناحیه دریا در درجه اول متکی به رفتارهای عرفی دولت‌های ساحلی و رویه‌های قضایی داخلی می‌باشد. این حق همچنین مشمول مقررات حقوقی کاملاً پیچیده‌ای در رابطه با حق عبور بی‌ضرر است که در کنوانسیون حقوق دریاها معین شده و از طریق رویه‌های قضایی داخلی تفسیر شده است.

### مبنای حقوقی حق نجات در دریا

وظیفه ارائه کمک در دریا در ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ تعیین و مشخص شده است، به شرح زیر می باشد:

۱- هر کشور از فرمانده کشتی حامل پرچم خود خواهد خواست تا آنجائیکه می تواند که خسارت جدی به کشتی، خدمه و یا مسافران وارد نیاید:

(الف) به هر کس که در دریا پیدا می شود و در خطر مرگ و تلف شدن می باشد کمک کند.

(ب) تا حدودی که از وی انتظار می رود و با تمام سرعت ممکن به نجات شخص در حال اضطرار که از نیاز او به کمک مطلع شده، بشتابد.

همان گونه که پیشتر نیز عنوان گردید، چنین وظیفه ای همچنین طی مقرراتی در کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا ۱۹۷۴، کنوانسیون جستجو و نجات دریایی ۱۹۷۹ و کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹ مقرر گردیده است. به دلیل تکرار این وظیفه در معاهدات و قوانین و حقوق داخلی، و با توجه به رویه دولت، حتی اگر همیشه یک شکل و یکنواخت نباشد، امروزه وظیفه ارائه کمک به عنوان یک اصل از حقوق بین الملل عرفی به رسمیت شناخته شده است.

این موافقت نامه ها از نظر فنی و عملیاتی تعهد مندرج در ماده ۹۸ (۲) کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ را که مقرر می نماید، در صورت لزوم، دولت های همسایه از طریق توافق نامه های منطقه ای برای ارتقا و حفظ خدمات مناسب و موثر عملیات تجسس و نجات دریایی همکاری می کنند، اجرایی می نماید. ماده ۹۸ (۲) مقرر می دارد:

کلیه دولت های ساحلی به منظور تأمین ایمنی تردد در دریا باید نسبت به ایجاد تشکیلات، به کارگیری و نگهداری تجهیزات خدمات جستجو و نجات به اندازه کافی و مؤثر اقدام نمایند و در شرایط مورد نیاز همکاری های متقابل را با دولت های همسایه ساحلی خود (کشورهای منطقه) در این رابطه معمول دارند.

وظیفه ارائه کمک حتی به پیاده شدن افراد نجات یافته در یک مکان امن گسترش و تسری داده می شود. کمیته ایمنی دریایی سازمان بین المللی دریانوردی در این راستا دو قطعنامه را تصویب کرد<sup>۸</sup> که هر دو کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا و کنوانسیون تجسس و نجات دریایی را مورد اصلاح قرار داده و از ۱ ژوئیه ۲۰۰۶ لازم الاجرا گردیدند. در نتیجه، ماده ۳ (۱) (۹) کنوانسیون تجسس و نجات دریایی در حال حاضر مقرر می دارد:

طرفین متعهد باید با انجام هماهنگی و همکاری های لازم، اطمینان حاصل کنند که فرماندهان کشتی هایی که بواسطه ارائه کمک به افرادی که در دریا دچار مخاطره گردیده و نجات داده اند و بر روی شناور خود سوار نموده اند از تکلیف خود بواسطه تغییر و انحراف بیشتری از سفری که از قبل برای آنها و شناورشان در نظر گرفته شده، معاف و آزاد هستند. طرف متعهد مسئول منطقه جستجو و نجات که در آن چنین کمک هایی ارائه می شود، مسئولیت اولیه را برای حصول اطمینان از چنین هماهنگی و همکاری بر عهده خواهد داشت، به طوری که بازماندگان کمک شده، از کشتی کمک کننده پیاده شده و به مکان امنی تحویل داده شوند.

مطابق دستورالعمل های کمیته ایمنی دریایی<sup>۹</sup> "مکان امن" (Place of safety) به مکانی گفته می شود که بتوان در آنجا عملیات نجات را تمام شده تلقی نمود (Fink et al., 2018). مطابق با اصل ۶-۱۴ از این دستورالعمل، واحد نجات دهنده می تواند محل امن باشد، اما فقط به طور موقت. در حقیقت، متن دستورالعمل بر نقشی که باید دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی در جایگزینی با فرمانده شناور نجات دهنده بازی کنند، اصرار دارد (اصل ۶-۱۳).

<sup>۸</sup>TMO, MSC.153 (78), 20 May 2004 & IMO, MSC.155 (78), 20 May 2004.

<sup>۹</sup>IMO, MSC.167 (78), 20 May 2004

علاوه بر این، مطابق با همان دستورالعمل‌ها، دولتی که عملیات تجسس و نجات دریایی در منطقه آن انجام شده، وظیفه دارد تا حداقل یک مکان امن را برای افراد نجات یافته تأمین کند (اصل ۵-۲). این اصل به سادگی ایجاب می‌کند که دولت ساحلی عملیات تجسس و نجات دریایی را انجام دهد و آن را به طور موثری به پایان برساند، یعنی افراد نجات یافته را در دریا نگذارد. با توجه به اینکه دستورالعمل‌های کمیته ایمنی دریایی الزام آور نیستند، اصل ۵-۲ پیشنهاد می‌کند که دولت ساحلی "تعهدی باقیمانده" دارد که اجازه پیاده شدن افراد نجات یافته را در قلمرو خود بدهد، در هنگامی که امکان انجام این کار با خیال راحت و آسوده در هر جای دیگری وجود ندارد (Papastavridis, 2013). این موضوع توسط کمیته تسهیل ترافیک دریایی،<sup>۴۰</sup> که اصول مربوط به رویه‌های اداری برای پیاده شدن افراد نجات یافته در دریا را تصویب کرده است، تصریح شده است (Carrera and Cortinovis, 2019).

مسئله دیگر مربوط به شناسایی ذینفع این تعهد است: آیا وظیفه ارائه کمک یک تعهد محض داخلی مربوط به هر دولت می‌باشد یا اینکه این امر شامل حق نجاتی است که برای افراد مضطرب در دریا در نظر گرفته می‌شود؟ شاخص مهم دیگر حق حیات<sup>۴۱</sup> می‌باشد که در مبانی حقوقی گفته شده به طرز شایسته مورد توجه و اجرا قرار نگرفته است. مک‌گریگور<sup>۴۲</sup> در سال ۲۰۱۵ رسیدن به تعریف و درک صحیحی از حق حیات را نیازمند وجود دانش جامعه شناسی می‌داند که تمامی نیازهای زیستی (حیاتی) به منظور دستیابی به ماهیت انسانی را در بر گرفته و به چگونگی اجرایی نمودن قانون از طریق دانش و قدرت (در موضوع مورد بحث) می‌پردازد. با وجود اینکه کشورها از حقوق بین‌المللی بشر (IHL) و قانون حقوق بشر (HRL) در راستای اجرای وظایف خود بهره می‌جویند (Thaheem and Jawad, 2020)، و دانش فراوانی در زمینه نگرش‌ها و سیاست‌های بین‌المللی و شکاف عمیقی در شاخص‌های این معضل به چشم می‌خورد (Lizotte, 2021)، تناقض‌هایی در خصوص تحقق حق حیات به ویژه در دریاها بین کشورهای مختلف وجود دارد که همین تضادها با وجود مسئولیتی که برای مسئولین به دنبال دارد مورد بی‌توجهی قرار گرفته و به عنوان تهدید اصلی حقوق بشر و حق حیات در سطوح ملی و محلی نیز می‌باشد (Bömer et al., 2016; Heffington, 2021).

### دامنه کاربرد "حق نجات در دریا" و اعمال حقوق بشر در دریا

از مواردی که می‌توان به ورود یک دادگاه بین‌المللی به موضوع حقوق افراد مضطرب در دریا و نجات اشاره نمود، نظر دادگاه اروپایی حقوق بشر در این زمینه می‌باشد.

دادگاه اروپایی حقوق بشر همچنین یک رویه قضایی قابل توجه در مورد کاربرد کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در دریا را تدوین کرده است. در قضیه ژاوارا<sup>۴۳</sup> و دیگران علیه ایتالیا و آلبانی، دادگاه اروپایی حقوق بشر اروپا مطرح نمود که کشتی آلبانیایی کاتر وان رادس<sup>۴۴</sup> به دلیل برخورد با ناو جنگی ایتالیایی سیبیللا<sup>۴۵</sup> در آب‌های بین‌المللی کانال اوترانتو<sup>۴۶</sup> در ۲۸ مارس ۱۹۹۷ غرق شد، بر

<sup>40</sup> International Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

<sup>41</sup> FAL.3/Circ.194, 22 January 2009

<sup>42</sup> Right to Life

<sup>43</sup> Mac Gregor

<sup>44</sup> International Humanitarian Law

<sup>45</sup> Human Rights Law

<sup>46</sup> Xhavera

<sup>47</sup> Kater I Rades

<sup>48</sup> Sibilla

<sup>49</sup> Otranto Channel

اساس نتایج واقعی تصادم مضمول حوزه صلاحیتی دولت ایتالیا است (Lagrange, 2008). به منظور انتساب مسئولیت بین المللی، دادگاه به طور ویژه خاطر نشان نمود که این تصادم در چارچوب عملیاتی انجام شده است که بر اساس توافق نامه همکاری دوجانبه توسط ایتالیا و آلبانی در ۲۵ مارس ۱۹۹۷ منعقد شده است. دادگاه اروپایی حقوق بشر در مورد این موضوع توضیحات و جزئیات بیشتری ارائه نداد. با این وجود جای بحث دارد که آیا صرف وجود یک توافق نامه، اعطای اختیارات اجرایی به یک دولت برای اثبات اعمال صلاحیت کافی است؟ بدون تردید این یک گواه و سند محکمی است، اما یک ارزیابی و اظهار نظر قطعی با توجه به شرایط و موقعیت واقعی نیازمند این می باشد که بر اساس بررسی های مرحله به مرحله و مورد به مورد انجام شود (Sena, 2002).

در قضیه مدودیفوف و دیگران علیه فرانسه، در ارتباط با خدمه یک کشتی کامبوجی به دلیل وجود سوطن به قاچاق مواد مخدر که توسط یک ناو جنگی فرانسوی در دریای آزاد رهگیری شده بود، دادگاه اروپایی حقوق بشر بار دیگر با جزئیات به بررسی پیشینه واقعه پرداخته و ادعا کرد که مقامات فرانسه بر روی شناور کنترلی موثر، مستمر و بی وقفه اعمال کرده اند. نتیجتاً اینکه اشخاص مستقر بر روی شناور تحت حوزه صلاحیت و قلمرو دولت فرانسه بودند (بند ۶۷). این قضیه حقوقی نشان می دهد که طرفین متعهد کنوانسیون اروپایی حقوق بشر به جهت فعالیت های انجام شده در دریاها، آزاد، که در چارچوب یک توافق نامه همکاری صورت می پذیرد، حکایت از دادن اختیارات اجرایی دارد و یا هنگامی که مقامات دولتی کنترل موثری بر شناور و مسافری آن اعمال می نمایند، مضمول نظارت دقیق تحت دادگاه اروپایی حقوق بشر قرار می گیرند. با این وجود، بر اساس قضیه حقوقی موجود، مشخص نیست که آیا این دو (اختیارات اجرایی و کنترل موثر) شرط باید تجمعی اعمال شوند یا خیر.

در قضیه هیرسی جاما و دیگران علیه ایتالیا، در ارتباط با گروهی از مهاجرین غیرقانونی که توسط نیروی دریایی ایتالیا در سال ۲۰۰۹ رهگیری و متعاقب آن به یکی از کشتی های نظامی ایتالیا منتقل و بر اساس توافق نامه دو جانبه ۲۰۰۸ بین ایتالیا و لیبی به طرابلس برگشت داد شدند، دیوان عالی اظهار داشت:

این حوادث کاملاً بر روی کشتی های نیروهای دریایی ایتالیا رخ داده و خدمه آن منحصراً از پرسنل ارتش ایتالیا تشکیل شده است. به نظر دیوان، در فاصله زمانی سوار شدن به کشتی های نیروی دریایی ایتالیا و تحویل آنها به مقامات لیبیایی، متقاضیان تحت کنترل مستمر و انحصاری مقامات ایتالیایی بودند. (...) بر این اساس، وقایع منجر به نقض حقوق ادعا شده توسط خواهان در قلمرو "صلاحیتی" دولت ایتالیا بوده که به معنای انطباق با ماده ۱ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر است. این قضیه از اهمیت ویژه ای برخوردار است چرا که تا کنون تنها پرونده ای است که در رابطه با موارد نقض حقوق بشر در زمینه عملیات تجسس و نجات دریایی در برابر یک نهاد قضایی بین المللی مطرح شده است.

### شناسایی "حق نجات در دریا" از سوی حقوق بین الملل ضرورتی انکار ناپذیر

از آنجائیکه در سال های اخیر شاهد وقوع حوادثی وحشتناک و غم انگیز هستیم که جان افراد را در دریا مورد تهدید خود قرار می دهد، توجه به این موضوع ضرورتی دوچندان می یابد (EMSA, 2019; UNHCR, 2021). صرف نظر از مواردی که جهت خدمه شناورها در دریا اتفاق می افتد، موضوع مهمی که توجه جهانیان را به خود جلب نموده و بر ضرورت شناسایی و به رسمیت

شناختن مفهوم "حق نجات در دریا" از سوی جامعه بین المللی تأکید می نماید، حوادثی است که جهت پناهجویان و مهاجرین در دریا اتفاق می افتد.

ورود مهاجرین غیرقانونی با قایق هایی که قابلیت ناوبری و دریانوردی لازم را ندارند، دیگر یک وضعیت اضطراری نیست بلکه یک بحران ساختاری است. به هیچ وجه نمی توان از همه مرگ ها در دریا جلوگیری و پیشگیری نمود، اما می توان از بسیاری از وضعیت های گزارش شده توسط رسانه ها، از بروز و وقوع آن جلوگیری کرد یا آنها را به صورت موثرتری مهار نمود (Düpont, 2020). به رسمیت شناختن حق حیات و به تبع آن حق نجات در دریا ناشی از تحولات هنجاری و رویه های قضایی در حقوق دریاها و در قوانین حقوق بشری است. به رسمیت شناختن حق حیات در اسناد ذکر شده (حقوق دریاها و قوانین حقوق بشری) به نوعی مهر تأییدی بر این موضوع است که ارائه خدمات تجسس و نجات دریایی، در راستای تحقق امر حق نجات بسیار مورد نیاز و ضروری است. در واقع شناسایی حق حیات مقدمه ای است به منظور شناسایی حق نجات. به رسمیت شناختن این حق (حق نجات)، همه مشکلات را حل نمی کند و از وقوع بیشتر مرگ و میرها نیز جلوگیری نمی کند، اما فرصتی فراهم می نماید تا اهمیت به موقع اجرای خدمات تجسس و نجات دریایی مورد توجه بیشتر قرار گرفته شود.

### اعمال صلاحیت در چارچوب عملیات امداد و نجات دریایی

مطابق با آنچه که در قضیه هیرسی جاما اتفاق افتاد، هنگامی که عملیات تجسس و نجات دریایی شامل حمل افراد مضطر بر روی کشتی های نجات باشد، این افراد تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم هستند و مقررات کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در آن حالت قابل اعمال می شود. همانگونه که قبلاً نیز ذکر شد، این موضوع کاملاً مطابق با ماده ۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ می باشد که حکایت از صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم دارد. در واقع وظیفه نجات انسان ها در شرایط بحرانی و مخاطرات (با توجه به هزینه های کمی که به دنبال دارد) خود ایجاد کننده چالشی در حوزه اخلاق و فلسفه سیاسی<sup>۲</sup> است که به عنوان موضوعی مهم در قدرت جهانی، مشروعیت دولتی، مهاجران و قدردانی از کشورهای عضو مطرح می باشد (Miller, 2019). تا هنگامی که افراد نجات یافته به واحد نجات دهنده منتقل نشوند یا خدمات تجسس و نجات دریایی انجام نشود، تعیین صلاحیت ممکن است دشوارتر باشد. به عنوان مثال، در پرونده *ژاوارا*، که مربوط به عملیات تجسس و نجات دریایی نبود، دادگاه اروپایی حقوق بشر اعمال صلاحیت توسط مقامات ایتالیایی را به دو دلیل مورد رسمیت شناخت: اول، فعالیت ها بر اساس توافق نامه دو جانبه انجام گردیده و دوم اینکه، تصادم روی داده بین کشتی نیروی دریایی ایتالیا و قایق مهاجران بوده است (Lagrange, 2008).

با بکار بردن این استدلال به طور قیاسی، می توان چنین نتیجه گرفت که، وقتی عملیات تجسس و نجات دریایی بر اساس یک توافق نامه بین المللی، یعنی یک توافق نامه تجسس و نجات دریایی انجام می شود، و ارتباطی بین واحد نجات دهنده و شناور در معرض اضطرار وجود دارد، کنوانسیون اروپایی حقوق بشر در این حالت نیز قابل اعمال می گردد (Recchi and Lanati, 2021; Sanderson, 2021).

عدم انجام و اجرای خدمات تجسس و نجات دریایی و وضعیتی است که تعیین حوزه صلاحیتی را دشوارتر می نماید. به عنوان مثال، یک وضعیت واقعی شبیه به مورد هیرسی را در نظر بگیرید و این فرضیه را در نظر بگیرید که مقامات ایتالیایی در آن زمان جهت انجام عملیات تجسس و نجات دریایی وارد عمل نشده اند. سوال اصلی که در اینجا باید به آن پاسخ داده شود این است که

<sup>۲</sup> Political philosophy



آیا استناد به اسناد حقوق بشری در مواردی که تجسس و نجات دریایی صورت نمی‌گیرد، قابلیت اعمال داشته و می‌تواند چاره ساز باشد؟، به این معنا که اگر افراد در حالی که در دریا و در وضعیت اضطرار و مخاطره قرار دارند نجات داده نشوند، آیا در چنین حالتی باز هم در حوزه صلاحیت یک دولت قرار می‌گیرند یا خیر؟ در اینجا باید این دو فرضیه را از هم تفکیک نمود. فرضیه اول، افراد مضطر در دریاهای آزاد هستند، به این معنی که آنها در یک منطقه و ناحیه تحت پوشش تجسس و نجات قرار ندارند. تحت رژیم موجود کنونی مشخص نیست که آیا دولتی که تماس اضطراری را دریافت می‌کند، تعهدی در جهت اطمینان از وقوع سانحه جهت انجام عملیات تجسس و نجات دارد یا خیر؟. فرضیه دوم، وضعیت اضطراری در یک منطقه تجسس و نجات دریایی رخ می‌دهد و دولت ساحلی مربوطه تماسی را دریافت می‌کند. این مناطق تجسس و نجات دریایی مناطقی غیر صلاحیتی هستند. به این معنا که در این مناطق دولت‌ها تکالیفی دارند اما حقی ندارند.<sup>۵۴</sup> دولت‌ها از این رو چنین تلقی و برداشت می‌نمایند که برای مسئول بودن به جهت تجسس و نجات دریایی، قلمرو و به جهت اجرای آن، صلاحیت آنها محدود شده، که این موضوع مشخصاً و منحصرأً برای انجام خدمات تجسس و نجات، لازم و کاربردی است. در این حالت هنوز یک سوال باقی می‌ماند: آیا صلاحیت دولت ساحلی تا آنجا که به کاربرد اسناد حقوق بشر مربوط می‌شود، می‌تواند در منطقه تجسس و نجات دریایی آن دولت مسلم و فرض شده تلقی نمود؟ (Trevisanut, 2014).

برای پاسخ به این سوال، ابتدا می‌توان چنین استدلال کرد که برقراری تماس اضطراری رابطه‌ای را بین دولتی که آن را دریافت نموده و افرادی که آن را ارسال می‌کنند، ایجاد می‌کند. جان افرادی که در وضعیت اضطرار هستند به رفتار دولت گیرنده تماس بستگی دارد. این استدلال می‌تواند فراتر رفته و وجود یک "کنترل از راه دور و منحصر به فرد واقعی"، توسط دولتی که تماس را دریافت نموده در رابطه با جان افرادی که در شرایط مخاطره قرار گرفته‌اند، به جهت حمایت از آن افراد ایجاد نماید. زندگی آنها و نجات جانشان در دست آن دولت است. استناد به چنین استدلالی قیاسی، توسط دادگاه اروپایی حقوق بشر در قضیه فورجیک<sup>۵۴</sup> و اسلواکی می‌تواند حکایت از حمایت بیشتری از این نظریه به جهت به رسمیت شناختن چنین کنترل عملی و واقعی داشته باشد. این امر همچنین می‌تواند در شرایطی اعمال شود که تماس اضطراری از بخشی از دریای آزاد که حتی در منطقه تجسس و نجات دریایی دولت گیرنده قرار ندارد، برقرار شده است. اگر دولت گیرنده نتواند مستقیماً در این خصوص مداخله کند، که یکی از دلایلش می‌تواند فاصله بین سواحل دولت دریافت کننده پیام و موقعیت مکانی افراد در معرض خطر باشد، دولت مورد نظر باید تمام تلاش‌های خود را تا آنجا که می‌تواند انجام دهد تا دیگر سرویس‌های تجسس و نجات دریایی قابل استفاده را در منطقه جغرافیایی مربوطه را مطلع و یا فعال نماید (European Commission, 2020). بنابراین تلاش دولت‌ها در انجام عملیات SAR خود موجب ارتقاء همکاری آنها در فعالیت‌های دریامحور می‌شود (Franckx, 2019).

بعلاوه، هر کنترل عملی و واقعی همچنین می‌تواند خصوصیات و ویژگی یک کنترل رسمی را داشته باشد، در صورتیکه که در زمانی که یک وضعیت مخاطره در منطقه تجسس و نجات دریایی دولت دریافت کننده پیام قرار بگیرد، که این امر آن دولت را ملزم به برقراری، اجرای عملیات و هدایت و استمرار مناسب و موثر خدمات تجسس و نجات می‌نماید. حتی اگر ماده ۹۸(۲) کنوانسیون حقوق دریاهای ساحلی را ملزم به انجام مستقیم خدمات تجسس و نجات نکرده باشد، مفاد آن هرچند به صورت مبهم، نشان می‌دهد که تعهد مندرج در آن صرفاً در حد یک تعهد نسبت به تهیه و سایل و امکانات نیست، بلکه تعهدی است در جهت دست یافتن به سطح مشخص و مطمئنی از خدمات که بایستی ارائه گردد (Mann, 2020).

می‌توان چنین استدلال کرد که این تعهد و الزام به این معنی است که دولت ساحلی بر منطقه تجسس و نجات دریایی اقتدار و حاکمیت دارد. دولت ساحلی براساس آن موظف است که متعاقب آن اطمینان حاصل کند که خدمات تجسس و نجات دریایی به صورت مناسب و موثر در منطقه تحت حاکمیت او وجود دارند (Radjenovic, 2021)

لاناتی<sup>۵۵</sup> و ریکچی<sup>۵۶</sup> پژوهشی که در سال ۲۰۲۰ در خصوص چگونگی تاثیرگذاری عملیات جستجو و نجات دریایی (SAR) بر اساس آنالیز کیفیت این عملیات در حوزه دریایی مدیترانه پرداختند به ارتباط مستقیم این عملیات در کنترل یا ممانعت از مهاجرت غیرقانونی افراد در مرزهای آبی، همچنین چگونگی عبور آنها از سوانح پرمخاطره اشاره می‌نمایند. در تحقیقی دیگر ویلا<sup>۵۷</sup> و کازمانو<sup>۵۸</sup> (۲۰۱۹) با بررسی مهاجرت‌های انجام شده بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ از سواحل لیبی به ایتالیا انجام دادند، عملیات‌های تجسس و نجات دریایی که توسط بازیگران غیر دولتی صورت می‌گیرد را (توسط NGO) عاملی حمایتگری به منظور عبور مهاجران از دریا تشخیص داده‌اند. همچنین بین میزان حضور NGO های مربوطه و تعداد مهاجرینی که سواحل کشور مبدا را به سمت مقصد ترک می‌کنند ارتباط مستقیمی وجود دارد (Eugenio and Villa, M., 2019; FRA, 2020)

اگر دولت ساحلی نتواند وجود خدمات کافی را تضمین کند، از یک سو ممکن است منجر به از بین رفتن جان افراد یا خطر تلفات در منطقه شده، و از سوی دیگر، چنین وضعیتی ممکن است منجر به نقض حق حیات افراد درگیر شود، به ویژه هنگامی که این نقض و تخلف در منطقه ای انجام شود که موارد مشابه دیگری نیز در آن ناحیه رخ داده است و مقامات ذیصلاح دولتی به درستی و به موقع از آن مطلع شده‌اند (Rosag, 2019).

سرانجام یک سناریو دیگر نیز امکان دارد به وقوع بپیوندد و آن اینکه، اگر افراد مضطر در منطقه تجسس و نجات دریایی یک دولت ساحلی واقع شده باشند اما به دلیل نداشتن هیچگونه وسیله ارتباطی به جهت برقرار نمودن تماس، تماس اضطراری برقرار نگردد، استدلال در خصوص وجود یک رابطه صلاحیتی بین دولت ساحلی و افراد مضطر مشکل خواهد بود. علی‌ایحال دولت ساحلی با توجه به موارد ذکر شده فوق متعهد و ملزم به تلاش و اقدام می‌باشد. در نتیجه دولت‌های دیگر می‌توانند با استناد به اسناد مرتبط با حقوق دریاها، قصور و سهل‌انگاری آن دولت را مورد اعتراض خود قرار دهند.

البته معضلاتی در عملیات نجات دسته جمعی<sup>۵۹</sup> (گروهی) افراد در دریا وجود دارد که به میزان همکاری واحد MRO در پسرکرانه و درجه آمادگی منابع محدود مورد نیاز جهت ارائه به صدها بلکه هزاران افراد قرار گرفته در شرایط بحرانی در دریا بستگی دارد. لذا نمایندگان دولت‌ها و اعضاء قانون‌گذار می‌بایست قوانین و استانداردهای مورد نیاز جهت تشخیص انجام عملیات نجات پرخطر، بر نامه ریزی لازم به منظور دریافت پاسخ حتی در کمترین احتمال را داشته باشند (Button and Gorgol, 2019).

<sup>55</sup> Lanati

<sup>56</sup> Recchi

<sup>57</sup> Villa

<sup>58</sup> Cusumano

<sup>59</sup> Mass Rescue Operation (MRO)

علی رغم اینکه برخی معتقدند که حقوق بشر و حقوق دریاها هر کدام به طور جداگانه بر بستر مرتبط با خویش توسعه یافته اند، امروزه مشخص شده است که این دو شاخه از حقوق بین الملل نه تنها در پاره ای مواقع با هم مرتبط می گردند بلکه به نوعی کامل کننده یکدیگر نیز به شمار آمده و هم پوشانی نیز دارند. وجود برخی ابهامات در رابطه با مسئولیت های ذینفعان مرتبط با حوادث و سوانح دریایی، این پرسش را به وجود می آورد که وضعیت افراد مضطر در دریا به چه شکل بایستی مشخص شده و حل شود. لذا نیاز به ارزیابی همه جانبه، بررسی و چگونگی اجرای مسئولیت های بین المللی نهادی ذیربط در فرایند عملیات جستجو و نجات افراد مضطر در دریا و پناهجویانی که در محیط های دریایی قرار می گیرند مورد نیاز می باشد. سازمان بین المللی دریانوردی با مداخله در قضیه کشتی تجاری تامپا به نوعی حجت را بر دست اندرکاران صنعت دریانوردی و کشتیرانی و همچنین دولت های ساحلی تمام نمود که آن چه دارای اهمیت و اولویت می باشد، حفظ و نجات جان افراد در معرض خطر در دریا بوده و می بایست تمام طرف های درگیر در این ماجرا نقش خویش را به خوبی ایفا نمایند. این مسئولیت نه تنها بر عهده فرمانده شناورانی است که نسبت به ارائه کمک به افراد مضطر در دریا اقدام می نمایند، بلکه دولت های ساحلی و همچنین دولت های صاحب پرچم نیز بایستی از عهده آن به خوبی برآیند (Hammond., 2020). در واقع تکالیف دولت ها در ارائه خدمات امداد و نجات دریایی و تجسس و نجات دریایی نه تنها یک وظیفه عملیاتی بلکه تلاشی است در جهت بنیادین حق حیات که سنگ بنای حقوق بشر است و امری جهان شمول تلقی می گردد. می توان چنین استدلال نمود که مشابه اصل صلاحیت جهانی، مسئولیتی جهانی برای نجات افراد وجود دارد، که پاسخی عملی برای حمایت از حق حیات است. در این پژوهش "حق حیات" به عنوان مادر و یکی از اساسی ترین شاخص های حقوق بشری تعیین و بررسی گردیده است. از این رو ضرورت دارد همانگونه که حق حیات از سوی جامعه بشری و نهادها و سازمان های مربوطه مورد شناسایی قرار گرفته و بر آن تأکید می نمایند، شناسایی حق نجات نیز تحقق یابد. تحقق این مهم کمال مطلوبی است که مبتنی بر اصل احترام به حیات و کرامت انسانی است. این مهم زمانی جامه عمل می پوشاند که تمامی کشورها به منظور توسعه و بهبود اجرایی کنوانسیون های مورد اشاره به نوعی تعادل در مباحث مرتبط با حوزه حقوق بشر دست یابند. بنابراین اینگونه می توان نتیجه گرفت که دولت ها می بایست به تعیین منافع جدید دراز مدتی در حوزه حق حیات و حق نجات پردازند. در واقع حق حیات و حق نجات انسان ها در دریا، یک نیاز و دغدغه اجتماعی تلقی می گردد تا حقوقی و می بایست از قوانین موجود به عنوان ابزار حیاتی (زیستی) به منظور ساماندهی اجرای قوانین مرتبط با حق حیات بهره جست. لذا چگونگی و کیفیت اجرای عملیات تجسس و نجات دریایی به عنوان اولین اقدام فوری در زمان بروز سوانح دریایی که جان انسان ها را تهدید می نماید از اهمیت بسزایی برخوردار می باشد.

- صالحی، ج. ۱۳۹۸. ساختار حقوقی حفاظت از تنوع زیستی و بهره برداری از منابع ژنتیکی اعماق دریاها. نشریه علمی پژوهشی اقیانوس شناسی. شماره ۴. ص ۳۹-۴۴.
- صوفی، ف. ۱۳۹۶. تحلیل حقوق بین الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه بین الملل، فصلنامه علمی - حقوقی قانون یار. شماره ۴. ص ۲۷۷-۲۶۵.

- Anish, J. and Dalaklis, D., 2021. The international convention for the safety of life at sea: highlighting interrelations of measures towards effective risk mitigation. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. Vol.5(1), DOI.org/10.1080/25725084.2021.1880766
- Bömer, C., Grace, G., Wang, WY and Mileskic, J., 2016. Interests and Conflicts in Ports: A Content Analysis Approach. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol.32(1), pp. 13-22
- Button, R. and Gorgol, T., 2019. Understanding the Challenge: Mass Rescue Operations at Sea. *Journal of Cooperation and Engagement in the Asia-Pacific Region*. pp.356-390. DOI: [https://doi.org/10.1163/9789004412026\\_020](https://doi.org/10.1163/9789004412026_020)
- Cabral, RB., Bradley, D., Juan, M., Goodell, W., Friedlander, AM., Enric Sala, Costello, C., and Gaines, SD., 2020. A Global Network of Marine Protected Areas for Food. *Proceedings of The National Academy of Sciences*, pp. 28134-28139. DOI: 10.1073/pnas.2000174117
- Cacciaguidi-Fahy, S., 2007. The Law of the Sea and Human Rights. *19 Sri Lanka J of Intl L* 85. *Panóptica, Vitória*, ano 2, n. 9, jul, pp 1-20.
- Cangelosi, D., Bonvicini A Nardo M., Mola.A., Marchese A., Tezzele M., and Rozza G., 2018. SRtP 2.0-The Evolution of the Safe Return to Port Concept.
- Carballo Piñeiro, L., 2015. *International Maritime Labour Law*, ISBN 978-3-662-47032-9. <https://www.springer.com/gp/book/9783662470312>
- Carrera, S. and Cortinovis, R., 2019. Search and Rescue, Disembarkation and Relocation Arrangements in The Mediterranean Sailing Away from Responsibility? Liberty and Security in Europ
- Council of Europe, 2019. A distress call for human rights The widening gap in migrant protection in the Mediterranean. Commissioner for Human Rights
- Davies, M. 2003. Obligations and implications for ships encountering persons in need of assistance at sea. *12 Pacific Rim Law and Policy Journal* 109-141; and supra fn16 Allen.
- Düpont, L., 2020. EU Search and Rescue Activities in the Mediterranean. *European View*. Vol. 19(1). pp. 13-18
- EMSA., 2019. Accident Investigation - Annual Overview – EMSA. European Maritime Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents. <http://www.emsa.europa.eu/accidentinvestigation-publications/annual-overview.html>
- Eugenio, C., and Villa, M., 2019. Sea rescue NGOs: a pull factor of irregular migration?. *European University Institute: Policy Briefs Migration Policy*. Centre. Vol.(22). DOI: 10.2870/644458
- European Commission Recommendation on legal pathways to protection in the EU. 2020. Promoting Resettlement, Humanitarian Admission and Other Complementary Pathways.
- Fink M., Gombeer K. and Rijpma J., 2018. In search of a safe harbor for the Aquarius: the troubled waters of international and EU law, *Immigration and Asylum Law and Policy Blog*

- FRA ,2020. NGO ships involved in search and rescue in the Mediterranean and legal proceedings against them.
- Franckx, E., 2019. Search and Rescue as an Enabler to Stimulate Cooperation in Areas of Tension. *Journal of Asian Yearbook of International Law*, Vol. (22). doi:10.1163/9789004379633\_013
- Grip, K., and Ambio, S B., 2020, Marine nature conservation and conflicts with fisheries *Journal of Mycological progress*. Vol. (49), pp.1328–1340. <https://doi.org/10.1007/s13280-019-01279-7>.
- Hammond, D. 2020. Opinions, Seafarers . *World Human Rights Day 2020: Human rights at sea must be upheld by the Law*
- Heffington, C., 2021. External threat and human rights: How international conflict leads to domestic repression. *Journal of Human Rights* Vol.20 (1) pp. 2-19. <https://doi.org/10.1080/14754835.2020.1803052>
- IMO. 2020. Status of IMO Treaties, IMO. Accessed on 31.11.2020. <http://www.imo.org/en/About/Conventions>
- Lagrange, E., 2008. 'L'application de la Convention de Rome à des actes accomplis par les Etats Parties en dehors du territoire national' *12 Revue Générale de Droit International Public* 521, 544–5.
- Lizotte, MK., 2021. The gender gap in support for humanitarian interventions. *Journal of Human Rights* Vol. 20 (1). PP.20-35. <https://doi.org/10.1080/14754835.2020.1850239>.
- MacGregor, C ., ۲۰۱۹. The right to life: Human life, bio-power and the performativity of law. *Journal of Sociology* Vol.( 51),1, <https://doi.org/10.1177/1440783314562315>.
- Mann, I., 2020. Border Justice: Migration and Accountability for Human Rights Violations. *German Law Journal*. Vol.(3)21,pp. 598 – 619. DOI: <https://doi.org/10.1017/glj.2020.30>
- Mannan, S., Nilsson, H., Johansson, T., and Schofield., 2020. Enabling stakeholder participation in marine spatial planning: the Bangladesh experience, *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 16 (3), pp.268-291, DOI: 10.1080/19480881.2020.1825200
- Miller, D., 2019. The Nature and Limits of the Duty of Rescue, *Journal of Moral hilosophy*.pp.1–22.
- Muhammad, S and Saqib, J., 2019. Protection of the Right to Life under Modern International Law and Prophetic Law: A Comparative Study. *Rahat-ul-Quloob*.Vol.(3) (2)
- Munari, F. 2020. Search and Rescue at Sea: Do New Challenges Require New Rules?. *Governance of Arctic Shipping*. pp. 63-81
- Oxman, B. H., L. Charney, J. I. Anton D. K. and O'Connell, M. E., 1997. Human rights and the United Nations Convention on the law of the sea. In Henkin. *Politics, values and functions, international law in the 21st Century, Essays in honor of Professor Louis Henkin*. The Hague: Kluwer Law International: at 377.
- Papanicolopulu, I., 2016. The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview. *Journal of International Review of the Red Cross*. War and security at sea. Vol. 98 (2). PP. 491–۵۱۴ .doi:10.1017/S1816383117000406
- Papastavridis, E., 2013. European Convention on Human Rights and the Law of the Sea: The Strasbourg Court in Unchartered Waters? in M Fitzmaurice and P Merkouris (eds), *The Interpretation and Application of the European Convention of Human Rights Rights: Legal and Practical Implications* 117.
- Radjenovic, A., 2021. Search and rescue in the Mediterranean. EPRS, European Parliamentary Research Service. PE 659.442
- Raul Vilelaa, M., Grazia, P., Gonzalo, R., M.Ballesterosd, J., and Bellidoac, M., 2021. The use of a spatial model of economic efficiency to predict the most likely outcomes under different

fishing strategy scenarios, *Marine Policy Journal*. Vol.129. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104499>

Raul, VM., Grazia, P., Rodriguez, G., Hugo, R., Ballesteros Jose, M., and Bellidoac, M., 2021. The use of a spatial model of economic efficiency to predict the most likely outcomes under different fishing strategy scenarios, *Journal of Marine Policy* Vol.129, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104499>

Realities and Perspectives, 239-243.

Recchi, E. and Lanati, M., 2020. Search-and-Rescue Operations in the Mediterranean: Are they a pull factor' for sea crossings of migrants? *Debate Migration*. <https://blogs.eui.eu/migrationpolicycentre/search-rescue-mediterranean-crossing-migrants/>

Reniel, B., Darcy, B C., Mayorga, J., Goodell, W, Friedlander, A M., Sala, E., Costello, C., and D. Gaines, S., 2020. A global network of marine protected areas for food. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 202000174 DOI: 10.1073/pnas.2000174117

Richardson, K., Wilcox, C., Vince, J., and Denise Hardesty, B., 2021. International maritime law in transition: New challenges for education and training, *Journal of Marine Policy*, Vol.13,(3).

Rosag, E. 2019. Maritime rescue operations in the Mediterranean. *PluriCourts - Centre for the Study of the Legitimate Roles of the Judiciary in the Global Order*

Sanderson, S. 2021. A distress call for human rights. *European migration policies put migrants' lives at risk*.

Sena, P de S., 2002. La nozione di giurisdizione statale nei trattati sui diritti dell'uomo 228-9.

Thaheem, MS, and Jawad S., 2020. Protection of the Right to Life under Modern International Law and Prophetic Law: A Comparative Study. *SSRN*. P. 23

Tofalos, C., Jeong, B., and Jang, H., 2020. Safety comparison analysis between LNG/LH2 for bunkering operation. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. Vol. 4 (4). <https://doi.org/10.1080/25725084.2020.1840859>

Trevisanut, S., 2014. Is there a right to be rescued at sea? A constructive view, *QIL, Zoom-in*, 4, 3-15.

UNHCR., 2021. UN High Commissioner for Refugees. General legal considerations: search-and-rescue operations involving refugees and migrants at sea

United Nations. 2020. World's deadliest sea crossing. claimed six lives a day in 2018: UN refugee Varvara, C., and Maftai, J. and Negrut, V., 2012. The Right to Life, The 7th Edition of The International Conference- European Integration

#### Conventions:

- The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).
- The International Convention on maritime search and rescue (SAR).
- The International Convention on Salvage (SALVAGE).
- Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL).
- United nation Convention On the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)

#### Sites:

- <https://en.wikipedia.org>.
- <https://www.imo.org>
- <https://www.unhcr.org/>
- <https://news.un.org/en/story/2019/01/1031582>.
- <https://doi.org/10.1163/17455243-20193018>