

# الالتزام بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر في مواجهة ظاهرة الهجرة غير الشرعية

## Salvage Marine For Human Lives Facing Illegal Immigration



\*1 ط.د/ حساك نعيمة

<sup>1</sup> جامعة أحمد بوقرة بومرداس (الجزائر)

[n.hassak@univ-boumerdes.dz](mailto:n.hassak@univ-boumerdes.dz)

<sup>2</sup> أ.د/ حدوم كمال

<sup>2</sup> جامعة أحمد بوقرة بومرداس (الجزائر)

[k\\_haddoum@yahoo.fr](mailto:k_haddoum@yahoo.fr)

تاريخ النشر: 2022/12/29

تاريخ القبول: 2022/12/29

تاريخ الارسال: 2022/10/01

### ملخص:

تأخذ ظاهراً الهجرة غير الشرعية أبعاداً اقتصادية وسياسية واجتماعية وأمنية دفعت بالدول لمكافحتها بتجريمها والاتجاه نحو رفض استقبال المهاجرين سعياً للحد من دخولهم بطرق غير الشرعية إلى إقليمها، ما أدى إلى تراجع مبدأ الالتزام بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر بعد أن كان مقدساً يدل على القيم الإنسانية والتكافل الذي يجمع رجال البحر، أصبح الآن مهدداً بإعادة النظر فيه بسبب تأثير الهجرة على شرعية عليه، حيث يمكن أن يجد الريان نفسه متهماً بتهرب المهاجرين في فحين أنه قام بواجبه في إنقاذ الأشخاص، كما قد تتم عملية إنقاذهم بنجاح بالمقابل ترفض أي دولة استقبالهم مما يعطل الرحلة البحرية والمصالح المتعلقة بها.

**الكلمات المفتاحية:** إنقاذ البحري؛ الهجرة غير الشرعية؛ الإنزال في مكان آمن؛ اتفاقية SOLAS؛ حماية

حقوق الإنسان.

**Abstract;** The phenomenon of illegal immigration takes economic, political, social and security dimensions that prompted countries to combat it by criminalizing it and the trend towards refusing to receive immigrants in an effort to limit their illegal entry into their territory, which led to a decline in the principle of commitment to save human lives at sea after it was sacred indicative of human values and interdependence that The seamen gather, it is now threatened to be reconsidered due to the impact of immigration on the legitimacy of it, as the captain may find himself accused of smuggling migrants while he fulfilled his duty to save people, and the process of rescuing them may be successful in return, any country refuses to receive them, which disrupts the sea voyage and related interests;

**key words:** : marine salvage; Illegal immigration; disembarkation at a safe place; SOLAS Convention; protection of human rights .

## مقدمة:

تشهد منطقة البحر الأبيض المتوسط تنامي ظاهرة الهجرة غير الشرعية<sup>1</sup> من إفريقيا تجاه أوروبا، انطلاقاً من ليبيا نحو إيطاليا، ومن الجزائر أو المغرب نحو إسبانيا، ومن تركيا نحو اليونان... وتعد الوضعية الاجتماعية والاقتصادية المزرية التي تعرفها إفريقيا وانعدام فرص العمل، إضافة إلى طبيعة النظم السياسية وتقييد الحريات و الصراعات المسلحة في إفريقيا والشرق الأوسط.. أبرز الأسباب التي تجعل من هذه القوة البشرية تهافت على الهجرة بطرق غير شرعية مخاطرين بحياتهم، فهم يهاجرون بحثاً عن فرص عمل و حياة أفضل...

غير أن عبور هذه المنطقة ليس بتلك السهولة حيث تسجل أكبر عدد وفيات بين المهاجرين مقارنة بطرق عبور المهاجرين الأخرى عبر العالم وذلك لأنها من أخطر الطرق البحرية حيث سجلت عام 2021 حوالي 896 حالة غرق للمهاجرين غير الشرعيين من بينهم 741 فقدوا حياتهم في طريق وسط البحر المتوسط، و 149 شخصاً توفوا أثناء عبورهم غرب البحر الأبيض، و6 غرقوا في طريق شرق البحر المتوسط من تركيا إلى اليونان.

كما ارتفع عدد المهاجرين الذين حاولوا العبور إلى أوروبا بنسبة 58% في السداسي الأول من سنة 2021 مقارنة بنفس الفترة من سنة 2020، ونتيجة لتكثيف عمليات البحث والإنقاذ التي يقوم بها حرس السواحل لدول شمال إفريقيا تم اعتراض أو إنقاذ 31500 شخص في النصف الأول من سنة 2021 مقارنة بـ 23117 شخص سنة 2020.<sup>2</sup>

استقراء لهذه الإحصائيات فإن ظاهرة الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر تأخذ وتيرة تصاعدية، وتعد موضوع الساعة ومحل اهتمام بالغ من قبل الدول، حيث تعتبر تهديداً أمنياً للسفن والدول المستقبلية للمهاجرين هذا الأمر انعكس سلباً على طريقة تعامل هذه الأخيرة مع الظاهرة، سواء من جهة استقبال هؤلاء المهاجرين أو حتى إنقاذهم من الغرق وسط البحر.

ويقع الالتزام بإنقاذ أساساً على عاتق ربان السفينة وتتدخل في تنفيذه الدول المعنية بعمليات البحث والإنقاذ وهي الدولة الساحلية، الدولة المسؤولة عن منطقة البحث والإنقاذ SAR zone.

غير أن رفض الدول استقبال المهاجرين وسعيها للحد من دخولهم بطرق غير الشرعية إلى إقليمها، أدى إلى تراجع مبدأ الالتزام بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر بعد أن كان مقدساً يدل على القيم الإنسانية والتكافل الذي يجمع رجال البحر، أصبح الآن مهدداً بإعادة النظر فيه بسبب تأثير الهجرة على شرعية عليه، حيث يمكن أن يجد الربان نفسه متهماً بتهريب المهاجرين في حين أنه قام بواجبه لإنقاذ الأشخاص، كما قد تتم عملية إنقاذهم بنجاح بالمقابل ترفض أي دولة استقبالهم مما يعطل الرحلة البحرية والمصالح المتعلقة بها.

من جهة أخرى طورت المنظمات الإجرامية المهربة للمهاجرين من أساليبها حيث باتت تضع المهاجرين في حالة خطر عمداً بحيث يتعمدون إغراق أنفسهم على مرأى إحدى السفن بالقرب من الساحل الأوروبي، حيث يفرض المبدأ على هذه السفينة تقديم المساعدة لأشخاص في حالة خطر في البحر، وبهذا

أصبح هذا الالتزام أو المبدأ المقدس محل استغلال من طرف المهاجرين ونقطة ضعف للدول المستقبلية لهم.

في هذا السياق أعلن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية M.KOJI SEKIMIZU : " أن مبدأ مساعدة الأشخاص في البحر بات في خطر"<sup>3</sup>.

فأي مستقبل لالتزام الربان بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر أمام تنامي ظاهرة الهجرة غير الشرعية، والمخاطر الكبيرة التي تواجه عملية إنقاذ المهاجرين بما فيها رفض الدول استقبال المهاجرين الذين تم إنقاذهم؟

تتطلب معالجة هذه الإشكالية اعتماد المنهج التحليلي بهدف تحليل مختلف النصوص القانونية التي عالجت ظاهرة الهجرة غير الشرعية والإنقاذ البحري إضافة إلى استخدام المنهج الاستقرائي، كل ذلك من خلال تقسيم الدراسة إلى مبحثين، بحيث يتم التعرض إلى إشكالية مكافحة الهجرة غير الشرعية في ظل حماية حقوق الإنسان (المبحث الأول) ثم نتطرق إلى إنقاذ الأرواح البشرية في البحر بين الالتزام القانوني والتجريم (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: إشكالية مكافحة الهجرة غير الشرعية في ظل حماية حقوق الإنسان

تعددت الآثار السلبية<sup>4</sup> للهجرة غير الشرعية على الدول المستقبلية للمهاجرين حيث تسببت في العديد من الأزمات على الصعيد الأمني والاقتصادي والاجتماعي مما أدى بها إلى السعي على المستوى الدولي للحد من تدفق المهاجرين غير الشرعيين على أراضيها (المطلب الأول)، كما تؤدي هذه الظاهر إلى أزمة إنسانية حادة يكون ضحيتها المهاجرون غير الشرعيين (المطلب الثاني)

#### المطلب الأول: الجهود الدولية بين مكافحة الهجرة غير الشرعية

في سبيل مكافحة الهجرة غير الشرعية تم سن عدة صكوك دولية لمواجهة هذه الظاهرة (الفرع الأول)، كما تعمل الدول على تكثيف مجهوداتها للحد من الهجرة غير الشرعية من وإلى أراضيها على غرار الجزائر (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية لمكافحة الهجرة غير الشرعية

تم إبرام عدة اتفاقيات دولية في إطار مكافحة الهجرة غير الشرعية والسعي لتوفير الحماية اللازمة للمهاجرين، كما اتخذت الدول سواء كانت دولة عبور أم دولة مستقبلية إجراءات صارمة لمواجهة هذه الظاهرة المتنامية على غرار الجزائر.

#### 1. اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود<sup>5</sup>

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود التي اعتمدت بموجب قرار الجمعية العامة 25/55 المؤرخ في 15 نوفمبر 2000<sup>6</sup>، الصك الدولي الرئيسي لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، ألحقت بهذه الاتفاقية ثلاث بروتوكولات تستهدف حالات محددة للجريمة المنظمة وهي:

- بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص خاصة النساء والأطفال.<sup>7</sup>

- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو.<sup>8</sup>

- بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بطرق غير شرعية، اعتمدهت الجمعية العامة بموجب قرارها 255/55 المؤرخ في 31 ماي 2001. ويشترط أن تكون الدولة طرفاً في الاتفاقية الأصلية قبل أن تصبح طرفاً في أي من البروتوكولات.

## 2- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو (بروتوكول باليرمو):

تم تبني هذا النص تحت رعاية الأمم المتحدة في 15 نوفمبر 2000 دخل حيز التنفيذ في 28 يناير 2004 ويكمل هذا النص اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود.

ويهدف إلى منع تهريب المهاجرين ومكافحة الهجرة غير الشرعية، وتعزيز التعاون بين الدول الأطراف، مع حماية حقوق الضحايا ومنع استغلالهم.

حيث ينص في المادة 3 منه على أنه يقصد بتهريب المهاجرين تدير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها أو من المقيمين الدائمين فيها، وذلك من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى،

ويقصد بتعبير الدخول غير المشروع عبور الحدود دون تقيد بالشروط اللازمة للدخول المشروع إلى الدولة المستقبلة.

كما تنص المادة 7 منه على تعاون الدول في مكافحة الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر، فيما تنص المادة 8 من بروتوكول باليرمو على تدابير مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر في حال اشتباه في سفينة ما تطلب دولة الميناء من دولة العلم إذنا باتخاذ الإجراءات المناسبة من الصعود على متن السفينة وتفتيشها واتخاذ التدابير المناسبة إزاء السفينة والحمولة والأشخاص...

## 3- الإتحاد الأوروبي في مواجهة الهجرة غير الشرعية

على المستوى الإقليمي نجد أن دول الإتحاد الأوروبي تسعى جاهدة إلى إبرام اتفاقيات جماعية وثنائية مع دول المصدرة للمهاجرين بهدف التعاون للحد من تدفق المهاجرين على أراضيها، في إطار ذلك تم إنشاء الوكالة الأوروبية لإدارة الحدود FRONTEX 2004، وتم اعتماد اتفاقية الإتحاد الأوروبي للهجرة واللجوء في مؤتمر باريس 2008 لتنظيم هذه الظاهرة بما يتماشى والحاجة للحد العاملة لدول الإتحاد... كما صدر عن مجلس الأوروبي في 16/10/2008 وثيقة الميثاق الأوروبي للهجرة واللجوء، وفي سنة 2013 تم إنشاء النظام الأوروبي لمراقبة الحدود.

كما يعمل الإتحاد على ممارسة أقصى درجات الضغط على حكومات دول جنوب المتوسط لوقف الهجرة غير الشرعية من أراضيها.

## الفرع الثاني: جهود الجزائر في مكافحة الهجرة غير الشرعية

أصبحت الجزائر دولة مصدرة للمهاجرين من شباهها في إطار الهجرة النازحة pays d'émigration ودولة عبور للمهاجرين غير الشرعيين القادمين خاصة من إفريقيا pays d'immigration، ومع أنها صادقت على اتفاقيات الأمم المتحدة السالفة الذكر إلا أن المشرع الجزائري تأخر في تنظيم ظاهرة الهجرة غير الشرعية إلى غاية تعديل القانون البحري بموجب القانون رقم 05/98 بنصه في المادة 545 على

العقوبات المتعلقة بالمتسلل خفية إلى السفينة، غير أن هذه المادة لم تكن كافية لمعالجة هذه الظاهرة المتنامية، ما أدى بالقضاء إلى توسيع نطاق هذا النص ليشمل وقائع خارجة عن إطاره فرغم أن المادة تخص معاقبة المتسلل خفية إلى أن القضاة طبقوها في حال متابعة ومعاقبة المهاجرين غير شرعيين عن طريق زوارق الصيد وذلك لغياب النص، غير أن هذه الأحكام غالباً ما تلغى عند الاستئناف، هو الحال في قضية ضبط حرس الحدود لمجموعة من الشباب يبحرون على متن زورق متجهين نحو الساحل الإسباني، قضت محكمة الغزوات بإدانتهم بجريمة التسلل خلسة إلى سفينة والقيام بسفر غير مرخص وفقاً للمادة 545 من ق.ب.ج وحكم عليهم بعام حبس نافذ و 50000 دج غرامة، ومصادرة الزورق غير أن مجلس قضاء تلمسان ألغى الحكم على أساس أن المهاجرين استعملوا زورق صغير وليس سفينة وقضى ببراءتهم<sup>9</sup>. إلى أن صدر القانون 09/01<sup>10</sup> الذي جرم الهجرة بطرق غير شرعية في المادة 175 مكرر 11<sup>1</sup>، والمادة 303 مكرر 30 وما يليها التي تنص على العقوبات المقرر في حق مهربي المهاجرين.

تجرم هذه المواد الخروج غير القانوني من الحدود الوطنية بعقوبة تصل إلى 6 أشهر حبس للمهاجرين، وبالسجن 10 سنوات لمنظمي عمليات تهريب المهاجرين، تشدد في حال كان الضحايا قصراً أو في حال تعرض المهاجرون للمعاملة السيئة أو المهينة، وكذلك في حال ارتكب الفعل من قبل من يستفيد من تسهيلات بحكم وظيفته كأعوان الأمن وحرس السواحل و الحدود...أو القيام بالعمل في مجموعة منظمة أو باستعمال السلاح.

غير أن هذا الحكم مخالف لأحكام المادة 5 من اتفاق باليرمو ويعد إخلالاً من طرف الجزائر بالتزاماتها الدولية حيث ينص الاتفاق على عدم المسؤولية الجزائية للمهاجرين بل يعتبرون ضحايا.

**المطلب الثاني: تكريس مبدأ حماية حقوق الإنسان إلى جانب الالتزام بإنقاذ المهاجرين**

يتمتع المهاجر غير الشرعي في عرض البحر وعلى البر بمجموعة من الحقوق تكفلها له الاتفاقيات الدولية كالحق في الحياة والحق في الإنزال في مكان آمن والحق في عدم الإعادة القسرية والحق في احترام الشروط القانونية لاحتجاز المهاجرين أو متابعتهم قضائياً.

وفي سبيل توفير الحماية اللازمة للمهاجرين وضمان احترام حقوقهم الأساسية لا ينبغي مطالبة الربان بتقييم جنسية أو وضع الأشخاص المنقذين، كما ينبغي الحرص على ضمان أن العمليات والإجراءات التي تتجاوز مساعدة الأشخاص في خطر، مثل مراقبة وتحديد وضع هؤلاء الأشخاص يتم بعد إنزالهم في مكان آمن، حيث يفترض عادة أن يطلب من الربان فقط الحصول على معلومات عن الاسم والعمر والجنس والحالة الصحية الواضحة لمن تم إنقاذهم والعناية الطبية الخاصة التي يحتاجون إليها.

تشرط المادة 9 من اتفاق باليرمو على الدول في حال اتخاذ تدابير مكافحة الهجرة طبقاً للمادة 8 أن تحرص على التكفل بسلامة الأشخاص الموجودين على متنها ومعاملتهم معاملة إنسانية.

كما يتضمن الفصل 2-2-1-10 من اتفاقية SAR التشديد على التزام جميع الدول بتنفيذ عملية الإنقاذ بغض النظر عن جنسية أو وضع الأشخاص الذين تم إنقاذهم بنصها: "يجب على الدول الأطراف

ضمان إمكانية منح المساعدة لأي شخص في خطر في البحر، بغض النظر عن جنسيته أو حالته أو الظروف التي تم العثور على هذا الشخص فيها".

إذا أعرب شخص تم إنقاذه عن رغبته في طلب اللجوء، فيجب إيلاء اهتمام خاص بسلامته، عند إرسال المعلومات يجب توخي الحذر لضمان عدم إبلاغها إلى البلد الأصلي لطالب اللجوء أو أي دولة أخرى قد يتعرض فيها للخطر.

ينطبق قانون اللجوء منذ اللحظة التي يدخل فيها طالبوا اللجوء إلى أراضي الدولة، ويترتب على ذلك الالتزام بعدم الإعادة القسرية للأشخاص إذا كانت هناك أسباب جوهريّة للاعتقاد بوجود خطر حقيقي على حياتهم، حيث تنص المادة 33-1 من الاتفاقية المتعلقة بوضع اللاجئين لعام 1951 على: "لا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تطرد أو تعيد بأي شكل من الأشكال أي لاجئ إلى حدود الأراضي التي تتعرض فيها حياته أو حريته للتهديد بسبب العرق أو الدين أو الجنسية أو الإنتماء إلى فئة جماعية معينة أو آراء سياسية".

تنص المادة 3-1 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة اللانسانية أو المهينة: "لا يجوز لأي دولة طرف أن تطرد أو تعيد أو تسلم شخصا إلى دولة أخرى إذا كانت هناك أسباب جوهريّة للاعتقاد بأنه قد يتعرض لخطر التعذيب.

### المبحث الثاني: إنقاذ الأرواح البشرية في البحرين الالتزام القانوني والتجريم

يعرف مخطط sar البحري 2018 البحث والإنقاذ البحريين بأنها كل أعمال النجدة المقدمة لأشخاص في حالة استغاثة في البحر (تحديد الموقع، الإسترجاع، الإسعافات الطبية الأولية، التحويل إلى مكان آمن ...). وتضمن بدون تفرقة فيما يتعلق بالجنسية، الوضع أو الظروف المحيطة بالأشخاص المتواجدين في حالة استغاثة.

وتتعدد الأطراف المتدخلة في إنجاح عملية الإنقاذ وتنظم النصوص القانونية التزامات كل طرف (المطلب الأول)، غير أنه حتى مع نجاح عملية الإنقاذ قد تترتب عليها مخاطر تهدد الرحلة البحرية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الالتزامات ذات الصلة بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر

نصت الاتفاقيات الدولية على الالتزام بالإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر (الفرع الأول) و يقع هذا الالتزام على عاتق ربان السفينة (الفرع الثاني)، كما تساهم الدول في تنفيذ ومتابعة عمليات البحث والإنقاذ (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: الإطار القانوني لإنقاذ الأرواح البشرية في البحر

تتعد النصوص القانونية الدولية والإقليمية الساعية لتنظيم الإنقاذ والمساعدة في البحر نذكر منها:

#### 1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>12</sup> CNUMD

يعتبر تقديم المساعدة في إطار هذه الاتفاقية واجبا، حيث تسعى إلى تشجيع وإنجاح عمليات الإنقاذ البحري من خلال توزيع الالتزامات على الدول حسب دورها وذلك بموجب المادة 98 منها:

حيث تنص على التزامات دولة العلم في الفقرة 1 من المادة 98 بنصها:

«1- تطالب كل دولة ريان السفينة التي ترفع علمها، بأن يقوم قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي بما يلي:

أ- تقديم المساعدة لأي شخص وجد معرضاً لخطر الضياع.

ب - التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقفاً منه بصورة معقولة

ج- تقديم المساعدة بعد التصادم للسفينة الأخرى ولطاقمها وركبها وحيثما كان ذلك ممكناً، إعلام السفينة الأخرى باسم سفينته وبميناء تسجيلها وبأقرب ميناء ستتوجه إليه.»

بينما تنص الفقرة 2 من المادة 98 على التزامات الملقاة على عاتق الدولة الساحلية:

«2- تعمل كل دولة ساحلية على إنشاء وتشغيل جهاز ملائم وفعال لأعمال البحث والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافضة عليها، وتتعاون حين تقتضي الظروف ذلك، عن طريق ترتيبات إقليمية متبادلة مع الدول المجاورة تحقيقاً لهذا الغرض.»

2. اتفاقية البحث والمساعدة في البحر<sup>13</sup> sar

تهدف هذه الاتفاقية إلى تمكين الدول من التعاون والتنسيق في مجال الإنقاذ، وأيضا تعزيز التعاون بين منظمات البحث والإنقاذ في جميع أنحاء العالم وبين جميع المشاركين في عمليات البحث والإنقاذ في البحر.

من خلال الانضمام إلى الاتفاقية توافق الدول على تحديد منطقة جغرافية للبحث والإنقاذ تسمى منطقة البحث والإنقاذ SAR zone la، و إنشاء واحد أو أكثر من مراكز التنسيق والإنقاذ المعروفة باسم RCC.

3. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر<sup>14</sup> SOLAS

برزت فكرة وضع اتفاقية دولية تتعلق بسلامة الأرواح البشرية في البحر بعد مأساة تيتانيك 1912، تفرض التزامات بحث وإنقاذ مهمة على الدول، حيث يتعهدون على وجه الخصوص بمراقبة السواحل وتقديم المعلومات المتعلقة بوسائل الإنقاذ المتاحة لهم.

أبرمت النسخة الأولى منها سنة 1914 لكنها لم تدخل حيز التنفيذ بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى، تم اعتماد نسخ أخرى عام 1929 و 1948، و في 17/06/1960 تم اعتماد النسخة التي دخلت حيز التنفيذ في 26/05/1965 والتي اعتبرت الانجاز الرئيسي لـ OMI، اعتمدت نسخة جديدة سنة 1974 تسمح بدخول التعديلات حيز التنفيذ في فترة زمنية معقولة بعد أن كان الأمر يستغرق سنوات وذلك من خلال القبول الضمني. وتعد هذه الاتفاقية أهم اتفاقية دولية خاصة بسلامة السفن التجارية.

الهدف الرئيسي لاتفاقية سولاس هو تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن بما يضمن سلامتها، وتتألف الاتفاقية من 14 فصلا تتضمن المواد التي تحدد الالتزامات العامة وتعديلاتها، وتفرض على الريان التزاما بتقديم المساعدة في الفصل 33(1) منها.

أما على المستوى الإقليمي فنجد لائحة الإتحاد الأوروبي رقم 656/2014 المؤرخة 15 ماي 2014، والتي تتعلق بتدابير مراقبة حدود الدول، وتقديم المساعدة لإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر بغض النظر عن وضعهم أو جنسيتهم وفقا للقانون الدولي.

الفرع الثاني: التزام الريان بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر: في مواجهة جريمة تهريب المهاجرين

«*L'accomplissement de ce devoir moral de solidarité ne doit comporter ni rémunération, ni même indemnisation*»<sup>15</sup>

تفرض الأعراف البحرية على الريابنة القيام بإنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر في البحر وقد كان هذا التزاما أخلاقيا لمدة طويلة من الزمن إلى أن تخلى الريابنة عن القيام به رغم قدرتهم، وكذا تفكيرهم بإنقاذ الأموال لما حصلوا عليه من مكافأة، ما أدى إلى ضرورة جعله إلزاما قانونيا بداية في اتفاقية التصادم البحري سنة 1910 وكذا اتفاقية المساعدة والإنقاذ البحري في بروكسل 1910<sup>16</sup> في المادة 11 منها، ثم التشريعات الوطنية لتؤكد على ذلك الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري المبرمة في لندن سنة 1989<sup>17</sup> في نص المادة 10: «من واجب كل ريان قدر ما يستطيع القيام بذلك دون تعريض سفينته ومن على متنها من أشخاص لخطر بالغ، أن يمد يد العون لأي شخص مهدد بالفقد في البحر»، وكذا المادة 98 من اتفاقية قانون البحار المعنونة بواجب تقديم المساعدة التي تنص: «1. تطالب كل دولة ريان السفينة التي ترفع علمها بأن يقوم، قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي بما يلي:

أ. تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع

ب. التوجه بكل ما يمكن من سرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ما يكون هذا العمل متوقعا بصورة معقولة».

والواضح من مختلف النصوص التي تكرر هذا الالتزام أنه يقع على الريان نفسه دون شخص آخر ويتحمل وحده مسؤولية الإخلال بهذا الالتزام وفقا لنص الفقرة 3 من المادة 10 السالفة الذكر، غير أن هذا الالتزام ليس مطلقا وإنما هناك ضوابط له حيث يشترط أن يتم في حدود قدرة الريان دون تعريض سفينته أو طاقمه أو ركبها لخطر جدي فإمكانية تعريضهم لخطر يسقط عليه الالتزام بتقديم المعونة للأشخاص فللريان سلطة تقدير مدى جدية الخطر الذي يمكن أن تتعرض له سفينته من عدمه، وللقاضي رقابة ما إذا كان هذا التقدير صحيحا أم لا، والخطر الذي يخشى منه هنا هو خطر الهلاك، فلا يمكن مقارنة تعرض السفينة والريان والأشخاص لخطر بسيط مقابل خطر الهلاك الذي يحدق بالأشخاص المراد إنقاذهم من الغرق، وبالنتيجة لا عبرة بتاتا بتعريض الممتلكات للخطر<sup>18</sup>.

أما معاهدة SOLAS فقد نصت في القاعدة 10 من ملحقها: "على ريان السفينة الموجودة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما في حالة خطر أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين للكارثة".

ويعاقب القانون البحري الجزائري الربان في حال امتناعه عن تقديم المساعدة للأشخاص المعرضين لخطر في البحر بموجب أحكام المادة 485 من ق.ب.ج بنصها: "يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200000 دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل".

#### الفرع الثالث: التزامات الدول في تنفيذ عمليات الإنقاذ

تتشارك عدة اتفاقيات دولية في تحديد واجبات الدول في ضمان تنسيق عمليات الإنقاذ بغض النظر عن جنسية أو وضع الأشخاص الذين تم إنقاذهم:

حيث تنص اتفاقية SAR في الفصل 2.1.2.10 على أنه: "يجب على الدول الأطراف ضمان إمكانية منح المساعدة لأي شخص في خطر في البحر بغض النظر عن جنسيته أو حالته أو الظروف التي تم العثور على هذا الشخص فيها"

كما تفرض التزام بتنسيق عمليات البحث والإنقاذ مع الدول المجاورة في الفصل 3-1-3-1 بنصها: "تنسق الأطراف خدمات البحث والإنقاذ الخاصة بها وينبغي عند الضرورة تنسيق عمليات البحث والإنقاذ مع الدول المجاورة".

#### أولاً: الالتزامات الدولية الساحلية:

تقر اتفاقية sar التزام الدولة الساحلية بضمن تقديم المساعدة للأشخاص في حالة خطر وذلك بموجب الفصل 2.1.2.1: "يجب على الأطراف التأكد من اتخاذ الترتيبات اللازمة لخدمات البحث والإنقاذ المطلوبة التي يتعين تقديمها للأشخاص المعرضين للخطر في البحر قبالة سواحلهم".

كما تنص الفقرة 2 من المادة 98 من اتفاقية قانون البحار على أن: "تعمل كل دولة ساحلية على إنشاء وتشغيل جهاز ملائم وفعال لأعمال البحث والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافطة عليها والتعاون حين تقتضي الظروف ذلك عن طريق ترتيبات إقليمية متبادلة مع الدول المجاورة تحقيق لهذا الغرض".

كما تلزم Solas 1974 في الفصل 7 منها الدول الأطراف أن تضمن اتخاذ الترتيبات الضرورية للاتصالات والتنسيق في حالات الاستغاثة في مجالات اختصاصاتها وإنقاذ الأرواح في البحر على مقربة من سواحلها ويجب أن تشمل هذه الترتيبات إقامة وتشغيل وصيانة مرافق البحث والإنقاذ التي تعتبر ممكنة وضرورية.

#### ثانياً: الالتزامات دولية منطقة البحث والإنقاذ

يقع على الدولة المسؤولة عن المنطقة la zone التزام بتقديم المساعدة الطارئة للأفراد في حالة خطر في البحر، بموجب الفصل 9.1.2.2 من اتفاقية sar: "عندما يبلغ بأن شخص ما في محنة في البحر، في منطقة يكون فيها أحد الأطراف مسؤولاً عن التنسيق العام لعمليات البحث والإنقاذ، تتخذ السلطات المسؤولة عن ذلك الطرف على وجه السرعة الإجراءات اللازمة لتقديم أي مساعدة ممكنة".

### تحديد منطقة البحث والإنقاذ SAR : la zone

من خلال الانضمام إلى اتفاقية البحث والإنقاذ في البحر SAR توافق الدول على تحديد منطقة جغرافية للبحث والإنقاذ تسمى منطقة البحث والإنقاذ SAR la zone وإنشاء واحد أو أكثر من مراكز التنسيق والإنقاذ RCC

قسمت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية محيطات العالم إلى 13 منطقة بحث وإنقاذ، تحدد الدول إما بالاتفاق أو من جانب واحد Les SRR التي هم مسؤولون عنها<sup>19</sup> SRR: هي منطقة الالتزامات المعززة وليس الحقوق الموسعة للدول، فالغرض من وجود نظام SRR هو التحديد الواضح لمن يتحمل المسؤولية الأساسية عن تنسيق الاستجابات لحالات الاستغاثة في كل منطقة والسماح بالنشر السريع لنداء الاستغاثة إلى RCC ذي الصلة.

لا ينبغي الخلط بين منطقة البحث والإنقاذ للدولة الساحلية وبين مياها الإقليمية، فهي ليست منطقة تتمتع فيها الدولة بسلطة سيادية<sup>20</sup>.

وفقا للمنظمة البحرية الدولية يجب أن يكون لدى RCC بعض القدرات الأساسية قبل أن يتم الاعتراف بها كمسؤول عن SRR من خلال إدراجها في خطة SAR العالمية الخاصة بـ IMO، من بين هذه القدرات العمل 24/سا، فريق عمل يجيد اللغة الإنجليزية، المخططات الملاحية التي تنطبق على منطقة SRR، القدرة على تلقي تنبيهات الاستغاثة، والقدرة على تقديم المشورة الطبية أو المساعدة والإخلاء<sup>21</sup>.

### ثالثا: إدارة عمليات الإنقاذ البحري في الجزائر

بموجب انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ SAR تم تشكيل لجنة لإدارة وتنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحري<sup>22</sup> تسمى لجنة البحر SAR<sup>23</sup> على مستوى قيادة القوات البحرية، وهي مسؤولة بشكل خاص عن وضع خطط التدخل والإغاثة...<sup>24</sup>

ونجد أن القوات البحرية من خلال المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ التي أنشأت بموجب مرسوم 12/73<sup>25</sup> تكلف بعدة مهام طبقا للمادة 3 منه، من بينها: «تساهم في المساعدة والنجدة في البحر، كما تساهم في المكافحة الوقائية أو القمع ضد تلوث البحر من الوقود»، فتوكل إليها إضافة إلى مهام الدفاع مهام الخدمة العمومية والتي تندرج تحتها مهام محاربة كل التلوثات البحرية والبحث والإنقاذ البحري، تملك هذه المصلحة مركزا وطنيا لعمليات المراقبة والإنقاذ البحري CNOSS الموجود بالجزائر العاصمة ومركزان جهويان في كل من وهران وجيجل<sup>26</sup>.

وقد تم في سنة 2018 اعتماد مخطط SAR البحري الذي يمثل المخطط التنظيمي والعملي لعمليات البحث والإنقاذ، يهدف إلى تحديد منطقة المسؤولية الوطنية للبحث والإنقاذ في البحر والهيئات المتدخلة في هذا المجال والمهام الموكلة إليها، وآليات التنسيق والتعاون، وتفعيل الوسائل وتوافق الاتصالات وكذا كيفية سير العمليات لكل مرحلة من مراحل التدخل<sup>27</sup>.

واعترافاً من الجزائر بأهمية التعاون في مجال البحث والإنقاذ مع دول حوض البحر الأبيض المتوسط تم في 14 نوفمبر 2012 التوقيع على اتفاق ثنائي مع إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين<sup>28</sup>.

### المطلب الثالث: مخاطر الناجمة عن إنقاذ المهاجرين غير الشرعيين

يواجه المنقذون أثناء تنفيذهم التزام بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر خطر المساءلة الجزائية بتهمة تهريب المهاجرين (الفرع الأول)، كما يواجهون خطر أمنياً يمكن أن يسببه تواجد المهاجرين على متن السفينة (الفرع الثاني)، وقد يصطدمون أيضاً باعتراض الدولة الساحلية على إنزال المهاجرين على أراضيها (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: التجريم التعسفي لرجال الإنقاذ

يتعرض الريان في حال إخلاله بالالتزام بإنقاذ إلى عقوبة جزائية باعتبار أن هذا الإخلال يمس سلامة الملاحة، غير أن الريان الآن أصبح يواجه عقوبات جزائية بسبب إنقاذه للأرواح البشرية لتداخلها مع جريمة تهريب المهاجرين غير الشرعيين خاصة بالنسبة للمنظمات غير الحكومية التي تتطوع في البحر الأبيض المتوسط للقيام بعمليات الإنقاذ، وذلك نتيجة لسعي الدول للحد من تدفق المهاجرين.

هذا ما جعل دول الاتحاد الأوروبي تتجه نحو تجريم عمليات البحث والإنقاذ في البحر الأبيض التي تقوم بها المنظمات غير الحكومية، وذلك من خلال توقيف وضبط سفن الإنقاذ واعتقال أفراد الطاقم رغم أن القانون الدولي يحمي الأعمال التي يتم تنفيذها لأغراض إنسانية بحتة، حيث واجه المنقذون عدة تهم:

- الدخول غير المشروع للإقليم

- الاتجار بالمهاجرين

- عصيان أوامر السلطات الساحلية ومراكز التنسيق والإنقاذ.

- التسجيل غير المنتظم للسفينة.

من بين هذه القضايا قضية Cap Anamur 2004-2009، قضية مرتضى ومحمد الهادي 2007-2011 حيث قام الصيادون بإنقاذ 44 مهاجراً غير شرعي غير أن حرس السواحل الإيطالي لم يسمح لهم بإنزال هؤلاء الأشخاص على سواحلهم. لكن بسبب الأحوال الجوية السيئة والحالة الصحية للأشخاص والحمولة الزائدة على القارب أضطر الريان للرسو في أقرب مكان له جزيرة لامبيدوزا، بمجرد وصلهم تم اعتقالهم بتهمة تهريب المهاجرين وعصيان أوامر السفن الحربية وحكم عليهما في الدرجة الأولى بالسجن لمدة 3 سنوات ونصف وغرامة قدرها 440 ألف يورو، تمت تبرئتهما في الاستئناف<sup>29</sup>.

قضايا منظمة إنقاذ الطفولة 2017، يوفينتا 2017، شريان الحياة 2018.

في قضية Sea Watch و Life Line منعت من مغادرة ميناء مالطا لعدة أشهر رغم التدخلات المتكررة لدولة العلم.

هذا في حين يطالب المهنيون في الغرفة الدولية للملاحة (Ms. John Iyras) بعدم معاقبة ربانة السفن الذين يقومون بعمليات الإنقاذ، وبدلاً من ذلك يجب السماح لهم بإنزال هؤلاء الأشخاص في أقرب وقت وفي أقرب ميناء لهم مهما كانت الدولة<sup>30</sup>.

كما أنه في حال المسافر خلسة تحمل الدولة المسؤولية للناقل وتستبعد أي إمكانية لاستقبالهم، في حين أن السفينة غير مصممة لاستقبالهم طوال الرحلة، ونتيجة لذلك يسعى الشاحنون ومالكو السفن إلى وضع استراتيجيات لإنزال هؤلاء دون تأخير الرحلة.

ومنه تعتبر السفن التجارية ضحية التناقض بين النظام الدولي للبحر وإرادة الدول لتطبيق قانون الحدود.

### الفرع الثاني: تعرض سفن للقرصنة أثناء تنفيذ عمليات الإنقاذ

عرفت بعض عمليات الإنقاذ تحولها إلى عملية قرصنة للسفينة من طرف المهاجرين أو تحويل مسارها، وذلك لأن السفن التجارية لم تعد قادرة على تحمل عبء إنقاذ المهاجرين فكيف يمكن لطاقم سفينة مكون من 20 شخصاً السيطرة على العشرات وأحياناً مئات الأشخاص الذي يتم إنقاذهم، مثل حادثة السفينة MV Parsifal التي استقبلت على متنها 67 مهاجراً تم إنقاذهم قبالة ساحل جزيرة جاوة الإندونيسية، في طريقها إلى سنغافورة غير أن المهاجرين سرعان ما أصبحوا عدوانيين وهاجموا أعضاء الطاقم وأجبروا الربان على الاتجاه نحو الساحل الأسترالي.<sup>31</sup>

كما توجد عدة حالات اختطفت فيها قوارب صيد تونسية من قبل مهاجرين أفارقة متجهين إلى جزيرة Lampeduse الإيطالية.

كما تواجه ناقلات المواد الكيماوية والبتروولية خطراً حقيقياً في حال تنفيذها عمليات الإنقاذ وطريقة سيطرتها على الأشخاص المنقذين لضمان احترام إجراءات السلامة مثلاً منع التدخين. ناهيك عن المخاطر الصحية والتكاليف الإضافية الناتجة عن الانحراف عن الطريق أثناء عملية الإنقاذ.

### الفرع الثالث: الإنزال في مكان آمن: lieu sur عائق أمام تنفيذ الالتزام بالإنقاذ

لا يوجد ما يفرض التزاماً صريحاً على الدول بفتح موانئها لاستقبال المنقذين أو إنزالهم في أقرب ميناء<sup>32</sup>، رغم أن اتفاقية SAR تتطلب من مركز RCC المسؤول عن المنطقة أن يحدد مكان آمن لإنزال الأشخاص في أقرب وقت ممكن بشكل معقول، لهذا يواجه المنقذون في كل مرة رفض الدول استقبال المهاجرين مما يؤدي إلى تعطل الرحلة البحرية وعدم إتمام الربان عملية الإنقاذ بتنفيذ الالتزام بإنزالهم في مكان آمن<sup>33</sup> كما هو الحال في قضية السفينة Cap anamur والسفينة Tampa.

في بتاريخ 20/07/2004 قامت السفينة Cap anamur التابعة لمنظمة غير حكومية ألمانية بإنقاذ 37 مهاجراً<sup>34</sup> غير شرعي في المياه الدولية لصقلية، في ذلك الوقت كان قد اعتمد في إيطاليا قانون Bossi-fini الذي يعاقب على جريمة استقبال المهاجرين غير الشرعيين هذا الأمر أجبر السفينة على الانتظار على حدود المياه الإقليمية<sup>35</sup>.

وبتهمة دعم الهجرة غير الشرعية وبظروف مشددة حكم بالسجن 4 سنوات وغرامة قدرها 400 ألف يورو على المتهمين الثلاثة مدير المنظمة والريان والمهندس الأول، وبعد أن استمرت محاكمتهم على مدار 30 جلسة بحضور 40 شاهداً خلال 5 سنوات، لتنتهي ببراءة المتهمين حيث اعترفت محكمة Agrigente أن الوقائع المذكورة لا تشكل جريمة أي شخص ينفذ عملية إنقاذ في البحر وإنزال المهاجرين في ميناء آمن لا يعد جريمة، إنما يجب على الدولة احترام القانون الدولي للبحار، بما في ذلك الالتزامات الإيجابية بالإنقاذ وحظر الطرد الجماعي ومبدأ عدم الإعادة القسرية للاجئين الذي يعد أحد أسس اتفاقية جنيف.

واعتبرت المحكمة أنه على متن السفينة لا يمكن لأحد غير الريان تحديد أنسب ميناء لإنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم.<sup>36</sup>

وفي قضية أخرى قامت السفينة Aquarius التابعة لمنظمة sos méditerranée وأطباء بلا حدود في 10 جوان 2018 بتنفيذ 6 عمليات إنقاذ خلال 9 ساعات أسفرت عن إنقاذ 629 شخص، غير أنها قبلت برفض استقبال الأشخاص المنقذين من طرف كل من إيطاليا ومالطا وفرنسا رغم توقفها على بعد 35 ميل بحري من إيطاليا و 27 ميل بحري من مالطا، إلى أن أعلنت إسبانيا بعد يومين عن قبولها إنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم في ميناء فالنسيا.<sup>37</sup>

غير أن رفض الدول استقبال المهاجرين المنقذين دفع بطاقم السفن في بعض الحالات للارتكاب أفعال لا إنسانية، هذا ما حصل في حادثة السفينة MC Ruby التي حكم على أفراد طاقمها بالسجن المؤبد بسبب قتل 8 من المسافرين خلسة سنة 1992 قرابة ساحل Normendes ، بعد أن رفضت السلطات الفرنسية لميناء Brest إنزالهم على أراضيها.<sup>38</sup>

### الحلول المقترحة للإنزال في مكان آمن

عقب حادثة Tampa<sup>39</sup> في ماي 2004 تم تعديل اتفاقية البحث والإنقاذ SAR واتفاقية SOLAS لفرض التزام التعاون والتنسيق على الدول لأول مرة لضمان السماح لربانة السفن بإنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم في مكان آمن.

من أجل تحقيق هذا الهدف تفرض الاتفاقيتان التزامات مترابطة على ثلاث فئات من الدول: الدولة الساحلية، الدولة المسؤولة عن المنطقة التي تجري فيها عمليات البحث، وجميع الدول المعنية. تتكفل الدولة المسؤولة عن منطقة الإنقاذ بالتنسيق والتعاون بين الأطراف المتعاقدة، بحيث يتم إعفاء البحارة الذين قدموا المساعدة من هذا العمل بسرعة مع أدنى انحراف عن الرحلة المخطط لها للسفينة.

لا يفرض القانون الدولي التزاما بإنزال الأشخاص على الفور في أقرب ميناء، ولكن يفرض إنزالهم بسرعة في مكان آمن، ووفقاً للتوجيه رقم 78 MSC.167 الذي اعتمده لجنة السلامة البحرية في عام 2004، فإن المكان الآمن يتوافق مع الموقع الذي من المفترض أن تنتهي فيه عمليات الإنقاذ حيث: لم تعد حياة الأشخاص وسلامتهم مهددة.

. من الممكن تلبية احتياجاتهم الأساسية من مأوى وغذاء ورعاية طبية.

. يمكن تنظيم نقل الأشخاص الذين تم إنقاذهم إلى وجهتهم التالية أو النهائية.<sup>40</sup>

كذلك يجب تجنب إنزالهم في أراضي تتعرض فيها حياتهم وحريةهم للاضطهاد أو لديهم مخاوف مبررة لذلك ، خاصة حالة طالبي اللجوء أو اللاجئين الذين تم إنقاذهم في البحر.

من خلال هذه التوجيهات التي تحدد فيما تعريف المكان الآمن من الواضح أنه لا يمكن اعتبار ليبيا مثلاً مكاناً آمناً خلال الأزمة السياسية التي أدت صراع مسلح.

تفرض الاتفاقية sar بموجب تعديلاتها سنة 2004، التزاماً على جميع الدول بتحديد مكان آمن لإنزال الأشخاص المنقذين بموجب الفصل 3. 6.1.3 الفقرة 4: "ينبغي لأي طرف أن يأذن لمراكز تنسيق الإنقاذ باتخاذ الترتيبات اللازمة بالتعاون والتنسيق مع RCC الأخرى لتحديد الموقع الأنسب لإنزال الأشخاص الذين تم العثور عليهم في حالة خطر في البحر".

وكذلك الفصل 4 5.8.4: "بشأن إنهاء وتعليق عمليات البحث والإنقاذ: " يجب أن يقوم مركز تنسيق للإنقاذ أو المركز الثانوي للإنقاذ المعني بعملية تحديد أنسب موقع لإنزال الأشخاص الذين وجدوا في حالة خطر"

فالواجب الأساسي لدولة البحث والإنقاذ SAR هو إيجاد مكان آمن لإنزال المنقذين الفصل 3-3-1-9: يتحمل الطرف المسؤول عن منطقة الإنقاذ التي تقدم فيها المساعدة المسؤولية الأساسية عن ضمان توفير هذا التنسيق والتعاون حتى يتم إنزال الناجين الذي تم إنقاذهم من السفينة التي جمعتهم ونقلتهم إلى بر الأمان مع مراعاة الوضع الخاص والمبادئ التوجيهية ... في مثل هذه الحالات يجب على الأطراف المعنية اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان حدوث هذا الإنزال في أسرع وقت ممكن وشكل معقول.

غير أن إشكال تفسير مفهوم المكان الآمن يبقى محل خلاف أمام عدم مصادقة بعض الدول ومنها مالطا على تعديلات اتفاقية SAR و SOLAS كما لا تعتمد التوجيه 2004 باعتباره غير إلزامي حيث تفصل بين فكرة الإنقاذ وحقوق الإنسان، والإنزال في مكان آمن والمبادئ الإنسانية، وترى أن المكان الآمن هو المكان الأقرب هذا يؤدي إلى القول أن أي دولة يمكن اعتبارها مكان آمن، حيث يمكن تلبية احتياجاتهم، هذا التفسير قد يؤدي إلى إعادة المهاجرين قسراً إلى دولة تكون فيها حياتهم في خطر.<sup>41</sup> وهذا بالفعل ما حصل في قضية Hirsi Jamaa والتي قضت فيها المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان سنة 2012 بانتهاك إيطاليا للمادة 3 من اتفاقية حقوق الإنسان لسنة 1950 والمادة 4 من بروتوكولها الإضافي الرابع وذلك بسبب اعتراضها لمجموعة من المهاجرين الارتربيين والصوماليين قبالة جزيرة لامبيدوزا قبل إعادتهم إلى نقطة مغادرتهم في ليبيا.<sup>42</sup>

## الخاتمة:

على ضوء ما تم التطرق إليه في هذه الدراسة يمكن القول أنه:

. رغم تعدد النصوص القانونية المنظمة لمكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر إلا أنها لم تكن كافية لمواجهة هذه الظاهرة بدليل أنها تعرف تزايد عدد المهاجرين غير الشرعيين كل سنة، ما أدى إلى إثقال كاهل السفن التجارية التي تقوم في كل مرة بإنقاذهم من خطر الهلاك وسط البحر.

. حيث يجد ربان السفينة نفسه عالقا بين الالتزام بإنقاذ الأرواح البشرية في البحر واحتمال اتهامه بارتكاب جريمة تهريب المهاجرين، وبين هذا وذاك يمكن أن يكون هو وطاقمه ضحية لعدوانية المهاجرين غير الشرعيين الذين تم إنقاذهم.

. كما أنه بين فرض الالتزام بالإنقاذ على عاتق الربان وامتناع الدول عن استقبال المهاجرين المنقذين يتولد فراغ قانوني فيما يخص تنفيذ الالتزام الأخير للربان وهو الإنزال في مكان آمن.

على ضوء النتائج المتوصل إليها يمكن اقتراح ما يلي:

. من الضرورة بما كان توحيد مفهوم المكان الآمن لإنزال المنقذين من المهاجرين بطريقة تكون ملزمة لجميع الدول حفاظا على المصالح المتعلقة بالرحلة البحرية.

. عملا باحترام الالتزامات الدولية للجزائر فيما يخص لائحة الأمم المتحدة لحقوق الإنسان، وبرتوكول باليرمو لا بد من التعامل مع المهاجرين غير الشرعيين باعتبارهم ضحايا وعدم مساءلتهم جزائيا.

ولا بد من تغيير طريقة التعامل مع الهجرة غير الشرعية من مواجهتها على حدود الدولة المستقبلة إلى المساهمة في تنمية مناطق انطلاق المهاجرين.

## المراجع والهوامش:

\* المؤلف المرسل.

<sup>1</sup> قد تتم الهجرة عن طريق استئجار سفن الصيد أو التزهة كما قد تتم عن طريق صعود المسافر خلسة على ظهر سفينة تجارية دون رضا مالكيها أو ربانها.

<sup>2</sup> تاريخ تصفح الموقع: 2022/08/27 <https://news.un.org/>

<sup>3</sup> Jean- Patrick Marcq, L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ?, les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes, Gazette de la chambre, N°38, 2015, p.1.

<sup>4</sup> وسواء تمت الهجرة على متن قوارب تهريب المهاجرين أو السفن التجارية قد يؤدي الأمر إلى مشاكل صحية واقتصادية وأمنية، حيث قد ترفض شحنة من القمح من قبل سلطات المراقبة الصحية بسبب اكتشاف جثة مهاجر خلسة في الشحنة. أو وجود مهاجرين غير شرعيين في حاوية طعام، ولنفس السبب تم إتلاف عدة حاويات من شحنة أدوية تحت غطاء شرط التأمين Fear of Loss.

كما قد يحمل المهاجرون فيروسات وأوبئة منتشرة في إفريقيا مثل Ebola و Covid-19 الذي أصبح منتشرًا على مستوى عالمي، مما يشكل خطرا على صحة طاقم السفينة، إضافة إلى خطر تعرض السفينة بحمولتها للحجر الصحي في ميناء الوصول مما يترتب عنه مشاكل اقتصادية.

كما أن هذه الهجرة تتسبب في أزمة إنسانية خطيرة حيث يتعرض المهاجرون للاستغلال من قبل المهربين المرتبطين بالجريمة المنظمة كمصدر دخل لهم كمهرب المخدرات والمتاجرين بالبشر.

أما عن الأخطار الأمنية فقد كانت نتيجة لعدوانية المهاجرين بعد إنقاذهم أو حتى ارتباطهم بمنظمات إجرامية أو إرهابية.

ibid, p.1.

<sup>5</sup> المرسوم الرئاسي رقم 55/02 المؤرخ في 2002/2/5، يتضمن التصديق بتحفظ، على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمدة من طرف الجمعية العام للأمم المتحدة يوم 200/11/15، ج ر عدد 9، المؤرخة في 2002/02/10، ص 61.

<sup>6</sup> دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 29 سبتمبر 2003، وفقا للمادة 38 منها، بلغ عدد التوقيعات 147، في حين بلغ عدد الدول الأطراف 190 دولة اعتبارا من 26 جويلية 2018. <https://www.unodc.org/>

<sup>7</sup> صادقت عليه الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 417/03 المؤرخ في 2003/11/9، ج ر عدد 69، المؤرخة في 2003/11/12، ص 4.

<sup>8</sup> صادقت عليه الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 418/03 المؤرخ في 2003/12/9، ج ر عدد 69، المؤرخة في 2003/11/12، ص 10.

<sup>9</sup> امحمدي بوزينة أمنة، جهود الجزائر في إطار مكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية، مجلة الميزان العدد الثالث، خاص بالملتقى الدولي الأول حول الهجرة غير الشرعية وآليات مكافحتها، 16 و17 أكتوبر 2018، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي صالح أحمد، النعامة، 2018، ص 96-97.

<sup>10</sup> قانون رقم 01/09 المؤرخ في 2009/02/25، يعدل ويتم الأمر 156/66 المؤرخ في 1966/06/8 المتضمن قانون العقوبات، ج ر عدد 15، المؤرخة في 2009/03/8، ص 3.

<sup>11</sup> كان القضاء يطبق أحكام المادة 545 القانون البحري للفصل في القضايا في الفترة الممتدة من 2005 إلى 2008، صايش عبد المالك، مكافحة الهجرة غير الشرعية نظرة القانون 01/09 المتضمن تعديل قانون العقوبات، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية، عدد 2، رقم 1، 2011/07/01، ص 9 و ص 12.

<sup>12</sup> أبرمت في 1982/12/10 ودخلت حيز التنفيذ بعد 12 سنة من إبرامها.

المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 1996/01/22، يتضمن تصديق الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر العدد 6، المؤرخة في 1996/01/24، ص 13.

<sup>13</sup> أبرمت في 27 أبريل 1979 دخلت حيز التنفيذ 22 جوان 1985 انضمت إليها 111 دولة.

انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 340/82 المؤرخ في 1982/11/13، ر عدد 46، المؤرخة في 1982/11/16.

<sup>14</sup> أبرمت 1 نوفمبر 1974 دخلت حيز التنفيذ 25/05/1980، انضمت إليها 121 دولة. عرفت عدة تعديلات 1988، 2011، 2015،... يشار إليها بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 وتعديلاتها.

<sup>15</sup> Paul Chauveau, cite par Arnaud Montas, Le quasi-contrat d'assistance, essai su le droit maritime comme source de droit, librairie générale de droit et de jurisprudence, E.J.A, Paris, 2007, p.37.

<sup>16</sup> المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 1964/03/02 المتضمن انضمام الجزائر إلى المعاهدة المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل 1910/09/23، الجريدة الرسمية العدد 29، المؤرخة في 1964/04/07، ص 429.

<sup>17</sup> المرسوم رقم 385/11 المؤرخ في 2011/11/23 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، الجريدة الرسمية 64 المؤرخة في 2011/11/27، ص 04.

<sup>18</sup> وتتجلى أهمية هذا الالتزام أيضا باعتباره سببا من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال تضررت البضاعة المنقولة بسبب تقديم المساعدة غير أن الفقهاء يفرقون بين المساعدة التي تكون سببا للإعفاء وهي المساعدة الإلزامية والتي تتعلق بإنقاذ أرواح أما إنقاذ أموال فهي مساعدة اختيارية بهدف الحصول على المكافأة ومنه لا تعفي الناقل من المسؤولية مصطفى طه كمال، أصول القانون البحري، 1952، ص 549.

وهذا ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في هامبورغ مارس 1978. في المادة الخامسة منها الفقرة 6 بنصها « فيما عدا العوارية العامة لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر» وهذا عكس اتفاقية بروكسل التي لم تفرق بينهما في المادة 4 الفقرة 2(د) «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر» وعلى نهجها سار المشرع الجزائري في المادة 803 الفقرة (ي). غير أن قواعد روتردام أخذت بما جاء به في هامبورغ بنصها في المادة 17 الفقرة 3 على الحالتين منفصلتين في الفقرة (ل) جاءت «إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة لذلك» والفقرة (م) «تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها» ويبقى واجب الإنقاذ مجرد تطبيق للقواعد العامة بضرورة مد يد العون لشخص في حاجة للمساعدة، René Rodière, Traite Générale de Droit Maritime, événements de mer, Dalloz, Paris, 1972, p. 354

وفقا لذلك فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا كان مرجعها تدابير اتخذها لإنقاذ أرواح أو أموال في البحر، في حين أن أي تدابير يتخذها الناقل لإنقاذ الأرواح تعفيه من المسؤولية فإنه يشترط لإعفائه من المسؤولية بسبب ما يتخذ من تدابير لإنقاذ الأموال أن تكون التدابير معقولة وتقاس المعقولية بما يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف، محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ)، طبيعة و نطاق مسؤولية الناقل البحري، إعفاء الناقل من المسؤولية، التحديد القانوني للمسؤولية، دعوى المسؤولية (الاحتراف بالهلاك أو التلف أو التأخير، تقادم الدعوى، الاختصاص القضائي، التحكيم)، منشأة المعارف السكندرية، 1995، ص 140.

ويقصد بتدابير معقولة المفاضلة بين المال والمال، فعلا الناقل أن يحافظ على البضائع التي ينقلها عوض أن يضحي بها لينقذ أموال لا تعنيه غير أن المشرع الجزائري كان واضحا في نص المادة حيث جعل من إنقاذ الأرواح أو البضائع سبب للإعفاء على حد سواء. كما يعد الانحراف المعقول عن الطريق من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية في حالة كان الانحراف بغرض الإنقاذ وهذا ما نصت عليه المادة 775 الفقرة 1 من القانون البحري، وجاء الفقرة الثانية منها بالاستثناء بنصها "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو محاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك". ورغم أن الالتزام بإنقاذ ورد عاما في الاتفاقيات والتشريعات بحيث يشمل الشخص والمال على السواء، إلا أنه جاء مقيدا في معاهدة التصادم البحري لعام 1910 بالنسبة لإنقاذ الأشخاص في حالة التصادم فقط، بينما يبقى أمر إنقاذ الأموال اختياري متروكا لتقدير الريان مع تحمل الناقل نتائج الانحراف لهذا الغرض، مصطفى البنداري سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، 1994، ص 89.

<sup>19</sup> لا يرتبط ترسيم حدود منطقة البحث والإنقاذ بتسيم الحدود بين الدول ولا يخل بهذه الأخيرة، والهدف من إنشاء هذه المناطق هو التأكد من أن المسؤولية الأساسية عن تنسيق خدمات البحث والإنقاذ في المناطق الجغرافية تقع على عاتق الدولة.

Les obligations des états en matière de secours en mer, livret à destination de la société civile, 2020, Université d'Angers, faculté de droit d'économie et de gestion, p.7-8.

<sup>20</sup> Ibid, p.9.

<sup>21</sup> Ibidm, p.8.

<sup>22</sup> تنص المادة 335 ق.ب.ج على قيام سفن الدولة بعمليات الإنقاذ، في هذا الصدد تمتلك البحرية الوطنية 3 ساحبات أعالي البحار تحت أسماء "المجنّد" "المسعف" "المساعد" تبلغ قوة محركاتها 2100 حصان، إضافة إلى امتلاكها 10 طائرات هليكوبتر متخصصة، وجاءت هذه الإمكانيات في إطار برنامج لتجهيز القوات البحرية الجزائرية بإمكانيات تتيح لها القيام بعمليات الإنقاذ، وقد تم تفعيل هذا البرنامج بعد حادثة غرق السفينة "بشار" في نوفمبر 2004 حيث هلك معظم طاقمها، فأظهرت هذه الحادثة نقص إمكانيات الجزائر في مجال الإنقاذ البحري. وتتم عملية الإنقاذ بثلاث مراحل:

1. مرحلة الإنذار: استقبال نداء استغاثة من طرف الهياكل المدنية وينذر المركز الوطني للعمليات المراقبة والإنقاذ، الذي يضع الوسائل البحرية في حالة تأهب للتدخل، ويبلغ أفراد لجنة البحث والإنقاذ في الوقت الذي يتم فيه إعداد مخطط التدخل.

2. مرحلة البحث والإنقاذ

3. مرحلة التحقيق الملاحي: فتح تحقيق ملاحي من طرف المصلحة المخولة لأعوان حراسة الشواطئ.

الموقع الرسمي لوزارة الدفاع الوطني <http://www.mdn.dz>

<sup>23</sup> بموجب المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 290/96 المتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين، المؤرخ في 2 سبتمبر 1996، ج ر العدد 51 المؤرخ في 4 سبتمبر 1996.

<sup>24</sup> KAMEL Haddoum, L'action de L'Algérie en Matière de Sécurité et de Sûreté Maritime, le droit maritime dans tout ses états, presses univrsitaire d'Aix Marseille puam, p.80.

<sup>25</sup> بموجب الأمر رقم 12/73 المؤرخ في 03 /04/ 1973 يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، ج.ر العدد 28 المؤرخة في 06/04/1973. كما أسندت لها مهام الإدارة البحرية بموجب المادة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 350/96 المؤرخ في 19/10/1996 يتعلق بالإدارة البحرية المحلية، ج.ر العدد 62 المؤرخة في 20/10/1996

<sup>26</sup> أنشأت بموجب المادة 6 من المرسوم الرئاسي رقم 290/95 المتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، ج ر العدد 57، المؤرخ 04 أكتوبر 1995.

<sup>27</sup> مخطط sar البحري الملحق بالمرسوم الرئاسي رقم 292/18 المؤرخ في 17 نوفمبر 2018، يتضمن المصادقة على المخطط الوطني للبحث والإنقاذ البحريين (مخطط sar البحري)، ج ر العدد 69 المؤرخة في 25 نوفمبر 2018، ص 7.

<sup>28</sup> المرسوم الرئاسي 275/14 المؤرخ في 30 سبتمبر 2014 المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين، الموقع بالجزائر في 14 نوفمبر 2012، ج ر العدد 59، المؤرخة في 18 أكتوبر 2014.

<sup>29</sup> Olivier LASMOLES, Anne SABelle, La méditerranée au défi de l'immigration illégale par voie maritime, DMF 802, 2018, p.392.

<sup>30</sup> Jean-patrick Marc, op-cit, p1.

<sup>31</sup> <https://www.lefigaro.fr/2022/09/28> تاريخ تصفح الموقع

<sup>32</sup> Alina Miron et Bérangère Taxil, Requiem pour l'Aquarius, Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation, Revue des droits de l'homme - N° 15, 2019, p.5.

<sup>33</sup> Alina Miron et Bérangère Taxil, op-cit, p.2.

<sup>34</sup> Olivier LASMOLES, Anne SABelle, op-cit, p.393.

<sup>35</sup> بعد قضاء 3 أسابيع بين حدود المياه الإقليمية الإيطالية ومالطا التي رفضت استقبال 37 شخص هدد هؤلاء بإلقاء أنفسهم في البحر، مما جعل الريان يتجه نحو الساحل الإيطالي ويطلب تصريحاً لرسو استثنائي بسبب حالة خطر وشيك على متن السفينة ومع ذلك رفضت إيطاليا منحها حق اللجوء، بحجة أنه طبقاً للقانون البحري الدولي كان ينبغي إنزال المهاجرين في مالطا أول دولة رست فيها قبل الإبحار إلى صقلية. اعتقلت الشرطة مدير المنظمة وريان السفينة والمهندس الأول بتهمة مساعدة الأجانب على الدخول بطريقة غير شرعية للأراضي الإيطالية، واعتبرت أن هناك ظروف مشددة بسبب ارتكاب الفعل من طرف منظمة. وبدافع حالة الخطر غير حقيقية قامت السفينة بالدخول عنوة إلى الميناء بعد اقترابها من السفن العسكرية التي كانت تعترضها، كما أنه وفقاً للسلطات صرح المنظمة أنها أنقذت سودانيين فارين من إقليم دارفور في حين أنهم في الواقع من غانا ونيجيريا والنيجر. هذا أدى إلى توتر العلاقات الدبلوماسية بين ألمانيا وإيطاليا، فتم إفراج مشروط على المتهمين بعد 5 أيام.

<sup>36</sup> وبالنتيجة أعلنت المحكمة الإيطالية عدم دستورية قانون Bossi-Fini

<sup>37</sup> Thomas DUBRAY, L'affaire de l'Aquarius au regard du droit international et européen, Master 2, Université Paris Nanterre, UFR de sciences juridiques, administratives et politiques, 2019, p.5

<sup>38</sup> Hélène DAOULAS, la gestion des passagers clandestins : bilan et perspectives des solution juridique, DMF N573, p.675.

<sup>39</sup> قضية Tampa 2001 سفينة نرويجية نقلت 438 أفغانيا منعتها السلطات الأسترالية من دخول موانئها، تم حجزهم لمدة 3 أيام (اهتمت السلطات الأسترالية بالاحتجاز غير القانوني في المياه الإقليمية)، ثم تم نقلهم على متن سفينة البحرية الأسترالية في رحلة لمدة أسبوع إلى عاصمة غينيا الجديدة، تم بعدها نقلهم إلى نيوزيلندا وجزيرة ناورو، حيث تم فحص طلبات اللجوء.

<sup>39</sup> Emma Ranchain , La Crise Migratoire En Méditerranée Apprehendée Par Le Droit Maritime, Master 2 Droit Et Management Des Activités Maritimes, Centre De Droit Maritime Et Des Transports (CDMT), Université D'aix-Marseille, 2020, p.77

تاريخ تصفح الموقع 2022/08/01. [www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr), 03/09/2001.

<sup>40</sup> Projet de résolution MSC.167(78), adoptée le 20 mai 2004) directives sur le traitement des personnes secourues en mer, <https://wwwcdn.imo.org/>

<sup>41</sup> Emma Ranchain , Op-cit, p78

<sup>42</sup> Olivier LASMOLES, Anne SABelle, op-cit, p.390.