

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

The International Responsibility of States Regarding the Right to Rescue Refugees at Sea

Mohammad Hossein Veisi ¹, Farid Azadbakht^{*2}, Faramarz Amjadian³

1. Department of Law, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran.

2. Department of Law, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran (Corresponding Author).

3. Department of Law, Ker.C., Islamic Azad University, Kermanshah, Iran.

* Corresponding Author's Email: f.azadbakht@iauuksh.com

ABSTRACT

States have a vital responsibility to protect the lives of asylum seekers who attempt migration by sea, often using unsafe ships and boats. This responsibility is fundamentally linked to their adherence to human rights principles. The main issue is: what is the scope of states' international obligations beyond mere rescue operations? The research question is: what are the multiple responsibilities of coastal states in ensuring the safety and welfare of refugees during perilous journeys? The hypothesis posits that coastal states have a legal and ethical duty to provide comprehensive assistance, including rescue interventions, medical aid, and security measures for individuals at risk at sea. This study employs a descriptive-analytical methodology based on extensive library research to clarify these responsibilities. Findings indicate that while coastal states recognize their obligations, gaps still remain in the implementation of effective safety measures for refugees.

Keywords: *asylum, residence, international responsibility, coastal states.*

How to cite: Veisi M.H., Azadbakht, F., Amjadian, F. (2024). The International Responsibility of States Regarding the Right to Rescue Refugees at Sea. *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 2(1), 135-153.



تاریخ ارسال: ۱۴۰۲/۱۲/۰۶

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۱/۰۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۲/۱۸

تاریخ چاپ: ۱۴۰۳/۰۳/۳۱

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

مسئولیت بین المللی دولت‌ها در قبال حق بر نجات پناهندگان در دریا

محمدحسین ویسی^۱، فرید آزادبخت^۲، فرامرز امجدیان^۳

۱. گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران.

۲. گروه حقوق بین الملل، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران.

۳. گروه حقوق بین الملل، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران.

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: f.azadbakht@iauksh.com

چکیده

دولت‌ها مسئولیت حیاتی در قبال حفظ جان پناهجویانی دارند که به منظور مهاجرت از طریق دریا اقدام می‌کنند و اغلب از کشتی‌ها و قایق‌های ناامن استفاده می‌کنند. این مسئولیت به‌طور بنیادی به پابندی آن‌ها به اصول حقوق بشر مرتبط است. مسأله اصلی این است که دامنه تعهدات بین‌المللی دولت‌ها فراتر از عملیات نجات صرف چیست؟ سوال تحقیق این است: مسئولیت‌های چندگانه دولت‌های ساحلی در اطمینان از ایمنی و رفاه پناهجویان در طول سفرهای خطرناک چیست؟ فرضیه این است که دولت‌های ساحلی دارای وظیفه قانونی و اخلاقی برای ارائه کمک‌های جامع، شامل مداخلات نجات‌دهنده، کمک‌های پزشکی و تدابیر امنیتی برای افرادی که در دریا در خطر هستند، می‌باشند. این مطالعه به‌منظور روشن‌سازی این مسئولیت‌ها از روش‌شناسی توصیفی-تحلیلی مبتنی بر پژوهش گسترده کتابخانه‌ای استفاده می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد که در حالی که دولت‌های ساحلی تعهدات خود را به رسمیت می‌شناسند، در اجرای تدابیر ایمنی مؤثر برای پناهجویان هنوز خلاءهایی وجود دارد.

کلیدواژگان: پناهندگی، اقامت، مسئولیت بین‌المللی، کشورهای ساحلی

نحوه استناددهی: ویسی، محمدحسین، آزادبخت، فرید، امجدیان، فرامرز. (۱۴۰۳). مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال حق بر نجات پناهندگان در دریا. *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*.

۲ (۳)، ۱۳۵-۱۵۳.



چگونگی مسئولیت و تعهد دولت ساحلی نسبت به پناهجویان مهاجرت کرده از طریق دریا را تشریح و تحلیل نماییم.

حقوق پناه جویان ناشی از مسئولیت دولت

یکی از مهمترین تعهدات دولت‌ها در قبال آوارگان، تعهد به حمایت و ممانعت از گسترش آوارگی می‌باشد. از این رو مسئولیت حمایت، ارائه راهکار برنامه ریزی شده‌ای برای این است که جایگزینی مناسبی برای مفهوم چالش برانگیز «مداخله بشردوستانه» باشد (هاشمی و دعاگو، ۱۳۹۸: ۸۹). این مسئولیت در سطح نخست (داخلی) مربوط به دولت است که باید به تعهدات حقوق بشری خود در قبال شهروندانش عمل نموده و امنیت آنان را تأمین نماید و سطح دوم (خارجی) نیز به مسئولیت و پاسخگویی دولت در مقابل جامعه بین المللی در مورد سطح نخست مربوط می‌شود که عدم ایفای چنین مسئولیتی از سوی دولت مسئول می‌تواند مجوزی را برای مداخله بین المللی فراهم نماید. در این راستا سران دولت‌ها در سند اجلاس جهانی سال ۲۰۰۵ پذیرفتند که: اولاً هر دولتی مسئولیت حمایت از مردمانشان را در برابر چهار جرم نسل کشی، جنایت جنگی، پاکسازی نژادی و جنایت علیه بشریت به عهده دارد، ثانیاً جامعه بین المللی مسئول است تا به توانمندسازی دولت‌ها و ایفای مسئولیت از سوی آن‌ها مساعدت نماید و ثالثاً چنانچه دولتی آشکارا از ایفای مسئولیتش خودداری نموده و یا دلایلی به آن توجه نشان ندهد، جامعه بین المللی مسئول است تا اقدامات جمعی به موقع و قاطعی را از طریق شورای امنیت سازمان ملل به انجام برساند. در واقع مسئولیت حمایت بر سه محور؛ پیشگیری، واکنش و بازسازی به عنوان عناصر سازنده مسئولیت استوار است (Pattison, 2015).

مسئولیت حمایت از آوارگان در داخل کشور، در وهله اول به عهده دولشان می‌باشد که چنین حمایتی از سوی کشورها به عنوان عملکردی حاکمیتی شناخته می‌شود (رکن اول مسئولیت حمایت). با این وجود، گاهی دولت مسئول در حمایت از آوارگان ناتوان

در سال‌های اخیر تعداد پناهجویانی که از شدت جنگ، وضعیت اصفناک اقتصادی و همچنین تغییرات اقلیمی دست به ترک کشور متبوع خویش می‌زنند روز به روز در حال افزایش است. هر پناهجو به امید زندگی بهتر و آینده‌ای قابل اعتماد در کشورهای توسعه یافته اقدام به مهاجرت‌های غیر قانونی و عموماً بدون امنیت سفر می‌کنند. در عین اینکه این روند در سال‌های اخیر در حال افزایش است، برخی از کشورها نیز تدابیر سیاسی و حقوقی برای پیشگیری از مسئله و یا چاره جویی در این راستا نموده اند. با این حال تعداد پناهجویانی که قصد عبور از دریا و رسیدن به کشورهای توسعه یافته می‌نمایند بسیار زیاد بوده و به همین دلیل نیز تعداد سوانح دریایی مربوط به پناهجویان بسیار چشم گیر بوده و آمار تکان دهنده‌ای هر روزه در خبرگزاری‌های بین المللی اعلام می‌گردد. از این رو مهمترین موضوعی که در این میان می‌توان از آن یاد کرد، چگونگی مسئولیت دولت‌ها در قبال چنین رویدادی است.

در حال حاضر خطر غرق شدگی پناهجویانی که قصد پناهدگی به کشورهای توسعه یافته از طریق دریا را دارند، یکی از بزرگترین معضلات جامعه بین المللی است و عموماً نام فاجعه انسانی را به خود می‌گیرد. در این بین مسئولیت دولت‌های ساحلی و دولت‌هایی که مقصد پناهجویان دریایی هستند، دارای بحث‌های سوال برانگیزی است. آنچه به عنوان مسئولیت دولت ساحلی نسبت به جان پناهجویان در نظر گرفته می‌شود، نیاز به تعریف و تبیین دارد که در این پژوهش سعی بر فهم این مسئله است.

در این زمینه پژوهش‌های نسبتاً کمی به عمل آمده است که البته موضوع حمایت و مسئولیت دولت‌های ساحلی و حتی دولت‌های مقصد پناهجویان، نسبت به پناهجویانی که آواره ی دریا شده اند، در آن‌ها به خوبی مشخص نشده و یا توضیح علمی درخوری در باب آن مطرح نگشته است. در این پژوهش ما سعی داریم

بوده و حتی خود سبب آوارگی شهروندان می‌شود. در این مواقع نیز نقش جامعه بین المللی تنها تقویت کننده و مکمل حمایت مقامات ملی است و به هیچ وجه جایگزین مسئولیت ملی نمی‌شود. نقض حقوق آوارگان از سوی دولت‌ها و یا ممانعت از ورود و پذیرش آنان به کشورشان در شرایط اضطراری (تهدید حق حیات)، ممکن است منجر به نقض تعهدات بین المللی آنان شده و موجبات مسئولیت بین المللی را برای برایشان فراهم سازد..

نقض یک تعهد بین المللی می‌تواند هر دو نوع تعهدات معاهداتی و غیر معاهداتی را در بر بگیرد، به طوری که ممکن است ناشی از یک قاعده حقوق بین الملل عرفی (مانند اینکه دولت‌ها حق ندارند در شرایط عادی و صلح از ورود اتباع یک کشور جلوگیری کنند)، یک معاهده (مانند حق حیات مندرج در بند ۱ ماده ۶ میثاق حقوق مدنی و سیاسی) یا اصول کلی قابل اعمال در نظم حقوق بین الملل باشد (مثل رعایت میزان حداقل حقوق آوارگان) یا دولت‌ها ممکن است از طریق عملی یک جانبه یکسری تعهدات بین المللی را بپذیرند (مثل تعهد به اسکان یا نگهداری آوارگان). به علاوه مسئولیت دولت می‌تواند از نقض تعهدات دو جانبه یا تعهداتی که در قبال چند دولت یا جامعه بین المللی در کل وجود دارد یا از نقض‌های نسبتاً کم اهمیت یا از نقض‌های بسیار جدی تعهدات ناشی از قواعد آمره حقوق بین الملل عام ناشی شود (Talaei, 2019).

طرف صدمه دیده و استناد به مسئولیت بین المللی فعل متخلفانه دولت ممکن است بسته به شرایط به انواع مختلف روابط حقوقی منجر شود. از این رو برخی افعال متخلفانه موجب مسئولیت متخلف در برابر چندین یا بسیاری از دولت‌ها یا حتی در قبال کل جامعه بین المللی خواهد شد. دیوان بین المللی دادگستری به عنوان نمونه به اصول و قواعد حاکم بر حقوق اساسی شخص انسانی از جمله حمایت در برابر بردگی و تبعیض نژادی، نسل کشی و... اشاره می‌کند. تعهد به پذیرش آوارگان نیز و ناشی از این

مسئله است که متضرر از آوارگی تنها دو دولت نمی‌باشند، بلکه کل جامعه جهانی خواهد بود (Keyhanlou & Dadmehr, 2020). بنابراین استناد به مسئولیت نه تنها توسط دولت زیان دیده (مطابق ماده ۴۲ طرح ۲۰۰۱ کمیسیون حقوق بین الملل)، بلکه ممکن است. توسط سایر دولت‌ها (بر طبق ماده ۴۸ طرح ۲۰۰۱ کمیسیون حقوق بین الملل) نیز صورت گیرد. ضمن اینکه رویه قضایی بین المللی هم که از طریق تصمیمات، اظهار نظرها خود در روند هنجارسازی و قانونمندسازی در حقوق بین الملل نقش اساسی را ایفا می‌نماید (Kadkhodaei & Rostami, 2019)، موید این است که موضوع آوارگان از چنان اهمیتی برخوردار است که حتی دولت‌ها در حمایت از اشخاص بی تابعیت، پناهنده و قربانیان نقض‌های موازین حقوق بشری و حقوق بشردوستانه می‌توانند تحت شرایطی از این افراد حمایت نمایند. نسل کشی، جنایت علیه بشریت، جنایت جنگی و آپارتاید از جمله اقداماتی است که اگر بر علیه آوارگان رخ دهد، آنگاه هر دولتی می‌تواند به مسئولیت دولت خاطی استناد نماید. به همین علت دیوان بین المللی دادگستری در نظر مشورتی خود راجع به کنوانسیون منع ژنوساید تأکید نموده است: «اصولی که شالوده کنوانسیون هستند حتی بدون هرگونه تعهد قراردادی برای دولت‌ها الزام آور هستند» همچنین در مرحله دستور موقت) در قضیه گامبیا علیه میانمار (۲۰۱۹) بیان می‌دارد که تعهدات مربوط به نسل کشی، تعهدات عام الشمول بوده و همه دولت‌ها می‌توانند به مسئولیت دولت خاطی استناد نمایند.

حقوق پناهندگان مهاجر

پناهندگی حق یا تکلیف: آیا پناهندگی را میتوان حقی برای پناهنده و در نقطه ی مقابل تکلیف برای کشورها و دولت‌ها در معنای اخص در نظر گرفت؟ ماده ۱۴ اعلامیه حقوق بشر عنوان میدارد هرکسی حق دارد در برابر تعقیب، شکنجه و آزار پناهگاهی را جستجو کند و در کشورهای دیگر پناهگاه اختیار نماید این اصل

نه کلیه حقوق بشر که یک پناهنده از آن متمتع میشود. از آنجا که حق و تکلیف در مقابل یکدیگر قرار داشته و ملازم یکدیگرند در رابطه با پناهندگان نیز باید گفت همانگونه که برخوردار از حقوق و آزادیهای میگردند در برابر وظایف و تکالیفی مکلف و ملزم میگردند، رعایت قوانین و مقررات هر کشور توسط کلیه افراد آن لازمه استمرار حاکمیت و اقتدار آن کشور است، پناهندگان نیز عضوی از اعضای یک کشور محسوب میشوند که مکلفند قوانین و مقررات آن کشور را رعایت نمایند، ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۵۱ در این رابطه مقرر میدارد "هر پناهنده در کشوری که به سر میرد دارای وظایفی است که به موجب آن مخصوصاً ملزم میباشد خود را با قوانین و مقررات آن کشور و اقداماتی که برای حفظ نظم عمومی به عمل می‌آید تطبیق دهد، ماده ۵ قانون مدنی ایران نیز کلیه سکنه ایران اعم از اتباع داخلی و خارجی، مطیع قوانین ایران میداند. کلیه سکنه ایران اعم از اتباع داخله و خارجه مطیع قوانین ایران خواهد بود مگر در مواردی که قانون استثناء کرده باشد. گروهی از حقوقدانان عقیده دارند که حقوق بین الملل در مورد حقوق و شرایط پناهندگان چیزی جز قواعد و تعهدات ناشی از قراردادهای دو جانبه و چند جانبه بین دولت‌ها نیست اگر پناهندگان مزایا و امتیازی در خارج از کشور خود دارند این مزایا صرفاً ناشی از اراده قانونگذار محل است و هر موقع نیز مصلحت باشد میتواند نظر خود را تغییر دهد. در مقابل این نظریه بیشتر متفکران معتقدند که در مورد شرایط و حقوق پناهندگان یک حقوق عرفی بسیار غنی وجود دارد که در طول قرن‌ها تهیه شده و امروزه کشورهای جامعه بین المللی را نسبت به رعایت قواعد آن متعهد میکند (Maqami & Saberi, 2019). حقوق پناهندگان از یک سو جنبه داخلی داشته و از سوی دیگر جنبه بین المللی دارد، اگرچه بعد بین المللی آن تاثیر مهمی در رشد و توسعه بعد داخلی آن داشته ولی این واقعیت را نمیتوان نادیده انگاشت که رشد بعد بین المللی حقوق پناهندگی معاصر خود عمدتاً به دلیل

حق پناهندگی را برای پناهجو محرز و تثبیت می‌سازم، حقی که اگر با دلایل و مدارک مناسب همراه باشد و پناهندگی شخص را اثبات نماید به رسمیت شناختنش برای دولت‌ها الزام آور است، پس از پذیرش تمام تبعات حقوقی شهروندی را پناهجو مستحق میگردد (Talaei, 2019). تقاضای پناهندگی حق است که براساس اعلامیه حقوق بشر، توسط دولت‌ها به رسمیت شناخته شده است، در شرایط کنونی هیچ کشوری نیست که رسماً حق پناهندگی و تکلیف در برابر آن را انکار نماید. پس میتوان اظهار داشت حمایت از پناهندگان نه تنها به وظیفه قانونی است بلکه یک اصل پذیرنده شده ی انسانی و بین المللی است.

بر این اساس چنانچه دولت‌ها اعم از سیاسی یا اقتصادی قادر نباشند مفاد کنوانسیون را به اجرا در آورند این سازمان پناهنده را تحت حمایت خود میگیرد. پناهنده در حقوق ایران در رابطه با استملاک اموال منقول و غیر منقول از همان حقوقی برخوردار است که اتباع خارجه استفاده مینمایند، ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۵۱ در این موضوع میگوید، "دولت متعاقد در مورد تحصیل اموال منقول و غیر منقول و سایر حقوق مربوطه و همچنین در مورد قراردادهای مربوط به مالکیت اموال منقول و غیرمنقول با پناهندگان رفتاری خواهند نمود که تا سر حد امکان مساعد بوده و در هر حال رفتاری که در این گونه موارد نسبت به بیگانگان به ور اعم به عمل می‌آید نامساعدتر نباشد. در خصوص استملاک اموال منقول و غیرمنقول پناهنده اصولاً از همان حقوقی که برای اتباع خارجه مقرر است استفاده خواهد نمود (Keyhanlou & Dadmehr, 2020). ذکر این نکته شایسته است پناهنده از آنجا که یک انسان است از کلیه حقوق انسانی برخوردار است بدین توضیح که حقوق بشر از قبیل حیات، عدالت، آزادی بیان و... از حقوقی هستند که یک پناهنده به عنوان یک انسان از آن برخوردار است و آنچه در این قسمت منظور ماست حقوقی است که به طور خاص در قوانین راجع به پناهندگان مورد تاکید قرار گرفته است

اقتصادی جزو این موارد نیست تا تمام دولت‌ها نسبت به آن حق اعمال صلاحیت داشته باشند.

با وجود این دولت ساحلی مدنظر و مقصد پناهجویان برای اعمال سیاست بازگرداندن کشتی حامل پناهجویان حتی در منطقه انحصاری اقتصادی به قوانین مهاجرتی داخلی استناد می‌کند در حالی که قوانین مهاجرتی دولت ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی قابل اجرا نیست. اما دولت ساحلی برای عبور از این محدودیت به قراردادهای دو یا چند جانبه با دیگر دولت‌ها متوسل می‌شود که پناهجویان عمدتاً از قلمرو سرزمینی آن‌ها متقاضی ورود به قلمرو سرزمینی دولت ساحلی هستند قراردادهای دوجانبه آمریکا با دولت‌های هائیتی و کوبا " و موافقت نامه همکاری دولت‌های ایتالیا آلبانی و لیبی نمونه‌هایی از رویه دولت ساحلی در ارتباط با بازگرداندن کشتی حامل پناهجویان هستند آمریکا به موجب این قراردادهای دوجانبه یا موافقت نامه‌های همکاری سیاست رهگیری کشتی حامل پرچم دولت‌های طرف قرارداد را در دریاهای آزاد اعمال می‌کند (Aalberts, 2014). از منظر، برخی هجوم جمعی پناهجویان به آمریکا مسبوق به سابقه است (Keyhanlou & Dadmehr, 2020). هرچند که صرف رهگیری کشتی خارجی نیازمند قراردادهای دوجانبه یا موافقت نامه‌های همکاری نیست. چیزی که در اینجا ملاک عمل، است نتایج و عملکرد دولت ساحلی پس از رهگیری کشتی خارجی حامل پناهجویان است برای دولت ساحلی فرقی هم نمی‌کند که کشتی از مبدأ حامل پناهجویان یا مهاجران غیرقانونی بوده است یا اینکه آنان را از حالت اضطرار در دریاها نجات داده است؛ چنان که دولت آمریکا در پوشش رهگیری کشتی‌های حامل پرچم دولت‌های طرف موافقت نامه‌های دوجانبه از این طریق قوانین مهاجرتی خود را بر حمل مسافر اعمال می‌کند. این اقدام یکی از تبعات حقوقی توسل به موافقت نامه‌های دوجانبه برای رهگیری کشتی خارجی در دریاهای آزاد است که ناشی از واگذاری اعمال

ضعف عملکرد نظام داخلی و کارهای غیرقابل قبول آن‌ها در این زمینه است به عبارت دیگر اگر نقش گسترده حقوق پناهندگان در عرصه داخلی کشورها نبود این شاخه از حقوق به چنین گسترش در عرصه بین‌المللی دست نمی‌یافت؛ بعد داخلی حقوق پناهندگان شاخه‌ای از حقوق عمومی است.

شناسایی کشتی و قایق قاچاق پناهجویان در دریای انحصاری اقتصادی و آزاد

رهگیری کشتی برای اعمال سیاست بازگرداندن آن از سوی دولت ساحلی زمانی صورت می‌گیرد که معمولاً کشتی خارجی در منطقه انحصاری اقتصادی یا دریاهای آزاد شناور است. این اقدام دولت ساحلی، جلوه‌ای از اعمال صلاحیت فراسرزمینی است که در منطقه انحصاری اقتصادی و دریاهای آزاد، محدود به موارد خاص و در اعماق دریاها با تعهدات آن برای جبران خسارت به محیط زیست دریایی در زمان بهره برداری از منابع منطقه اعماق دریاها (Salehi, 2019) مرتبط است. محدودیت صلاحیت دولت ساحلی ناشی از مقررات حاکم بر دریاهای آزاد است. مقررات مربوط به دریاهای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی نیز قابل اعمال است (Najafi Esfahad). دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم در دریاهای آزاد صلاحیت انحصاری دارد کشتی در دریاهای آزاد تحت صلاحیت انحصاری دولتی است که مطابق قوانین آن به ثبت رسیده است و مجوز حمل پرچم آن را دارد. این وضعیت در منطقه انحصاری اقتصادی نیز حاکم است. حق تعقیب فوری و حق بازرسی کشتی خارجی از سوی تمام دولت‌ها در دریاهای آزاد در موارد خاص تنها استثنای وارد بر صلاحیت دولت صاحب پرچم است حق بازرسی تمام دولت‌ها از کشتی خارجی در این مناطق محدود به مواردی است که ظن ارتکاب جرایم راهزنی دریایی، تجارت برده و پخش برنامه‌های رادیویی یا تلویزیونی غیر مجاز از دریاهای آزاد وجود داشته باشد؛ حال آنکه حمل پناهجویان در دریاهای آزاد یا منطقه انحصاری

صلاحیت دولت صاحب پرچم بر امور کشتی حامل پرچم به دولت دیگر است.

اعمال قوانین داخلی در حوزه مهاجرت جلوه‌ای از اعمال حاکمیت دولت ساحلی است که در منطقه انحصاری اقتصادی و دریاهای آزاد ممنوع است با وجود این موافقت نامه‌های دوجانبه آمریکا با سایر دولت‌های صاحب پرچم مجوز ورود بازجویی و بازرسی کشتی حامل مهاجرین غیرقانونی از سوی نیروی دریایی آن است تا سیاست بازگرداندن از همان دریاهای آزاد به اجرا گذاشته شود. اما سیاست بازگرداندن کشتی حامل مهاجرین، غیرقانونی منطبق با قوانین داخلی دولت ساحلی برای اجرا در دریاهای آزاد با اصل آزادی دریانوردی و اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در تضاد است اصل آزادی دریانوردی و اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم برگرفته از کنوانسیون حقوق دریاهای هستند کشتی خارجی در دریاهای آزاد، مشمول مقررات کنوانسیون حقوق دریاهای و مقررات داخلی دولت صاحب پرچم است. مجوز ورود و بازرسی کشتی در موارد خاص در دریاهای آزاد برای دولت ساحلی در ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهای پیش بینی شده است لیکن این مجوز برای اعمال و توسل به قوانین داخلی ضد مهاجرتی نسبت به کشتی حامل پناهجویان نیست مبارزه با مهاجرت غیرقانونی از موضوع‌های مصرح در ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهای نیست با وجود این ورود و بازرسی کشتی خارجی در ظاهر با اتکا به مقررات ماده ۱۱۰ آن کنوانسیون و در واقع برای اعمال قوانین مهاجرتی داخلی هم حسب توافق در دولت ساحلی و صاحب پرچم در قالب موافقتنامه با ممنوعیت خاصی مواجه نیست. این وضعیت ناشی از لزوم همکاری آن‌ها و توافق دولت صاحب پرچم و دولت ساحلی در موارد خاص است. این در حالی است که حق اعمال قوانین داخلی برای دولت صاحب پرچم نسبت به کشتی حامل پرچم همچنان محفوظ است دولت صاحب پرچم با موافقت نامه‌های دوجانبه در صدد دادن نیابت

اجرای قوانین داخلی به دولت آمریکا در دریاهای و نسبت به کشتی حامل پرچم نیست؛ چنان که دولت آمریکا نیز چنین رفتار نمی‌کند بلکه به جای آن قوانین داخلی خود را نسبت به امور کشتی خارجی در این مناطق بر اساس موافقت نامه فی مابین با دولت صاحب پرچم ملاک عمل قرار می‌دهد.

آمریکا به صرف داشتن موافقت نامه دوجانبه با دولت صاحب پرچم، خود را به جای آن دولت فرض می‌کند و قوانین داخلی خود را به نیابت از آن به اجرا می‌گذارد. این وضعیت جلوه‌ای از مشارکت دادن دیگر دولت‌ها در صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در امور کشتی حامل پرچم است در عین حال که دولت آمریکا دولت صاحب پرچم آن کشتی نیست و واگذاری تمام یا بخشی از صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم در امور کشتی حامل پرچم هنوز محل بحث است. اما این رویه دولت ایالات متحده در سطح محاکم قضایی آن نیز تأیید شده است.

قضات دیوان عالی ایالات متحده در پرونده سیل تأکید کرده اند که از منظر آن‌ها اصل ممنوعیت اخراج اجباری کاربرد فراسرزمینی ندارد (Mahdavi Thabet & Abdollahi, 2019). بر این اساس بازگرداندن پناهجویان رهگیری شده در دریاهای قبل از ورود به دریای سرزمینی نقض مقررات ماده ۳۳ کنوانسیون پناهندگی (۱۹۵۱) نیست. این در حالی است که به اعتقاد برخی تعهد به ممنوعیت اخراج اجباری بیگانگان شامل هر دو حالت داخل مرزها یا خارج از مرزها است (Heijer et al., 2016) چرا که در میان پناهجویانی که از دریاهای به قلمرو سرزمینی دولت متبوع بازگردانده شده اند احتمال وجود پناهجویانی هست که تحت تعقیب دولت متبوع قرار گرفته اند و جان و آزادی آن‌ها به محض برگشت به قلمرو سرزمینی دولت متبوع در خطر است. لذا این دسته از پناهجویان دارای شرایط لازم قبل از ورود به قلمرو سرزمینی اخراج شده اند و فرصت رسیدگی به تقاضای آن‌ها برای احراز یا

حقوق دریاها هستند البته تعهد مقرر در این ماده، مربوط به دریاهای آزاد است که خارج از حاکمیت دولت ساحلی است، اما به طریق اولی در سایر مناطق تحت حاکمیت با حقوق حاکمه دولت ساحلی نیز جریان دارد. از یک طرف، قید هر شخصی که در دریا یافت شود محدود به دریاهای آزاد یا سایر مناطق دریایی نیست؛ و از طرف دیگر برای شخص نیازمند به کمک هیچ وصف یا ویژگی خاصی در نظر گرفته نشده است.

ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای با قیود کمک کند و نجات دهد» از فرمانده کشتی خواسته است تا تعهداتی را در قبال افراد در حالت اضطرار در دریاها بپذیرد، اما چگونگی ایفای این تعهد از سوی فرمانده کشتی مسکوت است. به نظر میرسد سکوت در تشریح تعهد و مسئولیت کمک و نجات افراد در حال اضطرار در دریاها تعمدی باشد؛ تعمد از این جهت که به حداقل تعهد اکتفا شده و دامنه آن توسعه داده نشده است اکتفا به حداقل تعهدات فرمانده کشتی حدودی قابل درک است برنامه و مسیر دریانوردی کشتی باربری از قبل تعیین شده است فعالیت‌های فرمانده آن به اراده و خواست مالک خصوصی یا اجازه کننده کشتی است. فرمانده کشتی در تمام موارد نمیتواند مسیر و برنامه خود را برای نجات یا رساندن بازماندگان به دولت ساحلی نزدیک در منطقه جستجو و نجات تغییر دهد گسترش تعهد و مسئولیت فرمانده کشتی از این جهت موجه نیست و چه بسا باعث شود تا فرمانده، کشتی کل آن را نادیده بگیرد.

لذا اکتفا به حداقل تعهد و مسئولیت برای فرمانده کشتی او را به مشارکت بیشتر در عملیات امداد و نجات بیشتر تشویق میکند به این امید که او پس از امداد و نجات و تحویل بازماندگان به دولت ساحلی واقع در منطقه امداد و نجات بتواند دریانوردی در مسیر اصلی و ایفای تعهدات پیشین خود را از سر بگیرد. این وضعیت از هر حیث منطقی است در عین حال که منجر به مشارکت دولت ساحلی و تعامل و همکاری با دولت صاحب پرچم کشتی نیز

عدم احراز شرایط داده نشده است. با وجود این مقامات اجرایی ایالات متحده در تبعیت از رویه قضایی انعطاف زیادی از خود نشان نداده اند جز اینکه اعلام کرده اند که ادعای کسانی را که دلایل قطعی بر پناهجو بودن خود ارائه داده اند با رعایت تشریفات قانونی قابل بررسی و رسیدگی میدانند. اما مقامات اجرایی ایالات متحده حتی به این مقدار هم پایبند نمانده اند. آن‌ها با بازگرداندن پناهجویان شناسایی شده در دریاها و قبل از ورود آن‌ها به قلمرو سرزمینی هرگز نخواستند فرصت ارائه مدارک مؤید تقاضای پناهندگی پناهجویان و شروع فرایند پرهزینه رسیدگی به آن را فراهم کنند.

مسئولیت بین المللی دولت ساحلی نسبت به کمک رسانی به

پناهجویان در معرض خطر در دریاها

یاری رساندن به افراد در حالت اضطرار در دریاها بخشی از تعهدات دولت ساحلی به موجب آموزه‌های حقوق بین الملل عرفی است که در ماده (۲) ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای تکرار شده است. از ماده (۲) ۹۸ کنوانسیون تحت عنوان حق بر نجات در دریا تعبیر شده است. بنابراین نجات افراد در موقعیتهای اضطراری در دریاها از تعهدات دولت ساحلی است. این برداشت با هدف کنوانسیون در تشریح تعهدات و حقوق دولت ساحلی در مناطق مختلف دریایی نیز منطبق است. کنوانسیونهای سولاس و سار نیز با ماده (۲) ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای در ارتباط با کمک در دریاها الگوی مشترک دارند و با یکدیگر مرتبط هستند کنوانسیون سولاس به برقراری سامانه مؤثر و امن همکاری دولت ساحلی در انجام عملیات جستجو و نجات در دریاها پرداخته است. دولت‌های عضو کنوانسیون سولاس مجاب شده اند تا با دولت‌های همجوار در مناطق دریایی تحت صلاحیت، مشترک در عملیات جستجو و نجات و در تنظیم موافقت نامه‌های دو یا چند جانبه همکاری کنند این موافقت نامه‌ها برای طرفین الزام آور و در عین حال سازگار تبعیت از تعهد مقرر در ماده (۲) ۹۸ کنوانسیون

آزاد نتوانسته در این امر مشارکت داشته باشد اینک زمینه برای ایفای تعهد آن دولت در قالب همکاری با کشتی خارجی حامل نجات یافتگان فراهم است لذا کشتی خارجی حامل نجات یافتگان وارد قلمرو منطقه نظارت یا دریای سرزمینی دولت ساحلی میشود تا از دولت ساحلی طلب همکاری و فراهم کردن محل امن برای اسکان نجات یافتگان بنماید. استناد دولت ساحلی به اعمال حاکمیت در دریای سرزمینی از موجبات انتقای این تعهد نیست. این رویکرد باعث ایفای نقش محدود برای کشتی و فرمانده آن است تا با فراهم شدن محل امن از سوی دولت ساحلی به پایان برسد.

دولت ساحلی نیز در اصل موضوع نجات افراد یا همکاری در این ارتباط با کشتی خارجی نجات دهنده افراد در حالت اضطرار در دریاهای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی تردیدی ندارد. اما عواقب نجات افراد در حالت اضطرار در دریاها و ارتباط آن با مهاجرین غیرقانونی و تقاضای پناهندگی آنان دولت ساحلی را مورد می. کند نجات افراد در حالت اضطرار در دریاها یا همکاری دولت ساحلی در این زمینه با کشتی خارجی دارای زاویه پنهانی است که با تعهد فراهم کردن محل امن برای اسکان نجات یافتگان در ارتباط مستقیم است که در کنوانسیون حقوق دریاها بدان اشاره ای نشده است هر چند در کنوانسیونهای سار و سولاس به آن پرداخته شده است. تعریف محل امن در اصلاحیه کنوانسیونهای سار و سولاس آورده شده است. محل امن یکی از شاخصهایی است که با فراهم شدن، آن عملیات نجات ختم می. شود. بر این اساس محل امن فقط مکانی نیست که امنیت جان بازماندگان در آن دیگر تهدید نشود بلکه نیازهای اولیه آن‌ها را شامل، سرپناه غذا و دارو تأمین. کند فراهم شدن محل امن باعث میشود تا مسئولیت و تعهد فرمانده کشتی مرتفع شود بنابراین عرشه کشتی و استقرار بازماندگان در آن نه تنها ذیل عنوان محل امن نیست بلکه فراتر از آن مسئولیت فرمانده کشتی را در عملیات نجات مرتفع نمی. کند.

میشود، کما اینکه حفظ جان انسانها از جمله مسئولیت و تعهدات، اولیه و ذیل مفاهیم حقوق بشری دولت‌ها است. این مسئولیت و تعهد، قبل از اینکه بر عهده فرمانده کشتی قرار گیرد بر عهده دولت ساحلی و صاحب پرچم است که فرمانده کشتی با آن‌ها همکاری میکند چرا که دولت ساحلی حتی از طریق کشتی‌های در مالکیت یا اجاره دولت حضور مستمر در پهنه دریاها ندارد. بر این اساس از تمام کشتی‌های دارای مالک خصوصی و فرمانده آن‌ها خواسته شده است تا در این امر با دولت ساحلی مشارکت داشته باشند نه اینکه جانشین دولت ساحلی در دریاها شوند.

بر این اساس الزام فرمانده سایر کشتی‌ها به لحاظ حضور مستمر در دریاها، چیزی از مسئولیت و تعهد دولت ساحلی نمیکاهد مشارکت فرمانده کشتی در عملیات امداد و نجات باعث انتقای مسئولیت و تعهد دولت ساحلی در قبال انسان و حفظ جان او نیست تا فرمانده کشتی تمام بار مسئولیت آن را از نجات و اسکان تا اعزام بازماندگان به مقصد نهایی و قلمرو سرزمینی دولت متبوع آن‌ها را بر عهده داشته باشد گسترش دامنه تعهد و مسئولیت کمک و نجات افراد در حالت اضطرار در دریاها از سوی فرمانده کشتی به تمام این موارد باعث نادیده گرفتن تعهد و مصرح

مسئولیت دولت‌های ساحلی و صاحب پرچم میشود که مدنظر تنظیم کنندگان کنوانسیون حقوق دریاها نبوده است برعکس تنظیم کنندگان کنوانسیون حقوق دریاها خواسته اند تا با تفکیک تعهد امداد و نجات از تعهد مسکوت فراهم کردن محل امن ایفای نقش فرمانده کشتی را به قسمت اول محدود کنند و قسمت دوم را به دولت ساحلی بسپارند لذا کشتی خارجی که در دریاهای آزاد با افراد در حالت اضطرار مواجه میشود آن‌ها را نجات میدهد و به عرشه کشتی منتقل میکند تا پس از آن به نزدیکترین دولت ساحلی واقع در منطقه تجسس و نجات منتقل کند. دولت ساحلی که رأساً دارای چنین تعهدی است ولی به دلیل عدم حضور در دریاهای

محل، امن پل ارتباط میان عرشه کشتی و مقصد نهایی بازماندگان است که از مسئولیت و تعهد فرمانده کشتی خارج است این تعهد بر عهده دولت ساحلی است که به انجام آن تمایلی ندارد. لذا اگر نتواند کشتی را به دریاها بازگرداند آن را همراه با پناهجویان در آبهای ساحلی نگه میدارد. این در حالی است که الزام فرمانده کشتی به نگه داشتن بازماندگان در عرشه کشتی منجر به تعهد ثانوی برای وی بر اعزام آن‌ها به قلمرو سرزمینی دولت متبوع آن‌ها یا دولت صاحب پرچم میشود که فراتر از تعهد کمک دادن و نجات دادن است که برای فرمانده کشتی پیش بینی شده است. بنابراین اسکان افراد نجات یافته در محل، امن از تبعات ناشی از نجات افراد از حالت اضطرار و خطر مرگ آن‌ها در دریاها است؛ چنان که تصور نجات افراد در حالت اضطرار در دریاها و سپس رها کردن آن‌ها در دریاها در همان وضعیت با اصل تعهد یاری رساندن دولت‌ها در دریاها منافات دارد.

مسئولیت بین المللی دولت‌های ساحلی نسبت به تأمین محل امن برای اسکان نجات یافتگان

تعهد دولت ساحلی به یاری رساندن به افراد در حالت اضطرار در دریاها قطعی است. لذا دولت ساحلی به پناهجویان در عرشه کشتی حامل آن‌ها کمک میکند ولی تمایلی به تخلیه و اسکان آن‌ها در محل امن واقع در قلمرو سرزمینی خویش ندارد یک نظریه مؤید این رفتار دولت ساحلی است که این دولت تعهد واقعی بر اجازه تخلیه افراد نجات یافته از دریاها در قلمرو سرزمینی ندارد. این وضعیت ناشی از خلا اسناد بین المللی مرتبط است بنابراین دولت ساحلی بر اساس حقوق معاهدات و حقوق بین الملل عرفی ملزم به تخلیه و اسکان افراد نجات یافته در قلمرو سرزمینی نیست. لذا میتواند از تحویل گرفتن افراد نجات یافته از دریاها خودداری کند یا اینکه تخلیه آن‌ها را در قلمرو سرزمینی خویش به تحقق شرایطی منوط کند اما نجات یافتگان در عرشه کشتی دولت خارجی موقتاً اسکان داده شده اند تا به دولت ساحلی واقع در منطقه عملیات

جستجو و نجات، تحویل داده شوند این وضعیت با صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم بر امور کشتی در دریاها آزاد و به تبع آن در منطقه انحصاری اقتصادی در ارتباط است. یک نظریه در این زمینه احتمال جابه جایی پناهجویان به قلمرو سرزمینی دولت صاحب پرچم در صورت خودداری دولت ساحلی از تحویل آن‌ها است اما این نظریه هم در هیچ یک از مقررات کنوانسیونهای حقوق دریا، سولاس و سار سابقه‌ای ندارد کنوانسیون سولاس تنها از دولت ساحلی و صاحب پرچم خواسته است تلاش کنند تا مسافران نجات یافته از خطر برای جلوگیری از خطر مجدد مورد حمایت قرار گیرند (Frelick et al., 2016). کنوانسیون سار نیز از دولت ساحلی و صاحب پرچم خواسته است تا سازکارهای تخلیه پناهجویان نجات یافته از خطر دریا را به محض امکان فراهم سازند اما مشخص نشده است که این تخلیه در قلمرو سرزمینی دولت، ساحلی دولت صاحب پرچم یا ثالث باشد در کنوانسیون، سار قید محل امن آورده شده اما تعریف نشده است، جز اینکه تأکید شده است که نجات یافتگان از شرایط خطر خارج شوند نیازهای اولیه آن‌ها برآورده شود و به محل امن منتقل شوند. بنابراین دولت ساحلی برای خودداری از همکاری با کشتی حامل پناهجویان نجات یافته از حالت اضطرار در دریاها به مقررات کنوانسیونهای سولاس و سار استناد میکند. از این حیث به یک اعتبار، تعهد تخلیه و اسکان موقت نجات یافتگان وقتی که دولت ساحلی در عملیات جستجو و نجات مباشرت نداشته است متوجه آن دولت نیست چرا که به زعم دولت ساحلی در این مقررات به عملیات تجسس و نجات و پس از آن اسکان موقت به صورت توانمند اشاره شده است. لذا دولت ساحلی از این مقررات چنین برداشت میکند که همان دولتی که در عملیات تجسس و نجات مشارکت داشته است در اینجا دولت صاحب پرچم از طریق کشتی حامل پرچم، سپس خودش محل امن و اسکان موقت را تأمین کند نه اینکه نجات یافتگان را به دولت

در دریاها دریانوردی کنند و در حین دریانوردی با وضعیتهایی مواجه شوند که در آن جان افراد در دریاها به خطر افتاده باشد. فرمانده کشتی‌ها در چنین شرایطی مکلف به نجات افراد در حالت اضطرار هستند، اما به دلیل دوری محل امن از قلمرو سرزمینی دولت صاحب پرچم آنان به آن محل برای اسکان نجات یافتگان دسترسی ندارند در عین حال که عرشه کشتی هم محل امن مدنظر برای اسکان دائم نجات یافتگان تلقی نمیشود عرشه کشتی محل اسکان موقت است که از آن برای خارج کردن نجات یافتگان از شرایط اضطراری استفاده می‌شود. تنظیم کنندگان کنوانسیونهای سار و سولاس نیز برای رفع این وضعیت به دولت نجات دهنده اجازه داده اند تا تأمین محل امن را از نزدیکترین دولت ساحلی به محل عملیات امداد و نجات تقاضا کند.

بنابراین تعهد دولت ساحلی برای فراهم کردن محل امن به منظور اسکان نجات یافتگان قطعی است اعم از اینکه خود در عملیات امداد و نجات هم مباشرت داشته باشد یا اینکه دولت دیگری در عملیات امداد و نجات نزدیک به قلمرو سرزمینی دولت ساحلی مباشرت داشته باشد و تأمین محل امن را از دولت ساحلی نزدیک تقاضا کند احتمال به فعلیت درآمدن تعهد دولت ساحلی به تأمین محل امن به محض تقاضای دولت صاحب پرچم یا فرمانده کشتی نجات دهنده افراد در حالت اضطرار در دریاها واقعیتی است که دولت ساحلی آگاهانه آن را با توسل به صورت اول یعنی عدم مشارکت در عملیات جستجو و نجات کتمان می‌کند اما این وضعیت به تنهایی جلوه‌ای از نادیده گرفتن تعهدات دولت ساحلی است که در ارتباط با نجات یافتگان در دریاها وجود دارد که در سال‌های اخیر با رهگیری کشتی حامل نجات یافتگان تشدید هم شده است. در این

ارتباط از منظر برخی اجماع نظر قطعی وجود دارد که رهگیری کشتی خارجی از سوی دولت ساحلی برای گریز از تعهدات همکاری با کشتی نجات دهنده و حامل پناهجویان است. بنابراین

ساحلی واقع در منطقه تجسس و نجات تحویل دهد اما این استدلال از جایگاه محکمی برخوردار نیست چرا که تعهد جابه جایی افراد نجات یافته از دریا به محض فراهم شدن امکانات در کنوانسیونهای فوق اطلاق دارد و منصرف از مشارکت یا عدم مشارکت دولت ساحلی در عملیات جستجو و نجات است. دولت ساحلی در هر صورت مکلف به تأمین محل امن است اعم از اینکه در عملیات جستجو و نجات مشارکت داشته باشد یا نه در صورت اول مسئولیت تأمین محل امن بر عهده دولتی قرار داده شده است که در عملیات جستجو و نجات مباشرت داشته است تا اینکه محل امن را آن دولت در قلمرو سرزمینی خویش فراهم کند لذا این ساز کار در ارتباط با مواردی که دولت ساحلی در عملیات امداد و نجات در دریاها مباشرت دارد به صورت توانمند است. دولت ساحلی هم در عملیات امداد و نجات مباشرت داشته است و هم باید محل امن را فراهم کند. وضعیت اخیر با ایراد زیادی مواجه نیست دولت ساحلی که مباشرت در عملیات امداد و نجات را بر عهده دارد، متوجه عواقب آن یعنی تأمین محل امن برای اسکان نجات یافتگان است و از آن گریزی ندارد. گریز دولت ساحلی در چنین شرایطی این است که اصلاً وارد عملیات امداد و نجات نشود تا با تعهد ثانوی در تأمین محل امن در قلمرو سرزمینی مواجه نباشد.

اما در شرایط پیش گفته نیز برای دولت ساحلی گریزی نیست اگر دولت دیگری مباشرت در عملیات امداد و نجات را بر عهده بگیرد چرا که در صورت دوم هم تعهد دولت ساحلی نزدیک به محل عملیات جستجو و نجات محفوظ است با این تفاوت که این بار دولت مباشر با دولت ساحلی برای تأمین محل امن تقاضای همکاری می‌کند. (IMO Rescue Guidelines, para. ۲.)

محول شدن شبق دوم تعهد دولت نجات دهنده به دولت ساحلی نزدیک به محل عملیات جستجو و نجات قابل درک است، چرا که ممکن است کشتی‌های متعلق یا حامل پرچم دولت‌های متفاوت

دولت ساحلی نه تنها با کشتی دخیل در عملیات امداد و نجات برای تخلیه نجات یافتگان و فراهم کردن محل امن برای اسکان آن‌ها همکاری نمیکند بلکه کشتی حامل پناهجویان را از منطقه انحصاری اقتصادی یا دریا‌های آزاد رهگیری و قبل از ورود به منطقه نظارت یا دریای سرزمینی باز می‌گرداند.

خودداری دولت ساحلی در پذیرفتن جابه جایی افراد نجات یافته از سوی کشتی خارجی به قلمرو سرزمینی دولت ساحلی باعث اختلال در عملیات نجات افراد در معرض خطر میشود. جابه جایی افراد نجات یافته از اقامت موقت در عرشه کشتی و پس از نجات از موقعیت خطرناک دریایی بخشی از عملیات جستجو و نجات است که مسئولیت آن به ترتیب بر عهده دول صاحب پرچم و ساحلی است. دولت صاحب پرچم با اسکان موقت نجات یافتگان در عرشه کشتی، قسمت اول جابه جایی مسافران را انجام داده است و برای اجرای قسمت دوم در صدد است که مسافران را به دولت ساحلی تحویل دهد. در عین حال، جابه جایی مسافران نجات یافته از دریاها به قلمرو سرزمینی دولت صاحب پرچم به اعتقاد برخی با فلسفه نجات و جابه جایی فوری آن‌ها به محل امن و انتفای مسئولیت کشتی دخیل در عملیات جستجو و نجات همخوانی دارد (Heijer et al., 2016). خودداری دولت ساحلی از تحویل گرفتن مسافران نجات یافته باعث محقق نشدن قسمت دوم جابه جایی مسافران است. هرچند یاری رساندن به افراد در معرض خطر در مرحله اول به معنای خروج آن‌ها از موقعیت خطرناک است جابه جایی آن‌ها به محل امن دائم نیز بخشی از مفهوم یاری رساندن است که در کنوانسیون سار از آن یاد شده است. البته در کنوانسیون سار، تعهد جداگانه دولت ساحلی تحت عنوان اسکان دادن مسافران نجات یافته وجود ندارد اما اسکان دادن مسافران در محل امن، دائم بخشی از تعهد جابه جایی مسافران نجات یافته از سوی دولت صاحب پرچم که طبق فحوای کلام متوجه دولت ساحلی نزدیک به محل عملیات جستجو و نجات

است. عملیات جستجو و نجات از مرحله نجات شروع میشود که با خارج کردن مسافران در معرض خطر شدید و فوری همراه است پس از این، مرحله تعهد جابه جایی نجات یافتگان به عرشه کشتی و پس از آن به قلمرو سرزمینی دولت ساحلی همچنان موضوعیت دارند. هرچند در کنوانسیون سار از این تعهد به صراحت ذکری نشده باشد این تعهد از تعهد جابه جایی مسافران نجات یافته به محل امن دائم قابل استخراج است در حالی که محل امن دائم برای مسافران نجات یافته عرشه کشتی مشارکت کننده در عملیات جستجو و نجات نیست.

مسئولیت بین المللی دولت‌های ساحلی در عملیات جستجو و

نجات پناهجویان در دریا

عملیات جستجو و نجات دریایی از جمله فعالیت‌هایی است که برای نجات افراد کشتی یا هر نوع شناور در معرض خطر شدید و نیازمند کمک در دریاها صورت می‌گیرد. هر چند که عملکرد دولت‌ها در این حوزه نشان داده که مفاهیم خطر شدید و نیازمند کمک در دریاها قابل تفسیرهای مختلف است بر این اساس، مفاهیم خطر شدید و نیازمند کمک در دریاها از مفاهیم قابل تفسیر دارای گسترده وسیع از وضعیت کشتی غیر قابل دریانوردی تا کشتی در حال غرق است که گاهی منجر به بی تفاوتی دولت ساحلی یا صاحب پرچم یا حساسیت بیش از حد به وضعیت حادث می‌شود. با وجود این چارچوب عملیات جستجو و نجات دریایی در رویه و حقوق بین الملل عرفی شکل گرفته است آموزه‌های حقوق بین الملل عرفی در این ارتباط مرهون اسناد بین المللی مرتبط مانند کنوانسیون جستجو و نجات دریایی (۱۹۷۹) زین پس؛ کنوانسیون سار است کنوانسیون سار یکی از مهمترین اسناد بین المللی در این زمینه است. عملیات جستجو و نجات موضوع کنوانسیون سار است که نظارت بر آن از سوی سازمان دریانوردی بین المللی است. تعهد به نجات بر اساس مقررات کنوانسیون سار مربوط به موقعیتی است که شخص یا کشتی بنا به دلایل قطعی در معرض خطر شدید

این در حالی است که تمام هزینه‌ها شامل هزینه عملیات امداد و نجات از یک طرف و هزینه میزبانی پناه جویان از طرف دیگر نباید بر عهده دولت ساحلی قرار گیرد. در حالی که این کار نه تنها برای دولت ساحلی مقصد سودی ندارد بلکه دارای عواقبی است که از آن احتراز می‌شود. لذا تأمین این هزینه‌ها بر عهده تمام دولت‌ها است و باید تمام دولت‌ها در بر عهده گرفتن بخشهایی از این هزینه‌ها مشارکت داشته باشند. دولت‌های برخوردار از منابع مالی که در معرض پناه جویان هستند باید مشارکت بیشتری در تأمین این هزینه‌ها داشته باشند. مهاجرین غیرقانونی به محض رسیدن به قلمرو سرزمین دول اروپایی تحت حمایت مقررات کنوانسیون اروپایی حقوق بشر و کنوانسیون حقوق پناهندگی هستند. تقاضای پناهندگی مهاجرین غیرقانونی از دولت سرزمینی باعث شده است تا دول اروپایی که معمولاً از دولت‌های صاحب پرچم هستند تلاش کنند تا هزینه‌های میزبانی پناه جویان را بر عهده دولت‌های ساحلی قرار دهند هزینه میزبانی پناه جویان معمولاً بر عهده دولت ساحلی است که قلمرو سرزمینی آن به محل عملیات امداد نجات نزدیک است (Heijer et al., 2016).

لیکن هزینه عملیات امداد و نجات در دریاها بر عهده دولت صاحب پرچم است و مباشرت آن با فرمانده کشتی حامل پرچم آن دولت است که پناه جویان سوار بر قایق‌های ناایمن در دریاها را نجات میدهد و برای جابجایی به ساحل دولت نزدیک به محل عملیات امداد و نجات به عرشه کشتی منتقل می‌کند. در این کشتی‌ها معمولاً تجهیزات لازم و نیروی انسانی آموزش دیده برای انجام عملیات امداد و نجات در مواقع لزوم وجود دارد این، وضعیت مبنای تقسیم کار و بر عهده گرفتن هزینه‌های مستقیم و غیر مستقیم عملیات امداد و نجات در دریاها است. از این حیث هزینه‌های مالی عملیات امداد و نجات را دولت صاحب پرچم پرداخت میکند وقتی که کشتی حامل پرچم آن دولت در دریاها با موقعیتهایی مواجه میشود که انجام عملیات امداد و نجات افراد در

و فوری قرار دارد و نیازمند کمک فوری است (Mahdavi, Thabet & Abdollahi, 2019).

با وجود این گاهی اوقات دولت ساحلی دارای امکانات و توانایی‌های لازم برای انجام عملیات امداد و نجات به منظور یاری رسانیدن به قایق‌های در معرض خطر شدید پناه جویان در دریاها نیست. داشتن نیروی دریایی و گارد ساحلی تمام وقت در ساحل، توانمند و مجهز به وسایل و امکانات لازم از پیش شرط‌های لازم عملیات امداد و نجات است که اکثر دول ساحلی از آن برخوردار نیستند. داشتن این شرایط برای دولت ساحلی مستلزم، بودجه نیروی انسانی و تجهیزات لازم است که به عنوان نمونه برای برخی از دول ساحلی آفریقایی مانند لیبی مالت و تونس مفقود است؛ اما اساس دکنترین مسئولیت حمایت و در جایی که دولت دارای مسئولیت برای مقابله با پناه جویان و جلوگیری از گسیل آن‌ها به قلمرو سرزمینی سایر دولت‌ها نمی‌تواند یا نمی‌خواهد اقدامهای لازم را به عمل آورند این مسئولیت بر عهده جامعه بین الملل و سایر دولت‌ها قرار می‌گیرد تا در این ارتباط وارد عمل شوند (Pattison, 2015). این وضعیت در ارتباط با کنوانسیون سار نیز وجود دارد وقتی که دولت مبدأ نمی‌تواند یا نمی‌خواهد که اقدامهای لازم را برای جلوگیری از گسیل پناهجویان از خاک و دریای سرزمینی آن به سوی دریای سرزمینی دیگر دولت‌ها انجام دهد، مقابله با این وضعیت بر عهده سایر دولت‌ها است که اقدامهای لازم را انجام دهند این وضعیت در ارتباط با نجات پناه جویان در معرض خطر شدید در دریاها دو چندان است.

اتحادیه اروپا اقدام‌های خوبی را برای آموزش و تجهیز نیروی دریایی و گارد ساحلی دولت‌هایی از جمله لیبی انجام میدهد که پناه جویان به سوی دول عضو در اتحادیه اروپا از اتباع آن‌ها هستند (European Commission, 2017). لیکن این مقدار برای انجام عملیات بزرگ امداد و نجات کافی نیست.

معرض خطر شدید جانی ضروری است؛ اما دولت صاحب پرچم بعد از این مرحله و با تحویل دادن نجات یافتگان به دولت ساحلی نزدیک به محل عملیات امداد و نجات از دولت ساحلی مورد تقاضا می‌خواهد که هزینه‌های میزبانی پناه جویان را بر عهده بگیرد. چنان که امکان بر عهده گرفتن هزینه میزبانی پناه جویان برای دولت صاحب پرچم به دلیل دوری کشتی حامل پرچم از قلمرو سرزمینی آن دولت وجود ندارد.

ردگیری پناهجویان در معرض خطر در دریاها و طوفان‌های دریایی

تقاضای پناهندگی تنها راه مسافرت خارجی بدون داشتن ویزای قانونی است. توسل به این شیوه با چالش اخراج از سوی دولت سرزمینی توأم است. لیکن اصل ممنوعیت اخراج پناهندگان در ماده (۱) ۳۳ کنوانسیون حقوق پناهندگی از تضمین‌های پیش روی تمام کسانی است که خود را از طریق دوم به قلمرو سرزمینی دولت عضو و غیر عضو در کنوانسیون حقوق پناهندگی می‌رسانند. بر این اساس دولت عضو با اتکا به تعهدهای منبعث از عضویت در کنوانسیون حقوق پناهندگی و دولت غیر عضو به دلیل قرار گرفتن اصل ممنوعیت اخراج پناهندگان ذیل حقوق بین الملل عرفی ناگزیر هستند تا تقاضای پناهندگی و شایستگی متقاضیان را صرف نظر از داشتن ویزا مورد بررسی قرار دهند؛ اما ردیابی کشتی حامل پناهجویان در این شرایط برای جلوگیری و متوقف کردن پناه جویان خارج از قلمرو سرزمینی دریایی دولت مقصد است. مهاجران غیرقانونی در صدد هستند بدون مجوزهای لازم برای عبور از مرزهای زمینی، هوایی و دریایی وارد کشور مقصد شوند و تقاضای پناهندگی کنند؛ اما ردیابی کشتی خارجی در دریاهای آزاد از سوی دولت، ساحلی جلوه‌ای از اعمال صلاحیت قضایی آن دولت است که به صورت فرامرزی رخ می‌دهد اعمال صلاحیت فرامرزی دولت ساحلی در اینجا با اعمال قدرت و کنترل رفتار اتباع بیگانه توأم است، در حالی که پناهجویان خارج از قلمرو

سرزمینی دولت ساحلی هستند. عملکرد دولت ساحلی نسبت به پناهجویان از این طریق در تقابل با موازین حقوقی حمایت از پناه جویان است.

هستند. دولت ساحلی در قبال پناهجویان دارای تعهدهایی است که از اجازه ورود به قلمرو سرزمینی شروع می‌شود و با تقاضای پناهندگی ادامه می‌یابد و بعد از طی فرایند قانونی به موافقت با پناهندگی یا مخالفت با آن مواجه می‌شود. عملیات جستجو و نجات یا عملیات ردیابی کشتی خارجی در دریاها هر یک دارای محدوده و الزام‌های منفک از یکدیگر هستند اما در ارتباط با اصل عدم اخراج پناه جویان واجد شرایط یکسان بر این اساس دولت ساحلی قبل از پیاده کردن انتقال یا بازگرداندن پناه جویان که وارد قلمرو سرزمینی وی شده اند یا تحت صلاحیت قرار گرفته اند، ابتدا باید با آن‌ها مطابق کنوانسیون حقوق پناهندگی و استانداردهای حقوق بشری در ارتباط با پذیرش مناسب، تأمین نیازهای اولیه و تضمین جلوگیری از بازداشت آن‌ها برخورد کند. بر این اساس دولت ساحلی مکلف است تا اجازه دهد که کشتی حامل نجات یافتگان از دریا وارد بندرها شوند. هر چند که دولت ساحلی قصد داشته باشد تا به موازات مذاکراتی را با دولت متبوع نجات یافتگان انجام دهد؛ اما دولت ساحلی نه تنها اجازه ورود پناه جویان را به دریای سرزمینی نمی‌دهد بلکه کشتی حامل آن‌ها را ردیابی می‌کند و به عقب می‌راند. لذا ردیابی کشتی حامل پناهجویان و بازگرداندن آن مانع از ورود پناه جویان به قلمرو سرزمینی دولت ساحلی است.

در روش ردیابی دولت ساحلی در دریاهای هیچ تمایزی میان پناه جویان واقعی و مهاجران غیرقانونی وجود ندارد دولت ساحلی در نتیجه اعمال سیاست ردیابی و به عقب راندن کشتی حامل پناه جویان میان پناه جویان واقعی و مهاجران غیرقانونی فرقی نمی‌گذارد با ردیابی کلیه مسافران به صرف نداشتن مجوزهای لازم ورود به قلمرو سرزمینی مشمول سیاست بازگشت اجباری به

استقبال دول ساحلی از این سازوکار و فراگیر شدن آن در سال‌های اخیر مجاب شده است تا نه تنها آن را از اساس رد نکند بلکه فقط به تعدیل سیاست ردیابی در دریاها با اصول حمایت از پناهندگان اکتفا کند این در حالی است که کمیته اجرایی کمیساریای عالی سازمان ملل متحد برای پناهندگان بر اهمیت اصل عدم اخراج پناه جویان در دریاها تأکید دارد لذا اقدامهای ردیابی نباید منتهی به عدم دسترسی پناه جویان به حمایت بین المللی یا بازگرداندن مستقیم یا غیر مستقیم آن‌ها به مرزهای کشوری شود که جان یا آزادی آن‌ها را تهدید کرده است (United Nations High Commissioner for Refugees, 2011a) بازگرداندن مستقیم پناه جویان این است که پناهجویان به مقامات دولت متبوع تحویل شوند که آن‌ها را تحت تعقیب قرار داده اند و بازگرداندن غیر مستقیم پناهجویان در جایی است که پناه جویان به دولت دیگری تحویل شوند که همان احتمال همچنان وجود داشته باشد.

نتیجه‌گیری

پناهجویانی که از طریق دریا مهاجرت کرده و عمده‌های آن‌ها مهاجرت اجباری برای فرار از جنگ و تباهی است، نیازمند حمایت دولت‌های توانمند بوده و عموماً در ابتدایی ترین حالت در زمان طوفان زدگی دریایی، دولت‌های ساحلی موظف به امدادرسانی هستند که این ایده از حق بر حیات ناشی شده و عمدتاً زاده میثاق بین المللی و اعلامیه حقوق بشر است. اما در حالت کلی هر شخصی که در دریا گرفتار می‌شود خارج از نژاد و ریشه و هر مورد دیگری نیاز به کمک داشته و لایق دریافت کمک‌های امدادی است.

پناهجویانی که کشتی یا قایق حمل آن‌ها دچار سانحه می‌شود و در خطر غرق شدگی قرار دارند باید توسط دولت‌های ساحلی نجات یابند. همانطور که در طول پژوهشی عنوان شد حق هر انسانی است که کمک‌های پزشکی پس از سانحه دریافت کرده و حتی برای نجات پناهجویان گم شده در دریا از سوی دولت‌های

دولت متبوع یا دولت ثالث هستند، هرچند که در میان آن‌ها کسانی باشند که استحقاق طی فرایند تقاضای پناهندگی و رسیدگی به تقاضای آن‌ها را داشته باشند البته شخصی که در دریاها ردیابی می‌شود یا از دریا نجات داده می‌شود، الزاماً نباید تقاضای پناهندگی کند یا اینکه قصد و تمایل خویش را بر این امر ابراز کند تا اینکه مشمول اصل عدم اخراج قرار گیرد (United Nations High Commissioner for Refugees, 2011a) دولت ساحلی با در نظر گرفتن اوضاع و احوال در می‌یابد که شخص برای کسب پناهندگی از طریق دریاها مسافرت کرده است و بازگرداندن وی از موجبات نادیده گرفتن اصل عدم اخراج است، هرچند که تقاضایی بر پناهندگی تسلیم نشده باشد (United Nations High Commissioner for Refugees, 2011b). با وجود این الزام کشتی‌های حامل مهاجرین ردیابی شده یا نجات یافته از دریاها به خروج از قلمرو دریایی تحت صلاحیت دولت ساحلی و یا اجبار آن‌ها به بازگشت به قلمرو سرزمینی دولت متبوع، از سیاست‌های شایع دول ساحلی در مواجهه با مهاجرینی است که در دریاها از سوی کشتی‌های بزرگ نجات داده می‌شوند و برای اسکان در محل امن به قلمرو تحت صلاحیت دولت ساحلی آورده می‌شوند. دولت ساحلی این رویکرد را در مقایسه با اعمال قانون پناهندگی پس از ورود مهاجران غیرقانونی به قلمرو سرزمینی برتر و کم هزینه تر می‌داند.

بر این اساس تمام پناه جویان فاقد مدارک لازم برای ورود از مجاری قانونی به قلمرو آبهای سرزمینی دولت ساحلی به عقب رانده می‌شوند؛ اما بی تردید این وضعیت در تقابل با قوانین حقوق بشری و حمایت‌های لازم از پناهندگان است که به محض ورود پناهندگان به قلمرو سرزمینی دولت میزبان باید به اجرا گذاشته شوند. بر این اساس کمیته اجرایی کمیساریای عالی سازمان ملل متحد برای پناهندگان باید مانع از ردیابی و اعمال سیاست به عقب راندن کشتی حامل پناهجویان شود. لیکن کمیته اجرایی به دلیل

ساحلی و دولت‌های توانمند و حتی از سوی کشورهای مقصد پناهجویان تیم نجات تشکیل گردد. تعهد دولت‌ها به یاری رساندن در دریاها واجد نقیصه‌ای است که در سال‌های اخیر نمایان شده است این وضعیت با مهاجرت‌های غیرقانونی در سال‌های اخیر از طریق دریا به سمت دولت ساحلی تشدید هم شده است. مهاجران غیرقانونی با کشتی یا قایقهایی که مناسب دریانوردی نیستند و برای کسب پناهندگی از سایر کشورها جان خود را در معرض خطرات دریا قرار میدهند به این امید که در مسیر کشتی‌های بزرگ یا در عملیات جستجو و نجات دولت ساحلی شناسایی و تحت حمایت وارد قلمرو سرزمینی آن شوند تا از این طریق شرایط پناهندگی‌شان فراهم شود این وضعیت ناشی از الزام دولت ساحلی در انجام عملیات جستجو و نجات یا همکاری با فرمانده کشتی نجات دهنده پناهجویان است که واجد چنین عواقبی است. اما دولت ساحلی از این طریق دچار عواقب ناخواسته‌ای میشود که از عملیات جستجو و نجات مدنظر نیست میان خطرات خودخواسته برای کسب پناهندگی و سایر موارد واقعی موقعیت خطرناک برای جان انسان در دریاها تفکیکی نیست این ابهام از یک منظر مطلوب دولت ساحلی است. دولت ساحلی در اصل جستجو و نجات انسان در معرض خطر در دریاها تردید ندارد. تعهد به انجام عملیات جستجو و نجات دارای ابعاد انسانی است و در قلمرو جهانی مقبولیت پیدا کرده است. تبعیض به دلیل سایر شرایط از جمله وضعیت پناهجویان یا مهاجران غیرقانونی ممنوع است اما دولت ساحلی با تمام آن‌ها به مثابه مهاجران غیرقانونی رفتار می‌کند. الزام دولت ساحلی به شناسایی آن‌ها به عنوان پناهجو مانع از همکاری با کشتی خارجی و فرمانده آن و تخلیه پناهجویان نجات یافته در قلمرو سرزمینی است.

با وجود این از دولت ساحلی خواسته شده است تا با کمترین تشریفات در تحویل گرفتن افراد نجات یافته با کشتی دخیل در عملیات نجات افراد در حالت اضطرار در دریاها حداکثر همکاری

را به عمل آورد. اگر دولت عضو کنوانسیون جستجو و نجات با کشتی و تخلیه نجات یافتگان از دریا در موقعیت امن همکاری و مساعدت لازم را نداشته باشد دارای مسئولیت بین‌المللی است. اما اینکه افراد نجات یافته از دریاها در قلمرو سرزمینی کدام کشور مستقر شوند و تحت حمایت آن قرار گیرند از خلاهای جدی است در عین حال تعهد به یاری رساندن به افراد در دریاها مستلزم استقرار افراد نجات یافته در محلی امن بر روی زمین است موقعیت امن به معنای مکانی است که استقرار نجات یافتگان در آنجا به معنای ختم عملیات نجات تلقی شود. قایق یا کشتی واحد نجات میتواند موقعیت امن تلقی شود اما این موقعیت موقت است و به معنای اختتام عملیات نجات نیست دول ساحلی و صاحب پرچم جایگزین فرمانده کشتی دخیل در عملیات نجات هستند و باید موقعیت امن را فراهم کنند و نجات یافتگان را تحویل بگیرند؛ چنان که دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها در راستای اجرای مقررات ماده (۲) ۹۸ کنوانسیون ملزم به تنظیم موافقت نامه‌های همکاری منطقه‌ای برای گسترش اهداف کنوانسیون حقوق دریاها، سولاس و سار هستند. لذا نجات یافتگان به محض اینکه در کشتی مستقر میشوند، ذیل صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار میگیرند حال اگر دولت صاحب پرچم مسئولیت نجات یافتگان را بپذیرد مسئولیت از عهده دولت ساحلی خارج است و گر نه دولت ساحلی که در موقعیت منطقه‌ای آن عملیات نجات صورت گرفته است مکلف به فراهم کردن موقعیت امن و تحویل گرفتن نجات یافتگان است. از این حیث رها کردن نجات یافتگان در دریا یا سوار کردن آن‌ها بر کشتی و اعزام آن‌ها به سوی دولت متبوع به معنای اختتام عملیات نجات و رافع مسئولیت دولت عضو کنوانسیون جستجو و نجات نیست.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

The increasing number of asylum seekers fleeing war, poverty, and environmental disasters has turned maritime migration into one of the most pressing humanitarian issues of contemporary international law. Refugees attempting sea crossings often rely on unsafe vessels, exposing themselves to life-threatening risks. The international community, through instruments like the 1951 Refugee Convention and the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), has sought to codify the obligations of coastal states in ensuring the rescue and protection of persons in distress at sea (Frelick et al., 2016). Nonetheless, the scope of these obligations remains contested, particularly when it comes to balancing humanitarian concerns against national security and immigration control interests. International law imposes a duty to rescue individuals in distress, yet the implementation of these obligations is frequently undermined by political considerations and logistical challenges. The interplay between sovereign rights, the duty to render assistance, and non-refoulement principles creates a complex legal environment where coastal states often prioritize migration deterrence over humanitarian rescue (Heijer et al., 2016). Furthermore, doctrines such as the Responsibility to Protect (R2P) have extended the discourse, framing state duties toward distressed migrants not merely as optional humanitarian acts but as enforceable legal obligations under customary international law (Pattison, 2015).

Central to this debate is the principle that the protection of life at sea transcends traditional notions of territorial sovereignty, obligating states to intervene even beyond their territorial waters. Despite the clear articulation of these norms in international legal instruments, there remains a significant enforcement gap. Coastal states, notably the United States and several European nations,

have engaged in practices such as pushbacks and interdictions, often under the guise of bilateral agreements or security policies (Aalberts, 2014). These practices challenge the essence of the principle of non-refoulement and raise questions about the extraterritorial application of human rights protections (United Nations High Commissioner for Refugees, 2011a). For instance, the U.S. Supreme Court has interpreted the prohibition of refoulement narrowly, allowing the interception and return of migrants intercepted outside territorial waters without providing them the opportunity to seek asylum (Mahdavi Thabet & Abdollahi, 2019). In contrast, human rights advocates and international bodies argue that the duty to assess protection needs arises whenever a state exercises effective control over individuals, regardless of their physical location (United Nations High Commissioner for Refugees, 2011b).

The duty to rescue is closely tied to the obligation to ensure a “place of safety” for those rescued. However, there is significant ambiguity surrounding what constitutes a place of safety and which state bears responsibility for providing it (Salehi, 2019). The International Maritime Organization (IMO) has clarified that a place of safety is not merely the deck of a rescue vessel but rather a location where survivors' basic needs can be met and where their protection is guaranteed (Keyhanlou & Dadmehr, 2020). Nonetheless, in practice, coastal states often resist disembarkation, arguing that they have no duty to allow rescued individuals to land in their territory if they were not directly involved in the rescue operation (Najafi Esfahad). This resistance is particularly pronounced in regions experiencing significant migratory pressures, such as the Mediterranean. Coastal states often exploit ambiguities in treaties like the SOLAS and SAR Conventions to deny entry to rescued persons, contending that

obligations are limited to ensuring rescue but not necessarily guaranteeing territorial asylum (Talaei, 2019). This fragmented interpretation of international law allows states to evade substantive protection obligations by creating procedural and jurisdictional barriers.

Complicating matters further is the issue of shared responsibility and burden-sharing among states. The influx of refugees places disproportionate pressures on certain coastal states, often those with limited resources and fragile infrastructures. Although instruments such as the Global Compact on Refugees advocate for equitable burden-sharing, the actual implementation of collective responsibility remains minimal (European Commission, 2017). Some coastal states argue that without adequate support from the international community, fulfilling expansive obligations toward rescued asylum seekers is untenable (Heijer et al., 2016). States like Libya and Tunisia, often at the frontlines of maritime migration routes, have neither the capacity nor the political will to assume full responsibility for thousands of migrants rescued at sea. In many cases, international organizations, NGOs, and even commercial vessels become primary actors in rescue efforts, yet face obstacles in securing disembarkation rights. Bilateral and multilateral agreements attempting to regulate rescue operations often fail to address core human rights concerns, leaving rescued individuals vulnerable to prolonged detention or refoulement (Mahdavi Thabet & Abdollahi, 2019).

Moreover, the intersection of migration control and humanitarian obligations creates situations where the rights of individuals are subordinated to broader state interests. The securitization of migration has led to the militarization of borders, including maritime boundaries, and the framing of migrants as potential security threats (Frelick et al., 2016). Such framing justifies aggressive interception policies, including the return of vessels to

unsafe locations, often in violation of international obligations (Heijer et al., 2016). Although international legal standards unequivocally prohibit the return of persons to territories where they may face persecution or serious harm, practical enforcement mechanisms remain weak. In response to judicial rulings or international criticism, states often modify operational tactics rather than fundamentally altering policies. Some scholars argue that the emerging norm of a right to be rescued necessitates new frameworks for accountability, including the establishment of independent monitoring bodies capable of evaluating state practices and recommending compliance measures (Pattison, 2015). Without such measures, the right to rescue risks remaining an aspirational ideal rather than an enforceable reality.

In conclusion, while the duty to rescue persons at sea is firmly established in international law, the practical realization of this duty faces numerous challenges stemming from political, legal, and logistical complexities. Coastal states' obligations extend beyond mere rescue to encompass the provision of safe disembarkation and protection against refoulement. However, the politicization of migration, resource constraints, and ambiguities in international treaties often result in practices that undermine the fundamental rights of rescued individuals. A coordinated international response that balances state sovereignty with humanitarian imperatives is essential to uphold the dignity and rights of asylum seekers at sea. Strengthening legal accountability, enhancing burden-sharing mechanisms, and reaffirming the primacy of human rights norms in maritime contexts are critical steps toward ensuring that the right to be rescued is fully respected and effectively implemented.

References

Aalberts, T. (2014). Sovereignty at Sea: The Law and Politics of Saving Lives in Mare Liberum. *Journal*

- of *International Relations and Development*, 17(4), 439-468. <https://doi.org/10.1057/jird.2014.12>
- European Commission. (2017). *Migration on the Central Mediterranean Route Managing Flows, Saving Lives* (Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council, Issue. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017JC0004&from=LT>
- Frelick, B., Kysel, I., & Podkul, J. (2016). The Impact of Externalization of Migration Controls on the Rights of Asylum Seekers and Other Migrants. *Journal on Migration and Human Security*, 4(4), 190-220. <https://doi.org/10.1177/233150241600400402>
- Heijer, M., Rijpma, J., & Spijkerboer, T. (2016). Coercion, Prohibition, and Great Expectations: The Continuing Failure of the Common European Asylum System. *Journal of Common Market Law Review*, 53(3), 607-642. <https://doi.org/10.54648/COLA2016059>
- Kadkhodaei, A. A., & Rostami, S. (2019). Legal Challenges of Individual and Joint Obligations of EU Member States towards Refugees and Migrants. *Public Law Studies Quarterly*, 49(1), 23-38. <https://doi.org/10.12957/rdc.2018.31822>
- Keyhanlou, F., & Dadmehr, H. (2020). Violation of the International Obligation of the United States towards the Latin American Refugee Caravan. *International Law Journal*, 37(62). <https://www.magiran.com/paper/2114126/?lang=en>
- Mahdavi Thabet, M. A., & Abdollahi, S. (2019). Human Smuggling from the Perspective of Criminal Law Teachings and Providing Social Preventive Solutions with Emphasis on the Protocol against the Smuggling of Migrants Supplementing the Palermo Convention. *Police International Studies Quarterly*, 9(39), 28-52.
- Maqami, A., & Saberi, P. (2019). The Right to Asylum: Confrontation between Human Rights and State Sovereignty. *Police International Studies Quarterly*, 9(37). <https://www.sid.ir/fileservers/jf/4042813983702.pdf>
- Najafi Esfahad, M. *Maritime Law Based on the Iranian Maritime Code and International Maritime Regulations*. SAMT Publishing. <https://samt.ac.ir/fa/book/1407/>
- Pattison, J. (2015). Mapping the Responsibilities to Protect: A Typology of International Duties. *Journal of Global Responsibility to Protect*, 7(2), 190-210. <https://doi.org/10.1163/1875984X-00702006>
- Salehi, J. (2019). Responsibility for Environmental Damage in the Deep Seabed Area under Customary International Law and the Inconsistent Approach of the Seabed Disputes Chamber. *Public Law Studies Quarterly*, 49(1). https://jpls.ut.ac.ir/article_68753.html?lang=en
- Talaei, F. (2019). *International Law of the Sea*. Jangal Javidan Publishing. <https://jangal.com/product/731/%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82-%D8%A8%DB%8C%D9%86-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%84%D9%84-%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%D9%87%D8%A7>
- United Nations High Commissioner for Refugees. (2011a). *Intervention before the European Court of Human Rights in the Case of Hirsi and Others v. Italy*. <http://www.refworld.org/docid/4d92d2c22.html>
- United Nations High Commissioner for Refugees. (2011b). *Oral Intervention before the European Court of Human Rights in the Case of Hirsi and Others v. Italy*. <http://www.refworld.org/docid/4e0356d42.html>