

سُبل مكافحة الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر في ظل قصور إتفاقية
الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

*Means of combating illegal immigration by sea in view of the
shortcomings of United Nations Convention on the Law of the*

د/ محفوظ إكرام*

جامعة سعيدة- الجزائر

ikram.mahfoud@univ-saida.dz

تاريخ النشر: 2021/10/15

تاريخ القبول: 2021/10/13

تاريخ الإرسال: 2021/07/20

Abstract:

The methods used in illegal immigration are several and complex, but the most prominent methods used by smuggling networks and the most used is : the maritime route, considering that the countries of destination are often located on other sides of the sea, and although The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea provided the necessary measures to combat crimes at sea, primarily the crime of piracy and drug trafficking, it failed to mention the crime of smuggling illegal migrants, In light of this shortcoming this study comes to learn about measures or mechanisms can be used to address illegal migration by sea.

Keywords: Ships, immigration illegal, comabt, smuggling networks, sea.

ملخص:

إن الطرق أو الأساليب المستخدمة في الهجرة غير الشرعية عديدة و متشعبة، إلا أن أبرز الطرق التي تلجأ إليها شبكات التهريب، وأكثرها شيوعاً و استخداماً هو الطريق البحري، على إعتبار أن دول المقصد غالباً ما تكون موجودة على ضفاف أخرى من البحر، ورغم أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أوردت التدابير اللازمة لمكافحة الجرائم التي تقع في البحر و على رأسها جريمة القرصنة و تهريب المخدرات، إلا أنها أغفلت الإشارة إلى جريمة تهريب المهاجرين غير الشرعيين، و في ظل هذا القصور تأتي هذه الدراسة للتعرف على التدابير أو الآليات التي يمكن إتخاذها للتصدي للهجرة غير الشرعية عن طريق البحر.

الكلمات المفتاحية: سفن، هجرة غير شرعية، مكافحة، شبكات تهريب، بحر.

1. مقدمة:

عرفت المجتمعات البشرية عبر مختلف الحقب التاريخية ظاهرة الهجرة بالانتقال من منطقة إلى أخرى و من قارة إلى أخرى حتى وإن اختلفت البواعث والأسباب، وإذا كانت الهجرة بصفة عامة تطرح مشكلات خاصة تتعلق أساساً بالاندماج وتمتع المهاجرين بكافة الحقوق وفقاً للقوانين المحلية و الدولية، فإن الظاهرة التي تشكل أحد المشكلات الأساسية في الوقت الراهن و تثير قلق عدد كبير من الدول هي ظاهرة الهجرة غير الشرعية، نظراً لما يترتب عنها من أضرار ترتبط بالخصوصيات الاقتصادية، الاجتماعية، الثقافية و المكانية للدول التي تعاني منها، فتجد دول عديدة في هذه الظاهرة تهديداً لمصالحها الاقتصادية، الاجتماعية و السياسية، بالإضافة إلى الأبعاد الأمنية الأكثر خطورة.

و يلجأ الشباب من أجل الهجرة غير الشرعية إلى طرق مختلفة، و يعتمدون على أساليب متعددة، خاصة و أنهم مهردون كل يوم بأخطار رجال الأمن في الدول المصدرة لها، و في الدول المُستقبلية على حد سواء، و لعل أبرز الطرق التي يلجأ إليها الشباب، و أكثرها شيوعاً و استخداماً من قِبل شبكات التهريب هو الطريق البحري.

و بالرجوع إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نجد أنها أقرت مجموعة من القواعد لمحاربة و إلغاء بعض النشاطات المحرمة دولياً و التي تمس بالمصالح الجوهرية للجماعة الدولية كالقرصنة و تجارة الرقيق و تجارة المخدرات و البث الإذاعي و التلفزيوني غير المصرح به...، إلا أنها لم تتطرق إلى موضوع السفن التي تعمل على تهريب المهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحر، و التدابير التي قد تتخذ من أجل التصدي لها.

و في ظل هذا القُصور تثار الإشكالية التالية: ما هي التدابير التي يمكن اتخاذها للتصدي للهجرة غير الشرعية عن طريق البحر؟

و للإجابة عن هذه الإشكالية سيتم إتباع المنهج التحليلي و ذلك بتحليل نصوص الإتفاقيات الدولية ذات الصلة للتوصل إلى الإجراءات الممكن اتخاذها لمكافحة الهجرة غير الشرعية عن الطريق البحر

أما عن الخطة المتبعة فهي ثنائية، حيث تم تقسيم البحث إلى محورين، خصص المحور الأول لدراسة التدابير المتخذة لمكافحة الهجرة غير الشرعية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، أما المحور الثاني فسيتم من خلاله التطرق إلى التدابير المُتخذة لمكافحة هذه الظاهرة في منطقة أعالي البحار.

2. المحور الأول: التدابير المتخذة لمكافحة الهجرة غير الشرعية في المناطق الخاصة

لسيادة الدولة الساحلية

كنتيجة طبيعية لتمتع الدولة بالسيادة الكاملة على كل أجزاء إقليمها، فإنه من الطبيعي أن يكون لها الحق في اتخاذ جميع الإجراءات التي تراها مناسبة لضمان سلامة إقليمها و مواطنيها، بما في ذلك تلك التدابير المتعلقة بالتأكد من مشروعية نقل الأشخاص عن طريق البحر، أو تلك التدابير التي تسعى من خلالها إلى مراقبة بحرهما الإقليمي و اعتراض جميع محاولات عبور سفن المهاجرين غير الشرعيين من خلاله، و سيتم خلال هذا المحور التعرف أولاً على تدابير التصدي للسفن قبل بداية التهريب، ثم التعرض إلى التدابير المتخذة بعد إبحار السفينة التي تُقل المهاجرين غير الشرعيين

1.2 تدابير التصدي للسفن قبل بداية التهريب

لتهريب المهاجرين عن طريق البحر تعتمد شبكات التهريب إحدى الطريقتين، إما أن تقدم مساعدة للمهاجرين للدخول إلى سفينة مبحرة معلوم وجهتها و تاريخ إقلاعها، وهو ما يعرف بالتسلل إلى السفن، و الثانية بتدبير وسيلة نقل بحرية تتمثل عادة في قارب صغير يتسع لعدد محدود من الأشخاص. (السراني، 2010، ص114)

1.1.2 التدابير المتعلقة بالتسلل إلى السفن

تعتمد بعض شبكات التهريب المنتشرة في بعض البلدان على طريقة آمنه بالنسبة لها، إذ يتلخص دورها في تدبير تسلل المهاجرين إلى سفينة توشك على الإبحار إلى وجهة محددة، و في هذه الحالة غالباً ما يتم الإستعانة بأشخاص يعملون في محيط السفينة، كالحراس أو أجهزة شرطة الجمارك، كما قد تكون الجهة المساعدة للمهرب أحد أفراد طاقم السفينة. (صايش، 2014، ص338)

و يلاحظ أن عمل هذا النوع من الشبكات يرتبط بشكل أساسي بتحصيل القدر الكافي من المعلومات المتعلقة بالسفينة و طاقمها و وجهتها، وكذلك تلك المتعلقة بتاريخ إنطلاقها، لذا فإن عملها يعتمد أساساً على نشاط شبه إستخباراتي، يجعلها تدخل في علاقات مع جهات عديدة و نافذه في محيط الموانئ .

حيث يتم دفع مبالغ مالية مغرية لأعوان فاسدون يعملون في محيط السفينة، سواء كانوا موظفين أو شرطة أو جمارك أو حراس أو حتى ربان السفينة كرشاوى لتيسير تسلل المهاجرين إلى السفن المغادرة إلى إقليم دولة ما، أو ليتم توفير لباس لهم يكون متجانساً مع لباس البحارة، و قد يصل الأمر في بعض الأحيان إلى ضلوع العون العمومي في الشبكة الإجرامية، فيتقاضى بناءً على ذلك أجراً ثابتاً من العصابة مقابل المهام المسندة إليه. (صايش، 2014، ص107)

و رغم كون الرشوة أحد الوسائل التي تستعملها شبكات التهريب من أجل تسهيل تسلل المهاجرين غير الشرعيين، إلا أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لم تتطرق لا للفساد بصفة عامة ولا للرشوة بصفة خاصة، ولكن بالرجوع إلى بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لسنة 2000، المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 قد أشار في المادة الثالثة ج/2 إلى الفساد و لكن دون التعمق فيه (بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، 2000)، و ذلك ليس سهواً من محريه بل لأن إتفاقية الأمم المتحدة للجريمة المنظمة في المادة الثامنة تناولت تعريف الفساد ودعت الدول إلى اتخاذ التدابير اللازمة لمكافحته، و لكن إقتصرت فقط على أنماط محددة من الفساد و هي تلك التي ترتبط بإنحرافات الموظفين العموميين فدعت إلى تحريم الرشوة و إساءة استخدام السلطة و إعاقه سير العدالة. (اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، 2000)

بالإضافة إلى الرشوة، تلجأ عصابات التهريب إلى تزوير الوثائق (الشييشيني، 2010، ص144)، غير أن التزوير في هذه الحالة لا ينصب فقط على وثائق السفر، بل أيضاً تلك المتعلقة بالعمل، حيث يتنحل المهاجر صفة معينة للدخول إلى السفينة كأحد أفراد طاقمها ليتمكن من التهريب من رقابة الأجهزة المختصة، و لم تتطرق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لمسألة التزوير، إلا انه بالرجوع إلى المادة السادسة ب و المادة الثانية عشر من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية 2000، نجد أنه يدعو الدول الأطراف إلى إتخاذ الإجراءات الكفيلة بحماية وثائق السفر و يشمل ذلك التدابير التقنية لجعل الوثائق أكثر صعوبة للتزوير. (بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، 2000)

جدير بالذكر أن القانون الدولي ينهى عن تجريم فعل الهجرة غير الشرعية، و أن يكون المهاجرين عرضة للمتابعات الجزائية، وفقاً للمادة الخامسة من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية 2000، إلا أن التزوير و الذي يعتبر من أبرز الوسائل المستعملة في تهريب المهاجرين يجعل من هؤلاء مجرمين في نظر القانون، و يجب متابعتهم على أساس ارتكاب جريمة إستعمال وثيقة مزورة. (بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، 2000)

و من ثم لا بد أن يتم تطهير محيط الموانئ بشكل جيد، حتى لا تكون هناك علاقة بين طاقم السفينة و أي شخص من المحيط الخارجي، كوضع موظفين مختصين في مجال الهجرة لمراقبة السفن، لضمان عدم التواطئ بين ريان السفينة و أشخاص يمتنون تدبير الدخول إلى السفن، و هذا من شأنه

أن يضيف نوع من السرية على المعلومات المتعلقة بالسفينة لكي لا يتم إستغلالها، كما تلتزم أيضاً أن يتم تطبيق أحكام القانون البحري بصرامة فيتم معاقبة أي شخص يسهل عملية التسلسل سواء كان من طاقم السفينة أو ممن يحتكون بهؤلاء. (صايش، 2014، ص 339)

2.1.2 التدابير المتعلقة بنقل المهاجرين عن طريق قوارب

يعتبر نقل المهاجرين غير الشرعيين بإستخدام قوارب صغيرة أو متوسطة، الحالة الأكثر إنتشاراً (الشيخيني، 2010، ص144)، و حتى تتم السيطرة على هذه القوارب يجب في البداية تحديد أهم المواقع التي تنتشر فيها هذه الشبكات، و نظراً لصعوبة ذلك يجب الإعتماد على الإحصائيات التي يقدمها الموقوفون، لمعرفة أماكن العمل وكذلك الأماكن التي تستعمل كمناطق إنطلاق، و التي غالباً ما تختارها الشبكات بناءً على مميزات معينه، أهمها القرب من الواجهة البحرية المقابلة و بعدها عن رقابة أعوان الأمن، حيث يمكن التهرب من هذه الرقابة من خلال إختيار أوقات معينة كالأعياد و المناسبات الوطنية.

و عليه فإن الوسيلة التي تبدو فعالة لعرقلة مثل هذا النوع من التهريب هو قيام أعوان الأمن بمداهمات و تدخلات مباغتة، و ذلك بمراعاة المعطيات السابقة و إذا كانت هذه التدابير لا تقضي بالقبض على المهربين، فإنه يمكن الحصول على معلومات هامة من المهاجرين فيما يخص تشكيلة الشبكة و طريقها و مكان عملها، لكنها في كل الأحوال تؤدي إلى إفشال الرحلات البحرية التي يتم تنظيمها، و هذا ما تبينه تجارب كل من إيطاليا و اليونان. (صايش، 2014، ص 340)

2.2 تدابير التصدي لسفن التهريب بعد الإبحار

تتمتع جميع الدول بحق المرور البرئ، و الذي يقصد به الملاحة في البحر الإقليمي لغرض إجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982)، و على الدولة الساحلية أن لا تعيق هذا المرور، إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في الفقرة الثانية من المادة التاسعة عشر أشارت إلى مجموعة من الحالات التي يكون فيها مرور السفن عبر البحر الإقليمي ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها والتي يُسمح فيها للدولة الساحلية بأن تعترض هذه السفن؛ من بين هذه الحالات تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة. (العطية، 2006، ص363)

ورغم الأهمية البالغة للاعتراض إلا أن القانون الدولي أغفل عن تقديم تعريف واضح لها، إلا أن المفوضية العليا للاجئين عرفته بأنه: "يشمل الاعتراض أحد التدابير المتخذة من قبل الدولة من أجل:

- منع الأشخاص من الصعود على متن السفن التي هي بصدد القيام برحلة دولية؛

- قطع الطريق على الأشخاص الذين هم بصدد القيام برحلة دولية؛

- إعتلاء سفن في حال وجود أسباب مقنعة بأن السفينة تحمل على متنها أشخاصاً بما لا يتوافق مع القانون البحري الداخلي أو الدولي؛

- إذا كان الأشخاص في الحالات المحددة لا يحملون الوثائق اللازمة أو لم يحصلوا على ترخيصات صالحة لدخول الإقليم و عندما تكون الإجراءات تهدف إلى حماية حياة وسلامة المسافرين و الأشخاص المتسللين أو المحمولين بطريقة سرية". (صايش، 2014، ص 337)

يتضح من خلال هذا التعريف أن هناك مجموعة من التدابير التي يتعين على سلطات الدولة أن تقوم باتخاذها لمواجهة حالات التهريب بمختلف أنواعه و تهريب المهاجرين بشكل خاص و التي تتم عن طريق البحر، إذ يجوز للدولة الساحلية أن تمنع أي سفينة تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين من الدخول إلى المياه التي تخضع لسيادتها، و تتخذ ضد مثل هذه السفن الإجراءات التي تراها مناسبة.

3. المحور الثاني: التدابير المتخذة لمكافحة الهجرة غير الشرعية في منطقة أعالي البحار

الأصل العام أن منطقة أعالي البحار لا تخضع لسيادة أحد، و ضمان إحترام القاعدة القانونية في هذه المنطقة يكون عن طريق اختصاص كل دولة اتجاه السفن التي تحمل جنسيتها و التي ترفع علمها (خليفة، 2013، ص 97)، مما يعني أن السفن الحربية لا تستطيع أن تمارس في أعالي البحار أعمال القسر ضد السفن التي تحمل علماً آخر، إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أرسيت إمكانية الاقتراب من السفينة للتأكد من جنسيتها و اعتلائها و تفتيشها و اتخاذ ما يلزم من الإجراءات إزاء السفينة و الأشخاص الذين على متنها مع مراعاة عدم تهديد سلامة الحياة في البحار و ذلك في حالات استثنائية ورد ذكرها في المادة الثانية و التسعون من الاتفاقية، و بالرجوع إلى المادة الثامنة من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المُكْمِل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000، أضاف استثناء آخر أغفلت الاتفاقية عن ذكره، و هو وجود سفينة تقوم بتهريب المهاجرين عن طريق البحر، و يمكن تقسيم التدابير التي يمكن اتخاذها اتجاه السفن التي تقوم بتهريب المهاجرين في منطقة أعالي البحار، إلى تدابير وقائية و أخرى علاجية

1.3 التدابير الوقائية لمكافحة الهجرة غير الشرعية في منطقة أعالي البحار

من أجل حماية مصالح الدولة الساحلية التي يمكن أن يهددها قرب منطقة أعالي البحار منها، أو حماية مصالح الجماعة الدولية (حموده، 2008، ص465)، يمكن للسفينة الحربية اتخاذ مجموعة من الإجراءات في أعالي البحار، إذا تراكم أن السفينة التي تمارس حرية الملاحة لا تحمل علماً أو جعلت شبهة بسفينة لا تحمل علماً، وأول ما تقوم به السفينة الحربية في هذه الحالة أن تقترب من السفينة الخاصة للتعرف على حقيقتها والتأكد من جنسيتها بواسطة علمها وعلاماتها التجارية، و القاعدة القديمة والمتبعة في الوقت الحاضر تقضي أن على السفن الخاصة عند ملاقاتها السفن الحربية أن تبادل برفع علمها في الحال (حموده، 2008، ص469)، ويعتبر رفع السفن الحربية لعلمها بمثابة إنذار للسفن الخاصة بوجود رفع علمها، إذ أن لكل سفينة حربية مهما كانت جنسيتها الحق في التأكد من هوية السفينة الخاصة التي تصادفها أثناء مرورها وذلك بأن تطلب منها أن ترفع علمها أو أن تكشف عن هويتها بأي طريقة كانت، وتبرر هذه العملية بإعتبارات تتعلق بالنظام والأمن في أعالي البحار.

إذا وجدت السفينة الحربية بعد إقترابها من السفينة الخاصة أسباباً جديّة للإشتباه تفوق حد التعرف على العلم، فلها عندئذٍ أن ترسل زورقاً بقيادة ضباط إلى السفينة المشتبهة للتأكد من هويتها وهو ما يعرف بحق الزيارة، وإذا إستمر الإشتباه بعد مراجعة المستندات، أو في حالة وجود ما يدعو إلى الشك الجدي بقيام السفينة بتهريب مهاجرين غير شرعيين (أبو الوفا، 2006، ص347)، في هذه الحالة للسفينة الحربية أن تباشر الفحص على ظهر السفينة وهو ما يعرف بحق التفتيش. (حموده، 2008، ص470)

باعتبار أن تهريب المهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحر يعد من النشاطات التي تمس بالمصالح الجوهرية للمجتمع الدولي، تقرر في القانون الدولي مجموعة من التدابير يسمح لجميع الدول بإتخاذها لمحاربة تهريب الأشخاص عن طريق البحر، وتشكل قيوداً تفرضها ضرورة حماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي والتي تشمل حق الإقتراب وحق الزيارة والتفتيش (بلوط، 2015، ص106)، إلا أن السفن التي تحمل علم أحد الدول الأطراف في بروتوكول مكافحة الهجرة غير الشرعية عن طريق البر والبحر والجو لسنة 2000 لا يجوز إتخاذ هذه التدابير ضدها إلا بإذن من دولة علم السفينة.

ولدولة العلم إذا توافر دليل يثبت أن السفينة تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر أن تاذن للدولة الطالبة بإتخاذ التدابير اللازمة، ويصدر هذا الإذن مرفقاً بشروط تتفق عليها مع الدولة الطالبة وتشمل أيضاً الشروط المتعلقة بالمسؤولية عنها ومدى ما سيتخذ من تدابير فعلية، ولا تتخذ

السفينة أي تدابير إضافية دون إذن صريح من دولة العلم، بإستثناء التدابير الضرورية لإزالة خطر وشيك على حياة الأشخاص أو التدابير المنبثقة من اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف تتصل بالموضوع، كما تلتزم الجهة التي تتخذ أي تدبير أن تبلغ دولة العلم المعنية على وجه السرعة بنتائج ذلك التدبير. (بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، 2000)

و لكي يتسنى للدول التدخل بسرعة في حال وجود أو الإشتباه بوجود سفينة تمارس تهريب المهاجرين غير الشرعيين، فإن البروتوكول دعى الدول إلى إستحداث جهاز لدى الدولة لتتلقى طلبات المساعدة، أو طلب تأكيد تسجيل السفينة، أو حقها في رفع علمها، وكذا لتتلقى طلبات الاستئذان بإتخاذ التدابير المناسبة و ترد على تلك الطلبات، كما دعت أيضاً إلى إخطار جميع الدول الأطراف الأخرى بذلك التعيين عن طريق الأمين العام في غضون شهر واحد من تاريخ التعيين حتى تتعرف على هذه الجهات (صايش، 2014، ص 332)، وفي حال ثبوت عدم وجود أساس لتلك الشبهات بعد تفتيش السفينة، يجب التعويض عن جميع الأضرار التي أصابت السفينة المشتبه بها . (أبو الوفا، 2006، ص 346)

جدير بالذكر أنه في حال الاقتراب من السفينة للتأكد من علمها إذا ثبت أنها لا تحمل علماً أو أنها غير مسجلة، تعتبر سفينة قرصنة و تتخذ ضدها التدابير المقررة في إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المتعلقة بالقرصنة.

2.3 التدابير العلاجية لمكافحة الهجرة غير الشرعية في منطقة أعالي البحار

بعد أن تقوم السفينة الحربية بتفتيش السفينة، إذا تم التأكد من أنها تعمل على تهريب المهاجرين غير الشرعيين يحق للسفينة الحربية إحتجاز تلك السفينة وإقتيادها إلى أقرب ميناء وطني و عرض حالتها على المحاكمة (داوود، 1999، ص 253)، وهذا الحق ليس مقتصرأ على السفن الحربية فقط وإنما أيضاً جميع السفن و الطائرات المأذون لها بذلك على أن تحمل علامات واضحة تدل على أنها تقوم بخدمة عامة (خليفة، 2013، ص 110)، بشرط عدم إستخدام القوة إلا إذا كانت السفينة في حالة رد العدوان من قبل السفينة المعتدية. (صايش، 2014، ص 343)

إذا كان أقرب ميناء وطني تابع لدولة طرف في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين لسنة 2000 في هذه الحالة تقوم الدولة الطرف بإتخاذ الإجراءات القانونية بشأنها بتقديمهم إلى المحاكمة إذا كان لديها قانون يجرم الظاهرة أو بإعادة ترحيلهم إلى دول المنشأ من خلال القنصل الممثل لكل دولة في دولة الإستقبال، وتتحمل كل دولة تكاليف رعاياها في عملية إعادة الترحيل وفقاً لما جاء في البروتوكول،

أما إذا كانت دولة الإستقبال –دولة أقرب ميناء وطني- من غير الدول الأطراف في البروتوكول في هذه الحالة يتم تطبيق القواعد العامة للقانون الدولي للبحار. (الأهل، 2014، ص285)

وللسفينة الحربية حق القبض على المهربين و ذلك بإمساك أجسامهم و تقييد حركتهم و منعهم من الهرب و المقاومة و ذلك لحين إستجوابهم من السلطة القضائية المختصة، ووفقاً للإعلان العالمي لحقوق الإنسان يجب معاملة جميع الموجودين على متن السفينة سواء المتورطين في التهريب أو المهاجرين غير الشرعيين معاملة حسنة بوصفه برئ حتى تثبت إدانته إلا إذا حاول الهرب تستخدم القوة ضده. (داوود، 1999، ص253)

جدير بالذكر أن المادة السادسة من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو المكمل لإتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 جرمت فقط تهريب المهاجرين و لم تعتبر المهاجرين غير الشرعيين مجرمين، و في هذه الحالة يتم ترحيل المهاجر إلى دولة جنسيته لتتولى معاقبته وفقاً لقانونها. (بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو، 2000)

في حالة ما إذا كانت السفينة التي تقل مهاجرين غير الشرعيين لا تحمل علماً، إذا إستطاعت السفينة الحربية أن تقتاد المهاجرين غير الشرعيين على متنها، فلها أن تقوم بتحطيم السفينة لأنها سفينة عديمة الجنسية و لا تستطيع أي دولة أن تقاضيها، أما إذا تم إقتياد السفينة إلى أقرب ميناء وطني، فلدولة الإستقبال أن تصادر تلك السفينة لأنها بلا صاحب و لا تتبع أي دولة. (الأهل، 2014، ص 285).

و في حال ما اذا كانت التدابير المتخذة غير مؤسسة، يتم تعويض السفينة عن أي خسارة تلحقها نتيجة لسلوك الدولة وفقاً للمادة التاسعة الفقرة الثانية من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو المكمل لإتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000. (بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو، 2000)

4. خاتمة:

من خلال هذه الدراسة المتعلقة بسُبل مكافحة الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر في ظل قُصور إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تم التوصل الى مجموعة من النتائج نجلها فيما يلي:

- تتعدد طرق وأساليب التهريب عن طريق البحر، إلا أن شبكات التهريب غالباً ما تلجأ إلى تدبير تسلل المهاجرين غير الشرعيين إلى السفن عن طريق الرشوة أو التزوير، أو تقوم بنقل المهاجرين غير الشرعيين في قوارب غالباً ما تكون غير صالحة للملاحة.
- لسلطات الدولة الساحلية أن تعترض السفينة التي تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، ولها أن تتخذ ضدها ما تراه مناسباً من تدابير.
- لم تتطرق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إلى الإجراءات الممكنة إتخاذها لمكافحة الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر، إلا أن بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 جاء بمجموعة من التدابير التي يمكن إتخاذها إذا ما كانت السفينة التي تمارس حرية الملاحة في أعالي البحار تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين، وتشمل هذه التدابير إمكانية إعتلاء السفينة وفتيشها، و إحتجازها إذا لزم الأمر وإقتيادها الى أقرب ميناء وطني .
- ان التدابير التي يمكن إتخاذها ضد سفن التهريب، ليست من إختصاص السفن الحربية فقط، وإنما أيضاً جميع السفن والطائرات المأذون لها بذلك على أن تحمل علامات واضحة تدل على أنها تقوم بخدمة عامة .
- جعل بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000، تدخل الدولة لإتخاذ التدابير اللازمة للتصدي لسفن التي تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين مرتبط بموافقة دولة العلم مما قد يعيق أو يؤخر تدخل الدولة المعنية مع ما تتطلبه هذه الحالات من السرعة في التدخل .
- أشار بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 أن الهجرة غير الشرعية جريمة على الدول التعاون من أجل مكافحتها، ولا يعتبر المهاجر غير الشرعي مُجرماً وفقاً لأحكام هذا البروتوكول .
- إن بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 غير كافٍ للتصدي للهجرة غير الشرعية، ولا يمكن أن يكون بأي حالٍ من الأحوال بديل لنص صريح في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

يشير إلى التدابير الواجب إتخاذها إزاء السفن التي تعمل على تهريب المهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحر.

إنطلاقاً من هذه النتائج، نقترح التوصيات التالية:

- ضرورة تطبيق أحكام القانون البحري بصرامة و معاينة أي شخص يسهل عملية التسلسل سواء كان من طاقم السفينة أو ممن يحتكون بهؤلاء.
- العمل على توفير الأجهزة الفنية التي تسمح بالكشف عن تزوير وثائق السفر.
- إستحداث جهاز دولي لحماية مصالح المجتمع الدولي بشكل عام، يتولى المطاردات الخاصة في أعالي البحار، ضد السفن التي تقوم بتهريب المهاجرين غير الشرعيين، و وضعه تحت وصاية الأمم المتحدة حتى يكون إختصاصه شاملاً.
- تشديد الحراسة على الحدود البحرية لمواجهة جماعات الهجرة غير المشروعة عن طريق البحر وتعزيز الأمن البحري.
- عقد إتفاقيات ثنائية و متعددة الأطراف مع الدول المجاورة لمكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية.
- مساعدة الدول المُصدرة للمهاجرين غير الشرعيين إقتصادياً لإقامة المشروعات اللازمة لتشغيل المهاجرين وفتح فرض العمل أمامهم لتساعدهم على التخلي عن التفكير في الهجرة.
- لا بد من إعادة النظر في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، و إدراج الهجرة غير الشرعية ضمن الجرائم التي ترتكب في أعالي البحار الوارد تعدادها في الإتفاقية.

7. قائمة المراجع:

الكتب:

- 1- احمد ابو الوفا (2006)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة.
- 2- حسن حسن سيد أهل (2014)، مكافحة الهجرة غير الشرعية على ضوء المسؤولية الدولية و أحكام القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- 3- عصام العطية (2006)، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، المكتبة القانونية، بغداد.
- 4- عزت حمد الشيشيني (2010)، معاهدات و الصكوك و المواثيق الدولية في مجال مكافحة الهجرة غير الشرعية، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- 5- عبد الكريم عوض خليفة (2013)، القانون الدولي للبحار – دراسة في ضوء أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار-، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- 6- عبد الله سعود السراني (2010)، العلاقة بين الهجرة غير الشرعية و جريمة تهريب البشر و الإتجار بهم، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

- 7- عبد المنعم محمد داوود (1999)، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- 8- محمد الحاج حموده (2008)، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان.
- الرسائل الجامعية:

- 1- عبد المالك صايش (2014)، مكافحة تهريب المهاجرين السريين، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر.
- 2- سماح بلوط (2015)، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، الجزائر.
- النصوص القانونية:

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية (2000)، المصادق عليها من طرف الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 02/55، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 09.
- 2- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو المكمل لإتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية (2000)، المصادق عليه من طرف الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 03/418، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 69.
- 3- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982)، المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب الأمر رقم 96/05، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية عدد 03.