

Study of the duties of good command in protecting the right to life of individuals based on treaties and customary law in Iranian naval vessels

Dr. Ali Abdullah Habib Noori¹, Amir Nezam Barati^{2*}

¹ Assistant Professor of Law, Department of Law, Faculty of Maritime commissar, Imam Khomeini Maritime Science University, Mazandaran, Iran

² Assistant Professor of Law, Department of Law, Imam Khomeini Maritime Sciences University, Mazandaran, Iran,

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2025/02/13

Revised: 2025/03/11

Accepted: 2025/03/5

Keywords:

duties of good command, protecting the right to life of individuals, treaties and customary law

*Corresponding author:

✉ a.barati@ikhnsu.ac.ir

Doi:10.52547/joc.15.60.4

ORID:

ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations: The right to life is a fundamental and fundamental human right. Despite the idea that all human lives are equal under the law, the specific characteristics of the seafarers' profession indicate that they should be given more attention and protection. In recent years, issues related to seafarers' welfare have been addressed in the Maritime Labour Convention, which came into force in 2013. However, the right to life of seafarers from a behavioral perspective must be also given fundamental attention. The International Convention for the Safety of Life at Sea or SOLAS is an international treaty that aims to determine minimum standards for the construction, equipment, and operation of ships regarding their safety to ensure the safety of life at sea. This convention has been supplemented over time-based on human necessity and need, and several versions have been developed and adopted. The current version of the SOLAS Convention was adopted in 1974 and entered into force on May 25, 1980.

Methodology: In this study, using a descriptive-analytical method, the study of the desirable governance of Iranian naval vessels in protecting the right to life of individuals was examined based on treaties and customary laws governing the protection of human life at sea. We assume that Iranian military vessels are obliged to protect human life at sea and provide assistance and rescue based on the laws of the Iranian Civil Code. In addition to Iranian laws, the right to life is one of the rights protected in human rights and customary international law and relevant conventions in protecting human life and ensuring that governments accept responsibility in this regard.

Findings: The law of the sea and maritime conventions impose a long-standing duty on States Parties to rescue persons in distress, which is one of the most important instruments in maintaining the safety of life at sea, and States are the guarantors of these norms. The public order of the oceans, including the protection of human rights for all people, is the collective responsibility of the international community, especially States Parties. It is primarily States that are responsible for the implementation of human rights, including the right to life of persons at sea, and secondly, flag States, coastal States, and port States all have a legal and moral responsibility for the right to life of persons at sea under the International Convention for the Safety of Life at Sea, based on humanitarian principles.

Conclusion: The right to life is considered a fundamental right of every human being, which has been repeatedly emphasized in human rights declarations and conventions. It is essential that military and commercial seafarers, as part of human society, be protected from the dangerous factors that threaten this right, both at sea and in ports, from a normative, structural, and behavioral perspective. The duty to protect human life is included in international customs and treaties as one of the most fundamental legal principles at the national and international levels, and governments are obliged to carry out search and rescue operations in order to save the lives of seafarers at sea based on these regulations. The SOLAS Convention is the most important international maritime treaty on increasing the safety of life in shipping, the initial version of which was drafted in 1914 after the Titanic incident and the final version in 1374. This treaty has been supplemented over time and several versions of it have been drafted and ratified. This convention contains legal principles governing ship construction - sub-assemblies and balance, machinery, and installations, protection, fire detection and suppression, life-saving appliances and equipment, radio communications, safety of navigation, carriage of dangerous goods, status of nuclear ships, management of safe operation of ships, safety measures for high-speed craft, special measures to enhance maritime safety, additional measures for bulk carriers, certification of competency, safety measures for operation of ships in polar waters. Therefore, ships must carry appropriate life-saving appliances including lifeboats, life rafts, life jackets, life rafts, and many others to be used by passengers and crew in emergencies to protect their lives at sea. Carrying life-saving appliances is mandatory under the SOLAS Convention.



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

50

مقاله پژوهشی

مطالعه وظایف فرماندهی مطلوب در صیانت از حق حیات اشخاص بر اساس معاهدات و حقوق عرفی در شناورهای دریایی ایران

علی عبدالله حبیب نوری^۱ امیرنظام براتی^{۲*}^۱ استادیار حقوق دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، مازندران، ایران.^۲ استادیار حقوق دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، مازندران، ایران.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۱/۲۵

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۳/۱۲/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۱۵

چکیده

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: حق حیات از حقوق بنیادین و اساسی انسان است. علیرغم این ایده که زندگی همه انسان ها در حمایت قانون برابر است، ویژگی های خاص حرفه دریانوردان نشان می دهد که باید مورد توجه و حمایت بیشتری قرار گیرند. در سال های اخیر، مسائل مربوط به رفاه دریانوردان بر اساس کنوانسیون کار دریایی مورد توجه قرار گرفته است و در سال ۲۰۱۳ اجرایی شده است، با این حال، ضروری است حق حیات دریانوردان از منظر رفتاری نیز مورد توجه بنیادین قرار گیرد. کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس معاهده ای بین المللی است که هدف آن تعیین حداقل استانداردهای ساخت، تجهیز و راه اندازی کشتی ها با توجه به ایمنی آن ها در جهت ایمنی جان اشخاص در دریا است. این کنوانسیون بر اساس ضرورت و نیاز بشر به مرور زمان تکمیل شده و نسخه های متعددی از آن تدوین و به تصویب رسیده است. نسخه کنونی کنوانسیون سولاس مصوب سال ۱۹۷۴ است و از تاریخ ۲۵ می ۱۹۸۰ معادل اجرایی شده است.

روش شناسی: در این تحقیق با استفاده از روش توصیفی تحلیلی مطالعه حکمرانی مطلوب شناورهای دریایی ایران در صیانت از حق حیات اشخاص بر اساس معاهدات و حقوق عرفی ناظر بر صیانت از حیات انسانها در دریا مورد بررسی قرار گرفت. فرض ما بر این است که کشتیهای نظامی ایران موظف به صیانت از حیات انسانها در دریا و کمک رسانی و امداد و نجات براساس قوانین ج.ا. ایران هستند. علاوه بر قوانین ایران، حق حیات به عنوان یکی از حقوق مورد حمایت در حقوق بشر و حقوق بین الملل عرفی و کنوانسیونهای مربوطه در حراست از جان انسانها و اطمینان از پذیرش مسئولیت دولتها در این خصوص قابل اعمال است.

یافته ها: حقوق دریاهای و کنوانسیونهای دریایی وظیفه دیرینه ای را برای نجات افراد در مضیقه به دولت - کشورهای عضو تحمیل می کند که یکی از مهم ترین ابزارها در حفظ ایمنی زندگی در دریا است و دولتها تضمین کننده این هنجارهای می باشد. نظم عمومی اقیانوس ها، از جمله حمایت از حقوق بشر برای همه مردم، مسئولیت جمعی جامعه بین المللی به خصوص دولت - کشورها است. در درجه اول این دولتها هستند که مسئولیت اجرای حقوق بشر از جمله حق حیات اشخاص در دریا را بر عهده دارند و در درجه بعد کشورهای صاحب پرچم، کشورهای ساحلی و کشورهای بندری همگی در حق حیات اشخاص در دریا بر اساس کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مسئولیت حقوقی و اخلاقی مبتنی بر اصول بشر دوستانه دارند.

نتیجه گیری: برای هر انسانی حق حیات به عنوان حق اولیه محسوب می شود که در اعلامیه ها و کنوانسیون های حقوق بشر بارها بر آن تاکید شده است و دریانوردان نظامی و تجاری نیز به عنوان بخشی از جامعه بشری در مقابل عوامل مخاطره آمیز تهدید کننده این حق ضروری است از منظر هنجاری، ساختاری و رفتاری هم در دریا و هم در بنادر مورد حمایت قرار گیرند. وظیفه صیانت از حیات انسانها در عرف و معاهدات بین المللی به عنوان یکی از اساسی ترین اصول حقوقی در سطح ملی و بین المللی گنجانده شده است و دولتها براساس این مقررات موظف به انجام عملیات جستجو و نجات هستند در جهت نجات جان دریانوردان در دریاهای می باشند. کنوانسیون سولاس مهم ترین معاهده بین المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی جان اشخاص در کشتیرانی است که نسخه اولیه آن در سال ۱۹۱۴ پس از حادثه کشتی تایتانیک و نسخه آخری آن در سال ۱۳۷۴ تدوین شد. این معاهده به مرور زمان تکمیل شده و نسخه های متعددی از آن تدوین و به تصویب رسیده است. این کنوانسیون شامل اصول حقوقی است که حاکم بر ساخت و ساز کشتی - زیر مجموعه ها و تعادل، ماشین ها و تأسیسات، حفاظت، تشخیص و انهدام آتش سوزی، لوازم و تجهیزات نجات، ارتباطات رادیویی، ایمنی نوابری، حمل کالاهای خطرناک، وضعیت حاکم بر کشتی های هسته ای، مدیریت های مربوط به عملکرد امن کشتی، اقدامات ایمنی برای شناورهای تندرو، اقدامات ویژه جهت بالا بردن ایمنی دریایی، اقدامات افزوده برای شناورهای فله بر، تاییدیه ۳-ی شایستگی، اقدامات ایمنی برای عملکرد کشتی ها در آب های قطبی می گردد. بنابراین، کشتی ها باید وسایل نجات غریق مناسب از جمله قایق های نجات، شناورهای نجات، جلیقه های نجات، قایق های نجات و بسیاری دیگر را حمل کنند تا در مواقع اضطراری توسط مسافران و خدمه برای محافظت از جان خود در دریا استفاده شود. حمل وسایل نجات جان طبق کنوانسیون سولاس اجباری شده است.

واژگان کلیدی:

وظایف فرماندهی مطلوب کشتی، شناورهای دریایی ایران، صیانت از حق حیات اشخاص، معاهدات و حقوق عرفی ناظر

*نویسنده مسئول

✉ a.barati@ikhnsu.ac.ir

Doi:10.52547/joc.15.60.4

ORID:

مقدمه

در حقوق دریاها، حقوق دریایی، حقوق بشردوستانه بین المللی از یک طرف و حق برزندگی به عنوان حقی ناشی از حقوق بشر از طرف دیگر می‌پردازیم و پیشنهادهای را برای اجرای بهتر وظایف موجود در خصوص صیانت از حیات در دریا ارائه خواهیم کرد.

سؤال اصلی در این پژوهش این است که فرماندهی مطلوب یگانهای دریایی نظامی ایران در انجام وظیفه صیانت از حق حیات انسانها چگونه است؟ ظرفیتهای و محدودیتهای حقوق بین الملل به منظور صیانت از حیات انسانها در دریا چیست؟ فرض ما بر این است که کشتیهای نظامی ایران موظف به صیانت از حیات انسانها در دریا و کمک رسانی و امداد و نجات براساس قوانین ج.ا.ایران هستند. علاوه بر قوانین ایران، حق حیات به عنوان یکی از حقوق مورد حمایت در حقوق بشر و حقوق بین الملل عرفی و کنوانسیونهای مربوطه در حراست از جان انسانها و اطمینان از پذیرش مسؤولیت دولتها در این خصوص قابل اعمال است. حاضر به روش توصیفی تحلیلی و با استفاده از اسناد بین المللی به موضوع پرداخته است.

۲- معاهدات و حقوق عرفی ناظر بر صیانت از حیات انسانها در دریا در حقوق ایران، موضوع صیانت از حیات انسانها در دریا در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ دیده می شود. تدوین قانون دریایی ایران براساس قراردادهای بین المللی دریایی صورت گرفته است. البته در سال ۱۳۴۴ به موجب قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین المللی دریایی، ایران قراردادهای بین المللی دریایی را نیز پذیرفت و از جمله به معاهده ۱۹۱۰ بروکسل ملحق شد. همچنین در سال ۱۳۷۳ با تصویب قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به معاهده بین المللی نجات دریایی، ایران عضو معاهده ۱۹۸۹ لندن شد. [۶]

صیانت از جان اشخاص در دریا در ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز آمده است و مقرر می دارد:

۱- هر دولتی باید فرمانده کشتی تحت پرچم خود را ملزم نماید تا جایی که می تواند و برای کشتی، خدمه یا مسافران آن خطر جدی ندارد؛

الف) به هر شخصی که در خطر مرگ در دریا قرار دارد کمک نماید.
ب) به محض اطلاع از نیاز به کمک و در حدودی که بطور منطقی از وی انتظار می رود، با تمام سرعت ممکنه اقدام به انجام عملیات نجات اشخاص در خطر نماید.

ج) پس از یک تصادم، به منظور ارائه کمک به کشتی حادثه دیده، خدمه یا مسافران آن، در صورت امکان، کشتی دیگر را از نام کشتی خود، بندر ثبت و نزدیکترین بندری که با آن تماس خواهد گرفت مطلع خواهد کرد.

دریا علیرغم نعمتهایش برای انسانها خطرناک است. تصادم های دریایی هنوز هم به عنوان یکی از علل رایج از دست دادن جان اشخاص در نظر گرفته می شوند، هر چند که امروزه از تعداد تصادم کشتیها کاسته شده است [۱]. از زمانی که بشر برای امرار معاش و ماهیگیری ابتدایی وارد دریا شد، بحث صیانت از حیات در دریا مد نظر قرار گرفت. هر کشوری که دسترسی به دریا و منابع آبی داشته است، گوی سبقت را در ترقی و پیشرفت از دیگر کشورها و ملل دنیا ربوده است [۲]. مرگ و میر و جراحات وارده به جان انسانها در دریا شامل جان دریانوردان، مسافران، مهاجران یا سایر اشخاص در دریا می گردد. حتی شناورهای مدرن نیز از تصادفات دریایی مصون نیستند، همانگونه که در خصوص کشتی سانچی و کشتی کروز کاستا کونکور دیا بوقوع پیوست. البته شناورهای غیر استانداری که براحتی تحت پرچم کشوری به ثبت می رسند و برای کسب سود بیشتر توسط مالکان آنها مورد استفاده قرار می گیرند در معرض خطر بیشتری هستند [۳]. این شناورها خصوصاً زمانی که برای قاچاق انسان استفاده می شوند خطرناک می شوند [۴]. در یک نمونه مشهور، یک شناور لاستیکی کوچک با هفتاد و دو سرنشین پیش از آن که در سواحل لیبی پیدا شود به مدت ۱۵ روز در دریای مدیترانه گیر افتاده بود. در این مدت یک بالگرد، یک کشتی نظامی بزرگ و چند قایق دیگر به جستجوی این شناور پرداختند که این اقدامات منجر به نجات آن نشد [۵] و تنها ده نفر از آنها جان سالم به در بردند.

در این خصوص وظیفه صیانت از حیات انسانهایی که در معرض خطر در دریا هستند بسیار مهم است. بخشی از این تهدیدات نسبت به حیات اشخاص با اقداماتی در خصوص ایمنی کشتی ها برطرف می شود. با این حال هنوز اجرای آنها کافی نبوده و خطراتی با عوامل انسانی همچنان وجود خواهد داشت. تنها راه نجات اشخاص در خطر در دریا کمک افراد دیگر است خواه این افراد نیروهای دولتی یک شناور نجات باشند یا ملوانان و کارگران یک شناور خصوصی. بنابراین احساس همبستگی و مسؤولیت مشترک نسبت به همکاران دریایی به هنجارهای قانونی بدل شده و مبنای تکلیف به نجات را تشکیل داده است.

شکی نیست که وظیفه نجات یکی از بهترین اصول حقوق بین الملل، حقوق دریاها، حقوق دریایی و حقوق بشردوستانه بین المللی است. البته همچنان بحث هایی در خصوص حیطه این وظیفه و سایر موضوعات آن مطرح است. آنچه که در این پژوهش مورد مطالعه است فرماندهی مطلوب یگان دریایی در انجام وظیفه صیانت از حیات انسانها در دریا است. بر این اساس به تحلیل رابطه بین وظیفه نجات

بند ۲ ماده ۱۸ کنوانسیون (۱۹۸۲) استنتاج شود [۱۰]. در مقابل، کنوانسیون سولاس صراحتاً برای شناورها در همه مناطق دریایی بکار می رود.

وظیفه کمک رسانی هم در موارد تصادم بین دوشناور و هم در موارد دریافت اطلاعاتی از یک یا چند شخص در خطر مرگ در دریا به دلیل این که شناورشان غرق شده باشد یا در خطر غرق شدن باشد، کاربرد دارد. این وظیفه نسبت به همه اشخاص در خطر بدون هر گونه تمایزی اعمال می شود. ملیت شناورها یا ملیت اشخاص، وضعیت حقوقی آنها و فعالیتی که آنها به آن مشغول هستند هیچ ربطی به وظیفه کمک رسانی به آنها ندارد [۱۱]. این موضوع که اشخاص نیازمند کمک رسانی در فعالیتهای غیرقانونی دست دارند، نباید سبب تفاوت در انجام وظیفه نجات شود. همچنین مهاجر بودن اشخاص نباید به هیچ وجه مانعی برای حق نجاتشان تلقی گردد [۱۲]. اما متأسفانه به نظر می رسد که دولتها و فرماندهان کشتیها گاهی تمایل چندانی به نجات شناورهای حامل مهاجران و آوارگان ندارند. این تبعیض در نقطه مقابل قواعد بین المللی است.

در حالی که کنوانسیون ۱۹۸۲ صرفاً به تعهدات دولتها در این خصوص اشاره دارد اما وظیفه نجات هم برعهده دولتها و هم برعهده فرماندهان کشتیهاست. براساس بند ۱ ماده ۱۰ کنوانسیون بین المللی نجات، «هر فرمانده کشتی موظف است تا جایی که می تواند و برای کشتی و اشخاص داخل آن خطر جدی ندارد، به هر شخصی که در خطر مرگ در دریا قرار دارد کمک نماید. [۱۳]

بند ۱ ماده ۳۳ کنوانسیون سولاس نیز مقرر می دارد که: فرمانده یک کشتی در دریا در موقعیتی که قادر به کمک رسانی باشد به محض دریافت سیگنالی از هر منبعی که نشان دهد اشخاصی در خطر مرگ در دریا هستند مکلف است تا به سرعت به کمک آنها بشتابد و در صورت امکان به آنها یا به سرویس جستجو و نجات اطلاع دهد که در حال انجام عملیات امداد و نجات است. [۱۴]

ماده ۳ قانون تعزیرات حکومتی بهداشتی و قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی در حقوق ایران نیز براین مهم دلالت دارند.

صرف نظر از مقررات عام، اقدام به نجات جان یا مال اشخاص در معرض مخاطرات دریایی به عنوان تکلیف در مقررات دریایی دیده می شود: ماده ۱۷۱ قانون دریایی ایران که برگردان ماده ۸ قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به تصادم کشتی ها می باشد مقرر داشته «فرماندهان هر یک از کشتی ها که با یکدیگر تصادم نموده اند متقابلاً موظف هستند پس از تصادم بدون آن که خطر شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و یا مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت به عمل

۲- هر دولتی موظف است تا تجهیزات، عملیات و نگهداری یک خدمت جستجو و نجات کافی و مؤثر خود را با توجه به ایمنی در دریا ارتقاء بخشیده و بدین منظور در صورت لزوم بوسیله توافقات منطقه ای چند جانبه با دول همسایه همکاری نماید. [۱۷]

این مقرر شامل دو تعهد جداگانه برای دو گروه از کشورهاست. و تعهد اول وظیفه دول صاحب پرچم برای مکلف کردن فرماندهان شناورهای تحت پرچم خود به انجام عملیات نجات اشخاص در خطر مرگ در دریا و تعهد دوم وظیفه دول ساحلی برای ایجاد و حفظ خدمات جستجو و نجات.

وظیفه نجات اشخاص همچنین در برخی دیگر از معاهدات حقوق بین الملل دریایی نیز مشخص شده است از جمله در کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)، کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات در دریا (کنوانسیون جستجو و نجات)، کنوانسیون نجات.

وظیفه دول صاحب پرچم به قرنهای گذشته برمی گردد و در آغاز قرن بیستم وارد معاهدات بین المللی شده است. بند ۱ ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتهگویی همان بند ۱ ماده ۱۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در خصوص دریای آزاد را بازگو می کند که آن نیز مبتنی بر مواد پیش نویس کمیسیون حقوق بین الملل می باشد [۱۸]. وظیفه دوم براساس ماده ۱۱ کنوانسیون بین المللی ۱۹۱۰ یکسان سازی قواعد خاص حقوق مربوط به کمک و نجات دریا و ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۱۰ در خصوص یکسان سازی قواعد خاص حقوق مربوط به تصادم بین شناورها شکل یک وظیفه به خود گرفت.

پیش از این کمیسیون حقوق بین الملل در سال ۱۹۵۶ خاطر نشان کرد که مفاد پیش نویس آنها صرفاً تدوین قواعد عرفی بوده و امروزه پذیرفته شده است که قواعد مندرج در بند ۱ ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتهگویی بطور کلی بیانگر حقوق بین الملل عرفی است. پیوستن کشورها به بسیاری از ابزارهای حقوقی بین المللی و داخلی گواه بر آن است که این قواعد یکی از اصول کلی حقوق می باشد که در بند ۱ ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری آمده است. [۹]

۳- حیطه وظیفه فرماندهان یگانهای دریایی در صیانت از

حیات انسانها در دریا

حوزه سرزمینی انجام وظیفه کمک به اشخاص در خطر در دریا شامل همه مناطق دریایی می شود. ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ که در قسمت هفتم (در خصوص دریای آزاد) موضوع را بیان می کند بر مبنای بند ۲ ماده ۵۸ این کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی نیز کاربرد دارد. در حالی که این کنوانسیون در خصوص وظیفه نجات در دریای سرزمینی عبارات مشابهی ندارد اما این وظیفه می تواند از

جنگ به سبب درگیری در جنگ نتوانند به نجات اشخاص در خطر دریا بپردازند و از این امر مستثنی شوند اما این استثنا در زمان صلح وجود نخواهد داشت. اگر در واقع یک استثنا قابل اعمال بود آن استثنا باید در مقررات کلی مندرج در ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ لحاظ می‌شد بر مبنای این اصل که، استثنائات قواعد حقوقی نمی‌توانند فرض شوند و باید به صراحت در متن قانون ذکر شوند. در نهایت خاطر نشان می‌شود که کشتیهای جنگی در زمان اجرای عملیات مراقبتهای ویژه ای را به عمل خواهند آورد تا از تصادم جلوگیری شده و جان انسانها نیز حفظ گردد [۱۷]. عدم انجام این مراقبتهای موجب ایجاد مسؤولیت بین المللی برای دولت و اشخاص درگیر آن خواهد بود.

۴- استثنائات

همانطور که در کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی آمده است، تنها استثناء برای وظیفه نجات جان اشخاص در دریا عبارت است از لزوم به خطر نیفتادن کشتی نجات، خدمه و مسافران آن است [۱۸]. با وجود این، بنظر میرسد که کنوانسیون سولاس شروط دیگری برای عدم انجام عملیات نجات دارد. بند ۱ ماده ۳۳ مقرر میدارد که:

چنانچه کشتی که پیام کمک دریافت نموده است قادر به کمک رسانی نباشد و یا در شرایط خاص کمکرسانی را غیرمنطقی یا غیرضروری تشخیص دهد، ناخدا بایستی دلیل عدم کمک رسانی در مواقع اضطراری را در دفتر ثبت وقایع ذکر نماید و توصیه سازمان برای اطلاع رسانی در خصوص ارائه عملیات جستجو و نجات را در نظر بگیرد.

در نتیجه، همانگونه که ذکر شد، کنوانسیون سولاس از سه واژه "قادر نبودن"، "غیرمنطقی" و "غیرضروری" بعنوان موارد استثناء برای عدم انجام وظیفه نجات استفاده میکند. اولین مورد در خصوص مواردی است که کشتی قادر به کمکرسانی نمی‌باشد. این ممکن است بدلیل وضعیت جوی یا موقعیت کشتی باشد. حالت دوم در خصوص مواردی است که اقدام به نجات برای کشتی منطقی نباشد. تفاوت بین مورد اول و دوم در میزان عوامل خارجی یا داخلی است که بر اجرای وظیفه تأثیر میگذارد. در حالی که در مواقعی که کشتی قادر به کمک رسانی نباشد، این عدم توانایی بایستی عینی باشد، در زمانی که کمک رسانی توسط یک کشتی غیر منطقی باشد، ممکن است که انجام این عمل به لحاظ عینی میسر باشد اما با در نظر گرفتن شرایط جوی و واقعی کشتی، اینکه ناخدای کشتی اقدام به کمک رسانی کند یک انتظار منطقی نباشد. در نتیجه، این استثناء بسیار به موردی که در کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی آمده است نزدیک است یعنی اینکه اقدام به نجات سبب به خطر افتادن کشتی، خدمه و یا مسافران آن شود. سومین و آخرین استثناء نیز مربوط به مواردی می‌شود که در آن اقدام به نجات برای یک کشتی غیرضروری است. این

آورند». همچنین مطابق ماده ۱۸۲ همان قانون که برگردان ماده ۱۱ قرارداد بین المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا است «فرمانده موظف است حتی الامکان بدون آن که خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو آن که دشمن او باشد کمک نماید [۱۵].

وظیفه صیانت از حیات انسانها در دریا هم برعهده شناورهای نظامی و هم سایر شناورهای دولتی و هم شناورهای خصوصی است. ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی، یک مقرر کلی است که در این خصوص تمایزی بین کشتیهای جنگی و سایر کشتیهای دولتی از یک طرف و شناورهای خصوصی از طرف دیگر قایل نشده است. در نتیجه وظیفه نجات مندرج در ماده ۹۸ برای همه کشتیها از جمله کشتیهای جنگی به کار می‌رود. در مقابل این رهیافت کلی کنوانسیون ۱۹۸۲، کنوانسیونهای حقوق دریایی که وظیفه نجات را مقرر می‌دارند، همچون کنوانسیون ۱۹۱۰ نجات و کنوانسیون بین المللی ۱۹۸۹ نجات، صراحتاً کشتیهای جنگی را از این حوزه خارج کرده اند [۱۶]. به هر حال آشکار است که اختصاص وظیفه نجات به کشتیهای تجاری بسیار محدود در نظر گرفته می‌شود. در وهله اول این موضوع به دلیل هدف مشخص شده برای این وظیفه است که عبارت است از تضمین نجات افراد در خطر مرگ در دریا. دوم این که براساس بند ۲ ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ دولتها نیز مکلف به انجام عملیات نجات اشخاص در دریا هستند. در حقیقت، بی معنی است که بگوییم کشورها خدمات جستجو و نجات را به هدف نجات کشتیهای درخطر برقرار نمایند اما کشتیهای جنگی آنها که در نزدیکی شناور در خطر قرار دارد موظف به کمک رسانی نباشند. چنین استثنایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ دیده نمی‌شود. هر چند این کنوانسیون مقرراتی در خصوص مصونیت کشتیهای جنگی از صلاحیت دول ثالث در دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد دارد اما گویای هیچ استثنای کلی قابل اعمالی در خصوص نجات اشخاص مشابه استثنائات وارده در کنوانسیونهای نجات نمی‌باشد. علاوه بر این در مواردی که تهیه کنندگان پیش نویس کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌خواستند کاربرد مقرراتی را برای کشتیهای جنگی مستثنی کنند به صراحت دست به این کار می‌زدند همانگونه که در خصوص ماده ۲۳۶ این کنوانسیون دست به چنین کاری زدند و کشتیهای جنگی را از مقررات آن مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی مستثنی کردند.

با توجه به موارد فوق، چنانچه کشتیهای جنگی و شناورهای دولتی وظیفه خود را در قبال نجات جان اشخاص در دریا انجام ندهند محکوم خواهند شد و موجبات مسؤولیت بین المللی دولت خود را فراهم خواهند آورد. هر چند ممکن است کشتیهای جنگی در زمان

که "نجات" عملیاتی برای بازگرداندن این اشخاص، بر طرف نمودن احتیاجات اولیه آنها همانند خدمات پزشکی و انتقال آنها به مکانی امن است [۲۳]. مطابق با کنوانسیون سولاس:

هر کشور متعاقد تلاش میکند تا اقدامات لازم برای انعکاس مصائب حادثه دیدگان دریا، هماهنگیهای لازم در حوزه استحفاظی خود و همچنین نجات حادثه دیدگان در سواحل خود صورت پذیرد. این هماهنگیها شامل موارد عملی و ضروری همچون استقرار و عملیات جستجو و نجات و همچنین تعمیر و نگهداری امکانات مرتبط با آن است که با در نظر گرفتن میزان عبور و مرور دریایی و خطرات آن اقدام به وسایل کافی مورد نیاز برای پیدا نمودن و نجات حادثه دیدگان ارائه می شود. [۲۴]

در نتیجه، هدف خدمات جستجو و نجات پیدا نمودن حادثه دیدگان در دریا و اطمینان از کمکرسانی به آنها است خواه این امر توسط توسط کشتیههای متعلق به یک کشور همانند گارد ساحلی که در این راستا به دریا میروند صورت پذیرد و خواه توسط کشتیههای در حال تردد در منطقه که مطابق با بند ۱ ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی عمل می کنند باشد. در این راستا، ماده ۱-۱-۲ کنوانسیون جستجو و نجات تصریح میکند که به محض دریافت اطلاعات در خصوص هر شخص که در دریا به خطر افتاده باشد یا به نظر برسد که در خطر باشد، مقام مسئول بایستی اقدامات فوری برای اطمینان از ارائه کمک رسانیهی لازم را انجام دهد.

یکی از موارد اساسی که در خصوص وظیفه جستجو و نجات مطرح است عبارت است از اینکه چه کشوری از میان کشورهای همسایه بایستی چنین همکاری را در هر مورد خاص ارائه نماید. در موارد قابل توجهی، کشورها در این مورد خاص با یکدیگر توافق ندارند و این باعث وقفه بی دلیل و در مواردی مرگآور در عملیات نجات می شود [۲۵]. در نتیجه، مشخص کردن وظیفه همکاری با کشورهای همسایه یکی از وظایف اصلی مذاکره کنندگان کنوانسیون جستجو و نجات بود. بر طبق این معاهده، از کشورها درخواست شده است تا نسبت به نواحی جستجو و نجات [۲۶] توافق نمایند تا نسبت به ارائه زیرساختهای کافی ارتباطات ساحلی، روشهای جاری و موثر پیام درخواست کمک در دریا و عملیات موثر برای پشتیبانی از خدمات جستجو و نجات همکاری نمایند [۲۷]. بعلاوه، کشورهای عضو پذیرفته اند که خدمات جستجو و نجات را برای یک ناحیه خاص ارائه نمایند، و از واحدهای جستجو و نجات و امکانات موجود خود برای کمک رسانی به شخص حادثه دیده در دریا استفاده خواهند کرد [۲۸].

می-تواند بدلیل این باشد که کشتی دیگری که نزدیکتر به صحنه است به وظیفه خود در خصوص نجات اقدام نموده باشد یا بدلیل اینکه فاصله این کشتی با کشتی به مخاطره افتاده آنقدر زیاد باشد که نتواند به موقع به آن مکان برسد.

ملاحظات تجاری نبایستی نقشی در تصمیمگیری جهت اعزام کشتی بمنظور نجات جان انسانها در دریا داشته باشد. در واقع، کشتی نجات ممکن است از مسیر خود منحرف شده و به نجات کشتی دیگری برود. بعلاوه، ممکن است که زمانی که انسان-های گرفتار در دریا نجات داده شدند، کشتی مجبور به تغییر مسیر خود شود تا آنها را به مکان امنی- که ممکن است همراستا با مسیر کشتی نباشد - برساند. در هر دوی این موارد، کشتیهها ممکن است از برنامه زمانبندی خود عقب بیافتند که این خود تبعات اقتصادی برای کشتی تجاری داشته باشد یا ممکن است انجام فعالیتهایشان را - همانند کشتیههای ماهیگیری - به تاخیر بیندازد. در حقیقت، به نظر میرسد که در برخی موارد کشتیهها از زیر بار مسولیت امداد و نجات شانه خالی می کنند تا از نظر اقتصادی لطمه‌های به آنها وارد نشود [۱۹]. چنین رفتاری به لحاظ اخلاقی و حقوقی قابل قبول نیست و با وظایفی که ریشه در حقوق بین الملل دارد و در بالا به آنها اشاره شده است مغایرت دارد.

۵- وظایف بعد از نجات

زمانی که اشخاص گرفتار نجات داده شدند، دو وظیفه برای ناخدای کشتی که آنها را نجات داده است متصور است. نخست آنکه با این اشخاص رفتاری شایسته انسان، نشات گرفته از الزامات معاهدات حقوق بشر، صورت پذیرد [۲۰]. رفتار انسانی با این اشخاص، با در نظر گرفتن محدودیتهای عملی که در کشتیهها وجود دارد همچون کمبود فضا و ضرورت جلوگیری از اشاعه بیماریها، الزامی است [۲۱]. وظیفه دوم عبارت از انتقال این اشخاص به مکانی امن است که این موضوع در ادامه و در قسمت عملیاتیهای جستجو و نجات تشریح خواهد شد.

۶- وظایف جستجو و نجات

وظیفه دومی که در بند ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی آمده است عبارت است از الزام کشورهای ساحلی به انجام و پشتیبانی کافی و موثر از خدمات جستجو و نجات است که در صورت نیاز میتواند با کشورهای ساحلی انجام شود [۲۲]. کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی این موارد را تعریف نمیکند اما تعریفی در کنوانسیون جستجو و نجات گنجانده شده است که مطابق با آن "جستجو" عملیاتی است که معمولاً با هماهنگی یک مرکز هماهنگ کننده نجات یا زیر مجموعه آن و با استفاده از امکانات و نیروی انسانی موجود به منظور پیدا نمودن انسانهایی که در دریا گرفتار شده‌اند صورت میپذیرد در حالی

۷- پیاده کردن حادثه دیدگان در خشکی

زمانی که به مرحله پیاده کردن حادثه دیدگان دریا در ساحل میرسیم، همکاری بین کشورها کاهش پیدا میکند. در واقع نجات اشاره به این دارد که حادثه دیدگان بایستی به مکان امنی انتقال یابند [۲۹]. در حالی که ممکن است یک کشتی بطور موقت بعنوان یک مکان امن در نظر گرفته شود، حادثه دیدگان در نهایت بایستی به خشکی انتقال یابند. به لحاظ نظری، چندین گزینه در خصوص پیاده نمودن حادثه دیدگان وجود دارد: پیاده کردن میتواند در بندر بعدی که درخواست نجات کرده است اتفاق بیافتد، در نزدیکترین خشکی که عملیات نجات اتفاق افتاده است باشد، در مقصدی که توسط نجات یافتگان اعلام می شود باشد یا در مکان دیگری که بتوان به این اشخاص کمکرسانی نمود. با این وجود پیدا نمودن کشوری که اجازه پیاده نمودن نجات یافتگان را در بندر خود بدهد، بخصوص اگر قرار باشد این نجات یافتگان درخواست پناهندگی بدهند، ممکن است بسادگی میسر نشود.

پیاده نمودن نجات یافتگان بر دو اصل استوار است. اولین مورد که نشأت گرفته از حق حاکمیت کشورها بر قلمرو خودشان است نصریح میکند که هیچ حقی برای ورود به بنادر یک کشور وجود ندارد. در نتیجه، کشتی که میخواهد افراد نجات یافته را در بنادر یک کشور پیاده نماید بایستی اجازه یک کشور برای این کار را دریافت کند [۳۰]. اصل دوم، که یک محدودیت مهم برای گزینههای تخلیه مسافر محسوب می شود، عبارت است از اصل منع اعاده پناهندگان است که مطابق با آن بازگرداندن این اشخاص به قلمرو کشورهایی که در آنها جان یا آزادی آنها به خطر بیافتد یا مورد شکنجه یا رفتار غیر انسانی واقع شوند را منع می-کند. این اصل در ابتدا برای پناهندگان بوجود آمد [۳۱] اما اکنون برای هر شخصی که حق حیات وی در خطر باشد یا برای جلوگیری از شکنجه شدن او لازم باشد بکار میرود. [۳۲] پس از نجات اشخاص در دریا، زمانی که کشتی قرار باشد افراد نجات یافته را به یک کشور تحویل دهد، کشمکش در خصوص کشوری که بایستی این اشخاص را بپذیرد ممکن است اتفاق بیافتد. این مسئله بویژه در مورد یاری رساندن به مهاجران در دریا محتمل است، زیرا کشورها اغلب در خصوص مسئولیت نجات مهاجران و پناهندگان راغب نیستند و ممکن است بندرهای خود را بر روی کشتیهای نجات بسته نگهدارند. [۳۳]

الحاقیه سال ۲۰۰۴ کنوانسیون جستجو و نجات به منظور شفافیت وظایف کشورها در این خصوص مقرر می دارد که:

کشورها باید با یکدیگر هماهنگ بوده و همکاری نمایند تا مطمئن شوند که فرماندهان کشتی همت می نمایند تا تعلل در تخلیه مسافران حادثه دیده در دریا به حداقل برسد و جان آنها به خطر نمی افتد.

کشور مسئول برای جستجو و نجات در منطقه‌ای که کمک رسانی صورت می گیرد وظیفه دارد تا از انجام همکاری های چند جانبه مطمئن شود تا نجات یافتگان توسط کشتی خود را در مکانی امن با توجه به شرایط خاص و دستورالعمل های دریایی بینالمللی سازمان تخلیه نماید. در چنین مواردی، کشورهای مرتبط برای تخلیه موثر حادثه دیدگان به مجردی که به لحاظ منطقی امکان پذیر باشد اقدام می کنند. [۳۴]

با این وجود، نگاهی دقیق به متن مشخص میکند که سوال اساسی بدون پاسخ مانده است و آن اینکه نجات یافتگان دریا بایستی در چه کشوری از کشتی پیاده شوند. فرض در این ماده قانونی بر آن است که کشورها با یکدیگر همکاری می کنند و کشوری که در محدوده جستجو و نجات قرار دارد مسئولیت اصلی را برعهده دارد. این مسئولیت تنها مرتبط با همکاری و هماهنگی است. اما در حالتی که این دولتها به موافقتنامه ای دست نیابند، متن این ماده قانونی هیچ اشاره‌ای در باره معیارهای قابل اعمال آن نکرده است و یا درغیاب چنین موافقتنامه ای به روشنی بیان ننموده است که در چنین حالتی بایستی نجات یافتگان در کشوری که مسئول منطقه جستجو و نجات است تخلیه شوند.

۸- ارزیابی وظیفه صیانت از حیات انسانها در دریا

در انتها به این نکته بر می خوریم که قوانین مرتبط با نجات حادثه دیدگان در دریا مجموعه‌ای است که تقریباً تمام جوانب را سنجیده است و سعی میکند تا مراحل متعدد یک عملیات نجات و عوامل دخیل در آن کشورها، ناخداها و خدمه کشتی را در نظر بگیرد. وظیفه نجات یقیناً یکی از کهن ترین قواعد حقوق دریایا بوده و بی شک بخشی از حقوق بین الملل عرفی است و از این رو برای همه کشورها قابل می باشد، صرف نظر از اینکه جزء کشورهای متعاقد به این معاهدات باشند یا نباشند.

بطور کلی انجام وظیفه نجات در حال حاضر دارای سه محدودیت است: فقدان ضمانت اجرای این تعهدات حقوقی، عدم شفافیت قانونی در خصوص وظایف کشورها و ناخداها پس از انجام عملیات نجات، و امکان مواجه شدن با اتهامات کیفی.

فقدان ضمانت اجرا نشأت گرفته از شرایطی است که میتوانند تحت سه موضوع مختلف طبقه بندی شوند. در ابتدا یک بحث کلی در خصوص فقدان ضمانت اجرای استانداردهای بینالمللی در مورد کشتیهایی که با پرچم مصلحتی تردد می کنند وجود دارد. زمانی که این کشتیها در آبهای آزاد تردد می کنند تابع قوانین آن کشوری هستند که پرچم آن بر روی کشتی نصب است [۳۵]. چنانچه کشور صاحب پرچم، که معمولاً نیز چنین است، نتواند یا نخواهد

دومین موضوع در این رابطه مربوط به عدم شفافیت قانونی است که کشورها و ناخداها پس از عملیات نجات دچار آن می‌شوند و بشدت با موضوع تخلیه حادثه دیدگان مرتبط است. مشکل اصلی که ناخداها و کشورها در عملیات جستجو و نجات با آن مواجه هستند مرتبط با لحظه نجات نیست بلکه بلافاصله پس از آن زمان است و مرتبط با سرنوشت کسانی است که توسط کشتی نجات پیدا نموده اند. همانطوری که ملاحظه نمودید، کنوانسیون جستجو و نجات درخواست میکند که این افراد به مکان امنی منتقل شوند. تخلیه نجات یافتگان اغلب یک موضوع اضطراری است زیرا کشتی که آنها را نجات داده ممکن است بیش از اندازه مسافر داشته باشد، آذوقه و وسایل لازم برای پذیرایی از آنها را نداشته باشد، و همچنین ممکن است علاقمند نباشد تا سفر خود را بیش از آن به تاخیر بیندازد. عدم قطعیت در معاهدات بین المللی در خصوص شناسایی کشوری که بایستی پذیرای این حادثه دیدگان در بنادر خود باشد باعث به تاخیر افتادن اجرای کامل وظیفه نجات می‌شود.

موضوع پایانی که به شدت صیانت از حیات انسانها در دریا را تحت تاثیر قرار میدهد و با تمایل ناخدا و خدمه کشتیها به نجات مهاجران و پناهجویان ارتباط دارد عبارت از امکان مواجه شدن با اتهامات کیفری است. در مواردی، ناخدا و خدمه یک کشتی که حادثه دیدگان را در دریا نجات داده و آنها را در کشوری که با ملیت حادثه دیدگان همخوانی نداشته است تخلیه نموده‌اند، به نقض قوانین داخلی کشور ایتالیا در خصوص مهاجرت غیر قانونی محکوم شده‌اند - همانند مورد کپ آنامور. حتی اگر چنین اتهامی در نهایت برداشته شود یا ناخدا و خدمه در پایان بیگناه دانسته شوند، چنین اتهاماتی بر علیه آنها به احتمال زیاد بر حق آزادی (عمل) آنها تاثیر میگذارد و نتایج اقتصادی منفی را برایشان دربرخواهد داشت چرا که دستگیری و بازداشت موقت آنها تا زمان محاکمه به احتمال فراوان به از دست رفتن دست مزد و شغل آنها منجر خواهد شد. مطلوب آن است که کشورها قوانین مجرمانه خود را تصحیح نمایند تا هیچ اتهامی بر علیه کسانی که به وظیفه اساسی خود در خصوص حقوق دریا عمل نموده اند وارد نشود.

نتیجه‌گیری

حقوق دریاها و کنوانسیون‌های دریایی وظیفه دیرینه‌ای را برای نجات افراد در مضیقه به دولت - کشورهای عضو تحمیل می‌کند که یکی از مهم ترین ابزارها در حفظ ایمنی زندگی در دریا است و دولتها تضمین کننده این هنجارهای می‌باشد. نظم عمومی اقیانوس ها، از جمله حمایت از حقوق بشر برای همه مردم، مسئولیت جمعی جامعه بین المللی به خصوص دولت - کشورها است. در درجه اول این دولتها هستند که مسئولیت اجرای حقوق بشر از جمله حق حیات اشخاص

استانداردهای موجود را رعایت نماید، هرگونه نقض این استانداردها بدون مجازات خواهد بود [۳۶].

علاوه بر این، تکالیف حقوقی بینالمللی همیشه به تکالیف حقوق داخلی یک کشور تبدیل نمی‌شود. در حالی که برخی از کشورها وظایف ناشی از کنوانسیون های ۱۹۸۲ مونتگویی، سولاس و سایر معاهدات را تبدیل به قوانین ملی کشور خود نموده‌اند، برخی دیگر از کشورها چنین کاری را انجام ندادند. الحاق به این معاهدات بطور ویژه‌ای مهم است زیرا اغلب مجازاتهایی را برای عدم اجرای این تکالیف در پی دارد. در نتیجه، عدم پیوستن به این معاهدات بینالمللی باعث می‌شود تا وظیفه نجات حادثه دیدگان بعنوان قوانین داخلی بر عهده ناخداهای کشتیها و سایر نفرات مرتبط نباشد. علاوه بر این با در نظر گرفتن نیروی بازدارنده، عدم مجازات برای نقض وظیفه نجات باعث سردرگمی در انجام وظیفه می‌شود. در نهایت، عدم الحاق به قواعد بینالمللی در قوانین داخلی یک کشور باعث عدم کارایی دادگاههای داخلی یک کشور می‌شود و در نتیجه منجر به عدم پذیرش ادعاهای مرتبط با نقض وظیفه نجات در برابر این دادگاهها می‌شود.

عدم صلاحیت قضات داخلی ما را به سومین مبحث ضمانت اجرا میرساند: عدم صلاحیت مقام قضایی. همانطور که اشاره شد، قضات داخلی ممکن است صلاحیت بررسی نقض وظیفه نجات حادثه دیدگان در دریا را نداشته باشند. همچنین، بنظر نمیرسد که هیچ قاضی بین المللی وجود داشته باشد که چنین مواردی را بررسی نماید. کنوانسیون ۱۹۸۲ مونتگویی دارای یک نظام پیچیده حل و فصل اجباری اختلافات است اما این منحصر در برگیرنده اختلافات ما بین دو کشور است [۳۷]. در این نظام، ادعای عدم همکاری بایستی توسط کشوری که احتمالاً دولت متبوع اشخاص نیازمند کمک است علیه کشور دیگری همچون کشور صاحب پرچم و کشور ساحلی اقامه شود. از آنجایی که حقوق بین الملل این وظایف را هم برای کشور و هم برای ناخدای کشتی بیان میکند، این عمل میتواند بر دو مبنا استوار باشد. نقض وظیفه کشور صاحب پرچم در مجبور نمودن ناخدا به نجات جان حادثه دیدگان میتواند اولین مورد باشد که ممکن است بصورت عدم الزام ناخداها به انجام وظایف خود باشد. دومین حالت می‌تواند نقض وظیفه کشور ساحلی در مهیا نمودن امکانات انجام وظیفه جستجو و نجات باشد. با این وجود، در مقام عمل بسیار بعید به نظر می‌رسد که یک کشور رابطه خود را با کشور دیگری به خاطر اعلام جرم بر علیه ناخدای یک کشتی که به وظیفه خود در قبال نجات جان حادثه دیدگان عمل نموده است به خطر بیندازد. در نتیجه قربانیان حوادث دریایی هیچ ابزاری برای متقاعد نمودن ناخدای کشتی به عمل به وظایف خود ندارند.

نظر از پرچم هر کشتی، موقعیت قانونی یا شرایط انسانهای درگیر آن بر جسته شود.

علیرغم این که کنوانسیونهای تخصصی نجات، عملیات نجات را از جمله وظایف کشتیهای دولتی بویژه کشتیهای جنگی نمی دانند اما کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها آن را در زمره وظایف کشتیهای دولتی و جنگی قرار داده است. همچنین حقوق بشر در قالب حمایت از حق حیات، نجات جان اشخاص را وظیفه هر کسی می داند. از این رو فرض ما به اثبات می رسد که علاوه بر کنوانسیونهای مربوطه، حق حیات به عنوان یکی از حقوق مورد حمایت در حقوق بشر و حقوق بین الملل عرفی، در حراست از جان انسانها و اطمینان از پذیرش مسؤولیت دولتها در این خصوص قابل اعمال است. همچنین کشتیهای دولتی خاصه کشتیهای جنگی براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها وظیفه کمک رسانی و امداد و نجات دارند.

با این وجود، صیانت از حق حیات انسانها در دریا هنوز بطور کامل و جهانی انجام نمی پذیرد. عوامل مختلفی در این مقاله شناسایی شدند که باعث اجرای ناقص این وظیفه می شوند. مهمترین عامل عبارت است از عدم الزام کشتیها به انجام عملیات نجات توسط کشورهای متبوع خود و همچنین مشکلات عملی فرا روی هر شخصی است که بخواهد نقض وظیفه نجات را بطور قانونی دنبال نماید می باشد. بعلاوه، وظیفه نجات با وجود پناهجویان و مهاجران غیر قانونی که از طریق دریا اقدام می کنند نیز تحت شعاع قرار گرفته است.

با این وجود، چنین شرایطی نبایستی باعث تضعیف این قانون بشود. برای الزام کشورها به عمل به وظیفه خود، یک گزینه استفاده از دادگاههای حقوق بشر است. از یک طرف تاکید بر رابطه نزدیک بین وظیفه نجات تحت قوانین حقوق دریاها و قوانین دریایی و از طرف دیگر حق حیات تحت معاهدات حقوق بشر است. در مواردی که این امر عملی نباشد، دادخواهی در دادگاههای داخلی تنها گزینه است، اگر چه این کار، بخصوص در مورد کشتیهای جنگی و سایر شناورهای دولتی دشوار می نماید. بایستی دید که آیا در آینده دادگاههای داخلی و بین المللی این چالش را حل و فصل می نمایند و پایبندی به وظیفه نجات توسط کشورها و ناخداها را ارتقاء می دهند یا نه؟

در نهایت فرماندهی مطلوب یگانهای دریایی ایجاب می نماید که در زمان ایجاد خطر فرمانده مربوطه اقدامات مناسبی را برمبنای قوانین داخلی، تعهدات بین المللی، اخلاقی و فرایض دینی برای صیانت از حیات انسانها در دریا صورت دهد بگونه ای که با درایت در عین انجام وظیفه صیانت از حیات انسانها در دریا سعی نماید متناسب با قوانین سایر کشورها، مسؤولیتهایی برای خود یا پرسنل ناو فراهم ننماید.

در دریا را بر عهده دارند و در درجه بعد کشورهای صاحب پرچم، کشورهای ساحلی و کشورهای بندری همگی در حق حیات اشخاص در دریا بر اساس کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مسؤولیت حقوقی و اخلاقی مبتنی بر اصول بشر دوستانه دارند.

وظیفه صیانت از حیات انسانها در عرف و معاهدات بین المللی به عنوان یکی از اساسی ترین اصول حقوقی در سطح ملی و بین المللی گنجانده شده است و دولتها براساس این مقررات موظف به انجام عملیات جستجو و نجات هستند در جهت نجات جان دریانوردان در دریاها می باشند. کنوانسیون سولاس مهم ترین معاهده بین المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی جان اشخاص در کشتیرانی است که نسخه اولیه آن در سال ۱۹۱۴ پس از حادثه کشتی تایتانیک تدوین شد. این معاهده به مرور زمان تکمیل شده و نسخه های متعددی از آن تدوین و به تصویب رسیده است. این کنوانسیون شامل اصول حقوقی است که حاکم بر ساخت و ساز کشتی - زیر مجموعه ها و تعادل، ماشین ها و تأسیسات، حفاظت، تشخیص و انهدام آتش سوزی، لوازم و تجهیزات نجات، ارتباطات رادیویی، ایمنی نوبری، حمل کالاهای خطرناک، وضعیت حاکم بر کشتی های هسته ای، مدیریت های مربوط به عملکرد امن کشتی، اقدامات ایمنی برای شناورهای تندرو، اقدامات ویژه جهت بالا بردن ایمنی دریایی، اقدامات افزوده برای شناورهای فله بر، تاییدیه ۷۱ شایستگی، اقدامات ایمنی برای عملکرد کشتی ها در آب های قطبی می گردد. بنابراین، کشتی ها باید وسایل نجات غریق مناسب از جمله قایق های نجات، شناورهای نجات، جلیقه های نجات، قایق های نجات و بسیاری دیگر را حمل کنند تا در مواقع اضطراری توسط مسافران و خدمه برای محافظت از جان خود در دریا استفاده شود. حمل وسایل نجات جان طبق کنوانسیون سولاس اجباری شده است.

برای هر انسانی حق حیات به عنوان حق اولیه محسوب می شود که در اعلامیه ها و کنوانسیون های حقوق بشر بارها بر آن تاکید شده است و دریانوردان نیز به عنوان بخشی از جامعه بشری در مقابل عوامل مخاطره آمیز تهدید کننده این حق ضروری است از منظر هنجاری، ساختاری و رفتاری هم در دریا و هم در بنادر مورد حمایت قرار گیرند. وظیفه نجات حادثه دیدگان در دریا، که قاعده ای قدیمی و مورد احترام بین المللی است، امروزه همانند گذشته کاربرد دارد. کسانی که به دریا می روند همواره در معرض خطر هستند، و این خطرات بطور تصاعدی در اقدامات ناایمنی همچون مهاجرت غیر قانونی و پناهندگی بمنظور رسیدن به آینده ای بهتر افزایش می یابد. در نتیجه، هنوز هم لازم است تا ویژگی جهانی این وظیفه و کاربرد آن در کلیه شناورها که در دریا تردد می کنند، و کلیه کشورهای ساحلی، صرف

- [10]. The Oxford Handbook of the Law of the Sea, Oxford University Press, Oxford, 2015, p. 104.
- [11]. Richard Barnes, "The International Law of the Sea and Migration Control", in Bernard Ryan and Valsamis Mitsilegas (eds), Extraterritorial Immigration Control: Legal Challenges, Martinus Nijhoff, 2010, p. 134.
- [12]. Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea, IMO Doc. MSC/Circ.896/Rev.1, 12 June 2001.
- [13]. International Convention on Salvage, 1953 UNTS 165, 28 April 1989 (entered into force 14 July 1996)
- [14]. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1184 UNTS 278, 1 November 1974 (entered into force 25 May 1980), as amended. The SOLAS Convention currently has 163 States Parties.
- [15]. قانون دریایی ایران، مصوب آبان سال ۱۳۴۳، مواد ۱۷۱ و ۱۸۲
- [16]. ۱۹۱۰ Salvage Convention, Art. 14; International Convention on Salvage, Art. 4
- [17]. [۱۷] Article 9(1)(a) of the Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime, 2241 UNTS 507, 15 November 2000 (entered into force 28 January 2004).
- [18]. UNCLOS, Art. 98(1).
- [19]. Martin Davies, "Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea", Pacific Rim Law & Policy Journal, Vol. 12, No. 1, 2003.
- [20]. Resolution 167(78) of the IMO Maritime Safety Committee's Guidelines on the Treatment of Persons
- منابع
- [1]. International Chamber of Commerce, "Reduction in the Number of Ship Losses", available at: www.icsshipping.org/shipping-facts/safety-and-regulation/reduction-in-the-number-of-ship-losses.
- [۲]. متین دفتری، احمد، سیر تحول حقوق بین الملل دریایی، گنج دانش، تهران، ۱۳۸۷
- [3]. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control; "Current Detentions", on 30 March 2017, available at: www.parismou.org/detentions-banning/current-detentions.
- [4]. UNHCR, Mediterranean: Dead and Missing at Sea, January 2015 –31 December 2016, available at: <https://data2.unhcr.org/en/documents/download/53632>.
- [5]. The case in Tineke Strik, Lives Lost in the Mediterranean Sea: Who Is Responsible?, report prepared for the Parliamentary Assembly of the Council of Europe (PACE), 29 March 2013, at: https://assembly.coe.int/CommitteeDocs/2012/20120329_mig_RPT.EN.pdf.
- [۶]. طالب احمدی، حبیب، ۱۳۹۲، حقوق نجات دهنده در معاهدات بین المللی نجات دریایی و قانون دریایی ایران، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز دوره پنجم، شماره سوم، ص ۱۶۶
- [7]. UNCLOS, United Nations convention on the law of the sea, 1982, Montego bay, Article 98.
- [8]. J. P. A. François, Special Rapporteur of the ILC, Second Report on the Regime of the High Seas.
- [9]. Tullio Scovazzi, "Human Rights and Immigration at Sea", in Ruth Rubio-Marín (ed.), Human Rights and Immigration, Oxford University Press, Oxford, 2014, p. 225.

- [37]. UNCLOS, Part XV. Rescued at Sea, IMO Doc. MSC 78/26/Add.2, 20 May 2004 (IMO Rescue Guidelines), para. 5.1.2.
- [38]. Pengfei Zhang, Desai Shan, Minghua Zhao, Nicola Pryce-Roberts, Navigating seafarer's right to life across the shipping industry, *Marine Policy*, Volume 99, 2019, Pages 80-86, ISSN 0308-597X, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.002>, (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X18300927>)
- [39]. International Life-Saving Appliance (LSA) Code – under the auspices of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) of 1 November 1974, (London, ۴ ژوئن ۱۹۹۶)
- [40]. International Convention for the Safety of Life at Sea Wayback Machine, بایگانی شده در ۷ مارس ۲۰۱۶ توسط Treaty in ECOLEX-the gateway to environmental law (English)
- [41]. SOLAS: container weighing method 1 & 2
- [42]. Anderson, Andrew, (1993), "Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions", *U.S.F Maritime Law Journal*, 6 (1.)
- [43]. Allen, Michael, (1991), "The International Convention on Salvage and LOF 1990", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 22(1.)
- [44]. Bowman, Liza J., (Aug 23, 2005), "Ocean Apart Over Sunken Ships: Is the Underwater Cultural Heritage convention Really working Admiralty Law?" *US and International Law: Admiralty and Maritime Law; Salvage*.
- [45]. Burstein, Susanne M., ((winter), 2002.), "Saving Steel Over Souls: The Human Cost of U.S. Salvage Law", *Tulane Maritime Law Journal* 27.
- [46]. Clark , Peter D., (Mar. 1995), "Ship owners, Time Charterers' Assess Costs", *Journal of Commerce*.
- [21]. SOLAS Convention, regulation 33.6.
- [22]. UNCLOS, Article 98(2)
- [23]. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1405 UNTS 118, 27 April 1979 (entered into force 22 June 1985.)
- [24]. SOLAS Convention, Ch. V, Regulation 7.1.
- [25]. Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 214–216.
- [26]. SAR Convention, Ch. 2.1.4.
- [27]. SAR Convention Ch. 2.1.3.
- [28]. SAR Convention Ch. 2.1.9.
- [29]. SAR Convention Ch. 1.3.2.
- [30]. R. Barnes, above note 16, p. 118.
- [31]. Convention relating to the Status of Refugees, 189 UNTS 137, 28 July 1951 (entered into force 22 April 1954), Art. 33.
- [32]. European Court of Human Rights (ECtHR), *Chahal v. The United Kingdom*, Application No. 22414/93, Judgment (Grand Chamber), 15 November 1996, para. 74.
- [33]. Cecilia Baillet, "The Tampa Case and Its Impact on Burden Sharing at Sea", *Human Rights Quarterly*, Vol. 25, No. 3, 2003.
- [34]. SOLAS Convention, Regulation 4.1.1
- [35]. [۳۵] UNCLOS, Art. 92.
- [36]. M. Davies, above note 32, pp. 125–126.

- International Law. 2022;35(2):337-356.
doi:10.1017/S0922156522000085
- [50]. Pengfei Zhang, Desai Shan, Minghua Zhao, Nicola Pryce-Roberts, (2019) Navigating seafarer's right to life across the shipping industry, Marine Policy, Volume 99, ,Pages 80-86,ISSN 0308-597X,https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.002.(
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X18300927>).
- [47]. Craig, H. Allen, (1998-1999), "The ISM Code and Ship owner Records: Shared Safety Goals", Industry's Privacy Need, 11 U.S.F. Mar. L. J. 1,3.
- [48]. Hodges, Susan, (1996), Law of Insurance, Cavendish Publishing limited,
- [49]. Papachristodoulou A. The recognition of a right to be rescued at sea in international law. Leiden Journal of

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Nezam Barati, A., Assistant Professor of Law, Department of Law, Faculty of Maritime commissar, Imam Khomeini Maritime Science University, Mazandaran, Iran

✉ a.barati@ikhnsu.ac.ir



Habib Noori, A.A., Assistant Professor of Law, Department of Law, Imam Khomeini Maritime Sciences University, Mazandaran, Iran.

✉



این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

 <http://doi.org/10.52547/joc.15.60.4>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1840-fa.html>

 <https://orcid.org/>



COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

