

لازم الاجرا شدن سیستم جدید نجات افراد از دریا

در تاریخ اول جولای ۲۰۰۶ اصلاحات انجام شده بر روی دو کنوانسیون آیمو لازم الاجرا شد. این اصلاحات که در ارتباط با رسیدگی به افراد نجات یافته از دریا می باشند، بطور اخص بدلیل وقوع چندین حادثه اخیر برای مهاجرین و پناهندگانی که ندانسته گرفتار تصادمات دریایی گشته اند، لازم الاجرا گردیده اند. طی قرنهاي متمادي، کشتي شکستگي و مصيبت هائي که متعاقب این حوادث برای سرنشینان پیش می آیند تم اصلی آثار هنري و ادبياتي بوده که در بسیاری مواقع به صورت نمادين گرفتاري انسانها را که در آبهاي بي کران گرفتار شده و در جستجوي نجات مي باشند به تصوير مي کشد. برای بعضي افراد بد اقبال، کشتي شکستگي، تلاش برای زنده ماندن و همچنین وحشت متعاقب آن، تبدیل به واقعياتي دهشت انگيز مي گردد. حتي در دنياي مدرن امروزه که طرح، ساخت و فنآوری کشتي ها همراه با خدمه دوره دیده و با تجربه به معنای سفرهاي دریایی به مراتب امن تر از زمان گذشته می باشد، تصادمات و حوادث دریایی رخ می دهند. و دریا همواره هوسباز و بی رحم است.

با وجود اینکه امکان کشتي شکستگي نسبت به زمانهاي گذشته بسیار کمتر است و همچنان در حال کاهش مي باشد، هیچ فردي در زمان سفرهاي دریایی کاملاً از خطر ایمن نمی باشد. در واقع دریا بین دریانوردان حرفه ای، ماهیگیرانی که مشغول به کار می باشند، مسافري که صرفاً برای تفریح مسافرت می کند، فردي که در حال استراحت در قایق خصوصی خود می باشد و یا مهاجری که از روی ناچاری وطن خود را ترک نموده هیچ فرقی قائل نمی شود.

به همین دلیل سنت دیرینه دریانوردان مبنی بر کمک رسانی بدون فوت وقت به کسانی که در دریا گرفتار شده اند پایه گذاری گردید و تا به امروز نیز ادامه دارد.

طی قرون متمادي، دریانوردان، کمک رسانی به افرادی که در دریاهای آزاد دچار حادثه می شوند را وظیفه خود دانسته اند. در زمان کنونی این سنت به جایگاهی فراتر از یک وظیفه اخلاقی رسیده و جزئی از قوانین بین المللی محسوب می شود.

برای مثال، در کنوانسیون قوانین دریایی سازمان ملل متحد (UNCLOS) اینگونه بیان شده که کشورها باید از فرماندهان کشتي هاي خود بخواهند تا به افرادی که در دریا در معرض خطر از دست دادن جان خود می باشند و نیز افراد دیگری که در دریا با خطر مواجه شده اند کمک کنند. علاوه بر این در کنوانسیون مزبور از تمام کشورهای ساحلی درخواست شده خدمات موثر جستجو و نجات را در دریا و برفراز دریا تاسیس نموده و در جایی که شرایط ایجاب نماید، از طریق توافقات دو جانبه در این زمینه ها با سایر کشورهای همسایه همکاری نمایند.

بنابراین، UNCLOS چارچوب اقدامات قانونی را در این زمینه فراهم نموده است. اما، جزئیات هرگونه الزامات جستجو و نجات را می توان در چندین کنوانسیون آیمو یافت.

کنوانسیون جستجو و نجات ۱۹۷۹ (SAR) تعریف واضحی از عبارت «نجات» ارائه نموده است. تعریف این عبارت در کنوانسیون SAR نه تنها «عملیاتی جهت یافتن افراد مضطر و ارائه خدمات اولیه پزشکی و یا سایر نیازهای آنها» را در بر می گیرد، بلکه «رساندن آنها به مکانی امن» را نیز شامل می شود. وظیفه آغاز عملیات، زمانی شروع می شود که مقامات مسئول یک کشور اطلاعات مربوط به اینکه فردي در دریا به خطر افتاده یا اینگونه به نظر می رسد که فردي به خطر افتاده را دریافت نماید.

بعلاوه در کنوانسیون SAR اینگونه عنوان شده که زمانی که یک کشور عضو، مسئولیت در اختیار گذاشتن خدمات مربوط به جستجو و نجات را برای یک منطقه خاص می پذیرد، باید واحدهای جستجو و نجات و سایر امکانات در دسترس برای کمک به افراد مضطر در دریا «بدون توجه به ملیت یا وضعیت شخص و یا شرایطی که فرد در آن یافته می شود» در اختیار بگذارد.

کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا (SOLAS) کمک کردن به نجات جان افراد را از جمله وظایف فرماندهان کشتي ها می داند. در کنوانسیون SOLAS اینگونه عنوان شده «فرمانده کشتي در دریا که در موقعی قرار گرفته باشد که بتواند پس از دریافت پیام از هر منبعی مبنی بر در خطر بودن جان افراد، کمک ارائه نماید، باید با تمام سرعت به یاری آنها برود، و در صورت امکان به افراد مضطر و نیز تیم

جستجو و نجات اطلاع دهد که کشتی آنها در حال حرکت به محل وقوع حادثه می باشد. در جای دیگر اینگونه عنوان شده که کشورهای عضو باید «اطمینان حاصل نمایند که ترتیبات لازم جهت نجات افراد مضطر در دریا در سواحل آنها فراهم می باشد.»

علاوه بر این کنوانسیون نجات دریایی ۱۹۸۹، با وجود اینکه بیشتر مواردی چون نجات اموال و جلوگیری از آلودگی دریایی را پوشش می دهد، همچون SOLAS نجات افراد مضطر در دریا را جزو وظایف فرمانده کشتی می داند. کنوانسیون FAL نیز امکانات ویژه ای را در اختیار کشتی هائی قرار می دهد که برای پیاده کردن خدمه، مسافری و سایر افراد بیمار که به کمکهای پزشکی فوری نیاز دارند، پهلوگیری می کنند. همه ساله هزاران مهاجر و پناهنده به دنبال ایمنی، پناهندگی و یا وضعیت اقتصادی بهتر اقدام به سفرهای خطرناک دریایی می کنند. نگرانی اصلی سازمان بین المللی دریانوردی در مورد نجات افرادی که در این گونه مسافرتها دچار حادثه می شوند این بود که در صورتی که اقدامات مناسب جهت نجات اینگونه افراد به صورت کامل انجام نشود، این امر تاثیر منفی در انسجام سیستم جستجو و نجات جهانی که سازمان بین المللی دریانوردی تدوین نموده خواهد داشت.

در تاریخ اول جولای، اصلاحات انجام شده به کنوانسیون های SAR و SOLAS، در مورد رسیدگی به افراد نجات یافته از دریا (تصویب شده در ماه می سال ۲۰۰۴) لازم الاجرا گردید. این اصلاحات در پی قطعنامه A.920(22) مجمع آیمو در مورد بازبینی اقدامات ایمنی و روند رسیدگی به افراد نجات یافته از دریا که در بیست و دومین مجمع آیمو در سال ۲۰۰۱ پس از رخ داد یک سری حوادث که اهمیت مسئله رسیدگی به افراد نجات یافته از دریا، علی الخصوص مهاجران بدون مدرک، پناهندگان و مسافری غیرقانونی کشتی ها را پررنگ تر می کرد، تدوین گردیدند.

قطعنامه A.920(22) از آیمو خواست تا کلیه مصوبات خود را مورد بررسی قرار داده و هرگونه خلاء، تناقض، ابهام، دوپهلویی و سایر نقایص دیگر را شناسایی نموده و اقدامات لازم در مورد رفع آنها را بعمل آورد. هدف اصلی ایجاد هماهنگی و همکاریهای لازم بین کشورهای عضو بود تا اینکه افراد نجات یافته بدون توجه به ملیت، وضعیت، و یا شرایطی که در موقع نجات دارند سریعاً به مکانی امن انتقال یابند. افراد نجات یافته، شامل مهاجرین بدون مدرک، پناهندگان و مسافری قاچاق کشتی ها باید طبق توافقات بین المللی و قوانین سنت های دیرینه انسان دوستانه دریایی تحت درمان قرار گیرند.

از میان اصلاحات انجام شده می توان به اصلاحات انجام شده در فصل ۵ SOLAS اشاره کرد (ایمنی دریانوردی) که طی آن تعریفی برای خدمات جستجو و نجات فراهم شده است. اصلاحات مزبور همچنین به وظیفه دیرینه کمک کردن به افراد مضطر جملات زیر را اضافه نموده اند. «وظیفه کمک رسانی به افراد مضطر باید بدون توجه به ملیت، وضعیت فرد و شرایطی که در آن پیدا می شود، انجام شود.» علاوه بر این، اصلاحات انجام شده به کشورهای عضو دستور می دهند تا در کمک کردن به فرماندهان کشتی ها در رساندن افراد نجات یافته به مکانی امن با یکدیگر هماهنگی و همکاری داشته باشند. اصلاحات انجام شده همچنین قانون جدیدی را در مورد اختیار و قدرت تصمیم گیری فرمانده کشتی به کنوانسیونها اضافه نموده اند که مضمون آن اینچنین می باشد: «مالک کشتی، فرد یا افرادی که کشتی را اجاره نموده اند، شرکتی که کشتی برای آنها مشغول به کار است، ... و یا هر شخص دیگری نباید فرمانده کشتی را از انجام هرگونه اقدام یا تصمیم گیری که با توجه به تجربیات و صلاحدید حرفه ای او برای نجات جان افراد و حفاظت از محیط زیست دریایی لازم می باشد منع نمایند و یا اقدامات وی را در این زمینه محدود کنند.»

اصلاحات به کنوانسیون SAR یک پاراگراف جدید به فصل ۲- سازماندهی و هماهنگی در ارتباط با تعریف افراد مضطر، چند پاراگراف جدید به فصل ۳- همکاری بین کشورها در خصوص کمک کردن به فرمانده کشتی در رساندن افراد نجات یافته به مکانی امن، یک پاراگراف جدید به فصل ۴- روند عملیات در رابطه با مراکز هماهنگی امداد در پروسه شناسایی مناسبترین مکانها جهت پیاده کردن افراد نجات یافته، اضافه نموده اند.

دستورالعمل هاي مربوط به رسيدگي به افراد نجات يافته از دريا، که در ماه مي سال ۲۰۰۴ تصويب گرديد نيز راهنمائي هائي در ارتباط با وظيفه اسنان دوستانه و نيز تعهدات لازم تحت قوانين بين المللي ارائه مي نمايد. اين قوانين تائيد مي کنند که تعهدات فرمانده کشتي در امدادرساني بايد با وظيفه ايجاد هماهنگي و همکاري از طرف کشورهاي متعاقد آيمو درخصوص تدارک امکانات تکميلي رسيدگي و درمان به نجات يافتگان تکميل شود، و کشورهاي متعاقد بايد افراد نجات يافته را سريعاً به مکاني امن جهت مداوا انتقال دهند.

بعلاوه و در پي قطعنامه A.920(22) دبير کل سازمان بين المللي دريانوردي مسئله افراد نجات يافته از دريا را در حضور برخي اژانس ها و برنامه هاي تخصصي واجد صلاحيت سازمان ملل مطرح نمود و بر نياز ايجاد همکاري بين اژانس هاي سازمان ملل تاکيد کرد. همچنين از اژانس هاي مربوطه همچون UNHCR، (اژانس پناهندگان سازمان ملل) درخواست نمود تا در حوزه اختيارات خود در اين زمينه مشارکت نمايند.

در حال حاضر سازمان بين المللي دريانوردي با اژانس هاي مانند UNHCR و ديگر اژانس هاي مربوط در ارتباط با امدادرساني به افراد مضطري که توسط امدادگران نجات مي يابند و پناهنده و يا مهاجرين فاقد مدارک مي باشند، همکاري مي کند.

مثال بسيار خوبي براي همکاريهاي بين اژانسهاي کشتي Noordam مي باشد که در ژوئن ۲۰۰۶ جان ۲۲ نفر با مليتهاي مختلف را در درياي اژه بين جزيره ساموس (يونان) و ساحل ترکيه نجات داد. وقتي آيمو توسط ICCL (شوراي بين المللي خطوط مسافري) از اين حادثه باخبر گرديد، سريعاً با UNHCR، مقامات مربوط در يونان، هلند، و ترکيه ارتباط برقرار نمود تا از پياده شدن افراد نجات يافته در بندر بعدي، کوساداسي در ترکيه، اطمينان حاصل نمايد.

افزايش آمار مرگ و مير در ميان مهاجران و پناهندگاني که از طريق دريا و با شناورهايي که بيش از ظرفيت خود مسافر سوار مي کنند و در وضعيت مناسبي براي اقدام به مسافرت بسر نمي برند، اهميت لازم الاجرا شدن هر چه سريعتر اصلاحات جديد آيمو را تاکيد مي کند. مفاد جديد کنوانسيون هاي آيمو بعنوان نقطه عطف بسيار مهمي محسوب مي شوند، که جامعه دريانوردي جهاني به آن افتخار مي کند، زيرا اين مفاد سنت ديرينه دريانوردي جهاني مبني بر امدادرساني و نجات افراد مضطر در دريا را تائيد مي کنند.

در عصري که از کاپتيانهاي کشتي ها مدام درخواست مي شود کارآمد بودن در کار را افزايش داده و هزينه ها را پائين آورند، هنوز نجات جان افراد مضطر در دريا امري ضروري محسوب مي شود، بدون توجه به اينکه اين افراد چه هويتي دارند و يا اينکه چرا در آن موقعيت قرار گرفته اند. اصلاحات جديد آيمو بايد هرگونه ابهاماتي در مورد وظيفه افراي که مسئول نجات جان افراي که در دريا دچار حادثه مي شوند را روشن نموده و هر چيزي که مانع انجام وظيفه فرمانده کشتي در اين مورد خاص مي گردد را حذف کنند.