

المسؤولية الدولية عن صد قوارب اللاجئين The International Responsibility for Repelling Boat Refugees

أستاذ مساعد دكتورة
بيداء علي ولي
جامعة القادسية - كلية القانون
Baydaa.ali@qu.edu.iq

طالبة – ماجستير
وسن جبار محمد
جامعة القادسية - كلية القانون
wasanlaw@yahoo.com

الملخص

تعتبر الحدود البحرية للدولة الساحلية مسرحاً للمآسي الإنسانية، التي نشهدها في نطاق قضية محنة اللاجئين في البحر المحفوفة بالمخاطر، وان عدم مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر من قبل الدولة الساحلية سوف يترتب عليها مسؤولية دولية تجاههم، إذ تنشئ الاتفاقيات البحرية الدولية الثلاث، التزامات تقع على عاتق الدول الساحلية بتقديم المساعدة والإنقاذ للأشخاص المعرضين لخطر الضياع في البحر، هو بلا شك احد اكثر المبادئ الاساسية رسوخا في قانون البحار، اضافة الى انشاء وتشغيل وصيانة خدمة البحث والإنقاذ، وعدم الطرد وإعادتهم الى دولتهم الاصلية او دوله اخرى.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية الدولية، المساعدة والإنقاذ، اعتراض لاجئي القوارب في البحر، قانون الانقاذ الدولي البحري، خفر السواحل، التزامات الدولة الساحلية، سفن البحث والإنقاذ، عدم الطرد.

Abstract

The maritime borders of the coastal state are the scene of the human tragedies that we are witnessing in the context of the perilous plight of refugees at sea, and the failure to help people at risk by the coastal state will entail international responsibility towards them, and the three international maritime conventions, commitments aimed at coastal states with the duty to provide assistance and rescue to persons in danger of being lost at sea, is without doubt one of the most basic principles established in the law of the sea, in addition to establishing and operating And maintenance of the search and rescue service, and not to expel them and return them to their country of origin or another country.

Keywords: International Responsibility, Aid and Rescue, Intercepting Boat Refugees at Sea, International Maritime Rescue Law, Coast Guard, Coastal State Obligations, Search and Rescue Vessels, Non-Expulsion.

المقدمة Introduction

من المعلوم ان للدولة الساحلية سيادة على سواحلها البحرية، كما هو محدد في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وبموجب ذلك فان من واجب الدولة الساحلية حماية امن تلك المناطق، إلا انه وفي بعض الاحيان قد يعمد خفر السواحل الى اعتراض قوارب اللاجئين في البحر، معرضين بذلك حياة اللاجئين في البحر لخطر الغرق او الموت، مما يؤدي الى اثاره مسؤولية الدولة الساحلية، سيما انها ملزمة بتقديم المساعدة والإنقاذ وعدم طرد اللاجئين قبل وصولهم سواحلها البحرية، اذ ان هذا الالتزام وارد في الاتفاقيات الدولية المعنية بذلك.

مشكلة البحث:

وتتمثل الاشكالية على ما يترتب للدولة الساحلية في حالة عدم تقديم المساعدة والإنقاذ وطرد للاجئين (لاجئي القوارب) قبل وصولهم الى سواحلها البحرية، ومن خلال البحث سوف نبين ما هي مسؤولية الدولة في حالة اعتراضها للاجئين (لاجئي القوارب)؟ وهل ان فعلها يعتبر غير مشروع دولياً؟ وهل ان الدولة الساحلية ملزمة بتوفير الحماية بالإنقاذ والمساعدة وعدم الطرد للاجئين (لاجئي القوارب) المعرضين لخطر الغرق في البحر؟

خطة البحث:

نقسم هذا البحث الى ثلاث مطالب، نخصص الاول مفهوم مسؤولية الدولة الساحلية وذلك في فرعين الاول تعريف المسؤولية الدولية، والفرع الثاني تعريف الدولة الساحلية، اما المطلب الثاني نخصصه لدراسة شروط المسؤولية الدولية للدولة الساحلية، وذلك في فرعين الاول نسبة الفعل الى الدولة، والفرع الثاني انتهاك لالتزام دولي، المطلب الثالث نخصصه تطبيقات عملية، وذلك في فرعين الاول استراليا، والفرع الثاني إيطاليا.

المطلب الأول

The First Requirement

مفهوم مسؤولية الدولة الساحلية

The Concept of Coastal State Responsibility

تعد المسؤولية الدولية اهم ضمانه لكفالة تطبيق القانون الدولي، فبدونها لا تبقى لقواعد القانون الدولي اي هبة او مكانه.

وعليه نقسم هذا المطلب الى فرعين وعلى النحو الاتي:

الفرع الاول: تعريف المسؤولية الدولية.

الفرع الثاني: تعريف الدولة الساحلية.

الفرع الأول

The First Branch

تعريف المسؤولية الدولية

Definition of International Responsibility

ترتبط المسؤولية بالالتزام، فلا معنى للالتزام بدون تحمل المسؤولية من جانب الشخص القانوني الذي يلتزم به، وان المسؤولية هي الركيزة الاساسية لأي نظام قانوني، سواء على الصعيد الدولي او الداخلي. والمسؤولية الدولية تقابل كل حق دولي، وكل حق دولي تقابله مسؤولية لتحمي هذا الحق⁽¹⁾.

ان المسؤولية الدولية مبدأ يلازم مبدأ حقوق الانسان وحرياته الاساسية، وذلك وفق المادة السادسة من مشروع اعلان حقوق وواجبات الدول رقم 375 (4) الصادر عام 1949 عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، وبينت وشددت لجنة القانون الدولي " على ان يقع على عاتق كل دولة واجب معاملة جميع الاشخاص الخاضعين لسيادة الدولة على اساس المساواة واحترام حقوق الانسان والحرريات الاساسية لهم دون تمييز بسبب العرق او الجنس او اللون او الدين"⁽²⁾.

والمسؤولية هي حالة يؤاخذ عليها الشخص، لارتكابه عمل يفترض انه اخل بقاعدة، فإن كانت هذه القاعدة قانونية فيترتب من خلالها مسؤولية قانونية، ويقابلها جزاء يحدده القانون⁽³⁾.

لذلك دأب الفقه الدولي على تعريف المسؤولية الدولية كل حسب وجهة نظره، فجات تعريفات اذ تعرف المسؤولية الدولية بأنها " الالتزام الذي يفرضه القانون الدولي على الشخص، بإصلاح الضرر لصالح من كان ضحية تصرف او امتناع او تحمل العقاب جراء هذه المخالفة"⁽⁴⁾.

وعرفت ايضا " هي نظام قانوني يترتب بموجبه على الدولة التي ارتكبت عملا يحرمه القانون الدولي، تعويض المتضرر عما اصابه من ضرر" وتعرف ايضا " هي ما ينشأ نتيجة عمل مخالف لالتزام قانوني دولي، ارتكبه احد اشخاص القانون الدولي، وسبب ضرر لشخص دولي اخر، وتكون غاية المسؤولية الدولية تعويض ما يترتب على هذا العمل من ضرر"⁽⁵⁾.

ويعرفها الدكتور عصام العطية ب " انها عبارة عن نظام قانوني، تلتزم بمقتضاه الدولة التي تأتي عملا غير مشروع، طبقا للقانون الدولي العام بتعويض الدولة التي لحقها ضرر من جراء هذا العمل". وكذلك تم تعريف المسؤولية الدولية في قاموس مصطلحات القانون الدولي بأنها " التزام يفرضه القانون الدولي على الدول التي ارتكبت الفعل او امتنعت، وخالفت لالتزاماتها الدولية، تقدم تعويض الى الدولة المجني عليها في شخصها او في شخص رعاياها"⁽⁶⁾.

وأخيراً فلقد حسم الامر بتعريف المسؤولية الدولية من قبل لجنة القانون الدولي، المتعلق بمسؤولية الدول عن الافعال غير المشروعة دولياً عام 2001 ، حيث عرفت المسؤولية الدولية في المادة (1) "كل فعل غير مشروع دولياً، تقوم به الدولة يستتبع مسؤوليتها الدولية" (7).

اي ان المبدأ الاساس هو خرق الدولة للقانون الدولي يستتبع المسؤولية الدولية لتلك الدولة، والفعل غير مشروع يمكن ان يتألف من فعل واحد او اكثر او امتناع واحد او اكثر عن فعل او كليهما معاً، وهذا يتوقف معرفته من خلال متطلبات الالتزام الذي اخل به، وعلى الشروط الاطارية لمثل هذا الفعل(8).

اي بمعنى ان المسؤولية الدولية هي " الجزء الذي يترتب على انتهاك شخص من اشخاص القانون الدولي، بالتزام دولي مقرر بموجب قواعد العرفية او الاتفاقية، يترتب عليه جزاء يتمثل بدفع قيمة تعويض لإصلاح الاضرار المادية التي تصيب الضحايا، او يتمثل باعتذار رسمي صادر من الشخص المخل بالتزامه عندما تكون هناك اضرار معنوية، تمس او تجرح شعور شخص او اكثر من اشخاص الجماعة الدولية وهي متمثلة بالترضية"(9).

الفرع الثاني

The Second Branch

تعريف الدولة الساحلية

Definition of Coastal State

وهي تلك الدولة التي تتمتع بإطلاله على البحر، بغض النظر على طول امتداد سواحلها ومدى حقوقها على البحار(10)، فلقد حاولت الدول الساحلية اخضاع المناطق البحرية لنفس احكام السيادة التامة التي تمارسها على اقليمها البري، وعبر التطور التاريخي تمكنت من اخضاع اجزاء من البحار لأشكال مختلفة من السيادة ، واستقر مؤخراً في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، التي وضعت جملة من الاسس والقواعد لهذه السيادة(11).

ان نطاق السيادة للدولة الساحلية يشمل المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية، اعالي البحار.

1- المياه الداخلية : تقع ضمن خط الاساس المستخدم لتعيين البحر الإقليمي عن المناطق البحرية الأخرى، ويتم رسم خط الاساس الطبيعي على طول المياه المنخفضة على طول الساحل ويشمل الموانئ ومرتفعات المد والجزر والخلجان، وتشكل مرافق الموانئ جزءاً من الساحل، وبالتالي فأنها تخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، والتي قد تنظم جميع الامور المتعلقة بالهجرة غير النظامية لجميع السفن في الميناء(12).

ورود في الفقرة (1) من المادة (8) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على "تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الاساس للبحر الاقليمي جزء من المياه الداخلية للدولة"، اي ان سيادة الدولة تمتد الى المياه الداخلية باعتبارها جزء من اقليمها وتخضع بالتالي الى سلطات الدولة واختصاصها الداخلي ورقابتها الادارية والتشريعية⁽¹³⁾، وهذا فان الدولة الساحلية لها ولاية قضائية معينة على سفينة موجودة داخل مناطق تنظيمية معينة متاخمة لسواحلها، و لا يوجد حق عام لدخول السفن الى الموانئ الدول الثالثة، حتى عندما تنشئ الدول حق بموجب معاهدات ثنائية، وتحفظ الدولة الساحلية عادة بالحق في رفض الدخول عندما تكون المصالح الحيوية مهددة، ولم تحدد اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ولا اي معاهدة دولية اخرى حق الدخول الى الموانئ الاجنبية، والاستثناء من هذه القاعدة هو حالة السفن المعرضة للخطر والتي يتم فيها تمديد حق المرور بشكل طبيعي، وان الدولة الساحلية تتمتع بسلطة تقديرية واسعة لتحديد عمليات البحث والإنقاذ⁽¹⁴⁾.

2- البحر الإقليمي : نصت المادة (2) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على مسألة سيادة الدولة الساحلية على بحرها الاقليمي ب 1- "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج اقليمها البري ومياهها الداخلية او مياهها الارخبيلية إذا كانت دولة ارخبيلية، الى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي. 2- تمتد هذه السيادة الى الحيز الجوي فوق البحر الاقليمي وكذلك الى قاعة وباطن ارضة. 3- تمارس هذه السيادة على البحر الاقليمي رهنا بمراعاة احكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي."

نلاحظ من هذه المادة بأنها سمحت للدولة الساحلية ببسط سيادتها على المياه الارخبيلية، اذ تتمتع بحقوق سيادية على المياه الاقليمية، وتمكنها من سن التشريعات الخاصة بحماية مصالحها وأمنها وكذلك سلامة وامن الملاحة البحرية.

وتضمنت المادة (3) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على " لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الاقليمي حتى حد لا يتجاوز 12 ميلاً بحريا مقيسة من خطوط الاساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية."

اي ان مسافة 12 ميل بحري هو كحد اقصى ولا يجوز للدول الاطراف في المعاهدة ان تمد عرض بحرها الاقليمي لأكثر من هذه المسافة، ولكن لا توجد احكام في الاتفاقية تمنع من ان يصل الى مسافة اقل من ذلك⁽¹⁵⁾.

لكن ان هذه السيادة هي غير مطلقة، لان الدولة لا تستطيع ممارسة سيادتها على بحرها الإقليمي بنفس الطريقة التي تمارسها على اقليمها البري ومياهها الداخلية، كونها مقيدة بحق المرور البريء لسفن الدول الاجنبية، ولان المرور البريء حق

وليس رخصه ولا تحتاج السفن الاجنبية لموافقة الدولة الساحلية عندما تتمتع بهذا الحق، وهذا يعتبر استثناء من سيادة الدولة الساحلية على بحرها الاقليمي، اذ تمنح سفن الدول الاجنبية بحرية العبور دون عوائق ولكن لا تعفيها من الالتزام بالقواعد الدولية التي تحكم هذا المرور⁽¹⁶⁾، ويكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية او بحسن نظامها وأمنها⁽¹⁷⁾.

وجاءت الفقرة (2) من المادة (18) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 "يكون المرور متواصلاً وسريعاً، ومع هذا فان المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، او حين تستلزمها قوة قاهرة او حالة شدة، او حين يكونان لغرض تقديم المساعدة الى اشخاص او سفن او طائرات في حالة خطر او شدة"، اي ان المرور من حيث المبدأ يكون سريعاً ومستمر وغير متقطع، ولكن في حالات استثنائية يمكن للسفينة ان تتوقف في بعض الحالات، حسب ما تقتضيه الضرورة عند حدوث قوة قاهرة او ظروف خطيرة وجسيمة او بهدف نجدة اشخاص او سفن في حالة خطر او شدة⁽¹⁸⁾.

يفهم ان المرور البريء يسمح للأشخاص في محنة (اللاجئين على متن القوارب) بعبور الحدود البحرية باتجاه المياه الاقليمية لدولة المقصد.

كما يحق للدولة الساحلية ان تنظم انشطة الهجرة داخل مياهها الاقليمية، وهذا منصوص عليه في البند (ح) الفقرة (1) من المادة (21) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 والتي تنص صراحة على سلطة سن القوانين المتعلقة بالمرور لمنع التعدي على قوانين وأنظمة الجمارك والضرائب والهجرة والصحة العامة للدولة الساحلية، ولكن يسمح فقط بالسيطرة المطلوبة من اجل منع انتهاك لقواعد الهجرة، كما يجب ان تكون هذه القوانين متوافقة مع الاحكام الاخرى للاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي⁽¹⁹⁾.

3- المنطقة المتاخمة : هي منطقة متاخمة (ملاصقة) للبحر الاقليمي، تمارس الدولة الساحلية سيطرتها اللازمة لمنع خرق بعض قوانينها وانظمتها، ولا يجوز ان تمتد هذه المنطقة الى ابعد من 24 ميل بحري من خطوط الأساس⁽²⁰⁾، وتتمتع الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة بحق محدود، ولا تقع هذه المنطقة ضمن السيادة الحصرية للدولة الساحلية وتحافظ على الحريات الملاحية المرتبطة بأعالي البحار، وبهذا تمون سلطة الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة هي دون سلطة الدولة على مياهها الإقليمية، وبالنظر ان المنطقة المتاخمة هي استثناء على قاعدة حرية البحار العامة ويجب عدم التوسع به⁽²¹⁾.

ونصت الفقرة (1) من المادة (33) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982، على الوضع القانوني للمنطقة المتاخمة والسماح للدولة الساحلية بممارسة سيطرتها من اجل "أ. منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية او الضريبية او المتعلقة بالهجرة او الصحة داخل اقليمها او بحرها الاقليمي. ب. المعاقبة على خرق للقوانين والأنظمة المذكورة اعلاه حصل داخل اقليمها او بحرها الاقليمي".

اذ انها المنطقة البحرية الوحيدة التي لا تخضع بالكامل للولاية القضائية للدولة الساحلية وسلطتها وقائية وليست سيادية وهي لا تتجاوز حدود الرقابة الضرورية لمنع المخالفات لقوانينها وأنظمتها، ومعاقبة من يخل بهذه الانظمة والقوانين وهي تعتبر منطقة انتقالية بين سيادة الدولة الساحلية على بحرها الاقليمي، ومبدأ حرية اعالي البحار(22).

4- المنطقة الاقتصادية : نصت المادة (55) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على " هي منطقة واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبة تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الاخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية".

وتعد المنطقة الاقتصادية جزء لا يتجزأ من اعالي البحار، ولكن الدولة الساحلية تمتلك عليها مجموعة من الاختصاصات لا تؤثر على الطبيعة القانونية لها وبالتالي فهي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية (23).

وتتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية كاملة، بموجب اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 حددتها على سبيل الحصر الحقوق السياسية للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية، في الفقرة (1) أ من المادة (56) على بعض الانشطة المقامة فيها لإغراض استكشافية واستغلال موارد طبيعية (24).

اما (ب) من نفس الفقرة والمادة اعلاه قد بينت الميادين التي تتمتع بولاية الدولة الساحلية وان هذه الولاية هي ليست مطلقة او شاملة ولكنها محددة (25).

5- اعالي البحار : تعرف على انها " جميع اجزاء البحر التي لم يتم تضمينها في المنطقة الاقتصادية او البحر الاقليمي او في المياه الداخلية لدوله ما او في المياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية" (26).

وان اعالي البحار يسميها فقهاء القانون الدولي(بالبحر العالي او الحر او العام او المفتوح)، وتعتبر من اهم المناطق والمساحات البحرية، وتقع خارج نطاق الولاية الوطنية للدولة الساحلية، وهي من اكثر المناطق نزاعا حيث يسمح لسفن جميع الدول باستخدام اعالي البحار بحرية (27).

ولا تعني حرিতে اعالي البحار غياب الحكم بل تشير الى ان الحريات تمنح بالتساوي لجميع الدول وهذا ما تقدمت به المادة (87) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، بقائمة غير حصرية بالحريات " 1- اعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، سواء كانت ساحلية او غير ساحلية، تمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الاخرى، وهي تشمل جملة امور، الدول الساحلية وغير الساحلية على حد سواء (أ) حرية الملاحة، (ب) حرية التخليق، (ج.....).

2- تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع ايلاء الاعتبار الواجب لمصالح الدول الاخرى في ممارستها لحرية اعالي البحار، وكذلك مع ايلاء الاعتبار الواجب للحقوق المنصوص عليها في الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المناطق".

وتنص المادة (2) و (89) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ايضا على انه لا يجوز لأي دولة المطالبة بالسيادة على اعالي البحار، وتدعم المادة (8) هذا القول ان اعالي البحار مفتوحة لا استخدام جميع الحالات، كما يجب ممارسة الحريات في اعالي البحار مع مراعاة الاتفاقيات والقواعد ومبادئ القانون الدولي، وبالتالي فان حرিতে اعالي البحار لا تعني انه يمكن للدولة ان تتخذ اي اجراء تريده ضد السفن الاخرى، كما لا تخضع السفينة في اعالي البحار إلا للقانون الدولي ولقوانين دولة العلم وهي الدولة التي تحمل جنسيتها⁽²⁸⁾.

وان حرية الملاحة في اعالي البحار ليست مطلقة، اذ ترد عليه بعض القيود التي تبيح ان تخضع السفينة لاختصاص دولة غير دولة العلم في حالات (مقاومة الاتجار بالرقيق، اعمال القرصنة، حق المطاردة الحثيثة، الاتجار غير المشروع بالمخدرات او المواد المؤثرة على العقل)⁽²⁹⁾.

وفي الوقت الحاضر تعمل الدول الساحلية على تنفيذ الاستجابة الشاملة لمسالة اللاجئين، من خلال تحديد مسؤولياتها في حالات التحركات الكبيرة للاجئين التي يطول فيها امد اللجوء، وحماية وإنقاذ الانفس البشرية من خطر الغرق والموت، من خلال اعلان نيويورك من اجل اللاجئين والمهاجرين عام 2016 وتحقيق تقاسم عادل بين الدول للمسؤوليات المتعلقة باستضافة اللاجئين من خلال الاتفاق العالمي بشأن اللاجئين عام 2018.

مما سبق ان كل من التقسيمات الخمس للبحار ومدى طبيعة سلطة الدولة الساحلية عليها، قد تكون سلطة كاملة او مقيدة او محدودة، فجات سلطة كاملة في المياه الاقليمية والمنطقة الاقتصادية ولكن ضمن اغراض الاستكشاف والاستغلال للموارد الطبيعية، ومقيدة في البحر الاقليمي بحق المرور البريء ومحدودة في المنطقة المتاخمة لمنع

خرق قوانينها وأنظمتها فقط، ولا توجد اي سلطة للدولة الساحلية في اعالي البحار كونها مفتوحة لجميع الدول سواء كانت ساحلية او غير ساحلية.

المطلب الثاني

The Second Requirement

شروط المسؤولية الدولية للدولة الساحلية

Conditions of the International Responsibility of the Coastal State

ان العنصر الاساس الاول في المسؤولية الدولية هو عدم مشروعية الفعل، اما العنصر الثاني يركز على تقدير عدم المسؤولية لقواعد القانون الدولي العام. وعليه نقسم هذا المطلب الى فرعين وعلى النحو الاتي:
الفرع الأول: نسبة الفعل الى الدولة.
الفرع الثاني: انتهاك لالتزام دولي.

الفرع الاول

The First Branch

نسبة الفعل الى الدولة

The Ratio of the Act to the State

يعرف فعل الدولة غير المشروع دولياً وفق المادة (3) من قبل لجنة القانون الدولي المتعلق بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً عام 2001 بـ"وصف فعل الدولة بأنه غير مشروع دولياً، امر يحكمه القانون الدولي، ولا يتأثر هذا الوصف بكون الفعل ذاته موصوفاً بأنه مشروع في القانون الداخلي".
ويشترط في الفعل غير المشروع دولياً، وجود عنصر شخصي (اي وجود سلوك ايجابي او سلبي ينسب الى الدولة طبقاً للقانون الدولي)⁽³⁰⁾، ولغرض تحديد ما لمقصود بالعنصر الشخصي، يجب معرفة ان الدولة كائن قانوني لا تستطيع ان تتصرف من الناحية الواقعية بذاتها، وان هذا السلوك لا يمكن إلا ان يكون صادر من فرد او جهاز جماعي يمثلها، ولا يهم ان ينتمي هذا الجهاز الى السلطة التشريعية او التنفيذية او القضائية او غيرها من السلطات، وكذلك قد تسأل الدولة في بعض الاحوال، عن خطئها في الاحتراز او اليقظة الواجبة وفي حالة وقوع الفعل بسبب الإهمال⁽³¹⁾.

اما تقدير عدم المسؤولية بالنسبة لقواعد القانون الدولي العام، فالدولة تسأل عن اخلالها بالالتزام الذي يقع على عاتقها، سواء كان الالتزام عقدي الزمت به عن طريق اتفاقية،

فهنا تتحمل المسؤولية الدولية التعاقدية بغض النظر من عدم وجود نص في الاتفاقية يشير بذلك، وإذا كان اخلالها بموجب عرف فهي تتحمل المسؤولية التقصيرية، وعليه ان في جميع الاحوال الدولة تتحمل المسؤولية الدولية، اما بشكل مباشر او غير مباشر باعتبارها شخص معنوي، لها اجهزتها الخاصة التي تدير امورها وتعتبر عن ارادتها وتساؤل دولياً، وهذه هي المسؤولية المباشرة اما اجهزتها فهي (الاجهزة التشريعية والتنفيذية والقضائية) او ان تتحمل المسؤولية غير المباشرة بسبب الفعل غير المشروع الذي يصدر من الافراد تحت سيادتها، وان الية ادارة الدولة من قبل اجهزتها هي كالآتي :

أ- **السلطة التشريعية:** وهي السلطة العليا في الدولة لسن القوانين، في الحدود التي رسمها دستور الدولة، ويكون القانون ساري ونافذ وملزم لمواجهة الافراد بأحكامه داخل اقليم الدولة، وفي الوقت نفسه تلتزم الدولة في عدم اصدار تشريعات داخلية مخالفة للتشريعات الدولية، لان عند تطور مفاهيم القانون الدولي جعلت بعض الحقوق الوطنية تأخذ طابع دولي غير قابل للانتهاك، كقضايا حقوق الانسان مثل (حق الحياة والحرية وعدم التمييز... الخ) من الحقوق الاخرى المقررة وفق الاعلان العالمي لحقوق الانسان، وبالأخص التي تتعلق بمعاملة الاجانب التي تقررت بقوانين وفق القانون الدولي.

فأن كانت هذه القوانين مخالفة لالتزام دولي او مخلة به، اعتبرت عملاً غير مشروع من الدولة ومن ثم تسأل عنه دولياً، وان المسؤولية ليست مقتصرة على القوانين التي تصدرها فحسب بل تمتد الى احكام دستورها ايضاً، فيما لو جاء مخالفاً كله او بعضه لالتزامات الدولة بموجب القانون الدولي، وهذا يعني ان القانون الداخلي يستمد شرعيته من القانون الدولي⁽³²⁾.

مما سبق ان الدولة تكون مسئولة عن جميع التصرفات غير المشروعة دولياً، والتي تصدر من سلطتها التشريعية سواء كان التصرف ايجابي او سلبي، ايجابي في حاله اصدار قانون يتعارض مع التزاماتها الدولية، سلبي في حالة امتناعها عن اصدار قانون لكي لا تنفذ التزاماتها الدولية.

ب- **السلطة التنفيذية:** وهي التي تعبر عن ارادة الدولة باعتبارها اكثر السلطات احتكاكاً بالعلاقات الدولية، اذ تثار المسؤولية الدولية للدولة عن الاعمال الايجابية والسلبية، التي تصدر من سلطتها التنفيذية (المركزية، المحلية، كبار موظفي الدولة وصغارهم)، اي انها تتحمل المسؤولية عن كل فعل صادر عن اجهزتها، او العاملين في هذه الاجهزة، وتثار مسؤولية الدولة عن تصرفات سلطتها التنفيذية، في حالة امتناع حكومة دولة من الدول عن تسليم احد المجرمين الى دولة اخرى في حالة وجود

معاهدة بين الدولتين تقضي بذلك، او في حالة قبضها على موظف دبلوماسي يتمتع بحصانة دبلوماسية، او في حالة القبض التعسفي على الاجانب، او التمييز المجحف في معاملة الرعايا الأجانب⁽³³⁾.

ج- السلطة القضائية: تسأل الدولة عن الاحكام التي تصدرها محاكمها في حالة تعارض هذه الاحكام مع قواعد القانون الدولي العام، وهنا لا يمكن لها الاحتجاج بمبدأ استقلال القضاء، لان هذا المبدأ يشكل قاعدة داخلية تطبق في نطاق علاقة السلطة القضائية بغيرها من السلطات الاخرى، ولا علاقة للدولة الأجنبية بهذا الشأن، اي ان الدولة تسأل اذا كان في احكام محاكمها اخلاص بالالتزام دولي ملقى على الدولة، كما لو اخضعت لقضائها ممثل دبلوماسي او كان اختصاص الدولة محدد في اتفاقيات دولية وخرجت المحاكم على هذه الاتفاقيات، او اهملت تطبيق القانون الدولي او قامت بتطبيقه بصورة خاطئة⁽³⁴⁾.

ومثال على ذلك حالة انكار العدالة بالنسبة للأجانب، وتكون وفق الصور الاتية:

- 1- حرمان الاجانب من حق اللجوء الى القضاء، ومنع الدفاع عن حقوقهم.
 - 2- وجود نقص في اجراءات التقاضي او ضماناته، كما لو رفضت المحكمة الفصل في دعوى الاجنبي، او وجود تأخير في سير القضاء، او العكس من ذلك اذا حكم على الاجنبي بسرعة تخل بحقه في الدفاع، او حوكم عن طريق محكمة انشئت خصيصا لذلك، اذا كان لا يتوفر امامها ضمانات الدفاع او اذا لم ينفذ الحكم الذي صدر لمصلحة الاجنبي.
 - 3- اذا تمثل حكم المحكمة بالظلم الفاحش، لو كانت احكام المحاكم الوطنية تتسم بروح الكراهية للأجانب والإساءة اليهم.
- توقيع العقوبة على الاجنبي دون محاكمة، او عدم محاكمة المسؤولين عن جريمة ارتكبت ضد اجنبي او فرارهم من العقاب⁽³⁵⁾.

الفرع الثاني

The Second Branch

انتهاك لالتزام دولي

Violation of an International Obligation

اما العنصر الموضوعي فهو (انتهاك التزام دولي)، يقع اذا كان الفعل الصادر غير مطابق لما يتطلبه منها الالتزام ويكون بتوافر شروط ثلاث وهي:

- 1- مصدر الالتزام الدولي (عرف او اتفاق او غير ذلك) لا يمثل دوراً هاماً بخصوص مسؤولية الدولة المعنية.
- 2- ان يكون الالتزام نافذاً تجاه الدولة.

3- يتوافر انتهاك الدولة للالتزام الدولي (36).
اذن فالفعل غير المشروع دولياً يعرف بأن " اي تصرف دولي يقع مخالف للالتزام دولي، محدد المضمون يجب اعتباره غير مشروع" (37).
وتجدر الإشارة ان الدولة مسؤولة عن انتهاكات القانون الدولي لحقوق الانسان والقانون الإنساني الدولي والانتهاكات هي:
أ- الانتهاكات التي ترتكبها اجهزتها
ب- الانتهاكات التي يرتكبها اشخاص او كيانات مخولة لممارسة عناصر من سلطة الحكومة.
ج- الانتهاكات التي يرتكبها اشخاص او جماعات تتصرف في الحقيقة بناءً على تعليماتها او بتوجيه منها او خاضعة لرقابتها.
د- الانتهاكات التي يرتكبها افراد من الخواص او جماعات تعترف بها الدولة وتتنبأها بوصفها من تصرفاتها(38).
ان اركان المسؤولية الدولية هو ان يقع فعل، مخالف من قبل الدولة، وان يترتب عليه اضرار لشخص اخر من اشخاص القانون الدولي العام، ولا تقوم المسؤولية الدولية إلا بتوافر عناصر ثلاث هي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.
اولاً: الخطأ: هو صدور او قيام فعل من احد اشخاص القانون الدولي العام يضر بدولة اخرى، سواء كان هذا الفعل انتهاكاً لالتزامات دولية او لم يكن كذلك وهذا ما يسمى بالفعل غير مشروع دولياً(39).
فعلى الدولة الساحلية ان تقدم المساعدة في حالات الاستغاثة وإنقاذ المكرويين في البحر على مقربة(40)، على كل دولة ساحلية من سواحلها، اذ تفرض الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974 طرف في الاتفاقية بان تتخذ اجراءات ضرورية للاتصال والتنسيق في حالات الاستغاثة وإنقاذ المكرويين في البحر على مقربة من سواحلها، وان تشمل هذه الاجراءات اقامة وتشغيل وصيانة مرافق البحث والإنقاذ(41)، حيث تلزم التي تعتبر ممكنة وضرورية، وكذلك الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 الدول الاطراف ايضاً بتوفير العون لكل مكروب في البحر بغض النظر عن جنسيته او وضعه او الظروف التي وجدوا بها مع تلبية احتياجاتهم الاولية الطبية وغير الطبية ونقلهم الى مكان امن، وكما ترمي تعديلات
اتفاقيتي (الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974 والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979) الى تأمين استمرار خدمات البحث والإنقاذ،

وضمن حصول المنكوبين على المساعدة والعمل في الوقت نفسه على أقل قدر ممكن من المضايقة للسفينة التي تقدم المساعدة، وكما تطلب من الدول الأطراف ما يلي:

"1- التنسيق والتعاون لضمان وفاء ربان السفن الذين يقدمون المساعدة بانتشال المنكوبين في البحر" بواجباتهم بالحد الأدنى من الانحراف عن مسار السفينة المزمع.

2- تأمين الانزال الى البر في اسرع وقت ممكن من الناحية العملية، وتلزم ايضا الربان الذين انتشلوا منكوبين في البحر بان يعاملونهم معاملة انسانية في حدود الامكانيات المتوافرة على متن السفينة" (42).

اما اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (43) تفرض على كل دولة ساحلية طرف في الاتفاقية ان تعمل على انشاء وتشغيل جهاز ملائم للبحث والإنقاذ متصل بالسلامة في البحار وبالتعاون مع الدول المجاورة لتحقيق هذا الغرض، اما مبدأ عدم الاعداء القسرية فنصت عليه الفقرة (1) من المادة (33) من الاتفاقية الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951 على انه "لا يجوز لأية دولة متعاقدة ان تطرد لاجئاً او ترده بأية صورة من الصور الى حدود الاقاليم التي تكون حياته او حريته مهددتين فيها بسبب عرقه او دينه او جنسيته او انتمائه الى فئة اجتماعية معينة او بسبب ارائه السياسية" وتلزم الدول الموقعة على هذه الاتفاقية بعدم رجوع اللاجئ الى دولته الاصلية او الى دولة أخرى خوفاً من ان تتعرض حياته او حريته الى الخطر، وان مبدأ عدم الاعداء القسرية جاء لحماية اللاجئ من سلطات دولته الاصلية، ولكن من دون ان ينال تطبيقه لسيادة الدولة او ينتقص منها في تعاملها مع اللاجئين، وذلك بان الاتفاقية سمحت للدولة بالاحتفاظ بكامل صلاحيتها في قبول اللاجئ من عدمه في اقليمها(44).

ومن القضايا نذكر قضية السفينة (Sea Watch3 الألمانية) وتتمثل احداثها بان السلطات الإيطالية في يوم 8/حزيران/2019 منعت السفينة من ان ترسو في موانئها، بعد ان انقذت ثلاث اطقم تابعة لها، وأكثر من (52 مهاجر) كانوا على متن قارب مطاطي، على بعد (47 ميل) من ميناء الزاوية الليبي، وبمساعدة طائرة فرنسية، كما تلقت هذه السفينة عرض بان ترسو في طرابلس الليبية، إلا انها رفضت ذلك وشدت على ان الميناء ليس امن للمهاجرين، بسبب عمليات التعذيب والعنف التي ترتكب بحقهم هناك، مما اضطر القبطان اللجوء نحو ميناء لامبيدوسا الايطالي، مما اثار استياء وزير الداخلية الايطالي " ماثيو سالفيني " حيث اصدر مرسوم بمنع دخول سفن المنظمات الانسانية المعنية بالبحث عن المهاجرين وإنقاذهم من الغرق الى الموانئ الايطالية او الوقوف في مياهاها الاقليمية، مع فرض غرامة مالية على كل مهاجر يتم انزاله من السفينة وعلى مالكيها والقبطان ايضا، بتهمة الهجرة غير الشرعية ولهذا فلقد وجهت المحكمة الايطالية بحكمها على القبطان " بيا كليمب "الحكم بالسجن (20)

عام) وهو قبطان سفينة (Sea Watch3 الألمانية) يوفانتا سابقاً، بتهمة التورط وتسهيل الهجرة غير الشرعية، بالإضافة الى غرامة مالية قدرت بـ (15 الف يورو) لكل مهاجر انقذته، وتقول منظمة الامم المتحدة " ان غياب سفن الانقاذ الانسانية عن المتوسط سيحوطه الى بحر من الدماء" (45).

ثانياً: الضرر : يعتبر من اهم عناصر المسؤولية الدولية وأبرزها، ويعرف " هو المساس بحق او مصلحة مشروعة لأحد اشخاص القانون الدولي العام" ، وقد يكون الضرر مادي كالاعتداء على الدولة او معنوي كإهانة ممثلين الدولة في الخارج، ويكون التعويض اذا الضرر مباشر اما في حالة الضرر غير المباشر فلا تعويض له(46).

ثالثاً: العلاقة السببية بين (الخطأ والضرر) "ان الفعل غير المشروع دولياً ينسب الى الدولة بمقتضى القانون الدولي وان يشكل انتهاك للالتزام دوله الى دوله اخرى " هذا ما جنت به لجنة القانون الدولي لمسؤولية الدولة عن الافعال غير مشروعة دولياً في مادتها الثالثة(47).

ولكي تكون هناك مسؤولية دولية تجاه الدولة لابد من اسناد الفعل غير المشروع دولياً اليها، مع اثبات الضرر من قبل الدولة الاخرى اذ لا يمكن الحكم بالتعويض او القضاء من دون اثبات تلك المسؤولية، ان واجب تقديم المساعدة الى الاشخاص الذين يعانون من الكرب في البحر، يستتبع من التزامات الدولة الساحلية وفقاً لإحكام القانون البحري الدولي من خلال:

اولاً : المساعدة والإنقاذ.

ان واجب تقديم المساعدة في البحر هو انعكاس قانوني لتقاليد اخلاقية عميقة الجذور، وممارسة عامة للبحارة في مساعدة الاشخاص في البحر، ويتعرض اللاجئين والمهاجرون بانتظام لانتهاكات واسعة النطاق من قبل المسؤولين على بعض الحدود الاوربية، وان عملية بحث وإنقاذ الارواح عمل انساني تدعو اليه الاعراف والاتفاقيات الدولية، ومن اجل ذلك اهتمت المنظمة البحرية الدولية (IMO)(48)، بإصدار الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار عام 1979 (SOLAS)(49)، اذ تقضي من كل حكومة متعاقدة " ... ان تضمن في نطاق مسؤوليتها اتخاذ الترتيبات الضرورية للاتصالات والتنسيق في حالات الاستغاثة

في مجالات اختصاصها وإنقاذ المكروبيين في البحر عن مقربة سواحلها، ويجب ان تشمل هذه الترتيبات اقامة وتشغيل وصيانة مرافق البحث والإنقاذ التي تعتبر عملية ضرورية (50)، وكما ألزمت المادة (15) من الفصل الخامس من ملحق الاتفاقية كل دولة بـ "ضمان اتخاذ اي ترتيبات ضرورية لمراقبة السواحل وإنقاذ الاشخاص

المعرضين للخطر في البحر حول سواحلها " اما الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 (SAR) وتعديلاتها ألزمت الدول الأطراف فيها بان تكفل توفير العون لكل مستغيث في البحر، بغض النظر عن جنسيته او وضعة او الظروف المحيطة به، ويجب على الدول الأطراف ضمان تقديم المساعدة الى اي شخص في حالة استغاثة في البحر، وتلبية احتياجاتهم الاولية الطبية او غير الطبية ونقلهم الى مكان امن (51)، وان التزام الدول بتقديم المساعدة الى الاشخاص المعرضين للخطر في البحر، هو مبدأ مكرس في القانون البحري حيث نصت عليه اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (52)، وان واجب تقديم المساعدة في البحر يشمل العديد من الالتزامات للدولة الساحلية، وهناك سمتان ذات طابع عام وهي حظر التمييز والاستغاثة.

أ- **عدم التمييز** : ان واجب تقديم المساعدة في البحر ينطبق على كل شخص في محنة البحر، وبناءً على ذلك لا يسمح للدول بالتمييز بين فئات مختلفة من الاشخاص الذين يواجهون محنة في البحر، فالجميع يستحق الانقاذ على قدم المساواة حيث تشير (أ) الفقرة (1) من المادة (98) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على " تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضاً لخطر الضياع"، وان عدم التمييز في تقديم المساعدة يسلط الضوء على الصلة الوثيقة بين، واجب تقديم المساعدة في البحر والقانون الدولي لحقوق الانسان، باعتبار ان عدم التمييز يعد سمة اساسية في القانون الدولي لحقوق الانسان مثل (حظر التمييز العنصري، حظر التمييز ضد المرأة، حظر التمييز ضد الاطفال، حظر التمييز ضد الاشخاص ذوي الاعاقة)، كما لا يسمح بأي تمييز على اساس الجنسية او العرق او الوضع او اي ظرف اخر لا يتعلق بحالة الاستغاثة نفسها(53).

ب- **الاستغاثة** : هو عنصر اساسي اخر لواجب تقديم المساعدة ويسمى ايضا بالشدة او الكرب وينطبق فقط عندما يكون الشخص في محنة، وعرفت اتفاقية البحث والإنقاذ عام 1979 مرحلة الاستغاثة بأنها "حالة يكون فيها يقين معقول بان شخص او سفينة او مركب اخر مهدد بخطر جسيم ووشيك ويتطلب مساعدة فورية" (54)، وكما تميز الاتفاقية ايضا بين ثلاث مراحل مختلفة وهي:

1- مرحلة عدم اليقين: وهي حالة الابلاغ عن فقد شخص او تأخر موعد لسفينة او مركبة اخرى او في حالة اخفاق شخص او سفينة او مركبة اخرى في تقديم تقرير عن الموقع او السلامة المتوقعة.

2- مرحلة الإنذار : عندما تفشل محاولات الاتصال بشخص أو سفينة أو مركبة أخرى بعد مرحلة عدم اليقين، أو عند استلام معلومات تشير إلى ضعف كفاءة تشغيل سفينة أو مركبة أخرى، ولكن ليس إلى الحد الذي يحتمل فيه حدوث الاستغاثة.

3- مرحلة الاستغاثة : عند تلقي معلومات إيجابية تفيد بان شخص أو سفينة أو مركبة أخرى في خطر وبحاجة إلى مساعدة فورية، أو عندما تشير المحاولات الفاشلة الأخرى بعد مرحلة الإنذار لإقامة اتصال مع شخص أو سفينة أو مركبة أخرى إلى احتمال وجود حالة استغاثة، وعند تلقي معلومات تشير إلى ضعف كفاءة تشغيل سفينة أو مركبة أخرى إلى الحد الذي يحتمل فيه حدوث الاستغاثة⁽⁵⁵⁾.

يتضح لنا أن الهدف من واجب تقديم المساعدة في البحر، هو لتقليل الخسائر في الأرواح البشرية في البحر، إضافة إلى أنه ملازم إلى الحق في الحياة وهو معيار أساسي في القانون الدولي لحقوق الإنسان.

تنص الفقرة (1) من اللائحة (7) الفصل الخامس من ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 على ما يلي " تتعهد كل حكومة متعاقدة بضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للاتصال والتنسيق، في حالات الطوارئ في منطقة مسؤوليتها وإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر حول سواحلها" ، يجب أن تشمل هذه الترتيبات إنشاء وتشغيل وصيانة مرافق البحث والإنقاذ، التي تعتبر عملية ضرورية، مع الأخذ في الاعتبار كثافة حركة المرور البحري والمخاطر الملاحية، وتوفير قدر الإمكان وسائل كافية لتحديد موقع وإنقاذ هؤلاء الأشخاص، وأن الالتزام الأساسي بتقديم المساعدة محدد على النحو التالي:

1- تضمن الأطراف تقديم المساعدة لأي شخص يتعرض لمحنة في البحر.
2- على الدولة الساحلية القيام بالمساعدة بغض النظر عن جنسية أو وضع هذا الشخص أو الظروف التي يوجد فيها⁽⁵⁶⁾، تتخذ السلطات المسؤولة في أي طرف خطوات عاجلة لضمان توفير المساعدة اللازمة⁽⁵⁷⁾.

وتنص الفقرة (2) من المادة (98) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على ما يلي " يتعين على كل دولة ساحلية أن تعزز إنشاء وتشغيل وصيانة خدمة بحث وإنقاذ، كافية وفعالة فيما يتعلق بالسلامة فوق البحر، وحيثما تتطلب الظروف لذلك عن طريق ترتيبات اقليمية متبادلة تتعاون مع الدول المجاورة لهذا الغرض" ⁽⁵⁸⁾.

وبالرغم من النصوص الواضحة نسبياً للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، فإن الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 تعتبر بمثابة المصدر الرئيسي للالتزامات الدولية

الساحلية وواجب تقديم المساعدة، وان احد الأسباب لاعتمادها هو انشاء ترتيبات مناسبة وفعالة لخدمات البحث والإنقاذ⁽⁵⁹⁾.

ان النطاق الجغرافي لالتزامات الدولة الساحلية بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974 ، يتمثل بالحدود الجغرافية للدولة الساحلية والتي تشمل جميع المناطق البحرية للدولة الساحلية⁽⁶⁰⁾.

اما الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 ، تطلب من اطرافها بشكل فردي او بالتعاون مع الدول الاخرى بضمن انشاء مناطق بحث وإنقاذ كافية داخل كل منطقة بحرية⁽⁶¹⁾، والغرض الاساسي هو تحقيق الترتيبات الفعالة لخدمات البحث والإنقاذ، اذ يتم انشاء كل منطقة بحث وإنقاذ باتفاق بين الاطراف المعنية، مع اخطار المنظمة البحرية الدولية بهذه الاتفاقات، وان مصطلح " منطقة البحث والإنقاذ " لم يتم تعريفها في الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 ، ولكن الدليل LAMSAR⁽⁶²⁾، عرفها بأنها " منطقة ذات ابعاد محددة، مرتبطة بمركز تنسيق الانقاذ، حيث يتم توفير خدمات البحث والإنقاذ"⁽⁶³⁾.

وعلى الرغم من ان تعيين مناطق البحث والإنقاذ لا يرتبط ولا يخل بتقسيم اي حدود بين الدول، ومن امثلة البحث والإنقاذ منطقة مالطا بالمقارنة مع حجم اراضيها، فان مناطق البحث والإنقاذ في مالطا كبيرة جداً، اذ تغطي مساحة بحرية حوالي 250000 كيلو متر مربع عبر وسط البحر الابيض المتوسط من المياه الساحلية لتونس تقريبا الى جزيرة كريت اليونانية، وبسبب موقعها الجغرافي في وسط البحر الابيض المتوسط، فان العديد من اللاجئين والمهاجرين الذين يسافرون على ما يسمى بطريق وسط البحر الابيض المتوسط، هم معظمهم من ليبيا الى ايطاليا يعبرون منطقة البحث والإنقاذ في مالطا، وبالتالي فإنها تلتزم بتقديم المساعدة باعتبارها دولة ساحلية، وهذا يفسر على الارجح اعتراض مالطا على التعديلات الخاصة بالاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974 ، وتعديلات عام 2004 الخاصة بالاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 ، اذ ان قبول التعديلات يتطلب من مالطا القيام بإنزال العديد من اللاجئين والمهاجرين الذين تم انقاذهم في البحر وإنزالهم في ايطاليا وأماكن أخرى⁽⁶⁴⁾.

ان تعديل الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 من خلال البروتوكول المعدل لها في عام 2004 يبين " ان اجراء عملية البحث والإنقاذ من مسؤولية الدولة التي توجد فيها منطقة البحث، والإنقاذ التي تتعرض لها السفينة" ، ونتيجة لهذا التعديل فان التوسع في احكام الاتفاقية وتعديلها عام 2004 من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) توسع نطاق التدخل ليشمل الحالات التي يكون فيها الشخص في حالة استغاثة

في البحر او يبدو انه في حالة استياء، ومن المفيد الاشارة الية ان الاختلاف في تطبيق الاتفاقيات لا يوجد تفسير مشترك للمبادئ الرئيسية، فعلى سبيل المثال لا يوجد تعريف لما تعنيه كلمة "مكان امن" او فيما يتعلق بما اذا كان ينبغي بدء عملية البحث والإنقاذ ام لا، كما تنص الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 ، على ان حالة المحنة (الكرب) هي " حالة وجود يقين معقول بأن شخصا او سفينة او مركب مهدد بخطر جسيم ووشيك وتتطلب مساعدة فورية" (65) وان دليل البحث والإنقاذ الدولي للملاحة الجوية والبحرية (LAMSAR) يوضح المزايا التشغيلية في تنسيق الملاحة البحرية (مناطق البحث والإنقاذ)، تقلل من الالتباس حول اي سلطة يجب تنبيهها عندما تنشأ حالة استغاثة في موقع جغرافي محدد، والاهم من ذلك انه ينص ايضا على ان حدود مناطق البحث والإنقاذ، يجب ان تكون خطوط مستقيمة تمتد من الشمال الى الجنوب او من الشرق الى الغرب بين نقاط جغرافية محده جيدا، حتى يسهل استخدامها(66).

وترمي التعديلات التي طرأت على اتفاقتي "SAR و SOLAS" الى تأمين استمرارية سلامة وكمال خدمات البحث والإنقاذ، ويكون من خلال ضمان حصول المكروبيين في البحر على المساعدة، والعمل في الوقت نفسه على التسبب بأقل قدر ممكن من المضايقة للسفينة التي تقدم المساعدة، وتقضي من الدول الاطراف ما يلي:
أ- التنسيق والتعاون لضمان وفاء ربابين السفن الذين يقدمون المساعدة بانتشال المكروبيين في البحر، بواجباتهم بالحد الأدنى من الانحراف عن مسار السفينة المزمع.
ب- تأمين الانزال الى البر في اسرع وقت ممكن.

ج- التزام ربابين السفن للذين انتشلوا في البحر من المكروبيين بأن يعاملونهم معاملة انسانية في حدود الامكانيات المتوافرة على متن السفينة (67).

ولكن لم توقع جميع دول الاتحاد الاوربي على التعديل الاخير لاتفاقية البحث والإنقاذ (SAR) وبالتالي فهي غير ملزمة بهذا البند(68).

وبرأينا ان سبب الاحجام عن التوقيع يعكس انه لا توجد دولة تريد ان تتحمل مسؤولية دعم ونزوح المهاجرين واللاجئين

وان قانون الانقاذ الدولي البحري يبين ان جنسية الفرد ومركزه، لا صلة له للالتزام بالإنقاذ وعلى النقيض من ذلك، يقوم قانون اللاجئين الدولي على اساس الفهم القائل، بأن الشخص لديه خوف مبرر من الاضطهاد لأسباب محددة، قبل ان يتمكن من الاستفادة من الحماية الدولية، لذا فان توضيح الوضع امر حاسم في سياق اللاجئين لتحديد التزاماتهم، ومن الواضح ان الشخص المسئول على انقاذ القوارب، ليس له السلطة بتحديد وضع اولئك الذين يقعون تحت رعايته المؤقتة بعد عملية الإنقاذ(69).

وبينت المادة (16) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين لعام 2000 ، إن جميع الأشخاص الذين يتم اعتراض سبيلهم في البحر، ينبغي أن يتلقوا المساعدة وفقا لاحتياجاتهم وبينت الفقرة (3) من نفس المادة أعلاه "أن تقديم المساعدة الأساسية للمهاجرين المهربين والتي تتعرض حياتهم أو سلامتهم للخطر هو بسبب كونهم هدفا للتهريب" ، وان طبيعة المساعدة التي يحتاجها اللاجئين المهربون عن طريق البحر تتمثل بالإسعافات الأولية، فمثلاً كأن يعانون من انخفاض في درجة حرارة الجسم أو الجفاف أو يكونوا في حالة صدمة نتيجة رحلتهم في البحر، وهذا ما بينته الفقرة (4) من المادة (16) من البروتوكول والتي تنص "لدى تطبيق احكام هذه المادة تأخذ الدول الاطراف في الاعتبار ما للنساء والأطفال من احتياجات خاصة" ويقصد بالاحتياجات الخاصة هو الاخذ بعين الاعتبار عمليات الانقاذ وبعدها⁽⁷⁰⁾.

مما سبق ان حقوق الانسان وحماية كرامته الانسانية، هي من اهم القيم الأساسية التي يقوم عليها الاتحاد الاوربي، فهو ملزم بميثاق الحريات الأساسية الذي يكرس لهذه القيم، ولهذا السبب يجب إيلاء موضوع انقاذ حياة المهاجرين واللاجئين وحمايتهم، اولوية من قبل الاتحاد الاوربي وان يتم تنفيذ عملية بحث وإنقاذ واسعة وشاملة. وان النطاق الجغرافي لالتزام الدولة الساحلية بإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، يعتمد الى حد كبير على انشاء مناطق البحث والإنقاذ البحرية، والتي تخضع لتقدير الدول الساحلية، اي بمعنى ان جميع الدول الساحلية مسؤولة عن انقاذ الأشخاص الموجودين حول سواحلها بما في ذلك المياه الإقليمية على الاقل، وان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، تطلب من الدول الساحلية ان " تعزز انشاء وتشغيل وصيانة منظمة البحث والإنقاذ البحري، على اعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ساحلية"⁽⁷¹⁾.

تتحمل الدول الساحلية التزاما واضحا بإنشاء وتشغيل وصيانة خدمة بحث وإنقاذ فعالة وكافية، وذلك من خلال التعاون مع الدول المجاورة اذا لزم الامر من خلال توفير سفن الانقاذ والطائرات، كما ان القوارب التي تحمل اللاجئين والمهاجرين مكتظة دائما ولا تناسب الرحلات الطويلة خاصة في البحار الهائجة، حيث تفتقر الى طاقم ومعدات ملاحية مختصة، ونتيجة لذلك يجب اعتبار هذه القوارب في محنه منذ اللحظة التي شرعت فيها رحلتهم⁽⁷²⁾.

اضافة الى ان سيادة الدولة الساحلية تمتد الى ما وراء اراضيها ومياهها الداخلية الى البحر الاقليمي، بما في ذلك مجالها الجوي فوق البحر الاقليمي، وكذلك قاعها وباطن ارضها، ومع ذلك فان السيادة على ، البحر الاقليمي ليست بدون استثناء، ولكن تمارس وفق اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 وقواعد اخرى من القانون الدولي،

لكن ان القيود المنصوص عليها في الاتفاقية هي ليست شاملة، لكن القيد الاكثر اهمية هو حق المرور البريء عبر البحر الاقليمي الذي تتمتع به سفن جميع الدول، وان المرور يجب ان يكون مستمراً وسريعاً، ويتضمن التوقف والرسو ولكن بقدر ما يكون عرضياً للملاحة العادية، او ان يكون ضرورياً بسبب القوة القاهرة او المحنة او لغرض تقديم المساعدة للأشخاص او السفن، وبناءً على ذلك فإن السفن التي تمر عبر ممر بريء والتي تتوقف لغرض الانقاذ في البحر تظل تحت ممر بريء (73).

ان الدولة الساحلية ملزمة بعدم اعاقه المرور البريء للسفن الاجنبية في بحرها الاقليمي، ولكن يحق لها ان تعتمد على بعض القوانين واللوائح المتعلقة بالمرور البريء، مثل سلامة الملاحة وتنظيم المرور البحري والحفاظ على البيئة ومنع التعدي على قوانين الجمارك والهجرة للدولة الساحلية، وعلى السفن الاجنبية التي تمارس حق المرور البريء الامتثال لهذه القوانين واللوائح (74).

ان العديد من السفن المستخدمة للهجرة غير النظامية هي عديمة الجنسية، اي بمعنى انها لا تتمتع بحق المرور البريء، ومن ثم فإن السفن المستخدمة لتسهيل دخول الأشخاص الى دولة ساحلية، بما يتعارض مع قوانين الهجرة الخاصة بها، تخضع بشكل عام لسيادة الدولة الساحلية في البحر الاقليمي، وقد تتخذ الدولة الساحلية التدابير اللازمة لمنع المرور (75).

وبالنظر الى ان العديد من الطرق الرئيسية للهجرة غير النظامية في البحر الابيض المتوسط، تمر عبر البحار الاقليمية لدول اخرى غير الوجهة المحتملة للدولة، وان الاستثناء في قانون البحار عام 1982 في المادة (19) (1) (ز) لا يشمل السفن التي لا تشارك في تحميل الأشخاص وإنزالهم وبالتالي فان مجرد نقل المهاجرين غير الشرعيين لا يكفي لجعل المرور غير بريء (76)، وعند تحديد نطاق الاستثناء، يجب الاشارة الى ان الانزال ليس في الدولة الساحلية، ولكن الانزال جاء مخالفاً لقوانينها ولوائحها (للدولة الساحلية)، لذلك يمكن ان تكون غير بريئة اذا كانت الدولة الساحلية لديها تشريع محلي يحظر نقل الأشخاص لغرض التحميل والإنزال غير المصرح به من الأشخاص في دول اخرى، مما يسمح للدولة الساحلية باتخاذ الخطوات الضرورية لمنع المرور، وترتبط هذه الملاحظة ارتباط وثيق ببروتوكول تهريب المهاجرين (77).
ومما سبق فان التزامات الدولة الساحلية بشأن البحث والإنقاذ البحري، بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974، لديها ما لا يقل عن اثنين من الالتزامات المادية المتميزة، اولاً. ضمان اتخاذ الترتيبات اللازمة للاتصال والتنسيق في حالات الاستغاثة في منطقة مسؤوليتها، ثانياً. لا تستطيع الدولة الساحلية من الدول الاطراف في الاتفاقية الوفاء بالتزاماتها فقط من خلال توفير الاتصال والتنسيق

والاستغاثة، بل يجب عليهم ايضا اتخاذ الترتيبات لإنقاذ الأشخاص، وإن هذه الاتفاقية تترك مجال كبير للسلطة التقديرية (78).

وأما الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979، هي أكثر تفصيلاً للوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية، ويجب على الدول الساحلية ان تشارك في تطوير خدمات البحث والإنقاذ، وذلك من خلال انشاء بعض العناصر الأساسية لهذه الخدمات بما في ذلك، الاطار القانوني، تعيين السلطة المسؤولة، تنظيم الموارد المتاحة، مرافق الاتصالات، وظائف التنسيق والتشغيل، عمليات لتحسين الخدمة بما في ذلك تخطيط العلاقات التعاونية المحلية والدولية والتدريب (79).

وان تعريف مصطلح الانقاذ بموجب الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979، على انه "عملية لاستعادة الأشخاص الذين هم في محنة، وتوفير احتياجاتهم الطبية الاولية او غيرها من الاحتياجات، وتسليمهم الى مكان امن" (80).

يتضح من التعريف ان التزامات الدولة الساحلية لا تنتهي بمجرد انقاذ المنكوبين في البحر وإنما تمتد التزاماتهم حتى يتم انزال الناجين وتسليمهم الى (مكان امن)، وان معنى مفهوم مكان الامان هو عامل رئيسي لتحديد مدى التزامات البحث والإنقاذ للدولة الساحلية، وكما هو محدد في ارشادات المنظمة البحرية الدولية بشأن معاملة الأشخاص الذين تم انقاذهم في البحر، فان (مكان الامان) هو مكان يعتبر ان عمليات الانقاذ منتهية فيه، وان سلامة الناجين او حياتهم غير معرضة للخطر، ويمكن تلبية احتياجاتهم الإنسانية الأساسية مثل (المأكل والمأوى والاحتياجات الطبية)، كما يمكن من خلال مكان الامان ان تتخذ ترتيبات النقل المتعلقة بوجهة الناجين التالية او النهائية (81)، كما ان "مكان الامان" يشمل السفينة الحربية التي تجري عملية الانقاذ، ولكن على اساس مؤقت فقط، ولا يقع بالضرورة على الارض، ولكن يمكن ان يكون على متن سفينة الانقاذ او اي سفينة او منشأة مناسبة اخرى في البحر في انتظارها للإنزال النهائي للناجين، وان توفير مكان امن هو مسؤولية الدولة التي يتم استرداد الناجين في منطقة البحث والإنقاذ الخاصة بها، ولكن هذا المبدأ لا يستلزم تلقائياً التزاما لتلك الدولة او للدولة المتدخلة لإنزال الأشخاص الذين تم انقاذهم على أراضيها (82).

اما المبادئ الثلاث الأساسية في قانون البحار هي:

- 1- تقديم المساعدة للأشخاص في محنة البحر بغض النظر عن جنسيتهم او وضعهم او الظروف التي تم العثور عليهم فيها.
- 2- يسمح للسفن التي تستخرج الأشخاص المعرضين للخطر في البحر بتسليمهم الى مكان امن.

3- مساعدة الأشخاص الذين تم انقاذهم بما في ذلك المهاجرين غير المسجلين، وطالبي اللجوء واللاجئين والمسافرين خلسة على متن السفينة، بالطريقة التي تحددها صكوك المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، ووفق القانون الدولي وقانون حقوق الانسان⁽⁸³⁾. مما تقدم يتبين لنا ان وضع الاشخاص المعرضين للخطر يشكل استثناء للحقوق الحصرية للدول الساحلية في بحرها الاقليمي، ويمنح حق الرسو واللجوء الى الموانئ للسفن المعرضة للخطر، وذلك من خلال فرض قوانين البحار لالتزامات واضحة بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر ولكن غالبا ما يفسر هذا الواجب على انه يتم فقط عندما تكون هناك طلبات للمساعدة، وهنا سيتم تجاهل قوارب المهاجرين المكتظة بشكل خطير.

ومن الحوادث نذكر حادثة قارب اليسار للموت (Left to die Boat) ففي 27 اذار/ 2011، غادر (72 شخص) من بينهم طفلان الساحل الليبي متجهين الى ايطاليا، على متن قارب مطاطي صغير، انجرف في البحر لمدة (14 يوم) وتجاهلت السفينة العسكرية التابعة للسلطات الايطالية والمالطية، والتي كانت بالمنطقة المجاورة للقارب، وعلى الرغم من ابلاغهم بإشارات الاستغاثة التي تنقل مواقعهم فضلا عن التفاعلات المتكررة مع مروحية عسكرية قامت بتوزيع بعض الماء والطعام لهم، إلا انها لم تلتزم باتخاذ اجراءات البحث والإنقاذ، ونتيجة لتقاعس جميع الجهات الحكومية المعنية، مما ادى الى وفاة (63 شخص) ونجاة (9 اشخاص) فقط قبل اعادتهم في النهاية الى ليبيا، ان هذا الحادث المأساوي الذي اخذ بمحمل الجد من قبل مجلس اوربا والذي قام بالتحقيق لمنع الافلات من العقاب، وبعد مرور عام توصل الى قائمة من الاخفاقات وطلب من الناتو والسلطات العسكرية في المملكة المتحدة وفرنسا واسبانيا بالإضافة الى سلطات البحث والإنقاذ الايطالية والمالطية شرح سبب تجاهل القارب، ان اتفاقية البحث والإنقاذ في البحار عام 1979، قسمت محيطات العالم الى مناطق بحث وإنقاذ والدول التي تشرف على كل منطقة تكون مسؤولة على مساعدة الاشخاص المنكوبين في البحر، وان الطبيعة المرنة للقانون الدولي، غالبا ما يتم اتخاذها بشكل استراتيجي من قبل الدول الساحلية، لتجنب الانخراط في مهام الانقاذ في وسط البحر الابيض المتوسط، وعلى وجه الخصوص يكون ترسيم حدود مناطق الدعم والمقاومة تاريخ طويل ومليء بالصراعات، حيث امتنعت تونس وليبيا من تحديد حدود مناطق الدعم والمقاومة، وان كل من ايطاليا ومالطا لديها مناطق دعم ومقاومة متداخلة، موقعتان على نسخ مختلفة من اتفاقية الدعم والمقاومة، مما ادى الى مواجهات وماسي متكررة وساهم بالتأكيد في احداث حادثة (قارب اليسار للموت)، ولم يتم الطعن في وقائع القضية وان المعلومات الرسمية التي تم تقديمها

تظل غامضة وغير كاملة، حيث لم يتم تحديد المسؤولية القانونية عن الوفيات لحد الان، وكذلك حادثة غرق الطفل (الان كردي)، اذ حاولت عائلة الطفل (الان كردي) في ايلول 2015 الوصول الى جزيرة كوس اليونانية بعد مغادرتها من بودرم الواقعة في محافظة موغلا التركية، لكن القارب المطاطي الذي استقلوه انقلب بهم في بحر ايجة قبالة السواحل التركية، مما اسفر الى وفاة (5 اشخاص) من بينهم والدة (الان) وشقيقة وشخصان اخران، وكان (الان) يبلغ من العمر (3 سنوات) وقت الحادث، وانكب على وجهه بعدما جرفت المياه جثمانه الى الشاطئ وأصبحت رمزا لمحنة اللاجئين، ودفعت الرأي العام العالمي وخاصة في اوربا للتعاطف والتضامن معهم، وفتحت المانيا انذاك حدودها واستقبلت اكثر من مليون لاجئ، واعتبر هذا الفعل تقاعس من الدول في عدم مساعدة الالاف من اللاجئين الذين يقومون برحلات بحرية خطيرة في قوارب مطاطية او قوارب خشبية متهالكة للوصول الى اوربا، وبعد مرور (4 سنوات) من الحادث ادانت محكمة تركية (3 اشخاص) مهربيين، وحكمت عليهم بالسجن لأكثر من 120 سنة لكل واحد منهم بتهمة القتل العمد في قضية غرق الطفل السوري (الان كردي) وللاجئين اخرين.

مما سبق ان الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار عام 1974 واتفاقية البحث والإنقاذ في البحار عام 1979، وتعديلاتهما قد حددت تفاصيل وتوقعات الإنقاذ بشكل معقول وذلك من خلال تامين استمرارية البحث والإنقاذ وبأسرع وقت ممكن مع تزويد سفن الإنقاذ بالإرشادات اللازمة لإنقاذ وانتشال الناجين في البحر، وان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 قد حددت المعايير الاساسية بما يتعلق بواجب تقديم المساعدة في البحر، اضافة الى ان من التزامات الدولة الساحلية هو عدم التمييز عند مساعدة المنكوبين في البحر بغض النظر عن جنسيته الفرد او مركزه، فضلاً عن ان الوفيات المستمرة في البحر هي مؤشر مأساوي على عدم الكفاءة، وقشل الدول الاعضاء لحد الان في منع الخسائر في الارواح، وجعل موقف اولئك الذين تم انقاذهم غير متوقع وغير مستقر، اذ نقترح تعزيز مراقبة الحدود (الحدود البحرية الخارجية للاتحاد الاوربي وما وراءها)، وتطوير استراتيجيات البحث والإنقاذ من قبل مراكز الرصد والتحقيق والتفتيش التي تعمل وفق القانون الدولي، والتعاون السريع والعاقل بين مراكز مراقبة السفن التي تديرها الدول لضمان انقاذ الارواح وعدم تعريضها للخطر عندما تكون منطقة البحث والإنقاذ غير محددة بشكل واضح، وتحديد المسؤوليات عن البحث والإنقاذ البحري ومساعدة المتوفين والمفقودين وتحديد هويتهم وتعقب افراد اسرهم وتسهيل اعادة الجثث الى اوطانهم او ضمان الدفن الكريم، وتعزيز الجهود لبناء قدرات حرس السواحل في دول البحر المتوسط لإجراء عمليات

بحث وإنفاذ فعالة، مع احترام حقوق الانسان لجميع الافراد من دون تمييز وعدم اعادتهم القسرية وعدم انزالهم او نقلهم الى مكان يتعرضون فيه الى الاضطهاد او التعذيب او اي خطر جسيم اخر.

ثانياً: عدم الاعادة القسرية.

لقد اعتبرت دول المقصد كدول اوربا و استراليا وأمريكا، اللاجئين الذين يصلون اليها هم تهديداً لهم، فلقد طوروا اجراءات معقدة من اجل العمل ضد هذه المسألة، لان بدون هذه الاجراءات سيكون من السهل على اللاجئين عبور الحدود البحرية ودخول المياه الاقليمية لدولة المقصد، ولا تتضمن عمليات ما قبل الحدود من قبل الدول ولاسيما تلك التي تتم في اعالي البحار او في المياه الاقليمية لدول اخرى، دائماً ضمانات حماية كافية لضمان التمسك بمبدأ عدم الاعادة القسرية، مما يثير مخاوف من احتمال إعادة اللاجئين وغيرهم من الاشخاص المحتاجين الى الحماية الدولية، الى اوضاع يتعرضون فيها لخطر الاضطهاد، حيث تبنت الدول طريقة اعتراض* الاشخاص الذين يسافرون بدون وثائق مطلوبة في المقام الاول، والذين يهاجرون بطرق غير نظامية (84).

اذ تعترض الدول القوارب على مسافة بعيدة قدر الامكان من مياهها الاقليمية، بعد اعتراضهم يتم انزال الاشخاص الموجودين على القارب في اقليم تابع لدولة ثالثة، يسمح لهم بالدخول او اعادتهم مباشرة الى بلدهم الاصلي او بالأحرى الى بلد المغادرة، فعلى سبيل المثال تتناول(قضية تامبا) الاجراءات التي اتخذتها الحكومة الاسترالية، والتي منعت الاشخاص على متن سفينة الشحن النرويجية من دخول استراليا في اب/ 2001، حيث انقذت السفينة تامبا (433 شخص) معظمهم من اصل افغاني كانوا يحاولون الوصول الى استراليا بقارب الصيد الخشبي الخاص بهم، ولكن بعد ذلك غرق القارب في المياه الدولية على بعد (140 كيلومتر شمال جزيرة كريسماس) وهي جزء من الاراضي الاسترالية، ونظراً ان بعض الاشخاص على متن القارب احتاجوا الى مساعدة طبية، انتقلت تامبا الى اقرب ميناء في جزيرة كريسماس من اجل مساعدتهم، حيث توقفت عند حدود البحر الاقليمي الاسترالي لطلب الاذن بدخول المياه الاسترالية وإنزال اللاجئين، ولكن تم رفض الاذن بذلك، وحينها اعلنت تامبا حالة الطوارئ ودخلت المياه الاسترالية، على بعد حوالي (4 اميال بحرية من الشاطئ)، حيث تم ايقاف السفينة وراكبيها من قبل قوات عمليات خاصة من نخبة الجيش الاسترالي، والتي سيطرت على السفينة وقاموا بارسائها، وقد زعمت استراليا ان السفينة دخلت المياه الاسترالية في انتهاك لقوانين الهجرة الاسترالية، وان هذا تأكيد غامض ويمكن اعتباره أيضاً انتهاك للحقوق، ومن اجل ضمان ان تامبا لم تستمر

بالعبور الى الحدود الاسترالية، ولا يمكن تبرير استخدام القوة ضد اللاجئين المحتملين بحجة الدفاع عن النفس في غياب هجوم مسلح، على الرغم من ان الدولة تتمتع بسلطة تقديرية في تقدير ان هذا الفعل من تامبا يشكل تهديداً لها، وعلى الدولة الساحلية ان تعلن عن اي قوانين وأنظمة وطنية جديدة قد تؤثر على المرور في بحرها الاقليمي، وعليها ابلاغ السفن بأي قوانين محلية يمكن ان يكون لها تأثير لجعل المرور غير بريء كما في قضية تامبا، فلم يكن هناك قانون ساري المفعول من شأنه ان يجعل مرور تامبا غير بريء، والاستثناء الوحيد لذلك هو ان استراليا كانت قادرة على اثبات ان الاشخاص الموجودين في تامبا كانوا مهاجرين غير شرعيين⁽⁸⁵⁾.

وفي هذه القضية كان تعليق مرور السفينة تامبا تمييزيا وبالتالي فهو غير قانوني من قبل الحكومة الاسترالية، بموجب المادة (33) من اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين عام 1951 ، بعدم طردهم او اعادتهم الى حدود الاراضي التي تتعرض فيها حياتهم او حرياتهم للتهديد بسبب عرقهم او دينهم او جنسيتهم او انتماءهم الى فئة اجتماعية معينة او اراءهم السياسية، بموجب الفقرة (2) من المادة (98) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، وفي النهاية تم نقل جميع الاشخاص الموجودين على متن السفينة تامبا الى (جزيرة ناورو) والتي تقع بالمحيط الهادي شمال غرب استراليا، لان السلطات الوطنية لم ترغب بدخولهم للأراضي الاسترالية، وهذا يعد انتهاكا واضحا لمبدأ عدم الاعادة القسرية، لان السفينة تامبا كانت بالفعل موجودة في المياه الإقليمية وبالتالي تخضع للولاية القضائية الاسترالية التي تلزم وكلاء الدولة الاسترالية بمساعدة الاشخاص الذين يكونون في محنة، وان الاشخاص في تامبا كانوا اشخاص تم انقاذهم من حالة طوارئ⁽⁸⁶⁾.

وتظهر لنا من هذه القضية ان سلوك بعض الدول التي تتعامل مع اللاجئين في مياهها الإقليمية يمكن ان يكون متطرفا فيما يتعلق بعدم الاعادة القسرية، وإضافة الى انها لا تستخدم فقط تدابير انزال القوارب او اعادة توجيهها، بل تحاول ايضا مهاجمتها بشكل مباشر لمنع اللاجئين من الذهاب والوصول الى الشاطئ.

المطلب الثالث

The Third Requirement

تطبيقات عملية

Practical Applications

لسنوات عديدة وحتى الان ارتفع عدد القتلى من المهاجرين الذين غرقوا اثناء محاولتهم الوصول الى الاتحاد الاوربي واستراليا، بحثا عن حياة افضل بشكل

مأساوي وسعى الاتحاد الاوربي واستراليا، بشكل حثيث لمنع طالبي اللجوء واللاجئين من الوصول الى اراضيهم، وذلك بإبعادهم والسعي لإغلاق الطرق مما يؤدي الى وقوع انتهاكات خطيرة لحقوق الانسان وتهديد حياة الناس، وعلى الرغم من بذل الجهود لاقتفاء اثر الضحايا، فلا يمكن معرفة الحجم الحقيقي لهذه المأساة العالمية، حيث يتعرض الكثير منهم الى الغرق دون ان يترك أثراً.
وعليه نقسم هذا المطلب الى فرعين وعلى النحو الاتي: الفرع الأول استراليا.
الفرع الثاني إيطاليا.

الفرع الاول

The First Branch

استراليا

Australia

وضعت استراليا قوانين ولوائح وسياسات في معاملة الاشخاص الذين يلتمسون اللجوء فيها، بما في ذلك أولئك الذين يصلون بدون تأشيرته صالحة، وخضعت هذه القوانين والسياسات لتغييرات مستمرة من قبل والشاملة المتعلقة بمنح التأشيرات لغير مواطني استراليا، و تحدد لوائح الهجرة لعام 1994 قواعد اضافية لمختلف الفئات وتتولى في ادارة الهجرة وحماية الحدود، وفي عام 2014 اقر البرلمان بتغييرات على قانون الهجرة والذي اعاد تقديم تأشيرته الحماية المؤقتة، وان هذه التغييرات لها اثر على قدرة طالبي تأشيرته الحماية للوصول الى المشورة بشأن الهجرة، فضلاً عن ما تواجهه الحكومة الاسترالية في الاستجابة للهجرة غير النظامية بما في ذلك خطر فقدان الارواح المرتبط بوصول طالبي اللجوء عن طريق القوارب⁽⁸⁷⁾.

وتتعامل استراليا مع الذين يحاولون دخول اراضيها بالقوارب بدون تأشيرة، عبر اندونيسيا بمساعدة مهربي البشر، وتتم الإشارة الى هؤلاء الاشخاص من قبل الحكومة على انهم (الوافدون البحريون غير الشرعيين) او يسمونهم وفق قانون عام 1958 (بـالوافدون البحريون غير المصرح لهم)، وقد أدخلت الحكومة الاسترالية تدابير مختلفة بمرور الوقت لاعتراض هؤلاء الاشخاص واحتجازهم ونقلهم الى مراكز الاحتجاز في الخارج او في بلدان ثالثة، اما السياسة الحالية هي ان اي شخص يحاول السفر بشكل غير قانوني بالقرب الى استراليا بعد 1/كانون الثاني 2014 ، لن تتم معالجته او اعادة توطينه الى استراليا، وقد يتم اعتراض القوارب في البحر واعادتها الى المياه الدولية او الاندونيسية (هذا الاجراء يتم تنفيذه من خلال عملية الحدود السياسية) او قد يتم ارسالهم الى بلد ثالث للمعالجة ولكن دون المعالجة الاقليمية، وهذه الاجراءات تهدف الى منع مهربي البشر من استغلال الضعفاء ومنع ازهاق الأرواح⁽⁸⁸⁾.

وهناك اربع فئات فرعية للتأثيرات ضمن تأشيرة اللاجئين المنصوص عليها في القسم (36) من قانون الهجرة لعام 1958 وهي (تأشيرة اللاجئ، تأشيرة برنامج انساني خاص داخل الدولة، تأشيرة الإنقاذ في حالات الطوارئ، تأشيرة المرأة المعرضة للخطر) وهي للأشخاص الذين وصلوا بشكل غير قانوني قبل 1/ كانون الثاني 2014 ، ولم يتم منحهم تأشيرة في السابق يمكنهم فقط التقديم للحصول على تأشيرة مؤقتة، اما الذين يحاولون دخول استراليا بشكل غير قانوني بعد هذا التاريخ لم تتم معالجة طلباتهم ولن تتم تسويتهم⁽⁸⁹⁾.

ان اللاجئين والمهاجرون الذين يعبرون الحدود بطريقة (غير شرعية)، لا يشعرون بأنهم يرتكبون خطأ حتى لو عرفوا ان ما يفعلونه هو غير مسموح به، حيث يلقي الالاف منهم مصرعهم غرقا وهم يبحثون عن الحماية او حياة جديدة امنة، اذ تنقلب قواربهم في عرض البحر المتوسط والمحيطات وغيرها من المجاري المائية في شتى انحاء العالم، في الوقت الذي ترسل فيه بعض البلدان بوارج حربية لأعاده القوارب المشتبهة في نقلها للمهاجرين واللاجئين، وهذا ما يعرف باعتراض السبيل او المنع القسري من المرور في البحر.

وتعتبر استراليا هي الوجهة الرئيسية في منطقة اسيا والمحيط الهادي، وحدثت هجرة القوارب اليها لأول مرة في سبعينيات القرن الماضي، في اعقاب حرب فيتنام عام 1975⁽⁹⁰⁾.

ولقد كانت استراليا ولا تزال في الطليعة في عدم الالتزام بالمعايير العالمية لحماية اللاجئين، حيث قامت بإعادة اللاجئين فقد وصل عددهم الى (9400 شخص) في عام 2015، اضافة الى نهجها العقابي الذي انتهجته منذ فترة طويلة تجاه طالبي اللجوء، وإن "عملية الحدود السيادية" (91)، والتمثلة ولايتها القانونية، في منع اي شخص بما فيهم طالبي اللجوء واللاجئين من الوصول الى استراليا، بشكل غير نظامي باستخدام القوارب بعملية تسمى (الابعاد او الإعادة) اذ يتم اعتراض القوارب من قبل مسئولون استراليون من خلال منعهم من النزول الى استراليا، وأكدت السلطات الاسترالية بأنها قامت بـ (28 عملية اعتراض) بين عام (2013) ومنتصف عام (2016)⁽⁹²⁾، ان لجوء اهل هذه القوارب الى سلوك طريق طويل وأكثر خطورة لئلا ينكشف امرهم، من قبل القوات البحرية وحرس السواحل التي تجوب اعالي البحار، بحثا عنهم واعتراض سبيلهم، فلقد علقت (اريكا فلر) وهي مساعدة المفوض السامي للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين بقولها "لهذا السبب تهتم المفوضية بالقضايا البحرية، مثل اعتراض سبيل المراكب والبحث والإنقاذ وإجبار

الركاب على مغادرة المراكب وتهريب البشر والمسافرين خلسة عبر البحر، ونحن ما زلنا على موقفنا بضرورة ان تنطوى اي عملية لاعتراض سبيل المراكب، حتى لو كانت ضرورية للحفاظ على الأرواح وحماية الحدود، على ضمانات تكفل لأي لاجئ على متنها حق التماس اللجوء" (93).

ودأب حرس السواحل على مدى سنين على اعتراض السفن البحرية والقوارب، كما ان نهج الحكومة الاسترالية المتمثل بدفع المهاجرين وإبعادهم واستعانتها بمصادر خارجية، قاد الى وفيات وتعذيب وسوء معاملة وأضرار نفسية، نتيجة الوضع المحيط الذي وجد المحتجزون انفسهم فيه، وأبرمت استراليا اتفاقيات ثنائية على نحو (20) اتفاقية كجزء من اسلوبها في المنع وضمن اطار سياستها البحرية، بينها وبين دول المنشأ مثل (اندونيسيا، ماليزيا) التي يأتي منها اللاجئون، لمنع تهريب وقبول الأشخاص الذين يعيدون اليها، فضلا عن سياستها التي احتلت الصدارة في الاحتجاز قبالة الساحل(94).

مما سبق تعتبر استراليا من الدول التي تقوم بصد قوارب اللاجئين بالرغم من انها تقوم بتغييرات مستمرة على قوانين اللجوء لغرض معالجة طلباتهم للحصول على الحماية اللازمة، اذ يجب عليها ان تسعى بشكل شرعي للاعتراف بهم كلاجئين وان تعاملهم بإنصاف وإنسانية واحترام.

الفرع الثاني

The Second Branch

إيطاليا

Italy

في اواخر القرن العشرين ظهرت الهجرة غير النظامية (مهاجرين غير الشرعيين)، وهم الذين يعبرون الحدود عن طريق البحر المتوسط بواسطة المراكب، وبذلك فهي تضم الدخول غير الشرعي من دولة الى اخرى او من قارة الى اخرى دون الخضوع للضوابط والإجراءات الرسمية السليمة للتواجد الشرعي المعمول بها في الدول(95). وتعتبر إيطاليا من اكثر الدول الاوربية تضرراً من الهجرة غير الشرعية، حيث اصبحت سواحلها الجنوبية قبلة للمهاجرين غير الشرعيين، وهذا ما ادى الى ظهور اول قانون خاص للهجرة في مارس عام 1998، والذي وضع لأول مره انظمة قانونية تخص الهجرة غير الشرعية، من خلال تشديد إجراءات الدخول للإقليم الايطالي وتجسد هذا القانون بمراجعة سياسات مكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية، والنظر في شروط دخول الاجانب لايطاليا وسبل الإقامة فيها و تفعيل مراكز حجز وإيواء المهاجرين غير الشرعيين، كما حددت المدة القانونية لحبس هؤلاء المهاجرين بـ(30)

يوم)، يتم بعدها تحديد مصيرهم بعدت طرق اما بالسماح لهم بالإقامة او ترحيلهم الى بلدهم الاصلي او محاكمتهم بأفعال يعاقب عليها القانون في فترة تواجدهم في إيطاليا⁽⁹⁶⁾.

ولعدم كفاية الاجراءات في مواجهة ظاهرة الهجرة غير الشرعية للأراضي الايطالية، صدر قانون رقم (189) عام 2002 والمعروف بقانون (بوسي فيني)، وهو قانون صارم في وجه المهاجر غير الشرعي، من خلال تفعيل اجراءات الحبس والطرده بعد القبض عليه وتقديمه للمحكمة، حيث جاءت المادة (13) منه على "حبس الاجنبي من سنة الى اربع سنوات الذي صدر له امر بالطرده ولكنه ما زال موجود على اراضي الدولة"، وجاءت المادة (14) لتي نظمت اجراءات طرد المهاجرين غير الشرعيين بصحبة السلطات المختصة، في حاله عدم وجود اي وسيلة نقل مناسبة تسمح بالمرافقة الى حدود دولة المهاجر، اذ يتم حبسه بمراكز الايواء والحجز المؤقت، وعند عدم تنفيذ حكم الترحيل يصدر رئيس الشرطة للمهاجر غير الشرعي قرار بترك الاراضي الايطالية خلال خمسة ايام ، كما جاء القانون ايضا بعقوبة المهاجرين التي كانت اقامتهم في ايطاليا دون تأشيرة اقامة ، حتى وان كان دخولهم بصورة قانونية، وينفذ حكم الطرد وفق المادة (15) من هذا القانون، اما المادة (19) منه استتنت حالات الطرد وهي (حالة المرأة الحامل حتى ستة اشهر بعد وضع الطفل، حالة وجود قصر بدون عائلة، حالة الاشخاص الذين يعيشون في خطر لأسباب سياسية او الانتماء لاي مجموعة عرقية او دينية او اجتماعية، حالة الذين يعيشون مع زوج او قريب لمهاجر حاصل على الجنسية الايطالية) وتبقى الاستثناءات قائمة لحين صدور حكم القضاء والذي يقرر مصير هؤلاء المهاجرين، اضافة الى ان هذا القانون جعل المهاجر يعاني من اوقات انتظار طويلة لكي يحصل على تصريح الإقامة والذي هو ضروري من اجل استمرارية العمل، كما جاء ايضا في المادة (30) من القانون ضرورة الإقامة في سكن مجهز وفق معايير معينه لكي يحصل على تصريح الإقامة، وفي عام 2004 قضت المحكمة الدستورية في ايطاليا بان قانون (بوسي فيني) يخالف الدستور والحقوق الاساسية في نواح عديدة، وانه لا يضمن حقوق كافية للمتهمين⁽⁹⁷⁾.

وتتمتع الشرطة الايطالية بصلاحيات واسعة للسيطرة على طالبي اللجوء ورفضهم على الحدود، ففي عام 2013 تم اطلاق عملية (ماري نوستروم) الايطالية، والغرض منها هو لضبط الحدود البحرية الايطالية بعد الحادثتين المأساويتين التي حدثت لغرق مركبي هجره غير شرعية راح ضحيتها (400 شخص)، حيث تمكنت ماري نوستروم خلال عام من اعتراض (150 الف شخص) في مياه البحر المتوسط وإعادتهم الى بلدانهم سالمين، وقال الرئيس الإيطالي (مايتو رينتسي) في كلمه القاها

امام مجلس النواب بعد كارثة غرق المهاجرين "ان الالتزامات الملموسة التي ستحاول ايطاليا تثبتها في اجتماع المجلس الاوربي هي التدخلات في دول المنشأ وتدمير قوارب الهجرة" ، وأصدرت السلطات الايطالية قانون في عام 2009 يسمح بمعاينة اي مهاجر غير شرعي يدخل الاراضي الايطالية ويرفض المغادرة، بالسجن من (1-4) سنوات وغرامة تزيد عن عشرة الالاف يورو وترحيل قسري الى موطنه الأصلي⁽⁹⁸⁾.

وفي عام 2017 اصدر رؤساء الاتحاد الاوربي اعلاناً مشتركاً، يحدد استراتيجية الحد من تدفق المهاجرين وطالبي اللجوء واللاجئين الذين يسافرون الى اوربا على طول طريق وسط البحر الأبيض المتوسط، وان الركيزة الاساسية لهذه الاستراتيجية هي جهد الاتحاد الاوربي بقيادة ايطاليا لتجهيز وتدريب خفر السواحل الليبي الذي يعترض اللاجئين والمهاجرين في المياه الليبية ثم يعيدهم الى الاراضي الليبية، وهو امر لا تستطيع السفن الاوربية القيام به بموجب القانون الاوربي والدولي لحقوق الانسان، وهذا ما بينته المحكمة الاوربية لحقوق الانسان في حكمها الصادر عام 2012 في (قضية هيرسي جاما) وآخرون ضد إيطاليا، "ان اعتراض ايطاليا لطالبي اللجوء والمهاجرين وإعادتهم الى ليبيا انتهاك مبدأ عدم إعادة القسرية بسبب خطر التعذيب"⁽⁹⁹⁾.

وبينت المحكمة ايضا ضرورة ان تتخذ الدول اجراءات ايجابية لضمان حصول المهاجرين المعترض طريقهم على الحماية اللازمة⁽¹⁰⁰⁾، وتنص الفقرة (1) من المادة (9) من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية " لكل فرد حق في الحرية والأمان على شخصه ولا يجوز توقيف احد او اعتقاله تعسفا ولا يجوز حرمان احد من حريته إلا لأسباب ينص عليها القانون وطبقا للإجراء المقرر فيه"⁽¹⁰¹⁾.

كما كشفت مفوضية الامم المتحدة لشؤون اللاجئين، ان في عام 2017 غرق في البحر الأبيض المتوسط نحو (3139) مهاجر، وفي عام 2018 قضاوا نحو (2262) مهاجر في البحر المتوسط واعتبروا في عداد المفقودين خلال محاولتهم العبور الى اوربا، ومشيرة ايضا الى ان اعداد المهاجرين الذين وصلوا الى اوربا في عام 2018 في تراجع⁽¹⁰²⁾.

وفي الختام ان النتيجة المترتبة للمسؤولية الدولية الناتج عن الفعل غير المشروع ، وفق ما بينته المادة (30) من الفصل الاول الباب الثاني من مضمون المسؤولية الدولية للدولة في لجنة القانون الدولي المتعلق بمسؤولية الدول عن الافعال غير المشروعة دوليا عام 2001 على " الكف وعدم التكرار، وعلى الدولة المسؤولة عن الفعل غير المشروع دوليا الالتزام بان (أ) تكف عن الفعل اذا كان مستمراً (ب) تقديم التأكيدات

والضمانات الملائمة بعدم تكرار، اذا اقتضت الظروف ذلك" ، ويتخذ التعويض في المسؤولية الدولية ب(الترضية، التعويض العيني، دفع مبلغ من المال لتعويض الضرر).

الخاتمة

Conclusion

في نهاية المطاف لهذا البحث الموسوم (المسؤولية الدولية للدول الساحلية عن صد قوارب اللاجئين) فقد توصلنا فيه الى اهم الاستنتاجات والمقترحات على النحو الاتي:

أولاً: الاستنتاجات

- 1- تلزم الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح لعام 1974 واتفاقية البحث والإنقاذ لعام 1979 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، الدول الاطراف الموقعة عليها بإنقاذ حياة البشر المهددين بالغرق.
- 2- القانون البحري لم يحدد ما هو مكان الامن باعتبار ان تحديده هو مسألة خاضعة لكل حالة على حده.
- 3- ان الدولة الساحلية ملزمة بالسماح للسفن بدخول موانئها وبالرسو في حال كان هناك حاله طوارئ على السفينة ووجود تهديد على حياة الركاب والطاقم.
- 4- ان سياسة استراليا الحالية والتي تتمثل بإجراء يتم تنفيذه من خلال عملية الحدود السياسية، على كل شخص يحاول الدخول اليها بشكل غير قانوني وعن طريق القارب، اذ تقوم باعتراضه في البحر واعادته الى المياه الدولية او ارساله الى دوله ثالثة.
- 5- ان قوانين ايطاليا جاءت صارمة بحق اللاجئين غير الشرعيين، وذلك من خلال تفعيل اجراءات الحبس والطرده ومحاكمتهم.

ثانياً: المقترحات

- 1- نقترح على الدول الاعضاء للحد من الخسائر في الارواح، ان تشدد على مراقبة الحدود البحرية، وتطور من استراتيجيات البحث والإنقاذ في مراكز الرصد والتحقيق والصيانة، والتعاون بين الدول في مراكز مراقبة السفن التي تديرها الدول لضمان انقاذ الارواح وعدم تعريضها للخطر عندما تكون منطقة البحث والإنقاذ غير محددة بشكل واضح.
- 2- تحديد المسؤوليات عن البحث والإنقاذ البحري ومساعدة اللاجئين ممن يحتاجون الى الرعاية الصحية او الذين تعرضوا الى صدمة نفسية بسبب رحلتهم في البحر، وتعزيز الجهود لبناء قدرات حرس السواحل في دول البحر المتوسط لإجراء عمليات بحث وإنقاذ فعالة، مع احترام حقوق الانسان لجميع الافراد من دون تمييز وعدم اعادتهم القسرية، وعدم انزالهم او نقلهم الى مكان يتعرضون فيه الى الاضطهاد او التعذيب او اي خطر جسيم اخر.
- 3- على الدول الساحلية ان تقوم بمساعدة المنكوبين في البحر والذين يحتاجون الى المساعدة وان تقوم بإنزالهم واستقبالهم وتوفير الحماية لهم لحين النظر في امرهم.
- 4- ان تقوم كل من استراليا وايطاليا بالحد من الاجراءات التي تتبعها ضد اللاجئين الذين يحاولون الدخول اليها بشكل غير قانوني عن طريق البحر، وان تعمل على معالجة وتسوية طلباتهم ومعاملتهم بمعاملة إنسانية عادلة.

الهوامش

Footnotes

1. د. علي صادق ابو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1995 ، ص160 .
2. انشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1948 ، لجنة القانون الدولي واختير موضوع مسؤولية الدولة من ضمن المواضيع التي طرحت، وبدأ المقرر المعني بهذه المسألة عام 1956 ، تنقسم المواد المتعلقة بمسؤولية الدولة عن الافعال غير المشروعة دوليا الى (59) مادة مقسمة الى اربعة ابواب. متوفر على الموقع الالكتروني <https://legal.un.org> تاريخ الزيارة 2020/8/21 .
3. د. نبيل بشر، المسؤولية الدولية في عالم متغير، مطبعة عيبر، المنصورة، مصر، 1994 ، ص 115
4. د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1982 ، ص 439
5. د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، ط6 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976 ، ص222.
6. د. نبيل بشر، مصدر سابق، ص135
7. الامم المتحدة حولية لجنة القانون الدولي 2001 ، المجلد الثاني الجزء الثاني، تقرير لجنة القانون الدولي الى الجمعية العامة عن اعمال دورتها الثالثة والخمسين، ص39 متوفر على الموقع الالكتروني تاريخ الزيارة 2020/8/7. <https://legal.un.org>
8. المصدر السابق، ص 40-41.
9. د. بطلال ياسين العيسى، المسؤولية الدولية الناتجة عن افعال لا يحضرها القانون الدولي، جامعة جدار، الاردن، مجلة رسالة الحقوق، المجلد الاول، العدد 2، 2009، ص92. متوفر على الموقع الالكتروني <https://www.iasj.net> تاريخ الزيارة، 25/ 2020/3/
10. حازم محمد علم، الوسيط في القانون الدولي، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001 ، ص290.
11. محمد طالب ابو سرية، امل يازجي، السيادة وحدودها في المناطق البحرية، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد43، العدد3 ، الجامعة الاردنية، 2016 ، ص1909 .
12. Carola Salau, The extraterritorial application of the principle of non – refoulement in the context of sea borders, School of Management and Governance, Auther, University of Twente, European Studies, 2014, p13.
متوفر على الموقع الالكتروني essay.utwente.nl تاريخ الزيارة 2020/11/6.
13. د.محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، بدون طبعة، منشورات الجامعة الافتراضية السورية ، سوريا، 2018 ، ص3، متوفر على الموقع الالكتروني pedia.svuonline.org , تاريخ الزيارة 2020/11/6.
14. Carola Salau, op.cit, p12.
15. د. محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص12 .
16. اعراب كميلى، النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقا لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، العدد 4، 2017، ص 230، متوفر على الموقع الالكتروني dspace.univ-msila.dz . تاريخ الزيارة 2020/11/6
17. ينظر الفقرة (2) من المادة (19) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام1982 .
18. د. محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص 28 .
19. Carola Salau, op.cit, p13.
20. ينظر الفقرة (2) من المادة (33) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام1982

21. ابراهيم محمد الدغمة، احكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن ارضها خارج حدود الولاية الوطنية، ط1 ، مجلد1 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص173 .
22. د.محمد هوش ، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص57 .
23. مصدر نفسه، ص72 .
24. ينظر أ الفقرة (1) من المادة (56) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام1982 .
25. ينظر ب الفقرة (1) من المادة (56) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام1982 .
26. ينظر المادة (86) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام1982 .
27. Carola Salau, op.cit, p21.
28. Carola Salau, op.cit, p22.
29. د.محمد هوش ، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص99.
30. د. احمد ابو الوفا، الوسيط في القانون الدولي العام، ط5 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010 ، ص860 .
31. د. احمد ابو الوفا، مصدر سابق، ص860 .
32. علي عمر ميدون، اساس المسؤولية الدولية عن الفعل الغير مشروع وأركانها في القانون الدولي، المجلة الدولية لدراسات غرب اسيا، جامعة كيبانغسان ماليزيا، 2012 ، ص84 ، متوفر على الموقع الالكتروني journalarticle-ukm.my، نشر بتاريخ 2013/4/30، تاريخ الزيارة 2020/8/15.
33. د. عصام العطية، مصدر سابق، ص529 .
34. عصام العطية ، مصدر سابق، ص529 .
35. جابر ابراهيم الراوي، حقوق الانسان وحرياته الاساسية في القانون الدولي والشريعة الاسلامية، دار وائل للطباعة والنشر و التوزيع، عمان، 2010 ، ص46 .
36. د. احمد ابو الوفا، مصدر سابق، ص863 .
37. د. محمد سامي عبد الحميد، اصول القانون الدولي العام، الجزء الثاني – القاعدة الدولية، ط6 ، دار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الاسكندرية، 1984 ، ص450 .
- وعرفة الفقه الدولي، على ان الفعل غير المشروع هو " الفعل الذي يتضمن مخالفة لقواعد القانون الدولي العام الاتفاقيه والعرفية او لمبادئ القانون العامة " للمزيد ينظر علي عمرو ميدون، مصدر سابق، ص87 .
38. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، وقعت في مونتيجويباي في/ 10 ديسمبر 1982 / ودخلت حيز النفاذ في/ 16 نوفمبر 1994 /، وهي تحدد المساحات البحرية وحقوق والتزامات الدول بشأن هذه المناطق وتحديد المتعلقة بالملاحة واستخدام الموارد الطبيعية البيئة البحرية، وصادق عليها 166 دولة، تتكون من تمهيد و 320 مادة و 9 مرافق، وان العراق منظم اليها، متوفرة على الموقع الالكتروني <https://www.un.org> ، تاريخ الزيارة 2020/8/24.
39. فلك هاشم عبد الجليل المهبر، المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الشرق الاوسط، 2016 ، ص25 .
40. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام1974(SOLAS) التي عقدتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1974 والتي أصبحت نافذة في/ 25 أيار/مايو 1980 وأدخلت عليها تعديلات في بروتوكولين هما البروتوكول المعتمد في/ 17 شباط/فبراير 1978 وبروتوكول المعتمد في/ 11 تشرين الثاني/نوفمبر 1988 ، وعدد الدول 164 دولة لغاية 2018 و تتكون من (14 فصل) وتليها ملاحق كبيرة تتضمن المواد التي تحدد الالتزامات العامة وتعديلاتها وتليها الملاحق، انظم العراق الى الاتفاقية وبروتوكولها عام 1988 في تشرين الثاني 2017 / بعد غياب 27 عام، متوفرة على الموقع الالكتروني www.aldouman.com تاريخ الزيارة 2020/8/24 والموقع الالكتروني newsalmasalah.com على الموقع الالكتروني تاريخ الزيارة 2020/11/3.

41. الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 (SAR) اعتمدها المؤتمر الدولي للبحث والإنقاذ الذي انعقد في هامبورغ في ألمانيا في نيسان/ابريل عام 1979, أعدت هذه الاتفاقية لتحسين الترتيبات الحالية وإتاحة إطار لإجراء عمليات البحث والإنقاذ أثر وقوع حوادث في البحار ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام 1985 وعدلت مرتين في عام 1998 (الملحق) و عام 2004 (فصل 2, 3, 4) من الملحق وتتكون من ديباجة و(8) مواد، ولا تزال مفتوحة للانضمام، ولم ينظم العراق إليها، متوفرة على الموقع الالكتروني <https://www.almeezan.qa> , تاريخ الزيارة 2020/8/24.
42. ينظر دليل المبادئ والممارسات التي تنطبق على المهاجرين واللاجئين، المنظمة الدولية البحرية، ص 6 ، متوفر على الموقع الالكتروني www.unhcr.org , تاريخ الزيارة 2020/8/27.
43. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، وقعت في مونتيجويباي في 10/ديسمبر/ 1982 ودخلت حيز النفاذ في 16/نوفمبر/ 1994 وهي تحدد المساحات البحرية وحقوق والتزامات الدول بشأن هذه المناطق وتحديدات المتعلقة بالملاحة واستخدام الموارد الطبيعية البيئة البحرية، وصادق عليها 166 دولة، تتكون من تمهيد و 320 مادة و 9 مرافق، وان العراق منظم إليها، متوفرة على الموقع الالكتروني <https://www.un.org> , تاريخ الزيارة 2020/8/24.
44. عبد الحميد والي، اشكالية اللجوء على الصعيدين الدولي والعربي، بيان للنشر والتوزيع والإعلان، بيروت، 2007 ، ص 61، 70.
45. مهاجر نيوز، ، ايطاليا تعلن الحرب على سفن الانقاذ الانسانية في المتوسط، نشر بتاريخ 2019/6/14, متوفر على الموقع الالكتروني informigrants.net تاريخ الزيارة 2020/9/5.
46. فلك هاشم عبد الجليل المهيرت، المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام، مصدر سابق، ص 26 .
47. جيمس كروفورد، المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الافعال غير المشروعة دولياً، مركز لاوترباخت لبحوث القانون الدولي، جامعه كمبردج، متوفر على الموقع الالكتروني <https://legal.un.org> تاريخ الزيارة 2020/10/1.
48. المنظمة البحرية العالمية (IMO) تأسست عام 1948 تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية مقرها في لندن اعضاءها 171 (دولة) وتعتبر دليل المنظمات الدولية البحرية، الموقع الالكتروني <https://snacks.zones.com> تاريخ الزيارة 2020/10/3.
49. تعتبر الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار هي المصدر الرئيسي في سياق صلاحية السفن والهدف الرئيسي في وضع معايير لبناء السفن وتجهيزها وتشغيلها بشكل امن واعتمدت النسخة الاولى من الاتفاقية عام 1914 كرد فعل على غرق تيتانيك في عام 1912 وبعد ذلك اعتمدت النسخة الثانية عام 1929 والنسخة الثالثة عام 1948 والنسخة الرابعة عام 1960 والنسخة الخامسة والأخيرة عام 1974 .
50. ينظر الفقرة (7) من الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974 .
51. ينظر الفقرة (1, 10) من الفصل (2) والفقرة (2 و 3) من الفصل (1) من الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ عام 1979 .
52. ينظر الفقرة (2) من المادة (98) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 .
53. Martin Ratcovich, International Law and the Rescue of Refugees at Sea Academic dissertation for the Degree of Doctor of Laws in Public International Law at Stockholm University to be Publicly defended on Friday 20 September 201p p76-77..
- متوفرة على الموقع الالكتروني <https://www.diva-portal.org> , تاريخ الزيارة 2020/4/3.
54. تنظر الفقرة (3 و 13) الفصل (1) من الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ لعام 1979 متوفرة على الموقع الالكتروني تاريخ الزيارة 2020/10/3, <https://onboard-aquarius.org>SAR> .

55. تنظر الفقرة (4) الفصل (4) من الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ لعام 1979 ، مصدر نفسه.
56. تنظر الفقرة (2-1-10) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، مصدر سابق.
57. تنظر الفقرة (2-1-1) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، مصدر سابق.
58. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 ، وقعت في مونتيجويباي في 10/ديسمبر/1982 ودخلت حيز النفاذ في 16/نوفمبر/ 1994 وصادق عليها 166 دولة، تتكون من تمهيد و 320 مادة و 9 مرافق، متوفرة على الموقع الإلكتروني <https://www.un.org> تاريخ الزيارة 2020/8/24.
59. ينظر ديباجة الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 ، متوفرة على الموقع الإلكتروني تاريخ الزيارة 2020/10/4،
<https://onboard.aquarius.org/uploads/2018/08/SAR-Convention-1979>.
60. ينظر الفقرة (1) من اللائحة (7) من الفصل الخامس من ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974.
61. ينظر الفقرة (2-1-3) من الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 .
62. LAMSAR هو دليل البحث والإنقاذ الدولي للملاحة الجوية والبحرية، لتنظيم وتشغيل عمليات البحث والإنقاذ البحري والجوي، الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، 2003، يتكون من مجموعة من ثلاثة مجلدات، يتضمن المجلد الأول التنظيم والإدارة ويناقش مفهوم نظام البحث والإنقاذ العالمي، وإنشاء وتحسين أنظمة البحث والإنقاذ الوطنية والإقليمية والتعاون مع الدول المجاورة لتقديم خدمات البحث والإنقاذ، المجلد الثاني تنسيق المهمة ويساعد الأفراد الذين يخططون وينسقون عمليات وتمارين البحث والإنقاذ، المجلد الثالث المرافق المتنقلة وان يتم حملة على متن وحدات الانقاذ الطائرات والسفن للمساعدة في اداء مهمة البحث والإنقاذ او التنسيق في الموقع او مع جوانب البحث والإنقاذ التي تتعلق بحالات الطوارئ الخاصة بهم، هو ملزم لجميع الدول الموقعة عليه، وألزامت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار عام 1974 ، الفصل الخامس جميع السفن والطائرات حيازة المجلد الثالث وتحديثه دورياً، متوفر على الموقع الإلكتروني www.imo.org العربية للانقاذ البحري، متوفرة على الموقع الإلكتروني arab-ency.com, تاريخ الزيارة 2020/10/5.
63. ينظر الفقرة (14) من المجلد الأول من دليل البحث والإنقاذ الدولي للملاحة الجوية والبحرية، الطبعة العاشرة، 2016 .
64. Martin Ratcovich, op.cit, p.93.
65. Violations of the Rights of Migrants and Refugees at sea p5, 2014
الشبكة الأوروبية – المتوسطة لحقوق الانسان، متوفر على الموقع الإلكتروني <https://www.refworld.org> تاريخ الزيارة 2020/7/5.
66. Martin Ratcovich, op.cit, p.95.
67. مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين (UNHCR) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) الإنقاذ في البحار، دليل للمبادئ والممارسات التي تنطبق على المهاجرين واللاجئين، ص2، متوفر على الموقع الإلكتروني www.unhcr.org، تاريخ الزيارة 2020/4/4.
68. ينظر المادة (2) فقرة (1) من بروتوكول اتفاقية البحث والإنقاذ SAR عام 1979.
69. UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES (UNHCR) BACKGROUNDNOTE ON THE PROTECTION OF ASYLUM SEEKERS AND REFUGEES RESCUED AT SEA.
متوفر على الموقع الإلكتروني <http://www.unhcr.org> تاريخ الزيارة 2020/4/4.
70. ينظر بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000 ، مصدر سابق.

- * قامت السفينة (أوشن فايكنغ) بعد ما ضربت عاصفة عنيفة البحر المتوسط حيث قامت باستقبال (34) مهاجر، تم انقاذهم بواسطة زورق شراعي صغير ومن ثم نقلهم الى السفينة، نظراً لسوء الأحوال الجوية وذلك بعد أن تعطل محرك قاربهم المطاطي قبالة السواحل الليبية لينقذهم بعد بضعة ساعات زورق (جوزيفا) التابع لمنظمة (بسكاشيب الألمانية) وكانت السفينة أوشن فايكنغ متواجدة أيضاً في منطقة البحث والإنقاذ، ونفذت خلال الليل عملية نقل هؤلاء المهاجرين نظراً لكبر حجمها وقدرتها للسمود بوجه العاصفة، وتم نقلهم حرصاً على سلامتهم. للمزيد من التفاصيل ينظر مهاجر نيوز(عاصفة وامواج عاتية أوشن فايكنغ تنقذ عشرات المهاجرين في المتوسط) نشر بتاريخ 2019/9/10، متوفر على الموقع الإلكتروني <https://www.infomigrants.net>، تاريخ الزيارة 2020/4/5.
71. ينظر الفقرة (2) من المادة (98) من الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .
* المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز الذي اقرته اتفاقية قانون البحار عام 1982 ينظر المادة (55) من اتفاقية قانون البحار.
* المياه الإقليمية تمتد سيادة الدولة خارج اقليمها البري ومياها الداخلية الى حزام بحري ملاصق لشواطئها، د. عصام العطية مصدر سابق، ص 359.
72. Lives saved. Rights protected، Bridging the protection gap for refugees and migrants in the Mediterranean، Council Of Europe، June 2019، P.23
متوفر على الموقع الإلكتروني <http://rm.coe.in>، تاريخ الزيارة 2020/4/4.
73. ينظر الفقرة (1) من المادة (18) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 .
74. ينظر الفقرة (1) من المادة (2) والمادة (17) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 .
75. ينظر الفقرة (1) من المادة (25) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 .
76. Martin Ratcovich، op.cit، p.39.
77. ينظر المادة (8) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000 ، المكمل لاتفاقية الامم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، اعتمد وعرض للتوقيع بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة دورته 25 بتاريخ/ 15 تشرين الثاني /نوفمبر 2000 ، متوفر على الموقع الإلكتروني hrlibrary.umn.edu تاريخ الزيارة 2020/8/27.
78. ينظر الفصل الخامس (سلامة الملاحة) من الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار لعام 1974 .
79. ينظر الفقرة (2-1-3) من الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 .
80. ينظر الفقرة (1-3-2) من الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 .
81. ينظر دليل المبادئ والممارسات التي تنطبق على المهاجرين واللاجئين، المنظمة الدولية البحرية، ص 6 ، متوفر على الموقع الإلكتروني www.unhcr.org، تاريخ الزيارة 2020/8/27.
82. Matteo Tondini، The legality of intercepting boat people under search and rescue and border control operations، 2012، p63.
متوفر على الموقع الإلكتروني www.europeanrights.eu، تاريخ الزيارة 2020/4/3.
83. Stefan Kirchner، Katarzyna Geler-Noch، Vanessa، Coastal State Obligations in the Context of Refugees at Sea Under the European Convention on Human Rights، Frese، Ocean and Coastal Law Journal، Volume 20، Number 1، 2015، p 68.
متوفر على الموقع الإلكتروني <https://digitalcommons.maine.edu>، تاريخ الزيارة 2020/8/27.

- *الاعتراض في البحر هو الاجراء الذي تنفذه الدول لإيقاف او منع وصول السفن او القوارب التي تحمل اشخاص غير مسجلين قد يكونون لاجئين من خلال عمليات الاعتراض البحري. ويعرف ايضا بأنه"يشمل جميع الاجراءات التي تطبقها الدولة خارج مواطنيها.
84. Carola Salau, The extraterritorial application of the principle of non – refoulement in the context of sea borders, School of Management and Governance, Auther, University of Twente, European Studies, 2014, P3.
متوفر على الموقع الالكتروني essay.utwente.nl, تاريخ الزيارة 2020/8/28.
85. Carola Salau, op.cit, pp18-19.
86. Tbid, p20.
87. Asylum Seekr Policy-Law Council of Australia, p3.
متوفر على الموقع الالكتروني law.council.asn.au, تاريخ الزيارة 2020/8/28.
88. Kelly Buchanan, Refugee Law and Policy In Selected Countries, the law Library of Congress, Global Legal Research Center, 2016, pp5-6.
متوفر على الموقع الالكتروني www.loc.gov تاريخ الزيارة 2020/11/8.
89. Refugee Law and Policy In Selected Countries, op.cit, p17.
90. ماريا ماك ادم، مكتب الامم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، ورقة مناقشة (تهريب المهاجرين عن طريق البحر)، 2011، ص19، متوفر على الموقع الالكتروني www.unodc.org تاريخ الزيارة 2020/8/29.
91. عملية الحدود السيادية: هي عملية مراقبة للحدود الاسترالية يقودها الجيش، وبدأت هذه العملية اواخر عام 2013 ويشترك فيها عدد من الوكالات تشمل الشرطة الاسترالية الاتحادية، وقوة الدفاع الاسترالية، وقوات الحدود الاسترالية، ووزارة الهجرة وحماية الحدود، للمزيد ينظر منظمة العفو الدولية، التصدي للامنة العالمية للاجئين، ابقاء اللاجئين في الخارج، رقم الوثيقة POL40/4905/2016, طبعة أولى 2015, متوفر على الموقع الالكتروني <https://www.amnesty.org> تاريخ الزيارة 2020/8/30.
92. كشفت منظمة العفو الدولية عن ادلة دامغة عن مشاركة مسئولون استراليون في جريمة عابرة للحدود من خلال دفع عشرات الالوف من الدولارات لطواقم القوارب لإعادة طالبي اللجوء الى اندونيسيا، مصدر نفسه.
93. مكتب رئيس التحرير، UNHCR "REFUGEES "Magazine: Refugee or Migrant?, تاريخ الزيارة 2020/8/30.
متوفر على الموقع الالكتروني www.unhcr.org.
94. التدفق الجماعي للاجئين والإعادة القسرية وحظر التعذيب، سبتمبر 2016.
p32, United King dom, se115H, London, 87 Vauxhall Walk
متوفر على الموقع الالكتروني <https://redress.org> تاريخ الزيارة 2020/8/30.
95. د. عمرو رضا بيومي، الهجرة غير الشرعية بين القانون الدولي والتشريعات الوطنية، مصدر سابق، ص 37 و غاي سي غودوين فين، المسائل القانونية والعملية الناشئة بسبب انتقال الناس عبر البحر الأبيض المتوسط، نشرة الهجرة القسرية، العدد 51, 2016, ص 82.
96. أعمال المؤتمر الدولي، ظاهرة هجرة كازمة عالمية، الاستراتيجية القانونية للمجتمع الدولي في مكافحة الهجرة غير الشرعية، الدكتور أحمد شفورة، والدكتور ميثر صوالحة، ط1, 2019, ص163, متوفر على الموقع الالكتروني <https://democraticac.de> تاريخ الزيارة 2020/9/1.
97. عمرو رضا بيومي، مصدر سابق، ص106-107.
98. م.م. واثق عبد الكريم حمود، موقف الاتحاد الأوروبي من ظاهرة الهجرة غير الشرعية (الافريقية)، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة تكريت، ص 365 متوفر على الموقع الالكتروني <https://www.iasj.net>, تاريخ الزيارة 2020/4/2.

99. Death would have been better Europe continues to fail refugees by Izza Leghtas, P.6.
متوفر على الموقع الإلكتروني www.refworld.org, تاريخ الزيارة 2020/4/2.
100. جودين كومين، تحدي الهجرة المختلطة عبر البحر، نشرة الهجرة القسرية، العدد 45, 2014, ص50.
101. العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، اعتمد وعرض للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 2200 أ(د-21) المؤرخ في/ 16 كانون الأول 1966 تاريخ بدء النفاذ/ 23 اذار 1976 ، وفقا لأحكام المادة 49. متوفر على الموقع الإلكتروني www.nhrc-qa.org, تاريخ الزيارة 2020/10/7.
102. المركز الأوربي للدراسات ومكافحة الإرهاب والاستخبارات، المانيا مخاطر الهجرة غير الشرعية؟ وفشل الاتفاق الأوربي التركي, نشر في 3/فبراير/2020, متوفر على الموقع الإلكتروني www.europarabct.com تاريخ الزيارة 2020/9/1.

المصادر

References

أولاً: الكتب

- i. احمد ابو الوفا، الوسيط في القانون الدولي العام، ط5 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010 .
- ii. جابر ابراهيم الراوي، حقوق الانسان وحرياته الاساسية في القانون الدولي والشريعة الاسلامية، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، 2010 .
- iii. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، ط6 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976 .
- iv. عبد الحميد والي، اشكالية اللجوء على الصعيدين الدولي والعربي، بيان للنشر والتوزيع والإعلان، بيروت، 2007 .
- v. عصام العطية، القانون الدولي العام، ط1 ، مكتبة السنهوري، بيروت، 2012.
- vi. علي صادق ابو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1995 .
- vii. عمرو رضا بيومي، الهجرة غير الشرعية بين القانون الدولي والتشريعات الوطنية، ط1 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017 .
- viii. محمد سامي عبد الحميد، اصول القانون الدولي العام، الجزء الثاني – القاعدة الدولية، ط6 ، دار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1984 .
- ix. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1982 .
- x. نبيل بشر، المسؤولية الدولية في عالم متغير، مطبعة عبير، المنصورة، مصر، 1994 .

ثانياً: البحوث

- i. جودين كومين، تحدي الهجرة المختلطة عبر البحر، نشرة الهجرة القسرية، العدد 45، 2014.
- ii. جيمس كروفورد، المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الافعال غير المشروعة دولياً، مركز لاوترباخث لبحوث القانون الدولي، جامعه كمبردج.
- iii. دنكان برين، اساءات على حدود أوروبا، نشرة الهجرة القسرية، العدد51، 2016.
- iv. طلال ياسين العيسى، المسؤولية الدولية الناتجة عن افعال لا يحضرها القانون الدولي، جامعة جدار، الاردن، مجلة رسالة الحقوق، المجلد الاول، العدد2، 2009.
- v. غاي سي غودوين فين، المسائل القانونية والعملية الناشئة بسبب انتقال الناس عبر البحر الأبيض المتوسط، نشرة الهجرة القسرية، العدد 51، 2016.
- vi. م.م. واثق عبد الكريم حمود، موقف الاتحاد الأوروبي من ظاهرة الهجرة غير الشرعية (الافريقية)، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة تكريت.
- vii. المجلد الاول من دليل البحث والإنقاذ الدولي للملاحة الجوية والبحرية، الطبعة العاشرة، 2016 .
- viii. أعمال المؤتمر الدولي، ظاهرة هجرة كآزمة عالمية، الاستراتيجية القانونية للمجتمع الدولي في مكافحة الهجرة غير الشرعية، الدكتور أحمد شفورة، والدكتور ميثر صوالحة، ط1، 2019.

ثالثاً: الرسائل والأطاريح

- i. اسامة نوادري، السياسة العامة الاوربية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، مذكرة ماستر، جامعة العربي بن مهدي ام البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم السياسية، 2016 .
- ii. فلك هاشم عبد الجليل المهيرات، المسؤولية الدولية للمنظمات الدولية في القانون الدولي العام، رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الشرق الاوسط، 2016 .
- iii. نصر الدين قليل، مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2017 .

رابعاً: المواثيق والاتفاقيات والبروتوكولات

- i. ميثاق الامم المتحدة عام 1945 .
- ii. الاتفاقية الاوربية لحماية حقوق الانسان في نطاق مجلس أوروبا عام 1950.

- .iii العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية عام 1966.
- .iv الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 .
- .v الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979.
- .vi اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982.
- .vii بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000 المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية.
- خامساً: أعمال وإصدارات وتقارير المفوضية السامية للأمم المتحدة**
- i. الأمم المتحدة، حقوق الانسان، مكتب المفوض السامي، الحماية القانونية الدولية لحقوق الانسان في النزاع المسلح، نيويورك وجنيف، 2012 .
- ii. (LAMSAR) دليل البحث والإنقاذ الدولي للملاحة الجوية والبحرية، لتنظيم وتشغيل عمليات البحث والإنقاذ البحري والجوي، الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، 2003.
- iii. مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC، ورقة مناقشة تهريب المهاجرين عن طريق البحر، الأمم المتحدة، 2011.
- iv. حقوق الانسان، المجلد الثاني، دراسات حول الوثائق العالمية والإقليمية، مذكرة بشأن الحماية الدولية للاجئين، قدمها المفوض السامي وقدمت الى اللجنة التنفيذية لبرنامج المفوض السامي، الدورة 39، دار العلم للملايين، بيروت، 1998 .
- v. الامم المتحدة حولية لجنة القانون الدولي 2001 ، المجلد الثاني الجزء الثاني، تقرير لجنة القانون الدولي الى الجمعية العامة عن اعمال دورتها الثالثة والخمسين.
- vi. مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين (UNHCR)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، الإنقاذ في البحار، دليل للمبادئ والممارسات التي تنطبق على المهاجرين واللاجئين.
- سادساً: المواقع الإلكترونية**
- i. المركز الاوربي للدراسات ومكافحة الارهاب والاستخبارات، المانيا مخاطر الهجرة غير الشرعية؟ وفشل الاتفاق الاوربي التركي، نشر في/3 فبراير 2020 /، متوفر على الموقع الالكتروني .
www.europarabct.com
- ii. سفينة (الآن كردي) في البحر المتوسط لإنقاذ اللاجئين ANF نشر بتاريخ 2020/2/7، متوفر على الموقع الالكتروني <https://anfarabic.com>.
- iii. ماهية سفن الأنقاذ العاملة في المتوسط وأين تتواجد في الوقت الحالي؟ بتاريخ 2020/1/24 متوفر على الموقع الالكتروني <http://www.infomigrants.net>.
- iv. مهاجر نيوز، ايطاليا تعلن الحرب على سفن الانقاذ الانسانية في المتوسط، نشر بتاريخ 2019/6/14 متوفر على الموقع الالكتروني www.informigrants.net.
- v. مهاجر نيوز (عاصفة وامواج عاتية أوشن فايكنغ تنفذ عشرات المهاجرين في المتوسط) نشر بتاريخ 2019/9/10، متوفر على الموقع الالكتروني <https://www.infomigrants.net>.
- vi. مهاجر نيوز، سفينة انقاذ جديدة ل(سي ووتش) بدعم من الكنيسة واطباء بلا حدود، نشر بتاريخ 2020/8/11، متوفر على الموقع الالكتروني www.dw.com.
- vii. مهاجر نيوز، تركيا -السجن 123 سنة لثلاثة متهمين في قضية غرق الان كردي نشر بتاريخ 2020/3/13، متوفر على الموقع الالكتروني www.infomigrants.net.
- viii. الشرق الاوسط جريدة العرب الدولية، انتهاء مهمة سفينة انقاذ مهاجرين (اكواريس) في البحر المتوسط 2018/12/28، العدد 14620، متوفر على الموقع الالكتروني www.aawsat.com.
- سابعاً: المصادر الأجنبية**
- i. Alexandra Larkin، Italy and the Aquarius: A Migrant crisis، volume 32، issue 1 winter، 2019.

- ii. Martin Ratcovich, International Law and the Rescue of Refugees at Sea. Academic dissertation for the Degree of Doctor.
- iii. Matteo Tondini, The legality of intercepting boat people under search and rescue and border control operations, 2012.
- iv. Stefan Kirchner, Katarzyna Geler-Noch, Vanessa, Coastal State Obligations in the Context of Refugees at Sea Under the European Convention on Human Rights, Frese, Ocean and Coastal Law Journal, Volume 20, Number 1, 2015.
- v. Violations of the Rights of Migrants and Refugees at sea, 2014.
- vi. Lives saved. Rights protected, Bridging the protection gap for refugees and migrants in the Mediterranean, Council Of Europe, June 2019.
- vii. Death would have been better Europe continues to fail refugees by Izza Leghtas.
- viii. United Nations office On Drugs and Crime, Transnational Organized crime in the fishing Industry, 2011.
- ix. 87 Vauxhall Walk, London, SE11 5H, United Kingdom .
<https://redress.org> متوفر على الموقع الإلكتروني
- x. Andreina De Leo, Pilip –NL Junior Research Associate, S.S and others v. Italy: Sharing Responsibility For Migrants Abuses in Libya, January 6, 2020
www.publicinternationallawandpolicygroup متوفر على الموقع الإلكتروني
- xi. UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES (UNHCR) BACKGROUNDNOTE ON THE PROTECTION OF ASYLUM – SEEKERS AND REFUGEES RESCUED AT SEA.
<http://www.unhcr.org> متوفر على الموقع الإلكتروني
- xii. Liquid Traces .The Left-to-Die Boat-Forensic Architecture.
forensic-architecture.org متوفر على الموقع الإلكتروني