

التدابير الدولية لمكافحة التهريب البحري للمهاجرين

International measures to combat the maritime smuggling of migrants

الباحث(ة) / كمال خريص

كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة سيدي بلعباس

kheris8kamel@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2019/10/24 تاريخ القبول: 2019/11/07 تاريخ النشر: 2019/11/19

الملخص:

يمنح القانون الدولي من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 آلية للدول الساحلية داخل بحرهم الإقليمي أو في منطقتهم المتاخمة لممارسة السيطرة اللازمة من أجل منع أو معاقبة قيام سفينة أجنبية بخرق قوانينها وأنظمتها خصوصا منها المتعلقة بالهجرة من خلال ممارسة حق "المطاردة الحثيثة" غير أن بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والجو والبحر الملحق باتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر وطنية لسنة 2000 يتيح تدابير مستحدثة لمواجهة تهريب المهاجرين في عرض البحر غير الخاضع لسيادة أي دولة وهي إمكانية اعتراض السفن التجارية باعترافها وتفريشها وذلك بالتنسيق مع الدول الأطراف في البروتوكول عند الاشتباه في ضلوعها في تهريب الأشخاص .

الكلمات المفتاحية: مكافحة تهريب المهاجرين . التدابير الدولية . المهاجرين .

Abstract:

Through the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, provides a general mechanism for a coastal State within its territorial sea or in its adjacent area to exercise the necessary control in order to prevent or penalize a foreign ship's violation of its laws and regulations, particularly those relating to migration through the exercise of the " However, the Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Air and Sea, annexed to the United Nations Convention against Transnational Organized Crime of 2000, provides new measures to combat the smuggling of migrants at sea without the sovereignty of any State namely, the possibility of intercepting and inspecting merchant ships in coordination with the States Parties to the Protocol when they are suspected of involvement in the smuggling of persons.

Keywords:

Combating the smuggling of migrants - international measures - migrants.

مقدمة:

الهجرة غير النظامية l'immigration clandestine بكافة صورها وأبعادها وخصوصا تهريب المهاجرين trafic illicite de migrants أصبح محل اهتمام من القوانين الجنائية الوطنية والمواثيق الدولية من أجل مقتضيات مكافحة نظرا لارتباط هذا السلوك بنشاط الجريمة المنظمة الذي تمارسه على مستوى دولي، فالإلى جانب المكافحة المرتبطة بالتجريم والعقاب ضمن أطر جنائية موحدة تتبني في أحيان كثيرة على تحديد المفاهيم والسياسات الجنائية بشكل متجانس بين الدول ما يعرف بعولمة التجريم والعقاب، أضحى المجتمع الدولي أيضا يبحث عن الحلول الميدانية المناسبة والسبل من أجل التعاون بين الدول لمكافحة تهريب المهاجرين في مختلف صورته وأنماطه لاسيما ذلك التهريب الآتي عبر البحر.

تعتبر مكافحة جريمة تهريب المهاجرين عبر البحر مسألة تفرق الدول نظرا للنطاق الكبير الذي يحتله الحيز البحري بما نسبته 70% من كوكب الأرض فالعامل الجغرافي الناتج عن تباعد القارات وانفصالها عن بعضها البعض بمياه البحار والمحيطات جعل اتخاذ المسالك والممرات البحرية للوصول إلى أوروبا أو الولايات المتحدة الأمريكية وكندا وأستراليا من مختلف البلدان منبع المهاجرين أمرا في غاية السهولة، أين تعمل الجماعات والعصابات الدولية المنظمة على تهريب المهاجرين بواسطة السفن والبواخر التي تحمل أعدادا هائلة من الأشخاص وتفرغهم على شواطئ تلك الدول.

ورغم المبادئ السائدة بين المجتمع الدولي بخصوص حرية الملاحة البحرية فإن ذلك لم يمنع من إيجاد حلول لمشكلات التهريب البحري في أعالي البحار وهذا بإمكانية بسط الدول لبعض مظاهر السيادة على السفن التي تمر في تلك المناطق البعيدة في حالة الاشتباه بممارستها لأفعال التهريب.

من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 اهدت الدول إلى آلية عامة لمكافحة مخالفة القوانين والأنظمة على متن السفن التي تعبر المياه الإقليمية والمتاخمة للدولة، لكن مع تقاوم ظاهرة التهريب للأشخاص أصبح المشكل يطرح على مستوى أعالي البحار أين لا تخضع تلك المياه لسيادة أي دولة وبالتالي تكون السفن البحرية عن منأى من المطاردة والتفتيش، الأمر الذي عالجه بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والجو والبحر الملحق باتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000.

إن المجال البحري ضمن اهتمامات المجتمع الدولي انتقل تدريجيا من تقنين الحركة والملاحة البحرية وبسط سيادة الدول بشكل جزئي أو كلي على مختلف أجزاء البحار والمحيطات إلى الاهتمام بالممارسات غير المشروعة التي يمكن أن يتخذها الأفراد والعصابات المنظمة وغير المنظمة في المجال البحري كالاتجار في المخدرات والمؤثرات العقلية والتي أتيح للدول الحق في تفتيش السفن في أعالي البحار بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1988 والآن مع ظهور تحديات أخرى تتمثل في جرائم معضلة نقل الأفراد وتهريبهم في البحار وإمكانية التصدي للسفن الضالعة فيه سواء في المجال الخاضع لسيادة الدولة أو في أعالي البحار.

إن معرفة مشكلة التهريب البحري للمهاجرين وآليات التصدي لها تقتضي معرفة مختلف التدابير التي جاءت بها الصكوك الدولية سواء اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أو البروتوكول الدولي لمكافحة تهريب المهاجرين والذي تبين من خلال هاذين الصكين الدوليين أن الظاهرة لم تعد مجرد مشكلة عرضية وهامشية بل باتت موضع اهتمام أساسي في الوقت الحالي نظرا للأعداد الهائلة من المهاجرين المهربين التي تصل يوميا إلى شواطئ الدول وما تثيره من مشكلات داخلية في إيوائهم وبعد ذلك إبعادهم وشواغل إنسانية أخرى لطالبي اللجوء وحالات الإنقاذ في البحر وما يترتب عنها من وفيات كثيرة للمهاجرين.

وعلى ضوء ذلك نطرح الإشكالية التالية: ما هي مختلف الآليات القانونية الدولية لمكافحة تهريب المهاجرين عبر البحر خاصة في أعالي البحار؟

وللإجابة على هذا التساؤل خصصنا المبحثين التاليين:

المبحث الأول: آليات مكافحة تهريب المهاجرين ضمن قانون البحار

المبحث الثاني: آليات مكافحة البحرية الخاصة بالبروتوكول الدولي

ولدراسة هذه الإشكالية اخترنا المنهج الوصفي التحليلي المقارن على أساس أننا نعتمد كثيرا على ما جاءت به أحكام الاتفاقيتين الدوليتين المتمثلتين في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والبروتوكول الدولي لمنع ومكافحة تهريب المهاجرين وما تقتضيه الضرورة في بعض الأحيان للمقارنة بين تلك الأحكام القانونية والتجارب الدولية في هذا المجال.

المبحث الأول: آليات مكافحة تهريب المهاجرين ضمن قانون البحار

إن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 جاءت ضمن ظروف لترسيخ العرف البحري القائم وتحديد بعض الأسس السائدة¹، كما أنها جاءت لتوضح قيود الملاحة البحرية المتعلقة بسيادة الدول على مياهها وتارة أخرى لضمان حرية الملاحة البحرية والتي أسست لآليات عامة متاحة للدول تساهم بقدر معين في مكافحة تهريب المهاجرين.

المطلب الأول: ظروف الاتفاقية وأسسها

اهتمت الدول منذ أوائل القرن العشرين ابتداء من سنة 1924 بتقنين قواعد القانون الدولي للبحار التي كانت تهدف إلى تحديد سلوكها بخصوص استخدام واستغلال البحار والمحيطات، وكان موضع الاهتمام في المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1958 هو تجسيد قواعد العرف الدولي للبحار التي كانت محل جدل فقهي كبير بين مؤيد ورافض لفرض سلطان وسيادة الدولة على البحار.

وبانعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار التي كانت دورته الأولى سنة 1973 والذي توالت دوراته حتى

¹ - لعمامرة عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014، ص 10.

سنة 1982 أين تم التوقيع على الاتفاقية من طرف عدد كبير من الدول بـ "مونت يغبواي" بجامايكا في 10/12/1982 التي تعتبر من أوسع الاتفاقيات في الوقت الحديث من حيث أنها توصلت إلى تحديد مجالات المياه الإقليمية والمتاخمة التي يمكن للدولة أن تتمتع ببسط سلطانها وسيادتها من خلال سريان قوانينها ولوائحها المالية والصحية والجمركية وتلك المتعلقة بالهجرة، ونظمت إلى جانب ذلك حقوق والتزامات الدول على كل المناطق البحرية الأخرى سواء كانت مناطق اقتصادية أو امتداد قاري وصولاً إلى البحار الدولية.

أقرت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بموجب المادتين 91 و 92 حق الدول في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن والقائمة على عملية التسجيل في إقليمها بصفة قانونية وفعلية الأمر الذي يجعل من وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، ويتبع ذلك أن السفينة يكون لها الحق في رفع علمها ولا يسمح في المقابل أن تبحر إلا تحت علم بلد واحد فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.

وبالتالي لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء الرحلة أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل، وتمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها وراقبتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها¹.

ونصت الاتفاقية في المادتين 21 و 33 أن للدولة الساحلية l'état côtier في منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة zone contiguë أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي mer territoriale والمعاقبة على أي خرق للقوانين أو الأنظمة، كما لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

اعتمدت الاتفاقية أيضاً نظام أعالي البحار وفق قاعدة تقليدية مفادها حرية أعالي البحار من خلال المادة 87 ويترتب عن ذلك حرية الدول في الملاحة واستغلال ثروات هذه المنطقة ومن جانب آخر خضوع السفن في هذه المنطقة للولاية الخالصة لدولة العلم l'état du pavillon والاستثناء الوارد على حرية الملاحة في أعالي البحار هو منح الدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة الممنوح للسفن والطائرات الحربية لجميع الدول والتي يشتبه في خرقها للأنظمة القانونية في المياه الإقليمية أو المتاخمة، وحق زيارة هذه السفن التي تصادفها في هذه المنطقة في حالات معينة².

المطلب الثاني: المطاردة الحثيثة وحق الزيارة كآليات للمكافحة

تعد اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أساساً قانونياً يمكن اعتماده في مكافحة تهريب المهاجرين وقد

¹ - المواد 91 و 92 و 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مونتيجوباي في 10/12/1982.

² - لعمامة عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المرجع السابق، ص 272.

وضعت الاتفاقية عدة تدابير يكون من شأنها منع وقوع حالات تهريب المهاجرين عبر المجال البحري بواسطة السفن لأنها تعد من ضمن المجالات المحددة كشكل من أشكال التعاون بمقتضى البروتوكول الدولي وتتمثل هذه التدابير في "المطاردة الحثيثة" و"حق الزيارة"¹.

الفرع الأول: المطاردة الحثيثة كآلية لمكافحة تهريب الأفراد

تستطيع أي دولة بموجب هذه الآلية أن تتخذ الإجراءات اللازمة ضد أي سفينة أجنبية يثبت أنها تستخدم المجال البحري في تهريب المهاجرين، ويكون هذا الحق مقرا للدولة الساحلية إذا كانت السفينة تتخذ هذا النشاط في بحرها الإقليمي أو في منطقتها المتاخمة وتحويلها الاتفاقية ممارسة حق "المطاردة الحثيثة" ولا يكون مطلوبا عند ذلك موافقة دولة العلم.

فإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تمنح للسفن التجارية التي تحمل الراية الأجنبية حق المرور البريء *droit de la circulation innocente* في مياهها الإقليمية مراعاة لمبدأ حرية الملاحة البحرية² فإن حق المطاردة الحثيثة التي وردت في قانون البحار تعد موازنة بين مصالح الجماعة الدولية في ضمان ملاحه بحرية آمنة وحره ومصالح الدولة الساحلية في ضمان حقوقها السيادية في المناطق البحرية الخاضعة لها³.

هذه الآلية يمكن للدولة الساحلية في المنطقة المجاورة أو المتاخمة أعمال سيادتها بممارسة السيطرة الضرورية بهدف المنع أو المعاقبة على قيام سفينة أجنبية بخرق وانتهاك لوائحها وأنظمتها المتعلقة بالهجرة، وأن ذلك ينسحب على المناطق الداخلة في إقليمها أو بحرها الإقليمي وعندئذ يكون حق المطاردة الحثيثة أو الساخنة كما يطلق عليه أحيانا قائما لحظة تجمع مبررات مقنعة لدى إحدى الدول الساحلية تفيد بأن سفينة أجنبية تعمل في نشاط تهريب المهاجرين أو إحدى زوارقها أو باستعمال زوارق غير تابعة لها أو ما يعرف بـ "الوجود الحتمي" الذي وجد تطبيقه في عدة مناسبات ابتداء من قضية تانيو مارو *The Tenyu Maru* وقضية قراس أند روبي⁴ *The Grace and Ruby*.

ويتبين بوضوح المجال الضيق لحق الدولة الساحلية في المطاردة ومحدودية نطاقه، إذ أنه يخضع لشروط حددتها اتفاقية قانون البحار ولا شك أن إحدى شروطها الرئيسية أن يتم خرق نظم الهجرة في المياه الداخلية أو الإقليمية والمنطقة المتاخمة على أن تنطلق المطاردة الحثيثة من هذه المياه المحددة في

¹ - نصت المادة 07 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين على أنه: تتعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن على منع وقوع تهريب المهاجرين عن طريق البحر وفقا لأحكام قانون البحار الدولي.

² - kiara Neri, *Le droit international face aux nouveaux défis de l'immigration clandestine en mer, québécoise de droit international*, Année 2013 [26-1](#) pp. 123-153.

³ - أحمد أبو الوفاء محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2006، ص 193.

⁴ - حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي (دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982)، أطروحة دكتوراه جامعة الحسن الأول، المغرب ص 28.

المادة 111 من قانون البحار، وأن تتم بصفة مستمرة دون انقطاع حتى تكون المطاردة صحيحة، ولا يجوز ممارسة هذا الحق إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

وعملاً بأحكام الاتفاقية لا يمكن البدء في المطاردة الحثيثة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها وينتهي حق المطاردة في كل الأحوال بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تتبعها أو لدولة أخرى وهو ما يعتبر عائناً أيضاً في ملاحقة السفينة ما لم يتم التعاون في هذا الشأن .

ويتلخص إذن حق المطاردة الحثيثة على هذا النحو في الاعتراف لسلطات الدولة الساحلية بتعقب أية سفينة تجارية أجنبية تقوم بانتهاك قوانين وأنظمة هذه الدولة خاصة إذا ما تعلق الأمر بتهرب المهاجرين في المناطق الخاضعة لولايتها، وإمكانية إيقافها في البحر العالي واقتيادها إلى أحد موانئ الدولة الساحلية لمتابعة طاقمها بتدبير دخول المهاجرين إلى دولة ليسوا من مواطنيها أو المقيمين الدائمين فيها وبسط ولايتها القضائية تجريمًا وعقاباً.

وبموجب التدبير الذي تتيحه اتفاقية قانون البحار من خلال المطاردة الحثيثة يتضح أن هذه الآلية لا تشمل إلا الحالات التي يكون فيها تهريب المهاجرين داخل المناطق التي تخضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية بحيث أن هذا التدبير لا يمكن انطباقه على المناطق الأخرى كالمناطق الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والتي تعتبر أماكن ذات ولاية نسبية، وبالتالي لا يجوز استخدام حق المطاردة في الحالات التي تكون فيها السفينة التي تعمل في تهريب المهاجرين تعبر المياه الاقتصادية والجرف القاري أو أعالي البحار باعتبار أنها مناطق غير مشمولة بنظام المطاردة الحثيثة ابتداءً.

وبالتالي فهذا النظام يصبح عاجز وغير فعال في الحالات التي تتخذ فيه السفن التي تعمل في نشاط تهريب المهاجرين وتتخذ مسالك ودروب بحرية غاية في الاحترافية والسرية ولا تضعها تحت طائلة التفتيش عندما تمر هذه السفن في أعالي البحار كما أنها عادة ما تقتنص الفرص السانحة لإفراغ حمولتها في أماكن معزولة وغير محروسة وتختار توقيت ملائماً لذلك، كما قد يتم تسهيل نشاطها أكثر بتواطؤ من الموظفين الحكوميين الذين يتم إفسادهم من طرف التنظيمات الإجرامية بكافة الطرق والوسائل وبالتالي يصبح عملها أكثر جرأة وخطورة .

الفرع الثاني: حق الزيارة كآلية لمكافحة تهريب الأشخاص (Droit de visite)

تتمتع بهذا الحق جميع الدول طبقاً لأحكام المادة 110 من اتفاقية قانون البحار وحق الزيارة هو استثناء من المبدأ العام السائد والمتمثل في تمتع دولة العلم بالولاية على سفنها الموجودة في أعالي البحار للسفينة الأجنبية من غير السفن التي تتمتع بالحصانة وهي السفن الحربية والتي تقوم بمهام حكومية والتي تصادفها في أعالي البحار، ويقتضي حق الزيارة تفقد السفينة التجارية وتدقيق الوثائق المتعلقة بها ويمكن

الشروع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة إذا توافرت أسباب معقولة للاشتباه أن السفينة تزاول أنشطة معينة والتي تتمثل في تجارة الرقيق والقرصنة واللبث الإذاعي غير المرخص¹.

ويتضمن أيضا الحالة التي تظهر فيها السفينة بأنها لا تتبع أية دولة أو يستخلص واقعا أنها من جنسية السفينة الحربية نفسها بالرغم من أنها ترفع راية أجنبية أو ترفض إظهار رايتها، ويطبق حق الزيارة إلى جانب أعالي البحار في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وبالتالي يظهر جليا أن حق الزيارة وعلى الرغم من كونه ذا نطاق واسع ويمارس في البحر العالي إلا أنه لا يتضمن الحالات التي تكون فيه السفينة تعمل على نقل مهاجرين مهربين ماعدا ربما الحالة التي تكون فيها السفينة لا تحمل أية راية أو هي من جنسية السفينة الحربية.

ويتبين إجمالا من خلال اتفاقية قانون البحار محدودية وقصور مكافحة من حيث نطاقها والذي لا يمكن أن يتعدى حدود المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة بالنسبة للسفن الأجنبية بينما يمكن أن يشمل عرض البحر والمنطقة الاقتصادية بالنسبة للسفن التي تحمل فقط علم الدولة وتلك التي تكون في الواقع من جنسية السفينة الحربية.

وتبعاً لذلك لا يمكن أن تشمل عملية التفتيش في عرض البحر السفن الأجنبية التي يشتبه ضلوعها في تهريب المهاجرين الأمر الذي جعل من بنود اتفاقية قانون البحار عاجزة على معالجة تلك الحالات وأتاح بذلك قيام الكثير من السفن الأجنبية في توفير رحلات لعدد كبير من المهاجرين غير الشرعيين والتي تجد من أعالي البحار مجالا آمنا للإفلات من المراقبة والتفتيش، لتبقي تراوح تلك الأفاصي البعيدة لتقتص بذلك وفي جنح الظلام الضفاف الوعرة غير المحروسة لتلقي بتلك الكتل البشرية في البحر لتكمل وصولها إلى اليابسة سباحة وتعود السفينة أدرجها².

المبحث الثاني: آليات مكافحة البحرية الخاصة بالبروتوكول الدولي

نظرا للقصور الذي يشوب اتفاقية قانون البحار في مكافحة تهريب المهاجرين وخاصة في المياه

¹ - القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك 2010، ص 83.

² - مولي مور، مافيات تجارة البشر حولت تركيا إلى جسر لتهريب المهاجرين السريين جريدة الشرق الأوسط نقلا عن واشنطن بوست العدد 8218 بتاريخ 2001/05/29 .

الدولية، فإن بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 قد جاء بآليات وأحكام خاصة تتعلق باتخاذ تدابير ضد السفن الضالعة أو المشتبه في ضلوعها في تهريب المهاجرين وفق شروط معينة ويشمل بهذا المعنى تهريب المهاجرين عن طريق البحر الضلوع المباشر وغير المباشر على حد سواء بما في ذلك الحالات التي تكون فيها السفينة الأم قد نقلت مهاجرين إلى مراكب أصغر لإنزالهم إلى البر.

المطلب الأول: المقتضيات الأساسية للمكافحة البحرية وفقا للبروتوكول

لكون الجزء البحري من رحلة التهريب ذات طابع متميز فقد تم موافاته ببنود خاصة في البروتوكول فالمخاطر التي ينطوي عليها التنقل غير المشروع في البحر تحدث عددا كبيرا من الوفيات بالمقارنة مع التهريب عبر المجال البري أو الجوي، ويعتبر التهريب البحري صنف ناجح من الجريمة يدر أرباحا عالية للمهربين في المقابل يتحمل المهاجر كل المخاطر، والواقع يؤدي بنا إلى القول أنه عمل تجاري إجرامي يدار بطريقة تنافسية بين جماعات وعصابات تعمل بشكل منظم أو غير منظم.

ويشكل كشف مراكب التهريب في البحر تحديا رئيسيا للدول الساحلية التي قد تكون مواردها محدودة ومناطق البحث والإنقاذ التي تتولي المسؤولية عنها كبيرة، وبالتالي يستلزم توافر موارد بشرية ومادية مثل المراكب والمروحيات لقيام الدوريات البحرية بدور فعال، وتعطي الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون والعمليات على الحدود الخارجية فرونتكس (FRONTEX) والتي تعمل بالتنسيق مع دول الاتحاد الأوروبي تجربة رائدة في الكشف عن حالات التهريب البحري للمهاجرين¹.

وينبغي على الدولة تحقيق التوازن بين أهدافها ومصالحها المشروعة في حماية سيادة الدولة من الانتهاك من قبل جماعات الجريمة المنظمة وبين التزاماتها بموجب القانون الدولي² التي عادة ما يكون المهربون على اطلاع كبير بها ويعملون على استغلالها بتوجيه المهاجرين على التصرف بنحو معين عندما يتم اعتراض سبيل المراكب وذلك لزيادة فرصهم في التمكن من الدخول والبقاء في بلدان المقصد فقد لجأ المهاجرون إل تخريب المركب عندما تم اعتراضهم لحمل السلطات على تنفيذ عمليات الإنقاذ بدل إعادتهم. ومن المسائل الأساسية الواجب مراعاتها هو توفير حماية للمهاجرين وتقديم المساعدة المناسبة لهم فمكافحة هذه الجريمة التي غالبا ما تكون منظمة والتصدي لها بموجب أحكام البروتوكول الدولي واتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة يقتضي الاستجابة الموازية للالتزامات الدولية الأخرى بموجب الاتفاقيات والمعاهدات مثل اتفاقية اللاجئين لسنة 1951 واتفاقية الإنقاذ في البحر وبالتالي لا يمكن بأي حال الاكتفاء تحت أي طائل برد السفينة أو ترك المهاجرين على متنها في أيدي أعضائها إذ ينبغي جعلهم في أماكن آمنة لاستخلاص

¹ - ورقة مناقشة تهريب المهاجرين عن طريق البحر، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، منشورات الأمم المتحدة، 2011، ص 09.

² - القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، المرجع السابق، ص 86.

المعلومات من طرف محققين متخصصين ومدربين قصد التمكن من وضع أولئك المهربين تحت طائلة القانون.

وقد يشكل الحصول على الأدلة أثناء إجراء التحقيقات في مثل هذه الجرائم عملاً مضمناً نظراً للطابع المعقد لشبكات التهريب وطريقة عملها، إذ لا يقتصر الأمر على تحديد المهربين من المهاجرين داخل المركب بل يقتضي معرفة عمل تلك الشبكة على مختلف المسارات والمراحل التي اتخذها المهربون بما فيها مناطق العبور وبلدان المنشأ، وإلى جانب ذلك فإن المعلومات التي تفيد التحقيق هي التي يمكن استخلاصها من سماع المهاجرين وأن الأدلة التي يمكن الوقوف عليها للكشف عن أنشطة المهربين وهويتهم تبدأ من الشهادات والإفادات التي يقدمها المهاجرين وهذا يتطلب التراجع عن أي سياسة تهدف إلى اعتراض المهاجرين ثم إبعادهم دون إتاحة الفرصة لإجراء التحقيقات اللازمة للكشف عن تلك المعلومات التي بإمكانها اختصار الوقت والجهد في تقديم المتورطين من المهربين أمام السلطات القضائية لتوقيع العقوبات الملائمة عليهم .

ويعتبر أكثر عنصر ضروري للتصدي الفعال والشامل لتهريب المهاجرين عن طريق البحر هو تعزيز التعاون الدولي إلى أقصى حدود ممكنة من أجل تحقيق عدم إفلات المهربين من العقاب وبذلك منع الجريمة والذي يتم في إطار أحكام قانون البحار والبروتوكول الدولي بما في ذلك الترتيبات القائمة سواء كانت اتفاقيات ثنائية أو إقليمية.

المطلب الثاني: تدابير مكافحة البحرية الخاصة بالبروتوكول

أقر بروتوكول مكافحة تهريب الأفراد العديد من التدابير في إطار تنسيق الجهود بين الدول ضد السفن التي تمارس هذا النشاط وارتأينا تقسيمها إلى متطلبات التعاون الدولي لاتخاذ التدابير واعتلاء السفن وتفتيشها عند قيام الشبهة أو الاعتقاد بممارسة نشاط تهريب المهاجرين وهي على العموم مستوحاة بشكل كبير من المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988.

الفرع الأول: مستلزمات التعاون الدولي لاتخاذ التدابير

قبل التعرف على التدابير التي جاء بها بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين فإن هذا الأخير حث الدول الأطراف لمقتضيات التعاون وتنسيق العمل الميداني بينها على ضرورة تحديد جهة إدارية داخلية مخولة أو سلطة مركزية وطنية مختصة *Autorité nationale compétente* للاستجابة للطلبات الواجب البت فيها بخصوص الحالات البحرية التي يتم ضبطها ومعاينتها، وتكون تلك الجهة المعنية تتمتع بصلاحيات قانونية وذات قدرة على ممارسة مهام تتعلق أساساً بإرسال وتلقي طلبات المساعدة من الدول

الأعضاء¹ والمتمثلة على الخصوص فيما يلي:

. البت في طلبات التأكد من الوضعية القانونية للسفينة لدى المصالح الإدارية المختصة في الدولة التي تتبعها لاسيما ما يرتبط بتسجيل السفينة و أهليتها القانونية في حمل رايتها.
 . البت بصفة أساسية من تمكينها في اتخاذ التدابير الملائمة عن طريق طلب تفويضها لممارسة صلاحيات محددة تتمثل في الإذن باعلاء ظهر السفينة والقيام بتفتيشها.

ولا تتلقى هذه السلطة الطلبات فقط بل يمكن أن تكون في موضع تمثيل لحالة الدولة التي ترسل الطلبات إلى سلطات دول أخرى، وقصد ممارسة الجهة الإدارية المعنية صلاحياتها قد يتطلب الأمر قيام جهات إدارية وأمنية مختلفة بمساعدتها وبشكل مترابط وبتنسيق محكم كالإدارة المكلفة بالنقل البحري والشرطة القائمة على حراسة الحدود وكذا الإدارة الساهرة على تطبيق القوانين الجمركية ومن أجل تسهيل القيام بالأعمال بصفة مستمرة يستوجب تحديد حزمة من الترتيبات الدائمة، على أن مسألة جمع المعلومات بخصوص السفن يتطلب تدخل مصالح الإدارة المعنية بالسجلات البحرية التي تؤكد أو تنفي عملية التسجيل لديها، بما فيها صلاحية تقديم المعلومات بخصوص أماكن تواجد نقاط النجدة البحرية التي يتم استحداثها طبقا للاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر.

وتعمل الجهة الإدارية المخولة قانونا بالتنسيق مع نظيراتها من الهيئات الرسمية للدول الأخرى على أساس ما يتيح لها القانون من اختصاصات وصلاحيات وبالتالي يتعين أن تكون على دراية تامة بالمسؤولية الملقاة على عاتقها في دراسة الطلبات الموجهة لها من تلك الهيئات ومعالجتها بما فيها الالتماسات الواردة لها من جميع السلطات الأمنية الداخلية وغيرها والتي تعمل في المجال البحري قصد إفادتها بالمعلومات اللازمة لاتخاذ التدابير المناسبة بالتنسيق مع مختلف الدول² وقد يتطلب اتخاذ هذه الإجراءات مراعاة العديد من المسائل في مجال تطبيق القانون في البحار لاسيما متطلبات الحماية التي تفرضها الاتفاقيات الدولية عند عمليات الاعتراض التي تطال السفن وسبل الوصول إليها من قبل اللاجئين وضمان سلامة الأرواح بما فيها العمليات التي تتم بناء على الالتزامات الدولية المرتبطة بالإنقاذ في البحار³.

وعندما تكون لدى الدولة الطالبة للمساعدة مبررات كافية تقوم على أسانيد ثابتة وقوية حول قيام شبهة

1 - الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، منشورات الأمم المتحدة في الأدلة التشريعية لتنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة والبروتوكولات الملحقة بها، الجزء الثالث، ص 387.

2 - القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص 88 و 90 و 91.

3 - الملحوظات التفسيرية للأعمال التحضيرية، الوثائق الرسمية لعملية التفاوض حول اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية والبروتوكولات الملحقة بها، وثيقة الأمم المتحدة في 03/11/2000، ص 506.

في كون السفينة تعمل في نشاط يتعلق بتهريب المهاجرين¹ وبغض النظر عن كون السفينة تحمل رايتها أو تزعم أنها مسجلة لديها أو تدعي أنها من دون جنسية أو أنها من الناحية الواقعية تحمل جنسية دولة طرف مع أنها ترفع راية أجنبية أو ترفض إظهار أي علم، فإنه يتعين على الدول الأطراف بموجب البروتوكول الدولي السعي إلى توفير تلك المساعدة وتقديمها بالقدر المطلوب والضروري في حدود الإمكانيات المتاحة لأجل اتخاذ التدابير لمكافحة استخدام السفن في تهريب المهاجرين².

وبالإضافة إلى السلطة الوطنية المختصة يقتضي البروتوكول الدولي تعيين موظفين مفوضين يتمتعون بالتدريب اللازم والكفاءة والمعدات اللازمة، ويمكن أن يكون ضابطا من رجال الشرطة أو الجمارك أو حرس الحدود لممارسة صلاحيات التنسيق والتعاون الدولي، مع اعتبار أن هؤلاء الموظفين في بعض الأحيان سيعملون خارج الإقليم الوطني وتكون لهم صلاحية إيقاف السفن واعتلائها واحتجازها واتخاذ الإجراءات اللازمة من التفتيش والضبط واستجواب الأشخاص الموجودين بالسفينة بالاستعانة بمترجمين عند الحاجة ومهندسي السفن والفنيين الميكانيكيين.

الفرع الثاني: اعتلاء وتفتيش السفن الضالعة في تهريب المهاجرين

حدد البروتوكول الدولي مختلف التدابير التي يمكن اتخاذها من أي دولة طرف في الأحوال العادية ضد السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي في أعالي البحار والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية³، والتي تقوم ضدها مبررات كافية تحتمل ضلوعها في ارتكاب نشاط تهريب المهاجرين عن طريق البحر و هذا في الحالة التي تكون تحمل راية دولة طرف أخرى أو علامات تسجيل خاصة بها وهذه التدابير تتمثل في إمكانية اعتلاء السفينة وتفتيشها وفق إجراءات معينة.

حيث يتطلب قبل القيام بأية تدابير من الدولة الطرف أن تبادر فوراً إلى إعلام دولة الراية واستقصاء معلومات تسجيل السفينة لديها، وفي حال ثبوت ذلك تلتزم منها اتخاذ التدابير التي تراها أو تكون ملائمة تجاهها ويستوجب عند ذلك على دولة العلم النظر في تلك الالتماسات دون تمهل وفي أقصر وقت ممكن قد يؤدي إلى تأخير لا موجب له، وعندها يمكن أن تجيز للدولة صاحبة الطلب باتخاذ ما يستوجبه الحال من إجراءات باعتلاء ظهر السفينة والقيام بتفتيشها⁴.

ويمكن لدولة العلم أن تتخذ عملية إعطاء التصريح المستلزم عنها مقيدا بتحفظات مسبقة تكون محل تفاوض مع الدولة التي تقدمت بالطلب، وحال ثبوت أن السفينة تمارس نشاط تهريب المهاجرين عن طريق البحر تكون للدولة الطرف إمكانية اتخاذ التدابير الملائمة في مواجهة السفينة وما على ظهرها من أشخاص

1 - المصطلح "ضالعة" في تهريب المهاجرين يجب أن يفهم بمعناه الواسع فمثلا يجب أن يشمل السفن الأم التي يتم اعتراضها بعد أن يكون المهاجرون قد نقلوا إلى سفن أصغر لإنزالهم على البر.

2 - الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص 377.

3 - أنظر الملحوظات التفسيرية للأعمال التحضيرية، مرجع سابق، ف 98 ص 494.

4 - الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص 378.

وبضائع وذلك حسب ما تسمح به دولة العلم بحيث تنقيد بمحتوى الإذن دون اللجوء إلى اتخاذ تدابير إضافية¹، وعلى الدولة الطرف التي تجري تنفيذ التدابير السابقة أن تفيد دولة الراية بجميع المعلومات وما ترتب من محصلات تلك الإجراءات بشكل فوري.

ويلاحظ أن هذه التدابير تتعارض مع القواعد والأسس التي يقوم عليها القانون الدولي للبحار من حيث أنها تحد من حرية الملاحة البحرية، لذلك فإن البروتوكول الدولي أقر قيوداً على اتخاذ التدابير لغرض قمع الجريمة ومكافحة تهريب المهاجرين بواسطة السفن والتي تتمثل في أحيان كثيرة ضرورة الحصول على الإذن المسبق pré-autorisation وفي حالات أخرى يمكن القيام باتخاذ التدابير دون ذلك.

فبخصوص الحالات التي تتطلب ضرورة الحصول على الإذن من الدولة الطرف في البروتوكول فهي في الأحوال التي يثبت من خلالها حمل السفينة لراية دولة معينة أو تأكيد التسجيل لديها، وهذه الوضعية القانونية التي تكون عليها السفينة يترتب عنها وجوب التماس الإذن من الدولة صاحبة الولاية الإدارية عليها وعدم القيام باتخاذ أية تدابير دون الرجوع إليها، مما يستجيب لمتطلبات حرية الملاحة البحرية السائدة في البحار الدولية الذي ينبني على احترام سيادة الدول على سفنها.

أما الحالات التي لا تستوجب ضرورة الحصول على الإذن فهي ثلاث حالات ذكرها البروتوكول الدولي على سبيل الحصر وتتلخص في حال وجود أخطار قائمة ومحدقة تتعرض لها السفينة وركابها ويتطلب بصفة مستعجلة إزالتها للمحافظة على حياة وسلامة الركاب وريان السفينة وتعتبر هذه الحالة استثنائية وتطبق على جميع السفن فيما يخص اتخاذ تلك التدابير وفقاً لما يقتضيه القانون الدولي بخصوص تقديم المساعدة والإنقاذ في البحر.

الحالة الثانية التي أوردها البروتوكول الدولي وهي تعد من الترتيبات القصوى للتعاون الدولي بحيث تتيح اتخاذ التدابير مع ما يتطلبه الأمر من السرعة دون الرجوع إلى دولة العلم إذ لا تستوجب أخذ موافقة مسبقة منها وهي الحالة التي يرتبط فيها بلدين باتفاقية ثنائية أو عدة بلدان باتفاقية متعددة الأطراف تخص مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر وتسمح باتخاذ تدابير معينة ضد السفن الضالعة في تهريب المهاجرين دون العودة بأي التماس من دولة العلم.

وتعتبر أيضاً السفن التي ليس لها أي انتماء بكونها أحيانا لا تحمل راية دولة معينة أو أنه تم إحاطتها بمظهر من المظاهر الشبيهة للسفينة التي ليست لها جنسية معينة وهي على هذا النحو حالة تقتضي أيضاً وفقاً للبروتوكول الدولي لمكافحة تهريب المهاجرين² إمكانية اتخاذ التدابير ضدها دون الحاجة للتماس

1 - وفق المادة 92 ف2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فإنه يجوز اعتبار السفينة في حكم عديمة الجنسية إذا كانت تبحر تحت علمي دولتين أو أكثر وتستخدم تلك الأعلام حسب ما يناسبها وبذلك لا يمكنها أن تدعي جنسية من هذه الجنسيات.

2 - نصت المادة 08 فقرة 5 من البروتوكول الدولي لمكافحة تهريب المهاجرين.

التصريح المسبق.

المطلب الثالث: التزامات الدول أثناء اتخاذ التدابير

يضع البروتوكول الدولي واتساقا دائما مع الالتزامات الدولية بموجب اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 عدة ضمانات وشروط وقائية أثناء اتخاذ التدابير ويلزم الدول الأعضاء باحترامها وتحمل مسؤوليتها عند مخالفتها¹ وهي على العموم تتمثل في مراعاة متطلبات حقوق الإنسان وسلامة المهاجرين والالتزام بالإنقاذ في البحر.

الفرع الأول: احترام متطلبات حقوق الإنسان

إن مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر أخضعه البروتوكول الدولي للوفاء بالالتزامات الدول الأعضاء المترتبة عن الصكوك الدولية الأخرى المتعلقة بحقوق الإنسان فيما يخص اتخاذ التدابير ضد السفن الضالعة في تهريب المهاجرين، وكل الترتيبات والتعاون الدولي يتم مع مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين ومفوضيتها لحقوق الإنسان التي تضمن أن تتوافق تدابير التصدي مع المعايير الدولية، وأن الامتثال لتلك الالتزامات يجب أن يكفل الحق في مغادرة أي بلد وطلب اللجوء والحماية الدولية والالتزام بعدم الإعادة الإجبارية وأن لتلك الواجبات الدولية مستلزمات جد خاصة ومتميزة² تتضمن حتى "نظم الدخول Systèmes d'accès" المستخدمة لمراعاة مقتضيات الحماية واحتياجات الأشخاص الذي أصبح يشمل بالإضافة إلى الإجراءات المتخذة عند الحدود عمليات الاعتراض خارج إقليم الدولة والتي تتم في أعالي البحار³.

لذلك فإن النشاطات المتعلقة بتطبيق القانون التي يتم اتخاذها في البحر يجب أن تكون في إطار احترام الالتزامات التي يفرضها القانون الدولي الإنساني واتفاقية اللاجئين لسنة 1951 والبروتوكول الملحق بها لسنة 1967 بما في ذلك احترام مبدأ عدم الإعادة الجبرية، وعلى هذا النحو يتعين أن تضمن نظم الدخول مراعاة أسس تلك الحماية وعدم التنفيذ العشوائي لتدابير المراقبة المشروعة التي تسمح بتحديد طالبي اللجوء وتمييزها عن الفئات الأخرى باعتبار أن الالتزامات الدولية تفرض ضمان عدم الإعادة دون إتاحة النظر في

1 - راجع نص المادة 09 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين، أنظر للمزيد الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ف83 ص366، وأنظر أيضا القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين مرجع سابق، ص97.

2 - مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين تدعو إلى استخدام نظم دخول تراعي مقتضيات الحماية وتأخذ في الاعتبار احتياجات الناس، وواجب الدول في احترام التزاماتها بموجب القانون الدولي لحقوق الإنسان وقانون اللاجئين، بما في ذلك مبدأ عدم الإعادة الجبرية.

3 - لاحظت مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أن مصطلح "نظم الدخول" أخذ يشمل بقدر متزايد لا التدابير المتخذة عند الحدود فحسب وإنما أيضا عمليات الاعتراض المقصود بها منع الأفراد من بلوغ و/أو دخول إقليم ما أو اعتراضهم أو إيقافهم.

التماس اللجوء من طرف الجهات المختصة و تقييمها على الوجه الأنسب وفق ضمانات الحماية في تدابير الاعتراض التي كانت محل إرشادات توجيهية للجنة التنفيذية للمفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين في يناير سنة 2007¹.

كما أنه ينبغي مراعاة ما للنساء والأطفال من احتياجات خاصة باعتبارهم من الفئات الضعيفة وتوفير المستلزمات الأساسية لهم مع الأخذ بعين الاعتبار توفير موظفين من الجنسين لهذا الغرض ومن الالتزامات الدولية بهذا الشأن مساعدة الأطفال غير المرافقين والمنفصلين عن والديهم وتقديم الرعاية اللازمة لهم².

كما يقع على كاهل الموظفين القائمين على تنفيذ الإجراءات ضمان توفير الحماية اللازمة للمهاجرين المهربين من كل أشكال العنف الذي يحتمل أن يمارس عليهم من طرف أفراد كانوا أو جماعات، وأن يحرصوا على سلامة الأشخاص المتواجدين على متن السفن ومعاملتهم معاملة إنسانية ومساعدة المهاجرين الذين تتعرض حياتهم أو سلامتهم للخطر وكل الأشخاص المعرضين للأذى من جانب العصابات الإجرامية المنظمة.

الفرع الثاني: الالتزام الدولي بالإنقاذ في البحار *Sauvetage en mer*

الإنقاذ في البحار عرف والتزام بحري قديم تضمن من خلاله الدول توفير المساعدة لأي شخص يوجد في موقف خطير في البحر دون أي تمييز بسبب الجنسية والظروف التي أدت إلى حدوث هذا الوضع ولو كانت من قبيل هجرة غير نظامية إذ أضحت من الالتزامات العرفية الأساسية التي تم وضعها في اتفاقية قانون البحار وتقع إلزاما على كل ريان سفينة، وأنه تبعا لذلك أجريت تعديلات في سنة 2006 برعاية المنظمة البحرية الدولية OMI على اتفاقيتي 1974 و 1979 لضمان فعالية المساعدة والإنقاذ في البحار، ويتعلق الأمر بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (Convention SOLAS) والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر³ اللتان تكفلان إلزام الحكومات والدول توفير المساعدة لكل مستغيث في البحر بغض النظر عن جنسيته أو وضعه أو الظروف المحيطة به وتلبية احتياجاتهم الأولية الطبية وغير الطبية ونقلهم إلى مكان آمن تنتهي فيه عمليات الإنقاذ ويزول فيه التهديد المحيط بالأشخاص وتلبية احتياجاتهم المتمثلة في المأوى والغذاء وتوفير الرعاية الصحية والأدوية ويمكن فيه ترتيب نقلهم إلى الوجهة النهائية مع إعفاء ريان السفينة من أية مسؤولية.

تعمل العديد من المنظمات غير الحكومية في المياه الدولية على مستوى البحر الأبيض المتوسط

1 - القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص 94.

2 - المرجع نفسه، ص 93.

3 - أجريت تعديلات في عام 2006 على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر ودخلت حيز النفاذ، ووفق هذه التعديلات يطلب من الحكومات والدول الأطراف التنسيق والتعاون فيما بينها لضمان إعفاء ربابنة السفن الذين يقدمون المساعدة عن طريق انتشار أشخاص معرضين للخطر في البحر من التزاماتهم.

بالتنسيق مع خفر السواحل الإيطالي الذي يلعب دورا حاسما في إنقاذ اللاجئين باعتبارها من أكثر الدول مقصدا للمهاجرين، وتلك المنظمات باتت تعمل على البحث بواسطة سفنها عن قوارب اللاجئين في البحر لإيصالهم إلى ميناء آمن، وغالبا ما تكون وجهتها إيطاليا وتشمل منظمات الإنقاذ التي ترسل سفنها لإنقاذ اللاجئين في البحر كل من: منظمة "الأذرع المفتوحة" الإسبانية Proactiva Open Arms والمنظمتين الألمانية "عين البحر Sea-Eye" و"شباب الإنقاذ Jugend Rettet"، والجمعيتين الخيريتين الهولنديتين: منظمة "قوارب اللاجئين" Refugee Boat Foundation ومنظمة "إنقاذ الطفولة Save the Children." بالإضافة إلى منظمة "أطباء بلا حدود"، ومنظمة "سوس SOS" ومحطة "مواس MOAS" وسفينة مشروع "قارب الحياة LifeBoat" التي يطلق عليها ميندن Minden، غير أن العديد من العراقيل التي تجابهها هذه المنظمات إذ أعلنت العديد منها تعليق نشاطها ابتداء من شهر أوت 2017 نظرا للتهديدات الأمنية عبر المياه الإقليمية الليبية إثر تأكيد هذه الأخير حقها في البحث والإنقاذ في الشريط الساحلي الممتد على 12 ميل بحري كما وكثيرا ما تعرضت سفنها للإطلاق التحذيري بالأسلحة، بالإضافة أن بعض هذه المنظمات تلقي الاستهجان من الطرف الإيطالي بشبهة التعاون مع المنظمات الإجرامية في تهريب المهاجرين¹.

رغم تلك المعوقات فإنه بات من الضروري الوعي في تطبيق القانون من طرف حرس الحدود أو الشرطة أو أعوان الجمارك أن تكون من بين المرتكزات الأساسية لها هي مهام الإنقاذ عند أوضاع تقييد وجود مأساة في البحر حتى وإن لم تتضح أي شبهة في التهريب وتطبق المساعدة على أعالي البحار كما في المناطق الاقتصادية الخالصة²، وهذا الالتزام تقليد قديم يترتب أيضا على ربان السفينة بموجب القانون الدولي للبحار³، الذي يستلزم أن تبادر كل دولة وتطلب من ربان السفينة التي ترفع رايتها بأن يعمل قدر مستطاعه من دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي بالتوجه بأقصى سرعة لنجدة الأشخاص

1 - جهات لها دور حاسم في تحديد مصير اللاجئين وإنقاذهم في البحر، تاريخ الاطلاع 2017/09/01.
<https://p.dw.com/p/2iKQF>

2 - القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص95.

3 - المادة 98 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

المستغيثين في البحر عند استقباله لمعلومات بذلك¹.

الخاتمة:

جاء بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 لتضع الحلول الكفيلة بمواجهة تلك السفن التي تعمل في تهريب المهاجرين والتي تتخذ أعالي البحار ملاذا لها في ظل قصور أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في معالجة تلك الحالات عن طريق تدابير المطاردة الحثيثة أو حق الزيارة.

تخول تدابير البروتوكول الدولي عند الاشتباه في ضلوع السفن في تهريب المهاجرين اعتقالها وتفريشها بالتنسيق مع دولة العلم التي تتيح لها ذلك بعد تأكيد التسجيل لديها، وفي حالات أخرى يمكنها ذلك دون إذن سابق عندما يتعلق الأمر بسفينة عديمة الجنسية أو حالة إزالة الخطر الوشيك أو وجود اتفاقية ثنائية، وكل ذلك وفق ضمانات قانونية تتمثل في سلامة الأشخاص وحقوق اللاجئين والإنقاذ في البحر.

ومن النتائج والاستنتاجات التي توصلنا إليها ما يلي:

01 - إذا كانت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لا تتيح إلا بصفة عرضية ونسبية مكافحة تهريب المهاجرين فإن البروتوكول الدولي لسنة 2000 يعد آلية أساسية وشاملة الذي يعطي حلول لمشكلات التهريب البحري للمهاجرين في عرض البحر.

02 - تهريب المهاجرين بشكل عام وبقدر ما يقتضيه من توحيد للسياسة الجنائية في المكافحة ومظهر من مظاهر العولمة الجنائية فإن إطار التعاون الدولي في مكافحة التهريب البحري للمهاجرين أخذ حيزا هاما لدى المجتمع الدولي تجسدت في وضع آليات كفيلة بمنع التهريب عبر البحر وأن هذا التعاون لا يعزز المكافحة والتصدي فقط للجريمة بل هو ضرورة مطلقة وأن نقيض هذا التعاون هي المحاولات الانفرادية للدول التي عادة ما كان مآلها الفشل .

03 - البروتوكول الدولي لمكافحة ومنع تهريب المهاجرين إطار قانوني يخول الدول القيام بملاحقة مهربي البشر ليس فقط في المناطق التي تبسط فيها سيادتها بشكل كلي أو جزئي بل في أعالي البحار أين لا تملك الدول أية سيادة على تلك المياه وهي النقطة الرئيسية التي تم معالجتها بشكل أساسي .

04 - تطبيق البروتوكول الدولي في مكافحة التهريب البحري للمهاجرين يتم دائما باحترام الدول لالتزاماتها الدولية لاسيما فيما يخص حرية الملاحة البحرية ومقتضيات حقوق الإنسان والإنقاذ في البحر وفقا للإطار القانوني الذي يحددها وهذا يعد تحديا خاصا في المكافحة فكل ترتيبات التعاون الدولي بين بلدان المنشأ و العبور والمقصد يجب أن لا تحد من حقوق الأفراد في طلب اللجوء أو الحصول على المساعدة الإنسانية.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

أ- الاتفاقيات:

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مونت يغو باي في 10/12/1982.
- 2- بروتوكول منع ومكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو الملحق باتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 .
- 3- الاتفاقية الدولية سولاص لسلامة الأرواح في البحر (Convention SOLAS) لسنة 1974 .
4. الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر 1979 .
5. اتفاقية اللاجئين لسنة 1951 والبروتوكول الملحق بها لسنة 1967 .

ب - منشورات الأمم المتحدة:

- 1- الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، منشورات الأمم المتحدة في الأدلة التشريعية لتنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة والبروتوكولات الملحق بها، الجزء الثالث.
- 2- الملاحظات التفسيرية للأعمال التحضيرية، الوثائق الرسمية لعملية التفاوض حول اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية والبروتوكولات الملحق بها، وثيقة الأمم المتحدة في 03/11/2000 .
- 3- القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك 2010.
- 4- ورقة مناقشة تهريب المهاجرين عن طريق البحر، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، منشورات الأمم المتحدة 2011.

ثانيا / قائمة المراجع:

أ- الكتب:

- 1- أحمد أبو الوفاء محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، ط2006 .

ب- الرسائل الجامعية:

- 1- لعمامرة عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر 2014 .
- 2- حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي (دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

1 - تقتضي أحكام المادة 08 فقرة 5 من البروتوكول الدولي تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع، التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقعا منه بصورة معقولة.

(1982)، أطروحة دكتوراه جامعة الحسن الأول، المغرب.

ج- المقالات في المجلات:

01- kiara Neri, Le droit international face aux nouveaux défis de l'immigration clandestine en mer, [québécoise de droit international](#), Année 2013 [26-1](#) pp. 123-153.

د- المقالات على مواقع الانترنت:

1- مولي مور، مافيات تجارة البشر حولت تركيا إلى جسر لتهريب المهاجرين السريين، جريدة الشرق الأوسط نقلا عن واشنطن بوست، العدد 8218 بتاريخ 2001/05/29 ..

2- جهات لها دور حاسم في تحديد مصير اللاجئين وإنقاذهم في البحر، تاريخ الاطلاع 2017/09/01. <https://p.dw.com/p/2iKQF>