

جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس



كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم القانون الخاص

## ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في القانون  
تخصص قانون خاص

إشراف الأستاذ  
كمال حدوم

من إعداد الطالبين  
- رياض جواب  
- فريدة بن قويدر

### لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
عبد الرحيم مزعاش	أستاذ محاضر (أ)	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
كمال حدوم	أستاذ	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	مشرفا ومقررا
نورة حمداوي	أستاذة محاضرة (أ)	كلية الحقوق - أمحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/2021

## شكر و تقدير

الحمد لله على إحسانه و الشكر له على توفيقه وامتنانه وأشهد أن لا  
إله إلا الله تعظيما لشانه و أشهد أن محمدا عبده و رسوله الداعي

إلى رضوانه أما بعد :

اعترافا بالجميل و الشكر الجزيل

للأستاذ الفاضل **حدوم كمال**

على وضعه كامل الثقة فينا لإنجاز هذا العمل

و منحه إيانا شرف الإشراف على هذه المذكرة و التي لم تكن لولا ثقته و  
توجيهاته

التي كان لها الأثر البالغ في إنجاح هذا العمل ، فجزاه الله عنا كل خير

والشكر موصول كذلك الى اعضاء لجنة المناقشة على قبولهم تقييم هذا  
العمل المتواضع فجزاهم الله عنا كل خير .

كما نتوجه بجزيل الشكر إلى أساتذة قسم القانون الخاص الذين أشرفوا  
علينا في هذا الطور الثاني .

و إلى كل من مد لنا يد العون في إنجاز هذه المذكرة .

## إهداء

الحمد لله الذي بفضلہ ألهمنا الصحة و العافية في إتمام هذه المذكرة ،  
وأهدي هذا العمل المتواضع إلى :

إخوتي

من كان لهم الفضل في مد العون لي في كثير من العقبات  
والصعاب

إلى كل من خالتي صليحة ، كريمة و خديجة  
اللولتي نسأل الله لهن اليسر و العافية في حياتهم  
إلى صديقي و رفيق دربي الدراسي نعيم مختاري  
الذي أُنسني في مشواري الجامعي .  
إلى كل من ساندني و ساعدني من قريب أو بعيد

رياض

# إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

و صلى الله على صاحب الشفاعة، سيدنا محمد النبي الكريم و صحبه الميامين

و من تبعهم بإحسان إلى يوم الدين

إلى أعز الناس وأقربهم إلى قلبي **والدتي العزيزة ووالدي العزيز**

الذان كانا عوناً وسنداً لي

وكان لدعائهما المبارك أعظم أثر في سير سفينة الحياة التي ترسو على هذه الصورة.

إلى من ساندني وخطى معي و يسر لي الصعاب

**إلى زوجي العزيز**

الذي تحمل الكثير و عانى، من أجل وقوفي في هذا المكان

فما كان لهذا أن يحدث لولا تشجيعه المستمر لي

إلى زهراتي فلذات كبدي: **شيماء، سارة، هاجر وهبة**

إلى إخواني **فتيحة، صالح، عبد القادر، مريم** ، وعلى رأسهم **روح الشهيد اخي عبد الرحمان**

إلى روح زميلي **الفقيد شلمون عبد الحق**

فقيد الواجب الوطني، الذي أحدث فقدانه فجيحة لا تنسى

إلى كل من ساعدني في إعداد هذه المذكرة

إلى كل هؤلاء

أهدي هذا العمل، سائلة الله أن ينفع به غيري في مسيرة البحث العلمي.

**فريدة**

## قائمة المختصرات

ق ب ج : القانون البحري الجزائري

ج ر : الجريدة الرسمية

ع : عدد

م م : معدل و متمم

ج : جزء

مج : مجلد

د س ن : دون سنة النشر

ص : الصفحة

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة

ط : طبعة

## Liste des abréviations

**P** : Page

**N°** : Numero

**VOL** : Volume

**ED** : Edition

**OP.CIT** : Opus Citatum (Ouvrage déjà citée)

**UNCLOS III** : The United Nations Convention on the Law of the Sea

**AIS** : Ship Automatic Identification system

**GPS** : Global Positioning System

**VHF** : Very high frequency

**SOLAS** : Safety of Life at Sea

**SSAS** : Ship Security Alert System

**LRIT**: Long Range Identification and tracking of ships

**VTS** : Vessel Traffic Service

**SAR** : Ship and Rescue

**CMA CGM** : La Compagnie Maritime d’Affrètement – Compagnie Générale Maritime

**CODE ISPS** : Code International pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires .

**IMO** : International Maritime Organization

مقدمة

## مقدمة

تعتبر دراسة الهجرة بصفة عامة من بين الوقائع الحيوية الأكثر صعوبة و تعقيدا و هذا نظرا لتطور الوسائل المستعملة في كل مرة و من ثم توسع إطارها المفاهيمي بالرغم من انها هدفها دائما يبقى إما للعلاج أو الدراسة أو العمل ، و نعني به مغادرة الشخص إقليم الدولة التي يقيم فيها إلى إقليم دولة أخرى بنية الإقامة فيها أو بصفة دائمة ، غير أنه يمكن للأشخاص أن يقوموا بالانتقال دون تأشيرات مسبقة للدخول نتيجة للظروف الاجتماعية و هو ما يعرف بالهجرة غير الشرعية .

فنظرا للأهمية البالغة لظاهرة الهجرة غير الشرعية على المستوى الوطني و الدولي فقد حظيت و لا زالت تحظى باهتمام كبير من طرف الدول نتيجة للأخطار و الآثار الوخيمة التي قد تتجر عن المنعرج الخطير الذي تتطور من خلاله هذه الظاهرة كونها تتسم بالعالمية و الشيع ، مما جعلها مادة دسمة للتداول السياسي و الإعلامي في العقود الثلاثة الأخيرة و خاصة حاليا ، و تعد منطقة البحر الأبيض المتوسط من أكبر المناطق في العالم التي تعرف أكبر حركات الهجرة بشتى أنواعها خاصة منها الهجرة غير الشرعية عبر البحر .

فظاهرة الهجرة غير الشرعية قديمة كون أن الطبيعة الاجتماعية للإنسان واحتياجاته المستمرة تفرض عليه دائما التنقل من مكان لآخر و حتى من قارة لأخرى لضمان حسن المعيشة ، و نعني بها دخول شخص أو أشخاص إلى دولة أخرى غير دولتهم بشكل غير قانوني أو غير نظامي ، و نجد لها عدة تسميات عند بحثنا فيطلق عليها ، الهجرة السرية ، الهجرة غير القانونية أو غير النظامية غير أنها تنصب في مفهوم واحد سواء في القانون الداخلي أو الدولي و هو عدم شرعية هذه الهجرة خاصة أنها تطورت بعدما كانت إنفرادية أصبحت منظمة أكثر في إطار جماعات و بالإعتماد حتى على متخصصين في ذلك من أجل العبور بكل سرية و هذا نظرا لمعرفتهم الواسعة عن طرق التهريب خاصة بحرا مما ازداد الطلب على خدماتهم .

و نجد أن المهاجرين غير الشرعيين يعتمدون الهجرة غير الشرعية بحرا نتيجة لغياب المراقبة على الوثائق في حالة ما إذا تمت في قوارب ملاحية البحرية غالبا ما تكون غير

صالحة للعبور أو حتى الاختباء على ظهر السفن و هنا ينصب لب موضوع دراستنا أمام  
صلاحيات واختصاصات ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية في البحر .

إذ أفادت المنظمة الدولية للهجرة بوفاة ما لا يقل عن 1,146 شخص أثناء محاولتهم  
الوصول إلى أوروبا عن طريق البحر في الأشهر الستة الأولى من عام 2021 ، و هي  
تعد زيادة بأكثر من الضعف مقارنة بنفس الفترة من عام 2020 بالرغم من جائحة كورونا  
كون أن العدد انخفض عن عام 2019 ، كما أن المنظمة قد اشارت في تقريرها إلى وفاة  
ما لا يقل عن 741 شخص على طريق وسط البحر الأبيض المتوسط ، بينما فقد 149  
شخصا حياتهم أثناء عبورهم غرب البحر المتوسط ، و توفي 6 أشخاص على طريق شرق  
البحر المتوسط من تركيا إلى اليونان .

أمام هذا العدد الهائل من الخسائر في الأرواح قال أنطونيو فيتورينو ، المدير العام  
للمنظمة الدولية للهجرة : " تكرر المنظمة الدولية للهجرة دعوة الدول إلى اتخاذ خطوات  
عاجلة واستباقية للحد من الخسائر في الأرواح على طرق الهجرة البحرية إلى أوروبا  
و الوفاء بالتزاماتها بموجب القانون الدولي " <sup>1</sup>.

كما صرحت الدكتورة كبابي صليحة رئيسة الملتقى الوطني المتعلق بـ " ازدواجية  
العلاقة بين الهجرة غير الشرعية و الجريمة المنظمة " المنظم بجامعة الإخوة منتوري  
قسنطينة 1 ، على أن الجزائر ، بالمقابل أمام تفاقم ظاهرة الهجرة غير الشرعية خلال  
جائحة كوفيد 19 في البلدان الأخرى ، غير أنها انخفضت لديها بشكل معتبر بفضل  
القرارات التي اتخذتها الحكومة لغلق جميع الحدود و يقظة الأمنية <sup>2</sup>.

و هو موضوع أثار اهتمامنا للأسباب التالية :

**الأسباب الذاتية:** و تتمثل في كونه اتصاله بالتخصص من جهة ، وفي الرغبة والميول  
للبحث في هذا الموضوع .

<sup>1</sup> - لمعلومات أكثر تصفح الموقع الرسمي لأخبار الأمم المتحدة على الموقع الإلكتروني :  
<https://news.un.org/ar/story/2021/07/1079612> ، تاريخ الإطلاع : 2022/08/01 على الساعة 21:00.

<sup>2</sup> - وكالة الأنباء الجزائرية ، الجزائر تكافح "بذكاء" الهجرة غير الشرعية و الجريمة المنظمة ، مقال مدرج بموقعها  
الرسمي بتاريخ 2021/11/23 على الساعة 21:04 : <https://www.aps.dz/ar/societe/116661-2021-11-23->  
[20-07-57](https://www.aps.dz/ar/societe/116661-2021-11-23-) ، تاريخ الإطلاع : 2022/08/01 على الساعة 21:00 .

**لأسباب الموضوعية:** إن الأسباب الموضوعية لاختيارنا لهذا الموضوع لم تكن وحدها لذلك و إنما الأهمية البالغة التي اكتسبتها هذه الظاهرة على الصعيد الوطني والدولي كون أن الهجرة غير الشرعية عبر البحر تعد ظاهرة جديدة تثير عدة إشكالات و قضايا إنسانية كبيرة تواجه بالدرجة الأولى و ترمي أمام وجه المدفع ربان السفينة الذي يعد مسؤولاً عن سفينته و ركابها و طاقمها و اصبح الآن مسؤولاً حتى على سلامة المهاجرين غير الشرعيين الذين بدورهم قد يهددون سفينته ، فيجد نفسه بين أمرين لذلك فقد أسالت هذه الظاهرة عدة قضايا .

لقد واجهنا في دراستنا بعض الصعوبات و التي تتلخص خاصة في نقص المراجع المصادر في هذا المجال كون أن الموضوع جديد و مستجد لا يزال لحد الساعة يخلق عدة إشكالات كبيرة و شائكة كونه يرتبط بالمجال التجارة الدولية ، والأمن العالمي والداخلي للدول بالدرجة الأولى .

و عليه فتثير المعالجة القانونية لموضوع ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية الإشكالية التالية : في ظل التطور المستمر لمفهوم الهجرة غير الشرعية عبر البحر هل الأحكام التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري كافية لمواجهة ربان السفينة للمهاجر غير الشرعي عبر البحر من جهة و حماية هذه الفئة من جهة أخرى ؟

من خلال تطرقنا لهذا الموضوع اعتمدنا في دراستنا على المنهج التحليلي ، الذي وظّف من أجل قراءة و تحليل النصوص المتعلقة بأحكام الهجرة غير الشرعية عبر البحر من الناحية القانونية الداخلية و الدولية من التزامات ربان السفينة في مواجهة هذه الظاهرة للحقوق التي تجب عليه احترامها ، كما اعتمدنا على المنهج الوصفي و الذي وظّفناه من أجل ضبط المفاهيم المتعلقة بالهجرة غير الشرعية عبر البحر و غيرها من المصطلحات الموظفة في إطار بحثنا .

من اجل إجابتنا على هذه الإشكالية ارتأينا تقسيم خطة بحثنا إلى فصلين ، نعالج في الفصل الأول الإطار المفاهيمي للهجرة غير الشرعية عبر البحر ، و ذلك من خلال تطرقنا لمبحثين ، خصصنا الأول لمفهوم الهجرة غير الشرعية عبر البحر ، أما المبحث الثاني نتطرق فيه لمعالجة الهجرة غير الشرعية طبقاً لمدونة "ISPS".

أما الفصل الثاني فستتطرق فيه لمسؤولية ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية و هذا من خلال بحثين ، المبحث الأول سنتطرق فيه الإلتزام ربان السفينة بالإنقاذ و المساعدة ، أما الثاني لمعايير حماية المهاجر غير الشرعي .

الفصل الأوّل  
الإطار المفاهيمي  
للهجرة غير الشرعية  
عبر البحر

## الفصل الأول

### الإطار المفاهيمي للهجرة غير الشرعية عبر البحر

تعد حرية تنقل الافراد من بين الحقوق الأساسية لممارسة الحريات الأخرى كرسها المؤسس الدستوري بموجب نص المادة 49 من التعديل الدستوري 2020<sup>1</sup> و التي تنص :  
 " يحق لكل مواطن يتمتع بحقوقه المدنية و السياسية ، أن يختار بحريّة موطن إقامته ، و أن يتنقل بحرية عبر التراب الوطني .

لكل مواطن الحق في الدخول إلى التراب الوطني و الخروج منه .

لا يمكن تقييد هذه الحقوق إلا لمدة محددة ، و بموجب قرار معلل من السلطة القضائية".

غير أنه مع مرور الوقت أصبح هذا الحق في بعض الأحيان يشكّل جريمة يعاقب عليها القانون و أصبحت محل اهتمام دولي و داخلي على حد سواء لذلك فقد كانت محل عدة دراسات خاصة أمام استفحال هذه الظاهرة و تناميها من حيث تدفق المهاجرين غير الشرعيين من جهة وانعكاساتها من جهة أخرى .

مما جعل الدول تعاني في دوامة مفرغة لم تجد لها أية حلول للتقليل منها فنهايك عن الحد منها إذ أصبحت الهجرة غير الشرعية عامة أو عن طريق البحر عن طريق التسلل في السفن من بين أخطر المشاكل التي تعاني منها الدول في العصر الحديث ، و إن كانت ظاهرة مرتبطة أساسا بالمشاكل والظروف الاجتماعية و الاقتصادية التي يعيشها المهاجرين التي تدفعهم الي ابتكار طرق غير شرعية لمغادرة أوطانهم ، فلا يخفى الجانب المجرّم له مما يقودنا إلى معرفة الآليات الدولية و الوطنية التي يحاول من خلالها التصدي لهذه الظاهرة.

و عليه بناء على ذلك سنتطرق في هذا الفصل لمعرفة الهجرة غير الشرعية بحرا في (المبحث الأول) ، من ثمة للآليات المعتمدة من اجل التصدي لها في (المبحث الثاني).

<sup>1</sup> - المرسوم الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري ، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020 ، ج ر ، ع 82 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2020 .

## المبحث الأول

## الهجرة غير الشرعية عبر البحر

إن مفهوم الهجرة غير الشرعية من الظواهر الحديثة ، و يعد تأخر التشريعات الدولية و الوطنية في التصدي لها من خلال منظوماتها القانونية من أهم أسباب انتشارها بهذه الطريقة مما جعل المهاجر غير الشرعي يتفنن في طرق مغادرة أوطانهم متجهين الى الدول الغنية التي تتوفر فيها فرص العمل وترتفع فيها الأجور ، و توفر لهم حياة اجتماعية أفضل مما كانوا عليه .

و عليه لوضع إطار قانوني لها يسمح لنا في المضي في دراستنا و يجب علينا التطرق في هذا المبحث لمفهوم الهجرة غير الشرعية في (المطلب الأول) ، من ثمة نتعرض لظاهرة التسلل في السفن باعتبارها من أهم طرق الهجرة غير الشرعية بحرا في (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

## مفهوم الهجرة غير الشرعية

إن مفهوم الهجرة على وجه عام هي ظاهرة قديمة وقد اختلف في تعريفها كل حسب تخصصه أو باختلاف المعايير التي ستند عليها فإما يكون جغرافيا أو على أساس الدافع إليها ، لكن مفهوم الهجرة غير الشرعية فهو مدلول حديث لذلك لم يتم الإجماع على تعريف موحد من طرف الفقهاء و الباحثين <sup>1</sup> ، مما جعله يتشابك مع أنظمة أخرى مشابهة .

ف نجد لها عدة تعريفات ، إذ عرفها القانون الدولي على انها " : مغادرة الفرد لإقليم دولته نهائيا إلى إقليم دولة أخرى " ، كما عرفها أنها : " انتقال الأفراد من دولة لأخرى ، للإقامة الدائمة على ان يتم اتخاذ الموطن الجديد مقرا وسكنا مستديما " ، وهي ايضا " الانتقال للعيش من مكان إلى آخر مع نية البقاء في المكان الجديد لفترة طويلة <sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - بن يوسف القينعي ، الهجرة غير الشرعية : واقع و تشريع ، أطروحة دكتوراه في العلوم تخصص قانون جنائي و علوم جنائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة الجيلالي الياصب ، سيدي بلعباس ، 2015-2016 ، ص 13.

<sup>2</sup> - وليد قارة ، جريمة تهريب المهاجرين ، مجلة الاجتهاد القضائي ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، مج 6 ، ع 8 ، 2013 ، ص 101 .

وأوردت المنظمة العالمية للهجرة تعريفا لها على أنها : " تنقل شخص أو مجموعة اشخاص، سواء بين البلدان، أو داخل نفس البلد مكانين فوق ترابه، ويشمل مفهوم الهجرة جميع انواع تنقلات الأشخاص بتغيير محل الإقامة المعتاد " .

و عليه سنتطرق في هذا المطب لضبط مفهوم الهجرة غير الشرعية في (الفرع الأول) ، ثم لتمييزها عن النظم المشابهة لها في (الفرع الثاني) ثم نتطرق في الأخير لمعرفة دوافع الهجرة غير الشرعية في (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### تعريف الهجرة غير الشرعية

تعرف الهجرة غير الشرعية أنها انتقال الفرد من دولته لأخرى وفقا لإطار غير قانوني أي مخالفة للتشريعات والقوانين المعمول بها في تنظيم دخول الأجانب إلى الإقليم السيادي لدولة ما أي دون تأشيرة أو تصريح بالإقامة سابق أو لاحق للعيش فيها و البقاء بطريقة غير مشروعة<sup>1</sup>.

و للإشارة للهجرة غير الشرعية عدة تسميات مختلفة من ناحية الشكلية لكن مضمونها و معناها واحد ما دامت تحمل نفس المعنى ، هناك من يطلق عليه الهجرة السرية "Immigration clandestine" ، و هناك من يسميها الهجرة غير القانونية "Immigration irrégulières" و تارة أخرى الهجرة غير الشرعية "immigration illégale" ، على أنه نظرا لهذا التعدد في التسميات أقر الملتقى الدولي للهجرة المنعقدة سنة 1999 بيانكوك استعمال مصطلح "الهجرة غير القانونية" كونها تنظم من طرف شبكات إجرامية مختصة في تهريب المهاجرين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الصالح بن عومر - نور الدين عماري ، ماهية الهجرة غير الشرعية و الآليات الوطنية المقرر لمكافحتها في التشريع الجزائري ، مجلة الميزان ، معهد الحقوق و العلوم السياسية ، المركز الجامعي صالح أحمد بالنعامة ، مج 3 ، ع 3 ، 2018 ، ص 32 .

<sup>2</sup> - بن يوسف القنبيعي ، المرجع السابق ، 15 .

كما اختلفت التشريعات الدولية و الوطنية في تعريفه كما يلي :

### أولاً : تعريف المشرع الجزائري للهجرة غير الشرعية

لقد أعطى المشرع الجزائري تعريفا يرتبط بمنفذها فهو كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، أثناء اجتيازه أحد مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية، وذلك إما بتسلله خلسة أو بانتحاله هوية أو باستعماله وثائق مزورة أو أي وسيلة احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين والأنظمة السارية المفعول.

وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يغادر الإقليم الوطني عبر منافذ أو أماكن غير مراكز الحدود و يعاقب مرتكبها بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية مئة 20.000 دج إلى 60.000 دج<sup>1</sup>.

### ثانياً : تعريف الدولي للهجرة غير الشرعية

لقد عرفت الاتفاقية الدولية لحماية حقوق العمال المهاجرين وأفراد عائلاتهم الهجرة غير الشرعية المنبثقة عن الجمعية العامة 18 ديسمبر 1990 بشكل عام في المادة 25/2 على أنهم: "الأشخاص الذين يعملون أو سيعملون أو قد عملوا في نشاط مأجور في دولة غير دولتهم» .

كما تنص المادة 02/5 على أنه: « يعتبر في وضعية قانونية المهاجرون وأفراد عائلاتهم إذا رخص لهم الدخول والإقامة والعمل في الدولة التي يمارس فيها العمل وفقا للنظام المعمول به في تلك الدولة، وبما لا يتعارض مع الاتفاقيات الدولية التي تلتزم بها». أما التعريف الخاص بالمهاجرين غير الشرعيين، فقد نصت الفقرة ب على أنه «يعتبر بدون وثائق في وضعية غير قانونية كل من لا تشملته الشروط المنصوص عليها في الفقرة

<sup>1</sup> - الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 الذي يتضمن قانون العقوبات ، م م ، بموجب القانون 14-01 المؤرخ في 4 فبراير 2014 ، ج ر ، ع 49 المؤرخ في 21 صفر عام 1386 الموافق 11 يوليو 1966 ، الجزء الثاني : التجريم > الكتاب الثالث : الجنايات والجنح وعقوباتها > الباب الأول : الجنايات والجنح ضد الشيء العمومي > الفصل الخامس : الجنايات والجنح التي يرتكبها الأشخاص ضد النظام العمومي > القسم الثامن : الجرائم المرتكبة ضد القوانين والأنظمة المتعلقة بمغادرة التراب الوطني > المادة 175 مكرر

(أ) من هذه المادة ، وعليه يمكن أن نستخلص تعريفا للمهاجر السري على أنه يعتبر مهاجر غير قانوني كل شخص دخل أو يقيم أو يقوم بنشاط مأجورا في إقليم غير دولته ولا تكون بحوزته الوثائق اللازمة للدخول إلى تلك الدولة والإقامة فيها ولا الوثائق اللازمة للعمل»، وهذا التعريف غير بعيد عن التعريف الذي قدمه المكتب الدولي للعمل الذي جاء كما يلي: " الهجرة السرية أو غير الشرعية هي التي يكون بموجبها المهاجرون مخالفين للشروط التي تحددها الاتفاقية الدولية والقوانين الوطنية ويقصد على هذا الأساس بالمهاجرين غير القانونيين:

أ. الأشخاص الذين يعبرون الحدود خلسة عن الرقابة المفروضة.

ب. الأشخاص الذين يدخلون الإقليم بصفة قانونية وبترخيص إقامة ثم يمددون إقامتهم عن المدة المحددة<sup>1</sup>.

ج. الأشخاص الذين رخص لهم العمل بموجب عقد، ويخالفون هذا العقد، سواء بتخطي المدة المحددة له أو بالقيام بعمل غير مرخص له بموجب العقد» .

يمكن الملاحظة من خلال هذه التعاريف أن الصفة الأساسية التي يتميز بها المهاجر السري هي مخالفته للقانون، إما أثناء دخوله أو إقامته أو بسبب النشاط الذي يمارسه، وهذا ما جعل العديد من الدول تفكر في تجريم فعل الهجرة السرية ومن بينها الجزائر<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### تمييز الهجرة غير الشرعية عما يشبهها من نظم

#### أولا : اللجوء

يصطدم مفهوم الهجرة الغير الشرعية بأهم مبدأ من مبادئ القانون الدولي و هو حق طلب اللجوء الذي يعتبر من الحقوق الفردية المكرسة في القوانين و الاتفاقيات الدولية

<sup>1</sup> - محمد رضا التميمي ، الهجرة غير الشرعية من خلال التشريعات الوطنية والموثيق الدولية ، دفاثر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة ، مج 3 ، ع 4 ، جانفي 2011، ص 20 .

<sup>2</sup> -عثمان الحسن محمد نور- ياسر عوض الكريم المبارك، الهجرة غير المشروعة والجريمة المنظمة، مركز الدراسات والأبحاث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية ، 2008، ص 79.

الذي أضحى مهددا في التمتع به بفعل ظهور و انتشار ظاهرة الهجرة غير الشرعية حيث أصبح فيها المهاجر غير الشرعي يزاحم اللاجئ في حقوقه وهذا ما يدفعنا لتمييز بينهما .

عرفت مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين اللجوء بأنه منح أية دولة الحماية في أراضيها الأشخاص القادمين من دولة أخرى فرارا من الاضطهاد أو خطر حال في تلك الدولة الأخيرة ، أما اللاجئ فمن خلال نص المادة الأولى لاسيما الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة الوضع اللاجئين المنعقدة بتاريخ 28 يوليو 1951 فهو كل شخص يوجد خارج الدولة التي يحمل جنسيتها بسبب خوف له ما يبرره من التعرض للاضطهاد داخل دولته بسبب عرقه أو دينه أو جنسيته أو انتمائه إلى طائفة فئة اجتماعية معينة أو أرائه السياسية، و لا يستطيع بسبب ذلك الخوف أو يريد أن يستظل بحماية ذلك البلد.

و نصت المادة الثانية من اتفاقية الوحدة الإفريقية المتعلقة بالجوانب الذاتية للاجئين في إفريقيا و الموقعة بأديس أبابا في 10 | ديسمبر 1969 والتي دخلت حيز النفاذ في 30 جوان 1974، على أنه لا يجوز إخضاع أي شخص بواسطة دولة عضو لإجراءات مثل الرفض عند الحدود أو الإعادة أو الطرد»<sup>1</sup>.

كما أكد الإعلان العالمي لحقوق الإنسان المعتمد في 10 ديسمبر 1948 حق طلب اللجوء في المادة الرابعة عشرة منه، و يستثنى منه الأشخاص المتابعين بجرائم غير سياسية أو المرتكبين الأفعال تناقض أغراض الأمم المتحدة و مبادئها طبقا للفقرة الثانية من ذات المادة. و تجدر الإشارة ان المركز القانوني للاجئ أفضل من المهاجر غير الشرعي، و هذا المركز القانوني مصدره القانون الدولي و قانون الدولة المضيفة ، حيث حضى بحماية قانونية كبيرة تجسدت بإقرار جملة من الحقوق و الامتيازات يتمتع بها أهمها عدم جواز تسليم اللاجئين إلى دولهم حسب ما نصت عليه العديد من الدساتير على غرار الدستور الجزائري في المادة التاسعة و الستين التي نصت "لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يسلم أو يطرد لاجئ سياسي يتمتع قانونا بحق اللجوء»، و عدم إرجاعه قسرا لوطنه أو طرده أو

<sup>1</sup> - خالد محمود حمدي عبد العزيز عطية، حق الفرد في التنقل عبر الدول و حمايته دوليا، رسالة دكتوراه في القانون، ، كلية الحقوق ، جامعة عين الشمس، مصر، 2005-2006، ص 166 .

رده، وهذا ما أكدته المادة الواحدة و الثلاثين في فقرتها الأولى من اتفاقية سنة 1951 السابق ذكرها.<sup>1</sup>

### ثانيا : الاتجار بالبشر

عرف بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية في مادة 3من الفقرة أ اعتمد وعرض للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 25 الدورة الخامسة والخمسون المؤرخ في 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2000 " يقصد بتعبير "الاتجار بالأشخاص " تجنيد أشخاص أو نقلهم أو تنقلهم أو إيواؤهم أو استقبالهم بواسطة التهديد بالقوة أو استعمالها أو غير ذلك من أشكال القسر أو الاختطاف أو الاحتيال أو الخداع أو استغلال السلطة أو استغلال حالة استضعاف، أو بإعطاء أو تلقي مبالغ مالية أو مزايا لنيل موافقة شخص له سيطرة على شخص آخر لغرض الاستغلال. ويشمل الاستغلال، كحد أدنى، استغلال دعارة الغير أو سائر أشكال الاستغلال الجنسي، أو السخرة أو الخدمة قسرا، أو الاسترقاق أو الممارسات الشبيهة بالرق، أو الاستعباد أو نزع الأعضاء ".<sup>2</sup>

من خلال هذا التعريف يتبين وجود فوارق بين الهجرة الغير الشرعية و الاتجار بالبشر نذكر منها:

- 1- تهريب الأشخاص و حتى الهجرة غير الشرعية قد يكون بجلب الأشخاص للدولة أو نقلهم لدولة أخرى، إلا أن الاتجار بالأشخاص لا يقتضي ذلك، فقد يكون داخل حدود الدولة أو خارجها.
- 2- عقوبة الاتجار بالأشخاص هي أشد من الهجرة غير الشرعية وتهريب المهاجرين رغم طابع الجنحة لكليهما كأصل عام.

<sup>1</sup> - بن يوسف القيني ، المرجع السابق ، ص ص36- 37 .

<sup>2</sup> - انظر المادة 3 الفقرة 1 من بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وخاصة النساء والأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ، للإطلاع عليه : <http://hrlibrary.umn.edu/arab/P2orgCRIME.html> تاريخ الإطلاع : 2022/06/1 ، على الساعة 20:00 .

3- غالباً ما يوافق المهاجرون المقربون على تهريبهم، على الرغم من أنهم قد يسحبون موافقتهم فيما بعد، أما الإتجار بالأشخاص فالضحايا لا يعطون موافقتهم و لا قيمة لها نظراً الاستعمال أساليب الضغط و الإكراه للحصول عليها.

4- كما يختلفان في مصدر الربح، ففي تهريب المهاجرين يحصل المهربون على أرباحهم بواسطة نقل الأشخاص بمقابل، فالربح ثابت و متفق عليه مسبقاً بين الطرفين، في حين نجد الاتجار بالبشر يكسب المتاجرون عدة أرباح بقدر استغلال الضحايا. إلا أنه من الناحية العملية قد يصعب التمييز بين حالة الإتجار بالأشخاص وحالة تهريب المهاجرين لعدة اعتبارات، فقد يتحول المهاجرون المهربون إلى ضحايا اتجار بالبشر، اثناء وصولهم لوجهتهم و ذلك تحت سيطرة عصابات منظمة.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث

#### دوافع الهجرة غير الشرعية

تختلف الأسباب الدافعة للهجرة الغير الشرعية باختلاف الجوانب التي تتعلق بالحياة الانسان و هي الجوانب السياسية، الأمنية الاقتصادية و الاجتماعية إضافة إلى عوامل أخرى محفزة الموجودة في الدول المستقبلية المعروفة بعوامل الجاذبة وهذا ما سنبينه في مايلي:

#### أولاً : الأسباب السياسية والأمنية

تعتبر الأسباب السياسية و الأمنية من أهم العوامل التي أدت إلى تسارع و تزايداً ظاهرة الهجرة غير القانونية و بالخصوص منذ التسعينات حيث أصبحت أعداد لا تحصى من الشباب و القصر يخاطرون بحياتهم و يتركون ديارهم بحثاً عن أوضاع أفضل للعيش، يجدونها دون شك في الدول الأوروبية، ورغم أن الأسباب لسياسية هي من أكثر البواعث الدافعة للهجرة إلا أنها لا تتعلق بالأوضاع التي تعيشها الدول المصدرة فقط بل تمس كذلك ببعض سياسات الدول المستقبلية التي أدت بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى تشجيعها.

<sup>1</sup> - بن يوسف القينعي ، المرجع السابق ، ص ص 116-117 .

كالدول المغاربية كانت في مرحلة ما ترى في هجرة اليد العاملة كوسيلة فعالة الاستقرار سوق العمل لديها و معالجة مشكلة البطالة، و وسيلة من وسائل نقل الخبرة و التقنية بالتكوين المهني للمهاجرين ، ولهذا ففي فترة الثمانينات كانت هذه الدول لا تبحث عن حلول لوقفها بقدر ما كانت تسعى لتحسين وضعيتها رعاياها .

و الهجرة السرية لم تكن تفسر بعيدا عن هذا بل و كانت الدول المغاربية تعتبر أنها مشكلة أوروبا لوحدها ولا تعني دول الانطلاق أو العبور، خاصة و أن دول المصدر ككل لها عدة فوائد من هذه الظاهرة أبرزها إدخال العملة الصعبة التي وصلت في عام 1997 لأكثر من 77 مليار دولار وهي قيمة لا تفوقها إلا مداخيل البترول.<sup>1</sup>

و للأسباب الأمنية لها دور هي كذلك في استقطاب وفود الهجرة كذلك، بحيث أن الحروب هي أكثر ما يميز عامة القارة الإفريقية يضاف إليها مجموعة لا حصر لها من الصراعات العرقية و الإرهاب التي تعتبر من بين أهم العوامل المتحكمة في الهجرة غير القانونية و في الحركات السكانية عامة، خاصة اللجوء و التهجير و الهجرة القسرية . و من أبرز المشاكل المطروحة في هذه المسألة انعدام معيار دقيق للتفريق بين كل هذه الأنواع و إن كانت الاتفاقية الدولية للاجئين و القانون الدولي الإنساني يحددان نوعا ما تعريف الشخص الذي يختصان به، إلا أن اتفاقيات أخرى تتناول نفس الموضوع تخلق الكثير من الغموض في تفريق المهاجر الغير القانوني عن باقي الاوضاع القانونية الاخرى<sup>2</sup> .

### ثانيا : الأسباب الاقتصادية والاجتماعية

يعتبر توافد المهاجرين لأسباب اقتصادية من أهم الدوافع التي ركز عليها المتخصصون في قضايا الهجرة، وظهر ذلك من خلال المكانة التي يتبوأها الجانب الاقتصادي في تحليل أسباب انطلاق التدفقات البشرية، خاصة ما يتعلق منها بمعدلات البطالة المرتفعة ووجود نسبة لا يستهان بها ممن يعيشون تحت خط الفقر .

<sup>1</sup> - ساعد رشيد ، واقع الهجرة الغير الشرعية في الجزائر من منظور الأمن الإنساني، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية قسم العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2011-2012 ، ص 62 .

<sup>2</sup> - عبد القادر الشخلي، جرائم الاتجار بالأشخاص و الأعضاء البشرية و عقوباتها في الشريعة و القوانين العربية و القانون الدولي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009، ص ص 33-34 .

وترتكز أهم التفسيرات الاقتصادية للهجرة على ظاهرة انتقال العمالة ورغبة المجموعات البشرية في تحسين مستويات معيشتها، ويؤكد ذلك الخبير الاجتماعي الجزائري دابعد الناصر جابي، أن ظاهرة "الحراقة" في الجزائر تعد بشكل ما نتيجة نسب البطالة العالية، وسوء الحالة الثقافية والاجتماعية للشباب، ما أفرز فشل اندماج الشباب في المجتمع المحلي"، فقد بلغت نسبة السكان الذين يعيشون تحت خط الفقر في الجزائر مثلا ما يقرب من 12,2%، وهذه النسبة كانت ستزداد كثيرا لولا المساعي الجزائرية لتحسين الدخل الفردي من خلال الزيادة في الأجور وتشجيع الاستثمار الخاص المحلي والأجنبي .

وبالرغم من تحسن الإطار المعيشي للفرد الجزائري والجهود المبذولة في التنمية البشرية حسب ما يشير إليه تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي للتنمية البشرية، إلا أن نسبة الأمية تبقى مرتفعة بشكل ملفت للانتباه، إذ تقدر بأكثر من 28 بالمائة وهو رقم مرتفعة، إذ يمكن أن تكون الأمية وانخفاض المستوى التعليمي من الأسباب أو العوامل المؤدية للهجرة غير الشرعية<sup>1</sup> ويضاف إليها العوامل الاجتماعية و المتمثلة في رغبة الأفراد إلى الهجرة بدافع حلم النجاح الاجتماعي أو بحثا عن الوجاهة الاجتماعية المفقودة في بلادهم بفعل البطالة والفقر، ويندفعون نحو الهجرة وقبول المخاطرة إلى الحد الذي يقبلون فيه أي عمل مهما كان مذلا أو تافها سعيا وراء تحقيق أحلامهم الذاتية، وتحولت فكرة الهجرة إلى عملية ضرورية ومؤقتة لمدة سنين أو خمس سنوات يتم من خلالها جمع أكبر قدر من المدخرات اللازمة للزواج وتوفير مسكن لائق ومشروع صغير لاستكمال مسيرة الحياة .

وهكذا تصبح الأوضاع الاجتماعية إحدى الدوافع الشديدة التي تدفع الشباب إلى الهجرة إلى البلدان الغنية، مما يؤدي إلى انتشار ظاهرة الهجرة ولو كانت في صورتها غير المشروعة ويضيف البعد الديمغرافي (السكاني) مزيدا من التعقيد على مشكلة الهجرة غير المشروعة، من خلال الزيادة المطردة في تعداد والسكان في الدول الفقيرة مما يؤثر سلبا على كفاية الثروات الطبيعية ومنه يقل العرض ويكثر الطلب وتحدث مشاكل اقتصادية

<sup>1</sup> - حمزة قدة، الهجرة غير الشرعية في الصحافة اليومية الجزائرية دراسة تحليلية، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي مجلة الإعلام والمجتمع، ع1، جوان 2017 ص ص 52-53 .

واجتماعية، مما يدفع إلى الهجرة سواء الشرعية أو غير الشرعية للبلدان الأكثر غنى بحثاً عن ظروف معيشية أوفر<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### الآليات القانونية للتصدي للهجرة غير الشرعية بحرا

يمكن ان تتخذ الهجرة الغير الشرعية عبر البحر عدة اشكال ولعل اشهرها تلك التي تتخذ وسيلتها المراكب و السفن البحرية والتي تعتبر الموانئ ممرا للوصول اليها و لذلك تم تجريم الهجرة غير الشرعية بحرا و الذي عادة ما يكون عن طريق التسلل كآلية للتصدي لها ، سنتطرق في (الفرع الأول) ، من ثمة نتطرق للآليات التي تم اتخاذها دوليا في (الفرع الثاني) .

## الفرع الأول

### تجريم الهجرة غير الشرعية عبر البحر

#### أولا : الإطار القانوني لتجريم الهجرة غير الشرعية بحرا

يمكن للمسافرين خلسة دخول السفينة مع أو بدون مساعدة من موظفي الميناء دون أن يكتشفهم ربان السفينة أو الطاقم أو موظفو الموانئ وسلطات الجمارك. يختبئ المتسللون في حاويات فارغة، وحاويات البضائع ، ومنهم من يقوم باستعمال قطعة حديدية، من نوعية المصنوعة منها الحاوية، ويقوم بوضعها بداخل الحاوية بطريقة تقسمها إلى جزأين ويتم الاختفاء في الجزء الأصغر منها، والتي لا يتم نزعها إلا بعد إقلاع الباخرة او الانفاق ومحلات التجارية وأماكن المعيشة، وغرف المحركات، والمساحات الفارغة، و سلسلة الرافعات، أو وراء لوحات وهمية. كما تخطى البعض الميناء عن طريق البحر، بمساعدة العوامات الكبيرة، ثم يتشبثون بسلاسل المراس للتسلق إلى القارب، ويخاطرون بحياتهم.

في أبيدجان، على سبيل المثال، تم العثور على بعض الأجسام المكسورة في التروس الأوتوماتيكية برفع السلسلة. في الواقع، كلما زاد عدد أجهزة الأمان المتاحة، زاد عدد

<sup>1</sup> - خديجة بركة ، السياسة الأمنية الأوروبية في مواجهة الهجرة الغير الشرعية ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية و العلاقات الدولية ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2013-2014 ، ص38.

الأشخاص الذين يرغبون في المغادرة من خلال تطوير أساليب خطيرة يقوم المهاجرين غير الشرعيين عبر السفن بتأمين كل ما يلزم رحلتهم، يأخذون المؤونة والطعام واللباس فرحلة الإبحار كثيرا ما تطول غالبا ما يستخدم المتسللون سفن Roulier وناقلات البضائع السائبة، فمن الاسهل الوصول إلى هناك". في مرسيليا أو جنوة أو برشلونة، فإن السفن من هذا النوع من الموانئ في غرب إفريقيا أو وسط إفريقيا مثل "دوالا" أو "بورت جنتيل" لها مهاجرون على متنها بانتظام. في ميناء "نانت سان نازير" غالبا ما يصل عدد قليل من الأشخاص من الذين يتم اعتراضهم بالقرب من جسر تشيفيري حيث ترسو قوارب تسجيل الدخول، ومع ذلك فإن ناقلات البضائع السائبة التي تحمل الأسمدة أو غيرها من المواد الخطرة تترك عموما فرصة ضئيلة للمهاجرين المسافرين في مستودعات الوقود.

من ناحية أخرى، يسافر عدد قليل جدا من المهاجرين على متن ناقلات أو سفن تحمل بضائع خطيرة، مثل ناقلات الغاز الطبيعي المسال ، اتخاذ التدابير الأمنية المهمة حول مرافق الميناء تقيد من وصول الأشخاص غير المشاركين في عمليات التحميل والتفريغ. وبالمثل، لا يزال عدد المهاجرين الذين تم اعتراضهم داخل الحاويات منخفضا للغاية، على الرغم من أن نقل البضائع بالحاويات قد زاد بشكل كبير في العقود الأخير. لقد أصبحت وسيلة المرور هذه بالفعل خطيرة جدا حيث أن جميع الحاويات تقريبا مغلقة. ومع ذلك، يحدث أن الناس ما زالوا يكتشفون في حاوية.<sup>1</sup>

### 1- بموجب القانون البحري

لقد تم تبني هذه الظاهرة للمرة الأولى في التشريع الجزائري ضمن القانون البحري وأطلق عليها إسم "جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية" وذلك من خلال نص المادة 545 قانون البحري حيث تضمنت معاقبة كل شخص :

- يتسرب خلصة الي السفينة بنية القيام برحلة.

-مساعدة أحد أعضاء البحارة في إركاب أو إنزال راكب أو إخفائه أو تزويده بالمؤونة.

<sup>1</sup> - العطايفي مصطفى، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أمحمد بوقرة ، بوداوا ، 2019-2020 ، ص ص 121-125 .

-تنظيم تسهيل الركوب الخفي بأي شكل .

حيث أقر المشرع الجزائري عقوبة الحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وغرامة مالية من 10.000 دينار جزائري الى 50.000 دينار جزائري، كما يتحمل السفينة مصاريف طرد إلى خارج القطر بالنسبة للراكب الأجنبي الذي وجدته على متنها<sup>1</sup>.

## 2- بموجب قانون العقوبات 09-01

باعتبار أن الجزائر إنضمت وصادقت على البروتوكول الخاص بمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر و البر و الجو سنة 2003، حيث سعت الجزائر إلى سن مجموعة من القوانين لتتلاءم مع تشريعاتها الوطنية و كذلك إلتزاماتها الدولية في هذا الخصوص، و كذلك سد الفراغ القانوني الموجود في هذا المجال، إذ هنالك إعتراضات من طرف بعض النواب على تجريم الهجرة الغير الشرعية وذلك خلال مناقشة مشروع قانون العقوبات لسنة 2009 على إعتبار أن الحل الأمني و تسليط عقوبات على المهاجرين لا يزيد إلى من تفاقم المشكلات و أن الحل الواجب إتباعه هو معالجة هذه الظاهرة بأبعدها الاجتماعية و لاقتصادية و الثقافية و السياسية وذلك بمشاركة مؤسسات الدولة، لكن تزايد الكبير في عدد المهاجرين غير الشرعيين قد كان أولى بالمعالجة.

منه صدر القانون رقم 09 01 المعدل و المتمم لقانون العقوبات الذى تم بموجبه إضافة المادة 145 مكررا 1 التي تم تجريم مغادرة الإقليم بصفة غير شرعية من خلالها، وذلك تحت عنوان "الجرائم المرتكبة ضد القوانين والأنظمة المتعلقة لمغادرة الوطني"<sup>2</sup>.

1 - أنظر المادة 545 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 م م للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري ، ج ر ، ع 47 الصادرة بتاريخ 27/06/1998 .

2 - صارة تكوك ، الاليات القانونية لمكافحة الهجرة الغير الشرعية في التشريع الوطني و الدولي ، مذكرة ماستر ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم ، 2019 2020 ، ص 68 .

## الفرع الثاني

## الآليات الدولية لمكافحة الهجرة غير الشرعية

قد تؤدي مخاطر السفر خلسة على قيام شركات الشحن بوضع خطط أمنية لمنه صعود و مغادرة السفينة التي تحمل مهاجرين على متنها ، منذ ذلك الحين ، فإن أهم الصعوبات الرئيسية التي تنتج عن هذا الفعل المتعلقة بالمسافرين خلسة هو أمر إنزالهم الذي في الكثير من الأحيان يكون صعبا جدا ، لذلك فقد تم وضع على المستوى الدولي صكوكا قانونية لمحاولة الحد من هذه الظاهرة<sup>1</sup>.

أبرمت عدة اتفاقيات دولية لتصدي لظاهرة الهجرة الغير الشرعية سنحاول ابراز اهمها ومعرفة اهم النقاط الاساسية التي تطرقت اليها .

## أولا : الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982

يطلق عليه مؤتمر الأمم المتحدة، وقد سمي أيضا قانون البحار أو معاهدة قانون البحار فهو اتفاقية دولية نتجت عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار ( UNCLOS III<sup>2</sup> والتي انعقدت من 1973-1982، وقد حلت الاتفاقية التي أبرمت في عام 1982 محل المعاهدات الأربعة في 1958 وتم إنشاؤها من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب قرار رقم 3067 والتي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، بعد أن صادقت عليها ستون (60) دولة وهي الآن ملزمة ل 154 دولة إضافة إلى الاتحاد الأوروبي منذ سنة 2008،<sup>3</sup> وتحتوي هذه الاتفاقية على أزيد من 400 مادة، كما أنها تعتبر " دستور المحيطات " كونها تعزز صيانة السلم والأمن الدولي، فضلا عن أنها تعمل على أن وضعت حلولاً توفيقية لتسيير حرية الملاحة، ناهيك عن حمايتها وصونها للموارد البحرية .

إضافة عن ذلك نصت هذه الاتفاقية على عدة مفاهيم أبرزها: المياه الإقليمية - المنطقة الاقتصادية - الجرف القاري - فضلا عن ذلك تحديد المبادئ العامة لاستغلال

<sup>1</sup> - Mountaga Diallo – Sandra Lavanant – Marine Lefevre , **Les passagers clandestins embarqués à bord des navires de la marine marchande** , Neptunus, e revue centre de droit maritime et océanique , université de nantes , vol 21 , 2015 , p 2 .

<sup>2</sup> - The United Nations Convention on the Law of the Sea .

<sup>3</sup> - تجدر الإشارة أن الجزائر صادقت على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 يناير 1996 ، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر ، ع 6 ، الصادرة في 24 يناير 1996 .

الموارد البحرية وتحديد حقوق ومسؤوليات الدول في استخدامهم لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية و البيئية وأكدت هذه الإتفاقية من خلال المادة الثانية منها أن سيادة الدول الساحلية تمتد إلى خارج إقليمها البري ومياها الداخلية إلى منطقة بحرية ملاصقة تعرف بالبحر الإقليمي بإعتبار أن حدود المناطق البحرية الأخرى تتركز على حدود البحر الإقليمي.

وعليه بعد هذه الإتفاقية أصبحت حدود الدولة الواحدة الداخلية والخارجية واضحة المعالم ومن شأن الدولة أن تمارس سيادتها كاملة على هذه المنطقة وتجدر الإشارة أن هذه الإتفاقية أشار إليها " بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر والبر والجو " وذلك من خلال نص المادة السابعة (07) منه وعليه على الدول الأطراف أن تتعاون فيما بينها على قمع تهريب المهاجرين وفقا لأحكام قانون البحار الدولي.<sup>1</sup>

كما تناولت إتفاقية قانون البحار الدولي مسألة الهجرة وجعلتها سببا في التضيق من هذا الحق 2، ضمن نص المادة (19) المتعلقة بالمرور البريء 3 أين حددت هذه المادة الحالات التي يصبح فيها المرور البريء مرورا ضارا بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو أمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأحد الأنشطة المحصورة في المادة والتي أوردتها على سبيل الحصر بما فيها الفقرة (ز) والتي نصت على ما يلي :

" تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة<sup>2</sup> مع العلم أن جريمة تهريب المهاجرين تضر كل من دولة المنشأ والمقصد ودولة العبور، فمرور مركبة عبر الإقليم البحري محملة بمهاجرين مهربين يهدد أمن وسلامة كل دولة، وهذا حسب الفقرة (ز) من المادة 19 من الإتفاقية، كما أعطت المادة (21) للدولة الساحلية الحق في اعتماد القوانين التي تراها

<sup>1</sup> - إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 متوفر على الرابط التالي : [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_a.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf) تم الاطلاع

عليه يوم 04 جوان 2022 ، على الساعة 14,25 .

-وانظر أيضا : عصاد لعامري ، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، أطروحة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، الجزائر، 2014 ، ص 08 .

<sup>2</sup> - انظر الفقرة 19 من إتفاقية الامم لقانون البحار 1982.

مناسبة بشأن المرور البريء منعا لأي خرق لقوانينها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة<sup>1</sup>.

كما أقرت الإتفاقية حق الدول الساحلية في المنطقة المتاخمة أن تمارس سيطرتها تقاديا ومنعا لأي خرق لقوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها<sup>2</sup> الأمر نفسه يسرى بالنسبة للدول المشاطئة التي أقرت لها الإتفاقية إعتقاد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق إذا تعلق الأمر بتحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلاف لقوانين الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة<sup>3</sup> كما منحت هذه الإتفاقية للدولة الساحلية الولاية الخالصة على جزرها الإصطناعية والمنشآت والتركيبات بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة .

غير أن المادة (87) من الإتفاقية نصت على حرية الملاحة في أعالي البحار باعتبارها منطقة مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، تمارس حريتها في أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى وبالتالي إذا فرضنا في حال اكتشاف سفينة للمهاجرين غير الشرعيين في هذه المنطقة في هذه الحالة لا يعدون كذلك، باعتبارهم لم يتخطوا البحر الإقليمي لأي دولة، ولا يجوز لأي كان اعتقالهم وإعادة ترحيلهم بحجة أنهم مهاجرون غير شرعيين<sup>4</sup> ولكن بالمقابل وطبقا لنص المادة 92 من هذه الإتفاقية هناك شروط يجب توافرها في السفينة لكي تحدد مركزها القانوني أثناء قيامها بالملاحة بما فيها علم البلاد الذي تنتمي إليه وكذا شروط أخرى نصت عليها المادة (94) من الإتفاقية يجب أن تتوفر في السفينة لتكون صالحة " للملاحة البحرية بما فيها قدرتها على الإبحار غير أن السفن التي يستخدمها المهاجرين غير الشرعيين لا ترقى أن تكون كذلك لكنها تحقق نفس الهدف وطبقا لقواعد القانون الدولي يجوز اعتلاء

1 - انظر المادة 21 من نفس الاتفاقية .

2 - انظر المادة 33 الفقرة (ا) من نفس الاتفاقية.

3 - انظر المادة 42 الفقرة (د) من نفس الاتفاقية.

4 - أسية بن بوعزيز ، السياسة الجنائية في مكافحة الهجرة الغير الشرعية ، اطروحة دكتوراه في العلوم القانونية ، كليو الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة باتنة1 ، الجزائر، 2017- 2018 ، ص 147 .

هذه السفينة وتفتيشها طبقا لإجراءات قانونية معينة وهذا ما نصت عليه المادة (110) من الإتفاقية .

وفي نفس السياق أدرج بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين برا بحرا وجوا في المادة الثامنة (8) منه على جواز تفتيش السفينة في حال الاشتباه بها في ضلوعها بتهريب المهاجرين وهذا ما يؤكد الارتباط الوثيق بين البروتوكول والاتفاقية<sup>1</sup>. كما تظهر العلاقة الوطيدة بين الإتفاقية والبروتوكول من نص المادة (08) التي نصت على مسائل اختصاص قانون البحار والواردة في نص المادة (111) من إتفاقية مونتي غوباى في توقيف السفن وتفتيشها، والمطاردة الحثيثة للسفن التي تثير شكوك حول جنسيتها ونوع عملها<sup>2</sup> والجدير بالذكر أن بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين بحرا وبراً وجوا جاء مراعىا الإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إذ حافظ على نفس الصياغة التي صيغت فيه بنود ومواد الإتفاقية، وهذا تقاديا لأي تناقض يمكن أن يحدث بين الصكين

**ثانيا : بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر والبر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية<sup>3</sup>2000**

تشير أحكام البروتوكول إلى عدة محاور يمكن أن نلخصها في ثلاث نقاط و تتمثل كما يلي:

### 1- أهداف البروتوكول

نص البروتوكول على مجموعة من الأهداف وهذا ما تضمنته المادة الثانية منه :

- تعزيز التعاون الدولي في مجال الهجرة الدولية، وتشجيع التنمية لمعالجة الأسباب الرئيسية المؤدية إلى الهجرة وخاصة ما اتصل بها بالفقر .

<sup>1</sup> - صارة تكوك ، المرجع السابق ، ص 11 .

<sup>2</sup> - المادة 8 من البروتوكول و المادة 111 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982.

<sup>3</sup> - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-55 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام

1422 هـ الموافق فيفيري 2002، ج ر ، ع 9 ، المؤرخة في 10 فيفري 2002.

- كما يركز على ضرورة معاملة المهاجرين معاملة إنسانية وحماية حقوقهم ومحاكمة أنشطة الجماعات الإجرامية المنظمة في مجال تهريب المهاجرين وسائر الأنشطة الإجرامية الموضحة في البروتوكول<sup>1</sup>.

## 2- الأفعال المجرمة بمقتضى البروتوكول

لقد نص هذا البروتوكول على نوعين من الجرائم والتي تنقسم إلى جرائم أصلية، وجرائم المساهمة الجزائية.

أ- **الجرائم الأصلية:** وهي الأفعال التي نصت عليها المادة 6 في الفقرة وتتمثل في:

- **جريمة تهريب المهاجرين:** جاءت المادة الثالثة من هذا البروتوكول متضمنة تعريف "التهريب المهاجرين" حيث نصت على أنه: "تدبير 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".<sup>1</sup> وعليه من خلال هذا التعريف يلاحظ أنه حصر مفهوم فعل التهريب على تدبير الدخول غير المشروع فقط، دون الخروج غير المشروع، رغم أن مفهوم التهريب يتضمن

الفعلين وتركيز البروتوكول على تدبير الدخول فقط، قد يفسر على أنه تغليب المصلحة الدول المستقبلية، في حين نصت الفقرة "ب" من نفس المادة على الدخول غير المشروع "والتي عرفته بأنه: "عبور الحدود دون تقييد بالشروط اللازمة للدخول المشروع إلى الدولة المستقبلية".

وعليه فإن الجريمة لا تقوم إلا إذا كان الشخص المهرب من المواطنين الأصليين للدولة أو كان أجنبيا متمتعا بحق الإقامة الدائمة بها.

- **جرائم تسهيل تهريب المهاجرين:** إذ حدد البند "ب" من الفقرة الأولى نوعين من الأعمال التي تدخل في مجال تسهيل تهريب المهاجرين، حيث يتمثل الأول في إعداد وثيقة سفر أو هوية مزورة والتي تعد من بين الوسائل الاحتيالية المستعملة من قبل المهاجرين غير الشرعيين لاجتياز حدود دولة ما، ويقصد

<sup>1</sup> - محمد رضا التميمي، المرجع السابق، ص 256.

بتزوير الوثائق حسب الفقرة "ج" من المادة الثالثة من البروتوكول "أي وثيقة سفر أو هوية تكون قد زورت أو حررت تحريرا ماديا من جانب أي شخص غير الشخص أو الجهاز المخول قانونا بإعداد أو إصدار وثيقة السفر أو الهوية نيابة عن دولة ما. أو أن تكون قد أصدرت بطريقة غير سليمة أو حصل عليها بالاحتيال أو الفساد أو الإكراه أو بأية طريقة غير مشروعة أخرى، أو يستخدمها شخص غير صاحبها الشرعي".<sup>1</sup>

ب- **جرائم المساهمة الجزائية:** تضمنتها الفقرة الثانية من المادة السادسة في الفقرتين الفرعيتين "ب" و "ج" وتتمثل في:

- **التواطؤ:** ويكون ذلك بالمساهمة كطرف متواطئ في أحد الجرائم السالفة الذكر باستثناء جريمة تدبير الحصول على وثيقة سفر أو هوية مزورة أو توفيرها أو حيازتها.

- **التنظيم والتوجيه:** وذلك بتنظيم أو توجيه أشخاص آخرين لارتكاب جرم من الجرائم المذكورة سابقا .

كما عرفت هذه المادة السفينة باعتبارها أكثر استعمالا من قبل المهاجرين غير الشرعيين على النحو التالي: "هي أي نوع من المركبات المائية بما فيها المركبات الطوافة والطائرات المائية التي تستخدم أو يمكن استخدامها كوسيلة نقل فوق الماء باستثناء، السفن الحربية أو سفن دعم الأسطول أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغيلها إحدى الحكومات ولا تستعمل في الوقت الحاضر، إلا في خدمة حكومية غير تجارية".

وعليه من خلال إستقرائنا لنصوص هذا البروتوكول يلاحظ أن أول ما حرص عليه هو إقراره في دباخته على دولية جريمة تهريب المهاجرين، إذ لا تتم داخل الوطن الواحد وإنما تتم من دولة إلى أخرى ومن ثم لا يمكن لدولة بمفردها أن تكافحها، مما يتطلب نهجا دوليا لمواجهة هذه الجريمة، ويكون من خلال التعاون بين ثلاث دول لها مراكز قانونية مختلفة، نص عليها البروتوكول : مركز دولة المنشأ ومركز دولة العبور، ومركز دولة المقصد.

<sup>1</sup> - صارة تكوك ، المرجع السابق ، ص ص 12 - 13.

فدولة المنشأ هي الدولة التي يتم منها خروج المهاجرين تمهيدا لنقلهم إلى دولة أخرى، ودولة العبور هي الدولة التي يعبر المهرب أراضيها بالضحايا وصولا إلى دولة ثالثة، أما دولة المقصد أو المهجر فهي الحلقة الأخيرة في رحلة التهريب التي يتم فيها تسلل هؤلاء الضحايا داخل دول المهجر.

وهو ما يتطلب التعاون بين هذه الدول لمكافحة تهريب المهاجرين والقبض على مرتكبيها ومعاقبتهم وفقا للقوانين الوطنية، وإتخاذ كافة التدابير اللازمة لمواجهة من تبادل المعلومات وغيرها من التدابير الأمنية والاقتصادية والاجتماعية.<sup>1</sup>

### ثالثا : المؤتمر الأوروبي حول الهجرة غير الشرعية بالرباط 2006

جمع الملتقى الحكومي الأوروبي-إفريقي المنعقد بالرباط، والذي سبقه مؤتمر تحضيرى منعقد بديكار (السنغال)، 27 دولة إفريقية منها دول شمال إفريقيا ماعدا الجزائر و31 دولة أوروبية منها دول الإتحاد الأوروبي التي إنضم إليها ممثلو كل من بلغاريا والنرويج وسويسرا ورومانيا وإيسلندا.<sup>2</sup>

ففي 13 جويلية 2006 طلبت نحو 60 دولة إفريقية وأوروبية مساعدة المفوضية العليا لشؤون اللاجئين لمعالجة مشكلة الهجرة غير الشرعية من إفريقيا إلى أوروبا كونها قد أثارت القلق للمفوضية، حيث غالبا ما يختلط المهاجرون باللاجئين في رحلات مختلفة وهو ما استصعب الأمر على المفوضية في تأمين إقامة اللاجئين في الدول الأوروبية بعدما شددت في إجراءات قبولهم بسبب هؤلاء المهاجرين غير الشرعيين<sup>3</sup> وقد صدر بيان صادق عليه 57 وزيرا ممثلا عن 30 دولة أوروبية و 27 دولة إفريقية بالعاصمة المغربية الرباط، حيث إتفق على التعاون والمسؤولية في معالجة المشكلة وتناولها بطريقة شاملة ومتوازنة مع إحترام حقوق وكرامة المهاجرين واللاجئين، وتوفير الحماية الدولية تماشيا مع الإلتزامات الدولية المشاركة .

1 - صارة تكوك ، المرجع السابق ، ص 15.

2 - المرجع نفسه ، ص 17.

3 - أسية بن بوعزيز، المرجع السابق ، ص 144.

كما اقر بيان الرباط بالحاجة إلى توفير الحماية الدولية تماشياً مع الالتزامات الدولية للدول المشاركة ودعا البيان المنظمات الدولية بما فيها المفوضية للمساعدة في تطبيق التوصيات المتفق عليها<sup>1</sup>.

وقد جاء هذا المؤتمر بجملة من التوصيات أهمها :

1- التعاون في الجانب اللوجستي والتمويلي لعمليات العودة الطوعية للمهاجرين الموجودين في بلدان العبور، ووضع نظم فعالة لإعادة القبول في مجموع البلدان المعنية في إطار إحترام كرامة الأشخاص وحقوقهم الأساسية

2- إبرام اتفاقيات السماح بالدخول مجددا فيما بين البلدان الإفريقية والاوربية.

3- تسهيل إعادة إدماج المهاجرين غير الشرعيين عائدین إلى بلدانهم الأصلية .

4 - توفير مساعدات مالية للبلدان التي تواجه حالات الطوارئ في مجال الهجرة غير

الشرعية.

5- تعزيز القدرة على مراقبة حدود بلدان العبور من خلال تحسين التعاون بهدف تزويد البلدان المعنية بقاعدة بيانات رقمية، بالإضافة إلى إنشاء نظام إنذار مبكر مستوحى من النموذج الأوروبي لكفالة الإرسال الفوري للإشارات عن عملية الهجرة غير الشرعية.

6-الإتفاق على طريقة شاملة ومتوازنة في مواجهة المشكلة، مع احترام كل من المهاجرين واللاجئين وتوفير الحماية الدولية لهم.

-كما دعى البيان المنظمات الدولية بما فيها المفوضية السامية لشؤون اللاجئين إلى

المساعدة في تنفيذ توصيات البيان

فالدول الإفريقية تدعم التعاون مع الدول الأوروبية في مجال مكافحة الهجرة غير الشرعية وهذا ما جاء في القمة الإفريقية الأوروبية للهجرة التي عقدت يومي 11 و 12 نوفمبر 2015 بمشاركة قيادة دول الإتحاد الأوروبي وعدد من الدول الإفريقية والمنظمات الدولية والإقليمية ووكالات الأمم المتحدة في مجال الهجرة ومكافحة تهريب المهاجرين والإتجار بالبشر اين دعت فيه مصر إلى أهمية توسيع مسارات الهجرة الشرعية، وتعزيز

<sup>1</sup> - أسية بن بوعزيز، المرجع السابق ، ص ص 144-145 .

الروابط بين الهجرة والتنمية، وضرورة تحمل الدول الأوروبية مسؤولياتها تجاه المهاجرين الوافدين إليها، العمل بجدية لتحقيق التنمية المستدامة في أفريقيا، فتح المجال أمام استقدام العمالة المهاجرة من أفريقيا، ضرورة تنفيذ الدول الأوروبية بالتزاماتها تجاه استضافة اللاجئين والمهاجرين غير الشرعيين وفقا للقوانين والاتفاقيات الدولية ذات الصلة<sup>1</sup>.

1 - أسية بن بوعزيز، المرجع السابق ، ص ص 144 - 145.

## المبحث الثاني

## معالجة الهجرة غير الشرعية طبقا لمدونة ISPS

أصبح موضوع الهجرة على المستوى البحري موضوعا هاما خاصا بعد تزايد عدد الضحايا المهاجرين في البحر ، مما استدعت الحاجة إلى ضرورة وضع أسس وتدابير دولية تحمي و تنظم السفن والموانئ البحرية في إطار أمني رقابي متفق عليه دوليا، وهذا لضمان سلامة الارواح وأمن الملاحة البحرية وقد اتخذت المنظمة الدولية البحرية إجراءات وتدابير خاصة بوضع نظم وقواعد تسعى لمنع هذه الأعمال الغير المشروعة، وتلخصت تلك الإجراءات في اعتماد قواعد جديدة لأمن السفن والموانئ من خلال انشاء مدونة دولية متعلقة ب أمن المنشآت المينائية و السفن " code isps " وهذا ما سنوضحه من خلال هذا المبحث الذي يتضمن مضمون المدونة في المطلب الاول و الاجراءات المعمول بها في المدونة لتحقيق سلامة امن الملاحة البحرية .

## المطلب الأول

## مضمون قانون أمن المنشآت المينائية و السفن ISPS

بعد هجمات 11 سبتمبر 2011 أصبح أمام تحدي جديد ألا و هو الأمن و ذلك نظرا لظهور نوع جديد من التهديدات في المجال البحري و لذلك فقد قامت " OMI " بتاريخ 11 و 12 أكتوبر 2002 للقيام بتعديلات في اتفاقية " solas " بإدراج الفصل 2-XI إجراءات الخاصة من أجل لتعزيز الأمن البحري ، الذي يجعل تطبيق أحكام " code isps " واجبة<sup>1</sup>، هذا النص الذي دخل حيز التنفيذ منذ 2004 يؤسس التعاون بين الحكومات المتعاقدة و الجهات الفاعلة في القطاع البحري و الموانئ و أخذ الرهائن و الهجرة غير الشرعية قبل كل محطة توقف<sup>2</sup>.

تتألف المدونة " isps " من جزئين و يعتبر الجزء الاول اجباري في التطبيق ويشمل المتطلبات المتضمنة في الفصل 11 - 2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح بالإضافة

<sup>1</sup> - Haddoum Kamel , L'Action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime, Collection Droit des transport maritime , aérien et terrestres / Droit maritime dans tous ses états , Ed Presses universitaires d'AIX-Marseille , 2016 , p 85 .

<sup>2</sup> - Mountaga Diallo – Sandra Lavanant – Marine Lefevre , « Les passagers clandestins embarqués à bord des navires de la marine marchande » , op.cit , p 3 .

على عموميات و تعاريف توضح اهداف وتطبيقات المدونة , التدابير الامنية و المرافق المئائية وسنبرز هذه النقاط في العناصر الاتية .

## الفرع الأول

### مفهوم أمن المنشآت المينائية و مجالها

اولا: تعريف مفهوم أمن السفينة و المنشآت المينائية.

#### 1- مفهوم أمن السفينة

تشمل تلك الاجراءات و التدابير الامنية التي تطبق على متن السفينة لحماية الاشخاص الموجودين على متنها او البضائع المنقولة من المخاطر المحتملة الوقوع لسفينة.

#### 2- مفهوم أمن المنشآت المينائية

هي تلك الشروط و المتطلبات الامنية التي توضع لضمان حماية المرفق المينائي و السفن ، الاشخاص ، ووحدات نقل البضائع من المخاطر الناجمة عن الحوادث التي يمكن ان تحدث داخل نطاق الميناء ولقد وضعت المدونة خطط امنية تلزم السفن و المنشآت المينائية باحترامها من اجل التطبيق الفعال لهذا القانون ويقصد بهذه المتطلبات الامنية التعليمات الواردة في الفصل الثاني من اتفاقية " solas " لحامية الارواح في البحر 1974<sup>1</sup> حيث ويمكن تلخصها في شكل ثلاثة مستويات امنية، وهي كالتالي:

أ- **المستوى السلامة الاول:** ويعني ذلك الاحتفاظ بالتدابير الامنية المناسبة التي تضمن الحد الادنى لسلامة في كل الاوقات.

ب- **المستوى السلامة الثاني:** ويقصد به اتخاذ تدابير امنية اضافية و الاحتفاظ بها لمدة محددة وذلك بسبب زيادة خطر حوادث السير

<sup>1</sup> - حياة بن عسى ، أمن المنشآت المينائية و السفن في ضل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابوبكر بلقايد تلمسان ، 2014- 2015 ، ص295 .

ج - المستوى السلامة الثالث: ويقصد به اتخاذ تدابير أمنية ذات طابع خاص و الاحتفاظ بها لفترة زمنية معينة ذلك لان حادث السلامة محتمل او قريب الحدوث، حتى وان لم يكن من الممكن التعرف على تحديد الهدف المقصود .

### ثانيا: نطاق تطبيقها

ان تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية يقتصر على ما يلي:

#### 1- الانواع التالية من السفن التي تقوم برحلات دولية :

- سفن الركاب بما فيها مراكب الركاب عالية السرعة.
- سفن البضائع بما فيها المراكب عالية السرعة اللتي تبلغ حمولتها الاجمالية 500 طن او اكثر .
- وحدات الحفر البحرية المتنقلة.

#### 2- المرافق المينائية التي تخدم هذه السفن التي تقوم برحلات دولية

هنالك سفن لا تنطبق عليها هذه المدونة مثل السفن الحربية او القطع البحرية المساعدة أو السفن الأخرى التي تمتلكها او تشغيلها حكومة متعاقدة ولا تستخدم الا في خدمة حكومية غير التجارية .

ومما سبق يمكن استخلاص أهداف المدونة فيما يلي:

- وضع نماذج لقواعد تقييم التهديدات و الأخطار المحتملة .
- وضع خطط من اجل أمن الشركات الملاحية و سلطات الموانئ و السفن.
- إلزام الشركات و ملاك السفن بتعيين ضباط أمن السفن وخصوصا ناقلات البترول بحمولة 500طن،سفن نقل الركاب و العبارات ناقلة المسافرين و البضائع.
- تحديد مستويات الأمن و الإجراءات الواجب اتباعها في كل منها.
- تحديد وجبات ضباط الأمن و الاجراءات الواجب إتباعها في كل منها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - حياة بن عسى ، المرجع السابق ، ص 298.

## الفرع الثاني

## تطبيقات المدونة في التشريع الجزائري و مدى الإلتزام المشرع بها

لقد استغل الارهاب الثغرات لإرتكاب أفعاله الإجرامية و هذا في الفترة التي مرت بها الجزائر والتي تعتبر فترة مأسوية فقد تعرض ميناء جيجل الذي تعرض لعملية قتل راح ضحيتها 7 بحارين إيطاليين لذلك لم تكن المعايير الأمنية صارمة خاصة بحركة السفن البحرية و أمن الموانئ بالشيء الجديد على الجزائر.

لقد اعتمدت الجزائر منذ 1990 على مخطط أمني واضح من أجل التصدي للهجمات الإرهابية عن طريق مواجهتها بالوسائل و الامكانيات المتاحة فقد انشأت مخططا أمنيا بهدف حماية املاكها وكذلك الأشخاص و عرف هذا المخطط تعميم على نطاق واسع وذلك لحماية الاماكن العمومية ، من ضمنها الموانئ التي كانت هدفا أساسيا للإرهابيين.

تعتبر الجزائر من الدول الرائدة في مجال أمن السفن المرافق المينائية وهذا بسبب اتخاذها لإجراءات وقائية وذلك قبل دخولها ( code isps ) حيز التنفيذ من خلال النصوص الوطنية و هذا بإقتناعها بضرورة محاربة الأفعال غير المشروعة في البحر .

وقد التزم المشرع الجزائري بأحكام ( code isps ) بأن الجزائر تعتبر طرف في إتفاقية ( solas ) المعدلة فقد نفذت تلقائيا بخصوصها تعديلات المقتضية لمدونة isps من أول جويلية 2004 عملا بالمادة الثامنة منه وقد أصدر المشرع المرسوم التنفيذي 04-418 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 وهذا تماشيا لمتطلبات التشريع الدولي<sup>1</sup>.

فقد تضمن المرسوم التنفيذي في فصله الأول من القسم الاول على المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي وذلك لضمان سير المنشآت المينائية و السفن الوطنية وفقا لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية كما اشترط هذا المرسوم على المؤسسات النقل البحري من أجل حسن سير عملها استحداث سلطات مختصة في مجال

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها ، ج ر ، ع 82 الصادرة بتاريخ 22 ديسمبر 2004 .

أمن السفن و المنشآت المينائية كتحسين أعوان أمن الشركة ،عون أمن السفينة و عون أمن المرفق المينائي<sup>1</sup> .

وطبقا للمادة 4 من المرسوم أصدر وزير النقل قرارا مؤرخا في 14 جانفي 2006 نظم فيه سير مكتب أمن الشركة البحرية و مكتب الأمن المينائي و تناولت هذه النصوص الداخلية مجمل أحكام المدونة وتم ترتيبها على النحو الآتي:

-اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي.

-اللجنة المحلية للأمن البحري و المينائي .

- المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة.

- المركز العلمي للأمن و السلامة البحريين<sup>2</sup> .

رغم الصعوبات التي لاقتها الجزائر في تطبيق هذه المدونة إلا انها عملت على توظيف اغلب مواردها المالية و البشرية لتحقيق غايتها<sup>3</sup> و هذا ما يظهر في اتباع إجراءات خاصة لتكوين و إعداد ضباط في أمن الشركات و السفن و الموانئ في المدرسة العليا للبحرية بحيث تم تخطيط لوضع 11 ميناء وطني و نجاح نحو 48 سفينة بالإبحار<sup>4</sup> .

## المطلب الثاني

### أنظمة و تقنيات الأمن وفق لمدونة السفن و المرافق المينائية

لايتحقق أمن المرافق المينائية و السفن إلا بإتباع إجراءات و تدابير أمنية خاصة تكون متعلقة بأمن السفن و الموانئ منظمة في شكل ايطار تعاوني إقليمي بين الدول المنظمة للمدونة وذلك لضمان أمن و سلامة طاقم السفينة و السفن البحرية .

يجب الاشارة أولا الا أن كل سفينة خاضعة لقانون أمن المنشآت المينائية و السفن تكون حاملتا لشهادة دولية لأمن السفينةب ISSC وذلك طبقا لأحكام المادة 19 من الفصل

<sup>1</sup> - راجع المواد 2 ، 3 و 4 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 .

<sup>2</sup> - قرار وزير النقل المؤرخ في 14 جانفي 2006 و المتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية و مكتب الأمن المينائي وسيهما ، ج ر ع 23 ، الصادرة بتاريخ 12 أفريل 2006 .

<sup>3</sup> - Haddoum Kamel , « L'Action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime » , op.cit , p 87 .

<sup>4</sup> - مصطفى العطاوي ، المرجع السابق ، ص222.

(A) من المدونة وذلك بعد عمليات الفحص و التدقيق و التي تشمل النظام الأمني للسفينة ، المعدات لأمنية و خطة أمن السفينة وهذا طبقا لمقتضيات SOLAS و أحكام ISPS<sup>1</sup> وعليه التحقق من:

1- أن الفحص الأمني لسفينة كان جيد.

2- يجب أن يكون مخطط أمن السفينة مطابقا لتعليمات الفصل 2-XI من إتفاقية SOLAS وعلى تعليمات المدونة ISPS بالإضافة إلى تطبيقه على متن السفينة.

3- إحتواء السفينة على نظام إنذاري أمني موافقا لتعليمات المادة 2/6 XI من إتفاقية SOLAS وهذا إذا كان هذا النظام إلزامي .

بعد ذلك تمنح الشهادة الدولية لأمن السفينة لمدة خمس سنوات عند استكمال عمليات الفحص بنجاح وقبل انتهاء صلاحية الشهادة السابقة بأكثر من ثلاثة أشهر من قبل سلطة الميناء أما بالنسبة لسفن التي لاتحمل الشهادة الدولية لأمن السفن والتي تأتي على شكل زوارق مراكب شرعية او سفن أو مايشبهها والتي لا تخضع لقانون ISPS الأصل لا تدخل للميناء لكن في حالات استثنائية التي يكون دخولها إلزاميا يكتب ضابط المرفق المنائي اتفاقيات أمن مع هذه السفن تتماشى مع مقتضيات أمن المرفق المنائي<sup>2</sup>.

## الفرع الأول

### الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن

يجب على كل سفينة حائزة على الشهادة الأمن الدولية (ISSC) و ممثلة لمتطلبات المدونة أن يطلب مالکها أو ربان السفينة إذن الدخول للميناء قبل 48 ساعة من وصولها إليه وأن يقدم ضابط الأمن لسلطة الميناء المعلومات الضرورية وفق لما تقتضيه إتفاقية SOLAS في، الجزء الثاني من فصلها الحادي عشرو و المدونة الدولية لأمن السفن و الموانئ ISPS.

و على ربان السفينة أو وكيلها استخدام النموذج الموحد لسفن لتقرير الإخطار قبل الوصول، و يكون مطابقا لما جاء في المدونة الدولية لأمن السفن ويعتبر عدم تقديم

<sup>1</sup> - بن عسى حياة، المرجع السابق، ص ص 326-327.

<sup>2</sup> - Code ISPS partie (A) paragraphe 19.4.1.P30

المعلومات الكاملة المطلوبة سببا لرفض إذن دخول السفينة إلى الميناء، ولا يحق طلب التعويض عن أي أضرار تصيب السفينة من قبل مالك السفينة أو ربانها وأن تحترم عند دخولها للميناء أو اثناء تواجدها فيه بمتطلبات الأمن البحري الذي حدده بلد حكومة الميناء وهذا في حالة ما إذا كان مستوى الأمان للميناء أعلى من مستوى أمن السفينة كما يتعين على ربان السفينة الإخطار بأي إجراءات أمنية إضافية اتخذها على متن السفينة وذلك من آخر عشر موانئ الأخيرة التي توقف فيها .

ولضمان أمن السفينة يجب أن تجهز السفن بنظام آلي للتحقق من الهويات، وكذلك نظام للإنذار وأن تحمل على هيكلها الخارجي والداخلي رقم هويتها المعروف من قبل المنظمة الدولية البحرية "IMO" وسنوضحها فيما يلي:<sup>1</sup>

#### أولا : نظام التعريف الآلي « AIS » Ship Automatic Identification system

أصبح هذا النظام أداة تكنولوجي أساسي للملاحة خاصة في الأمن البحري فهو بمثابة نظام تتبع سير السفن<sup>2</sup>، وقد وضع لتجنب اصطدام السفن كما يساعد في الحصول على المعلومات الضرورية على غرار الموقع و الاتجاه والسرعة و غيرها كما يمثل شبكة تكاملية تعتمد أساسا على نظام تحديد الموقع العالمي GPS ونظام الاتصالات VHF ، و كذا الى تحقيق الصلة مع الشبكة العالمية للنظام لغرض تتبع السفن وإطلاق نداءات الإنذار عند الاقتراب الحرج بين سفينتين، ومعرفة تفاصيل الملاحة عن طريق برمجة محكمة .

وقد أقرت اتفاقية، SOLAS ، هذا النظام وطبقته عالميا على جميع السفن، وقد أُلزم قانون ISPS جميع السفن بتطبيقه ضمانا لأمنها وسلامتها، حيث يفرض هذا النظام " AIS " دقة عالية في عملية المرور و تجنب مناطق الخطر، وتحديد الموقع و معرفة تفاصيل السفن و كشف مخالفاتها ، و مراقبة البحر ويساهم في منع تصادم السفن، والتزود بالتقارير اللازمة باعتباره يمثل منطقة تغطية آلية تكاملية، حيث العلاقة التبادلية. للمعلومات بين

<sup>1</sup> - Chicken pierre , **Terrorisme et droit maritime** , master 2 ,droit maritime et des transports université de droit d'économie et des sciences ,d'AIX , Marseille, 3 faculté de droit, CDMT,2007-2008 P 36 diffusez sur le site: <https://fr.slideshare.net/rabahparadise2/z-terrorisme-et-droit-maritime-23951476> . Consulté le : 10/06/2022 à 15 :00 .

<sup>2</sup> - Haddoum Kamel , **Le droit maritime face aux nouvelles technologiques L'intelligence artificielle** , Colloque international : « Intelligence artificielle : Un nouveau défi pour le droit » organisé le 27 et 28 novembre 2018 , Les annales de l'université d'Alger , Université d'Alger Ben Youcef Ben Khedda , numéro spécial , 2018/7 , p 64 .

الأطراف المعنية التي تضمن استكمال تبادل آلي بين محطات الشواطئ والموانئ، ومنصات التحميل وحراس السواحل من جهة، والسفن والوحدات البحرية من جهة أخرى، والتي يجب أن يعمل بها وفق توصيات المنظمات الدولية، وقد أثبت هذا النظام نجاحا كبيرا في المجالات البحرية)<sup>1</sup>.

حيث نجد أن هناك نوعين من العبارات " AIS " من الصنف " أ " يفي متطلبات المفروضة من طرف " OMI " المتعلقة بـ " Performance Standart " كما يسن الإتحاد الدولي للاتصالات معايير و قواعد فنية " Standart " مدمجة في مختلف التشريعات الدولية و الوطنية من خلال التوصية رقم 1371 أما الصنف " ب " فهي تختلف تماما عن الصنف " أ " من حيث فاصل الإشارة كما أنها لا تنقل البيانات مثل رقم " OMI " أو تاريخ الوصول و غيرها ، و إنما هي تتعلق باستقبال و ليس إرسال الرسائل الأمن النصية و تعريفات التطبيق عن طريق الرسائل الثنائية<sup>2</sup>.

### ثانيا : نظام الإنذار الأمني للسفينة (SSAS) Ship Security Alert System

يجب أن تحتوي جميع السفن على نظام إنذار أمني، وعند تشغيل هذا النظام فإنه يرسل تحذيرا آمنا من السفينة إلى البر، للهيئة المختصة التي خصصتها الإدارة البحرية لاستقبال هذا الإنذار، وعند وصول هذا الإنذار عند الهيئة المختصة، يعني ذلك أن السفينة المستغيثة مهددة أو معرضة للخطر، ويتضمن التحذير تحديد السفينة وموقعها، كما يجب أن يكون نظام التحذير الأمني قادرا على أن يعمل من غرفة القيادة أو من أي مكان آخر.

### ثالثا : نظام التعارف والتتبع بعيد المدى (LRIT) Long Range Identification and tracking of ships

يمنح هذا النظام معلومات عن السفن من أجل تحسين الأمن البحري وحماية البيئة البحرية، وقد دخل هذا النظام حيز التنفيذ جانفي 2008، أين تقوم السفينة بإرسال المعلومات آليا، متضمنة هوية السفينة، موقعها (خط العرض، وخط الطول) ووقت وتاريخ ذلك الموقع،

<sup>1</sup> - صبحي الغزي، نظام التعريف الآلي و الحفاظ على الأرواح و البيئة و فض النزاعات ، أدرج بالموقع في 16- 01-2010 ، الموقع الإلكتروني: <http://www.alnoor.se/article.asp?id=66702> ، تاريخ الاطلاع 2022/06/10 على الساعة 15:00 .

<sup>2</sup> - Haddoum Kamel , « Le droit maritime face aux nouvelles technologiques l'intelligence artificielle » , op.cit , p 66 .

وعادة ماترسل هذه المعلومات أربع مرات في اليوم، وطبق هذا النظام في 31 ديسمبر 2008 ويبقى الدول المتعاقدة على إطلاع بالهوية والتقارير الزمنية الموضحة كما يلي:

- السفن المسجلة تحت بإسم الدولة مهما كان موقعها.

- السفن التي أعلنت رغبتها في الدخول لميناء إحدى الدول المتعاقدة.

- السفن التي يتم فيها عمليات المساعدة والإنقاذ في أي مكان.

وهذا لتعزيز الأمن الحكومات المتعاقدة، دون تأثير على أمن السفن، وذلك من خلال توفير المعلومات الكافية عن السفينة وذلك لتمكين الحكومة المتعاقدة من تقييم الخطر الذي تشكله تلك السفينة والاستجابة لها، إذا لزم الأمر، لوقف تلك المخاطر.

البيانات المتعلقة بنظام (LRIT) المسلة عن طريق الأقمار الصناعية تتعلق بهوية السفينة مكانه و كذا تاريخ و ساعة المكان المتواجد فيه على أنه يجب الإشارة إلى أن البيانات (LRIT) ليسوا في متناول الجميع و إنما فقط لمراكز استرجاع البيانات (LRIT) المعيّنة من طرف الدول المؤهلة لإستجماع المعلومات في نهاية البث<sup>1</sup>.

رابعا : نظام إبلاغ المعلومات (VRS) ويأتي في شكل:

1- الإخطارات التي تقدمها السفن قبل دخول الميناء.

2- نظام التعارف الآلي، ويشمل جميع سفن الركاب بغض النظر عن حجم السفينة

3- أنظمة تحديد خط السير

4- شحنات البضائع الخطرة على أي سفينة

5- التنبيهات المتعلقة بالبضائع الخطرة، أو البضائع المسببة للتلوث التي تحملها السفن.

6- تبادل معلومات السفن المبلغة بين الدول.

7- المساهمة بين الدول بشأن تطوير وصلات الاتصالات الأوتوماتيكية .

<sup>1</sup> - Haddoum Kamel , « Le droit maritime face aux nouvelles technologiques l'intelligence artificielle », op.cit , p 68 .

## خامسا : نظام إبلاغ معلومات السفن (VTS)

ويتكون من جميع المسطحات المائية الخاضعة لرقابة سلطة الميناء. ويشغل هذا النظام بتبادل المعلومات التي تتم من السفينة إلى الشاطئ ومن الشاطئ إلى السفينة بشأن حركة السفن التي تدخل إلى ميناء يخضع لهذه القواعد والتعليمات، كما تطور فعالية الاتصالات الأوتوماتيكية، للوصول إلى صورة واضحة للحركة، وتحسين مراقبة حركة السفن العابرة وتبسيط التقارير المطلوبة من السفن المارة.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني

## الإجراءات الأمنية الخاصة للموانئ

يتطلب لتحقيق الأمن المينائي العديد من التدابير اللازمة والتي تشمل الحصول على المعلومات الدقيقة المتعلقة بسير السفن وحمولتها والبضائع التي تحملها وحالتها و المخاطر التي يمكن أن تسببها ويكون هذا إلا بالتعاون الدولي بين الموانئ المينائية منها :

-آلات مخصصة لكشف و مراقبة الحويات.

-مراقبة المسافرين وأمتعتهم بإستعمال آلات متطورة.

-مراقبة الموانئ بأنظمة الكترونية .

كما لسلطة الميناء لمراقبة حركة السفن الصلاحية في:

-مراقبة السفن الموجودة في الميناء أو التي تدخل إليها.

- تحديد إجراءات تلتزم السفن باتباعها.

-إجبار السفن على إستخدام ترددات لاسلكية محددة.

-وضع شروط معينة تمنح بمقتضاها تصريح الحركة.

كما يجب أن تتماشى هذه الإجراءات التي حددتها سلطة الميناء مع المعايير الدولية والوطنية المتعلقة بخدمات الحركة البحرية للسفن ولسيما المعايير المحددة بموجب الإتفاقيات الدولية والتعليمات الوطنية .

<sup>1</sup> - حياة بن عسى ، المرجع السابق ، ص ص 334 - 335.

بالإضافة الى إمكانية تعيين شخصا أو عدة أشخاص من قبل سلطة الميناء للقيام ببعض المهام فيما يتعلق بالسفن التي توشك الدخول للميناء أو المتوجدة فيها وكما يتعين على ضابط الرقابة الدولة على الميناء من تحقق إلزام السفن بأحكام الاتفاقية و المدونة على النحو الآتي:

- التأكد من صلاحية الشهادة الدولية لأمن السفن و الشهادة المؤقتة إن وجدت
- وجود خطة أمن السفينة وتكون مصادقة عليها من قبل دولة علم السفينة وإحتوائها لرقم المنظمة الدولية البحرية الخاص بها .
- ضرورة وجود المعدات الخاصة بالسفينة المنصوص عليها في إتفاقية SOLAS و المدونة الدولية ISPS.
- قدرة إستجابة طاقم السفينة لحالة الإنذار.
- إحتواء السفينة لسجل يتضمن أسماء الموانئ التي وصلت إليها السفينة مع تبيان الإجراءات التي إتخذتها عند دخولها إلى موانئ دول لست طرفا في الإتفاقية.
- السلطة التقديرية لضابط الميناء في تفتيش السفينة قبل دخولها للميناء وذلك بناء على خبرته المهنية أو المعلومات التي وصلت إليه في هذا الشأن.
- كما يجوز لسلطة الميناء منح الشخص المعين بإلزام السفينة بالقيام ببعض الأعمال أو الإمتناع عنها من شأنها أن تمس بسلامة وأمن الميناء و السفينة ومن بين هذه الظروف: عدم توفر رصيف الازم لسفينة في الميناء، توقف حركة السفن مما يسبب مشاكل للبضاعة و الحمولة المتواجدة في السفن ، إلحاق الضرر بكافة عمليات الميناء وفعاليتها.
- كما يجب أن تتضمن إجراءات الرقابة على السفن في المياه الإقليمية تقييد السفن بجميع متطلبات مدونة أمن الموانئ و السفن والتي يشتمل على تطابق الوثائق المتعلقة بأمن السفن وفق لمتطلبات isps و إستلام تقرير أو شكوى تتضمن معلومات موثوق بها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - حياة بن عسى ، المرجع السابق ، ص338 ص339

## خلاصة الفصل الأول

بعد هذه الدراسة المتعلقة بربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية ، يظهر لنا جليا أن هذا مصطلح الهجرة غير الشرعية عبر البحر هو موضوع يمتاز بالجدة يختلف عن بعض النظم التي يشبهها كاللجوء ، و يلفت انتباه المجتمع الدولي ككل مما جعله يضبط آليات من أجل التصدي لهذه الظاهرة و التي تعد تداعياتها خطيرة على كل بلد مستقبل خاصة ، وهذا ما حاولنا تبيانه في المبحث الأول من هذا الفصل تحت عنوان مفهوم الهجرة غير الشرعية عبر البحر ، لذلك وجدت ضوابط من أجل معالجة هذه الظاهرة من خلال مدونة "ISPS" التي بينها في المبحث الثاني من خلال معرفة مضمونها و تبيان أنظمة و تقنيات الأمن المقررة في أحكامها.

الفصل الثاني  
مسؤولية ربان السفينة  
في مواجهة الهجرة  
غير الشرعية

## الفصل الثاني

### مسؤولية ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية

تتصب سلطات ربان السفينة على السفينة ذاتها ، و تصل في بعض الأحيان حتى للبضاعة المشحونة ، و تصل لغاية السيطرة على الموجودين على السفينة التي تقيد حريتهم و تمس حقوقهم بما في ذلك المهاجرين غير الشرعيين ، بالمقابل اتساع هذه السلطات يوّد من جهة أخرى تعدد المسؤولية<sup>1</sup> اتجاههم حتى و لو لم يكونوا على متن سفينته و كانوا في عرض البحر .

و عليه فنجد أن اساس مسؤولية ربان السفينة في مواجهة المهاجر غير الشرعي يختلف عن المفهوم العام للمسؤولية التي يتحمل فيها الشخص نتائج و عواقب التقصير الصادر عنه أو عن يتولى رقابته و الإشراف عليه ، ذلك أنه لا تربطه أية علاقة عقدية معه أو التزام قانوني اتجاهه، و عليه تجد أساسها في كونها من الإلتزامات المتعلقة بأخلاقيات العمل البحري و هذا ما كانت عليه وفقا للأعراف البحرية ، فإخلاله بها يترتب عنه مسؤولية غير أنه نظرا للانتهاكات التي تحدث للمهاجرين غير الشرعيين بصفتهم هذه فقد أقرت الاتفاقيات الدولية حماية من خلال نصها على وجوب الإلتزام بالمساعدة و الإنقاذ في إطار حماية حقوق هؤلاء من أي انتهاكات سواء كانوا على متن السفينة ذاتها أو على متن أخرى في عرض البحر .

و عليه فقد خصها بقواعد و أحكام خاصة فيما تعلق بالإلتزام بالإنقاذ و المساعدة الذي لا نجد في أحكامها مثيلتها على اليابسة ، لكن بالرغم من ذلك فإن هذا الإلتزام يختلف عن إلتزام ربان السفينة في مساعدة و إنقاذ المهاجرين الشرعيين عن إلتزام ربان السفينة بمد يد المساعدة للسفن و الذي ينجر عنه مكافأة على ذلك أو لكل شخص موجود في البحر و يوشك على الهلاك و بالطبع هذا دون أن يعرض سفينته أو طاقمه أو مسافريه لخطر جدي

<sup>1</sup> - وسيلة أريوط ، ربان السفينة بين دفتي السلطة و المسؤولية ، المجلة الجزائرية للفتنون البحري و النقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، مج 4 ، ع 1 ، 2017 ، ص 413 .

<sup>1</sup> فما بالك إن كان هؤلاء مهاجرين غير شرعيين و هو الإلتزام الذي سنتطرق إليه في (المبحث الاول) .

غير أنه إذا صادف ربان السفينة مهاجرين غير شرعيين على متن سفينته أو كما يطلق المشرع الجزائري عليهم بالمتسللين المضبوط على سفينته فيلقى عليه بمقابل إلتزامه بالمساعدة و الإنقاذ واجب إحترام حقوقهم التي أقرتها التشريعات الدولية و الوطنية و هذا في إطار إختصاصاته و المهام المسندة إليه ما سنحاول دراسته في (المبحث الثاني) .

<sup>1</sup> - مراد بسعيد ، الإطار القانوني للمساعدة و الإنقاذ البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، مج 1 ، ع 2 ، 2014 ، ص 17 .

## المبحث الأول

## إلتزام ربان السفينة بالإنقاذ والمساعدة

قد يصادف الربان مهاجرين غير شرعيين في حاجة للمساعدة و الإنقاذ سواء كان خارج سفينته مما يلقي عليه واجب المساهمة في ذلك و إلا ترتب عن ذلك جزاء جزاء إخلاله بهذا الإلتزام .

فلقد كان الإلتزام بالمساعدة والإنقاذ في بادئ الأمر مجرد إلتزام أدبي لا يرتب عن الإخلال به أي جزاء قانوني مما أدى إلى تقاعس ربانة السفن عن القيام بالإنقاذ و المساعدة أو حتى ارتكاب جرائم بشعة في حق المهاجرين غير الشرعيين، لهذا الغرض أصبح الإلتزام قانوني تنص عليه التشريعات الداخلية و المعاهدات الدولية يترتب عليه جزاء في حالة الإمتناع عنه .

فربان السفينة يكون مسؤولا عن مساعدة و إنقاذ المهاجر غير الشرعي ، المتواجد على سفينة أخرى في عرض البحر لكن لا يتأتى ذلك إلا وفقا لأسس و شروط تنطبق لها في النظام القانوني لهذا الإلتزام في (المطلب الأول) على أنه في حالة إخلاله به ينجر عنه جزاءات تنطبق لها في (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

## النظام القانوني لالتزام ربان السفينة بالمساعدة و الإنقاذ

كان الإلتزام بالمساعدة والإنقاذ في بادئ الأمر مجرد إلتزام أدبي لا يرتب عن الإخلال به أي جزاء قانوني مما أدى إلى تقاعس ربانة السفن عن القيام بالإنقاذ و المساعدة أو حتى ارتكاب جرائم بشعة في حق المهاجرين غير الشرعيين، لهذا الغرض تم تحويل هذا الإلتزام من إلتزام أدبي أخلاقي إلى إلتزام قانوني تنص عليه التشريعات الداخلية و المعاهدات الدولية يترتب عليه جزاء في حالة الإمتناع عنه<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - سعاد حسان ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية - التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، تخصص القانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018-2019 ، ص 340 .

و هذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب، إذ سنتعرض للمفهوم القانوني لهذا الإلتزام في (الفرع الأول) ، من ثمة موقف المشرع الجزائري من هذا الإلتزام في (الفرع الثاني) .

### الفرع الأول

#### مفهوم الإلتزام ربان السفينة في مساعدة و إنقاذ المهاجرين غير شرعيين

من أجل الإلمام بمفهوم إلتزام ربان السفينة بالمساعدة و الإنقاذ و جب علينا التطرق لتعريف هذا الإلتزام (أولاً) ، من ثمة تحديد خصائصه (ثانياً) .

#### أولاً : تعريف إلتزام ربان السفينة في مساعدة و إنقاذ المهاجرين غير الشرعيين فقها

لقد وُجد تباين في تعريف المساعدة و الإنقاذ من طرف الفقهاء و هذا ما جعل منهما نظامان مختلفان بالرغم من أن مفهومهما واحد و هو تقديم يد العون و تنحية الهلاك و هذا ما ذهب إليه الفقه الفرنسي قبل صدور قانون 29 أبريل 1916 .

فهناك من الفقه من عرّف الإنقاذ البحري على أنه المعونة المقدّمة لسفينة في خطر أو لحمولتها أو المسافرين أو للطاقم الذي على متنها بعد وقوع الحادث، أو على أنه العمل الذي يتم بين منشأتين عائمتين يترتب عنه إنقاذ إحداهما للأخرى أو ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية<sup>1</sup>.

أما المساعدة البحرية فهي النجدة المقدمة بصفة تطوعية ، و وسيلة وقائية مانعة للخطر الوشيك الوقوع و التي تساعد في انقاذ سفينة أو ممتلكاتها التي عليها من خطر ما و ذلك قبل وقوع الحادث<sup>2</sup> .

و عليه بالرغم من هذا التباين المتواجد بين النظامين إلا انه يمكن تعريف المساعدة و الإنقاذ على أنه تقديم المعونة الذي يكون بين منشأتين بحريتين تنقذ إحداهما الأخرى أو تنقذ ما عليها من بضائع و أرواح بشرية من خطر جدي بغض النظر عن المياه التي تحدث فيها<sup>3</sup>.

1 - سعاد حسان ، المرجع السابق ، ص ص 266-267 .

2 - المرجع نفسه ، ص 268 .

3 - المرجع نفسه ، ص 270 .

ثانيا : تعريف إلتزام ربان السفينة في مساعدة و إنقاذ المهاجرين غير الشرعيين قانونا

يعود في الأصل هذا الإلتزام الذي يقع على ربان السفينة بمساعدة و إنقاذ للأعراف البحرية ، نظرا لما قد ينجر عنه من خسائر فادحة نتيجة لتعرض السفن لخطر الهلاك سواء كانت السفينة بذاتها أو ما عليها من ممتلكات و أرواح بشرية ، و هذا ما أدى لتنظيم هذا الإلتزام بموجب التشريعات و المعاهدات الدولية ، و عليه نتطرق لبعض التعاريف التي أتت بها هذه الاتفاقيات كما يلي :

1- اتفاقية بروكسل للتصادم البحري المبرمة سنة 1910 المتعلقة بتوحيد

#### بعض القواعد المتعلقة بالتصادم

لقد عرّفت عملية الإنقاذ بالمادة الأولى تحت عنوان التعاريف في الفقرة أ على أنها عمل او نشاط متخذ لمساعدة سفينة او اية ممتلكات اخرى في خطر في المياه الملاحية او في اية مياه اخرى مهما كانت .

قد نصّت عن الإلتزام بالإنقاذ والمساعدة ، بموجب عقود الإنقاذ طبقا لأحكام المادة 6 منها في حدود ما نصت عليه ، كما نصت المادة 8 على أنه بعد حدوث تصادم ، يكون ربان كل سفينة مصادمة ملزماً ، بقدر ما يمكنه القيام بذلك دون أن يكون هناك خطر جسيم على سفينته وطاقمها وركابها ، لتقديم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها .

كما أنه ملزم قدر الإمكان بإطلاع السفينة الأخرى على اسم سفينته والميناء الذي تنتمي إليه ، وكذلك أسماء الموانئ التي أتت منها والتي تلتزم بها كما أكدت هذه المادة على أنه لا يفرض خرق هذه الأحكام في حد ذاته أي مسؤولية على مالك السفينة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم ، للإطلاع عليها انظر الموقع الإلكتروني : <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html> ، تاريخ

الإطلاع 2022/07/01 ، على الساعة 20:00 سا .

## 2- الإتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لسنة 1989 و التي دخلت حيز التنفيذ في 1996/07/14

لقد ورد تعريف هذه الإتفاقية بالمادة 1 تحت القسم الأول عملية المساعدة على أنها تعني أي عمل أو نشاط يتم القيام به لمساعدة سفينة أو ممتلكات أخرى معرضة للخطر في المياه الصالحة للملاحة أو في أي مياه أخرى .

كما نص على إلزام ربان السفينة على الإنقاذ و المساعدة بأحكام المادة 10 من نفس الإتفاقية إذ أن كل قبطان ملزم بقدر ما يستطيع القيام به دون تعريض السفينة والأشخاص على متنها لخطر جسيم ، لتقديم المساعدة لأي شخص في خطر الإختفاء في البحر على أنه تتخذ الدول الأطراف التدابير اللازمة لضمان الامتثال لهذا الإلتزام ، كما أن مالك السفينة يكون غير مسؤول عن خرق ربان السفينة لهذا الإلتزام.

## 3- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

نصت في مادتها 98 بالفقرة الأولى منها النقطة (أ) على أنه تطالب كل دولة ربان السفينة التي يرفع علمها من خلال تشريعاتها الوطنية أن يقوم حسب قدراته و شريطة عدم تعريض سفينته أو طاقمه أو ركابها لخطر جدي بتقديم المساعدة لأي شخص وجده في البحار معرضا لخطر الضياع ، كما أكدت المادة في النقطة (ب) على أنه يلتزم بإنقاذ الأشخاص في حالة استغاثة على وجه السرعة في حالة إخطاره من طرفهم بطلب المساعدة ، لكن بالرغم من ذلك فيكون هذا في حدود المعقول<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - للإطلاع على الاتفاقية :

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_f.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf) ، تاريخ الإطلاع

2022/07/02 ، على الساعة 21:00 سا .

#### 4-الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 (اتفاقية SOLAS)<sup>1</sup> الداخلية حيّز التنفيذ في 25 ماي 1980<sup>2</sup>

فبالرجوع للائحة 1/33 من الفصل 7 فقد نصت على إلزام ربان السفينة بالتوجه بأقصى سرعة لمد يد المساعدة فور تلقيه معلومات من أي مصدر بوجود أشخاص منكوبين<sup>3</sup>.

وقد تم تعديل هذه الاتفاقية بموجب الملحقين الموقعين كلاهما بلندن ، الأول بتاريخ 1978/02/17 و الثاني في 1988/11/11<sup>4</sup> ، إضافة إلى تعديلات أخرى أقرتها اتفاقيات دولية أخرى عززت من هذه الإتفاقية و نذكر منها :

- الإتفاقية الدولية المؤرخة في 27 فيفري 1979 الخاصة بالبحث و الإنقاذ في البحر الموقعة في هامبرغ .
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية Immarsat الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976 .
- الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الاقمار الصناعية المتعلق بالبحث و الإنقاذ في البحر Sarsat/Cospas الموقع بباريس في 01 جويلية 1988 .

<sup>1</sup> - لقد جاءت هذه الاتفاقية الدولية بعد حادثة غرق سفينة التيتانيك -Titanic- سنة 1912 الذي اعتقد أنها سفينة محصنة من أخطار الملاحة البحرية يوم إطلاقها و أنه من المستحيلات أن تغرق ، فانعقد مؤتمر لندن من اجل إعداد معايير سلامة الأرواح البشرية في البحر و تم إقرار اتفاقية SOLAS التي تتضمن معايير السلامة التي يجب احترامها و مراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية و بنائها و تجهيزها ، و كذا معايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة و وسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من طرف دولة العلم أو الميناء من خلال السلطات التي تمارسها عليها . سامية مخلوف ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة ماجستير في القانون ، تخصص قانون النشاطات البحرية و الساحلية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2015 ، ص 46 .

<sup>2</sup> - للمزيد من المعلومات اطلع على موقع المنظمة الدولية البحرية IMO :

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2c-1974.aspx) ، تاريخ الإطلاع 2022/07/02 ، على الساعة 21:00 سا .

<sup>3</sup> - حمزة وهاب - سناء مرامية ، أحكام إنقاذ اللاجئين في البحر ، مجلة البدر ، جامعة بشار ، مج 9 ، ع 11 ، 2017 ، ص 440 .

<sup>4</sup> - تم المصادقة على البروتوكول 1988 المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، ج ر ، ع 3 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001 .

- الاتفاقية الدولية لقمع الاعمال غير المشروعة ضد السلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما بتاريخ 10 مارس 1988 و بروتوكولها 2005 المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005 .
- مذكرة تفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997 .
- أما ما بين 9 إلى 13 ديسمبر 2002 فقد انعقد مؤتمر دولي برعاية المنظمة البحرية الدولية تم إقرار بموجبها 11 توصية تم إدراجها باتفاقية SOLAS و التي بدأ العمل بها ابتداء من جويلية 2004 إضافة إلى إصدار مدونة الدولية لتسيير سلامة السفن و الموانئ Code ISPS<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني

#### موقف المشرع الجزائري من الإلتزام بالمساعدة وإنقاذ المهاجرين غير شرعيين

لقد أولى المشرع الجزائري أهمية كبيرة لمساعدة وإنقاذ الأرواح البشرية لا سيما المهاجرين غير الشرعيين و يظهر إهتمامه إما على المستوى الدولي أو الداخلي .

#### 1- على المستوى الدولي

- المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر ، المبرمة بلندن في 1 نوفمبر 1974 و بروتوكول سنة 1978 المبرم في 17 فيفري 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 أعلاه ، بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - سامية مخلوف ، المرجع السابق ، ص 47 .

<sup>2</sup> - المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر ، المبرمة في لندن في 1 نوفمبر 1974 و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرم في لندن في 17 فيفري 1978 ، ج ر ، ع 36 ، الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983 .

- المصادقة على الإتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 ، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 ، المتضمن انضمام الجزائر لهذه الإتفاقية المحررة بلندن في 28 أبريل 1989<sup>1</sup>.

2- على المستوى الداخلي

لقد نص المشرع الجزائري على الإنقاذ والمساعدة في القانون البحري الجزائري بمصطلح الإسعاف البحري و ذلك من خلال المواد من 322 إلى 357 من الأمر 76-80<sup>2</sup> المعدل و المتمم بقانون 98-05<sup>3</sup> و بقانون 10-04<sup>4</sup>.

إذ تنص المادة 332 من ق ب ج : " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين السفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة " .

كما أكدت المادة على إلتزام ربان السفينة بالانقاذ و المساعدة بنص المادة 334 من ق ب ج كما يلي : " يتعيّن على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر و يوشك على الهلاك و ذلك بدون ان يعرض سفينته و طاقمه و مسافريه لخطر جدي .

أن مالك السفينة ليس مسؤولا بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق " .

<sup>1</sup> - المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 ، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 ، التي حررت بلندن في 28 أبريل 1989 ، ج ر ، ع 64 ، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011 .

<sup>2</sup> - الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر ، ع 29 الصادرة بتاريخ 10/04/1977 .

<sup>3</sup> - القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 م م للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري ، ج ر ، ع 47 الصادرة بتاريخ 27/06/1998 .

<sup>4</sup> - القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 م م للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري ، ج ر ، ع 46 ، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010 .

## المطلب الثاني

## جزء إخلال ربان السفينة بالالتزام بالإنقاذ و المساعدة

إن اغلب التشريعات الوطنية و الدولية قد أقرت بالالتزام ربان السفن بالإنقاذ و مساعدة الأرواح البشرية مهما كان جنسهم ، عرقهم ، أو وضعيتهم أي حتى في مواجهة المهاجرين غير الشرعيين ، و عليه فيُقصد به أي شخص يكون معرض للخطر في البحر و بالتالي عدم وفائهم بهذا الإلتزام ينتج عنه قيام المسؤولية الجنائية في حقهم وفقا لتشريعاتهم .

و على هذا الأساس سنتطرق في هذا المطلب لجريمة الإمتناع عن المساعدة و الإنقاذ في (الفرع الأول) ، من ثمة للعقوبات المقررة لها في (الفرع الثاني) .

## الفرع الأول

## جريمة الإمتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري

إن عدم إلتزام ربان السفينة على إنقاذ ومساعدة المهاجرين غير الشرعيين يولد قيام مسؤوليته الجنائية و من ثم تتقرر عليه عقوبات نتيجة لذلك ، و بالتالي من اجل قيام اي جريمة وجب توفر أركانها .

و عليه فلا يمكن الحديث عن قيام أي جريمة كانت ما لم يتصف سلوكها بالصيغة غير المشروعة المكتسبة بمخالفتها للإتفاقيات و المعاهدات الدولية من جهة و القانون الوطني من جهة أخرى ، و من ثمة يكون هناك وجود تطابق السلوك و النص القانوني الذي يجرمه سواء كان النشاط فعلا أو امتناع<sup>1</sup> ، و الأمر الذي تطرقنا له سابقا حين بيّنا الإطار القانوني لهذا الإلتزام .

و عليه سنتطرق في هذا الفرع لشروط الواجب توفرها في لقيام مسؤولية ربان السفينة لإخلاله بالالتزام بالإنقاذ و المساعدة (أولا) ثم لأركان قيام هذه الجريمة (ثانيا) .

<sup>1</sup> - علي حسين الخلف - سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، توزيع المكتبة القانونية، بغداد، د س ن ، ص 152 .

أولاً : شروط قيام المسؤولية الجنائية لربان السفينة لمخالفته للإلتزام

و نلخصها فيما يلي :

- وجود خطر جدي يتعرّض لها الأشخاص
- إمكانية قيام ربان السفينة بتقديم المساعدة و الإنقاذ دون تعريض سفينته ، طاقمه و ركابها لخطر جدي .
- إمتناع ربان السفينة عن تنفيذ هذا الإلتزام سواء كان بنفسه أو بعد تلقيه لنداء الإستغاثة .

ثانياً : أركان جريمة الإمتناع عن تقديم المساعدة و الإنقاذ

جرى التقسيم التقليدي لأركان الجريمة لركن مادي و ركن معنوي ، ثم رجح التقسيم الثلاثي لها بإضافة الركن الشرعي و هو نص الجريمة و عقابها في القانون<sup>1</sup> ، تطبيقاً لقاعدة لا جريمة و لا عقوبة إلا بنص ، الأمر الذي تطرّقنا له عند دراستنا للإطار القانوني للإلتزام بالإنقاذ و المساعدة .

و عليه سنتطرق في هذه النقطة للركن المادي لهذه الجريمة من ثم للركن المعنوي.

### 1-الركن المادي

يتكوّن الركن المادي لأية جريمة من عناصر ثلاث يمكن استخلاصها من خلال التعريف التالي للركن المادي : " عمل حسي ملموس ينقل الحالة النفسية و الباطنية من داخل الإنسان و مكوناته إلى العالم الخارجي بسلوك، و يتخذ إما بفعل إيجابي أو سلبي و ينتج عنهما نتيجة إجرامية في المحيط الخارجي بحيث تكون هناك صلة سببية ما"<sup>2</sup> .

#### أ- السلوك الإجرامي و المتمثل في عنصر الإحجام

من خلال التعريف السابق لوجود الجريمة يجب أن يبادر المجرم إما بالقيام بسلوك إيجابي أو سلبي ، فيكون السلوك إيجابي إذا صدر عن الفاعل على صورة حركة عضوية إرادية أما السلوك السلبي فيتمثل بسلوك أو موقف يتخذه المكلف بقاعدة قانونية تفرض عليه

<sup>1</sup> - محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات القسم العام، مطابع دار الكتاب العربي، مصر، ط 5، 1960-1961، ص 23 .

<sup>2</sup> - معز أحمد محمد الحيايدي، الركن المادي للجريمة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، لبنان 2010، ص 100.

أن يعمل فلا يقوم بها و يتمتع عنها <sup>1</sup> ، الوضع الذي ينطبق عليه جريمة الإمتناع عن تقديم يد المساعدة و الإنقاذ و بالتالي إحجام ربان السفينة عن اتخاذ سلوك إيجابي كان مفروض عليه أن يتخذه .

و عليه فالركن المادي لجريمة الإمتناع يتمثل في احجام شخص عن إتيان فعل معيّن المتمثل في التصرف السلبي الذي يأتيه الفاعل و يضر أو يهدد بالضرر المصالح المحمية جنائيا و يأخذه القانون بعين الإعتبار في ظل وجود واجب قانوني يلزمه بالقيام بالفعل المادي محل الإحجام ، على أن هذا الواجب ليس شرطا لثبوت الصفة المشروعة للإمتناع و إنما هو عنصر يقوم عليه الركن المادي لجريمة الإمتناع <sup>2</sup>.

### ب- نتيجة الإحجام

و نقصد بها التغيير الذي يحدث في العالم الخارجي نتيجة للسلوك الذي أتاه الفاعل المتمثل في الإعتداء على مصلحة يحميها القانون بالإضرار بها أو تهديدها و بالتالي فهي الأثر المترتب عن هذا النشاط و هي عنصر لازم لقيام الركن المادي للجريمة ،

و لكن هذه النتيجة لها طبيعة خاصة فإن كان ضرورية لقيام الركن المادي إلا أنها ليس من الضروري أن يترتب عن السلوك اثر خارجي فهو مفترض و له مدلول قانوني أكثر من مادي ، أين تتمثل النتيجة فيه بتهديد المصلحة أو الحق الذي يحميه القانون ، و لذلك فهي عنصر متميز عن سلوك الفاعل و لا تختلط به <sup>3</sup> ، فالنتيجة في هذه الجرائم لا يترتب عليها تغيير في العالم الخارجي كأثر للسلوك و لا ضرر فعلي و بالتالي لا يتطلب نموذجها القانوني حدوث نتيجة إجرامية معينة حتى يمكن البحث في العلاقة السببية ، مادامها تلتصق بالفعل في لحظة زمنية معينة و هو عند إمتناع ربان السفينة لتقديمه يد المساعدة و الإنقاذ فيصبح واضح و ملموس أن الفعل هو المصدر الوحيد لها.

<sup>1</sup> - انظر عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري القسم العام، الجزء الأول الجريمة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص 147 و 148 .

<sup>2</sup> - حسين بن عيشي ، جرائم الإمتناع في القانون الجزائري ، أطروحة دكتوراه العلوم في العلوم القانونية تخصص قانون جنائي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة باتنة 1 ، 2015-2016 ، ص ص 58-62 .

<sup>3</sup> - المرجع نفسه ، ص 66 .

### ج- العلاقة السببية

و نقصد بها إسناد أمر من الأمور إلى مصدره ، أي الصلة و العلاقة التي تربط بين السلوك الإجرامي و النتيجة الإجرامية التي حصلت جراءه فلا يكون محل لمسؤولية الممتنع عنها ما لم تتوفر علاقة سببية بينها و بين امتناعه ذلك أنه لولا تدخل ربان السفينة في الإنقاذ و مساعدة المهاجرين غير الشرعيين لما تحققت النتيجة الضارة<sup>1</sup> ، و بالتالي كان بمقدوره الحلول دون حصول الهلاك و الجريمة تقع من دون اشتراط أي اثر مادي أو نتيجة معينة فبمجرد امتناعه تقع الجريمة تامة و هو ما يعبر عنه بالإمتناع المجرد .

### 2-الركن المعنوي

تعتبر جريمة الإمتناع عن تقديم يد المساعدة و الإنقاذ من الجرائم العمدية التي تتطلب ثبوت القصد الجنائي لدى ربان السفينة ، و نقصد به ذهاب إرادته في امتناعه عن تقديمه للمساعدة و الإنقاذ مع علمه بالنتيجة الإجرامية التي سوف تنتج عن ذلك ، و عليه فبالرغم من علمه بواجبه القانوني في هذه الحالة إلا أنه يعزف عن إتيانه و لذلك انتفاء العلم ينتفي القصد و تنتفي الجريمة معه .

### الفرع الثاني

#### العقوبات المقررة

إن العقوبة تنقرر كجزاء لمخالفة الأحكام التي جاءت بها الإتفاقيات و المعاهدات و كذا التشريعات الوطنية فبوجودها تتحقق الحماية المقررة لها لمصلحة الدول عامة والأفراد خاصة على كل من امتناع بفعله و الذي يعتبره القانون جريمة تستوجب العقاب<sup>2</sup>. و بالرجوع لأحكام اتفاقيتي بروكسل 1910 و لندن لسنة 1989 بالرغم من نصهما على واجب ربان السفينة في تقديم المساعدة و الإنقاذ إلا أنهما لم ينصا على نوع الجزاء المقرر في حالة اخلاله بهذا الإلتزام ، و ترك هذا الموضوع للتشريعات الوطنية .

<sup>1</sup> - حسين بن عيشي ، المرجع السابق، ص ص 68-69 .

<sup>2</sup> - عبد الله فتوح الشاذلي، المسؤولية الجنائية، الكتاب الثاني المسؤولية الجنائية والجزاء الجنائي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د س ن، ص 205.

و عليه فقد نص المشرع الجزائري بالمادة 182 في فقرتها الأولى و الثانية عن العقوبة المقررة لجريمة إمتناع عن تقديم المساعدة للأشخاص المعرضين للخطر بصفة مطلقة أي يمكن تطبيقها في حالات البر و البحر و التي تنص : " يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى 5 سنوات و بغرامة من 500 إلى 15.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ... كل من امتنع عمدا عن تقديم مساعدة إلى شخص في حالة خطر كان في إمكانه تقديمها إليه بعمل مباشر منه أو بطلب الإغاثة له و ذلك دون أن تكون هناك خطورة عليه أو على الغير " <sup>1</sup>.

أما بالرجوع لقانون البحري الجزائري فقد نصت المادة 485 في فقرتها الأولى على ما يلي : " يعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر ، دون تعريض أعضاء طاقمه و المسافرين إلى الخطر و لم يفعل " <sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 الذي يتضمن قانون العقوبات ، م م ، بموجب القانون 14-01 المؤرخ في 4 فبراير 2014 ، ج ر ، ع 49 المؤرخ في 21 صفر عام 1386 الموافق 11 يوليو 1966 .

<sup>2</sup> - الأمر 76-80 المتضمن ق ب ج .

## المبحث الثاني

## معايير حماية المهاجر غير الشرعي في إطار إختصاصات ربان السفينة

إن من معايير حماية المهاجرين غير الشرعيين ضمان لهم حسن المعاملة و عدم الاعتداء عليهم سواء كان ذلك في كيانهم المعنوي أو المادي كون أن وضعيتهم غير القانونية تجعلهم في الكثير من الأحيان عرضة لهذه الاعتداءات فيما يمس بحريات الافراد المحمية في جميع الدساتير العالمية و المواثيق العالمية .

و عليه فللمهاجرين غير الشرعيين مجموعة من الحقوق التي يتمتعون بها المتمثلة في الضمانات و الوسائل التي يمنحها القانون لهم لتقادي أي أنواع الإعتداءات و هذا تحت سلطة و رقابة ربان السفينة و في إطار إختصاصاته الموكلة إليه بصفته هذه .

و عليه سنتطرق في هذا المبحث لدراسة حقوق المهاجرين غير الشرعيين في عرض البحر و الواجب على ربان السفينة احترامها في (المطلب الأول) ، من ثم لإختصاصات ربان السفينة في مواجهة المهاجر غير الشرعي في (المطلب الثاني) .

## المطلب الأول

## حقوق المهاجر في عرض البحر

تشكل ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر تخوفا كبيرا لدى المجتمع الدولي و حتى الوطني نظرا للعواقب الوخيمة التي تنتج عنها من حيث الخسائر في الأرواح البشرية نظرا للعدد الهائل من الوفيات والإصابات المتكبدة نتيجة لهذه الأنشطة ، وقد أفيد بأن ما لا يقل عن 18567 مهاجرا غير شرعي توفوا على طول الحدود البحرية الأوروبية بين عامي 1988 و 2012. كما أفيد بأن المهاجرين المهربين كثيرا ما يعانون من حالات نفسية شديدة بما في ذلك حالات التعذيب والاعتداء الجنسي أثناء رحلتهم، و أنهم يضطرون في الأخير إلى الطرد المحتمل إلى بلدهم الأصلي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - مصطفى العطاوي ، الحماية القانونية للمهاجرين غير الشرعيين في البحر ، مجلة القانون المجتمع و السلطة ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، مج 7 ، ع 2 ، 2018 ، ص 227 .

لذلك فقد أقر المجتمع الدولي بتوفير الحماية اللازمة للمهاجرين غير الشرعيين في البحر عبر مختلف فروع القانون الدولي العام ، مع التأكيد على ضرورة التزام الدول بإحترامها بغض النظر عن الفئة المخاطب إليها و صفتهم، و بالتالي نتطرق في هذا المطلب لأهمها كالحق في الحياة الذي سنتطرق له في (الفرع الأول)، و الحق في عدم الإعادة القسرية في (الفرع الثاني)، و كذا الحقوق المتعلقة بالإحتجاز في (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### الحق في الحياة

إن الحق في الحياة مبدأ مكرّس دوليا في الكثير من المعاهدات الدولية و الإقليمية نذكر منها <sup>1</sup> :

- العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية و السياسية بالمادة 6 منه .
- ميثاق حقوق الإنسان و الشعوب بالمادة 4 منه .
- الميثاق الإفريقي لحقوق الطفل و رفاهه بالمادة 5 منه .
- البروتوكول المتعلق بحقوق المرأة في افريقيا الملحق بالميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان و الشعوب بالمادة 4 منه .
- الاتفاقية الأوروبية لحماية حقوق الإنسان و الحريات الأساسية بالمادة 2 منه .
- الإعلان الأمريكي لحقوق الإنسان و واجباته بالمادة 1 منه .
- الإتفاقية الأمريكية لحقوق الإنسان بالمادة 4 منه .

كما كرّسه المؤسس الدستوري الجزائري في آخر تعديلاته 2020 بالمادة 38 التي تنص : " الحق في الحياة لضيق بالإنسان ، يحميه القانون ، و لا يمكن أن يحرم أحد منه إلا في الحالات التي يحددها القانون ."

و من خلال ما تقدم نلاحظ أن الحق في الحياة يقابله الإلتزام بالإنفاذ و المساعدة ، ذلك أن هذا الأخير فرض على ربان السفن حماية لحق الفرد في الحياة ، و هو حق يجب أن يكون مضمونا من طرف الدول حتى يفرض احترامه من طرف ربان السفن و ذلك من

<sup>1</sup> - للمزيد من المعلومات تصفح الموقع الإلكتروني التالي : [https://www.ohchr.org/ar/special-procedures/sr-](https://www.ohchr.org/ar/special-procedures/sr-executions/international-standards)

[executions/international-standards](https://www.ohchr.org/ar/special-procedures/sr-executions/international-standards) ، تاريخ الإطلاع 2022/07/09 على الساعة 22:00 سا .

خلال إتخاذها لكافة الإجراءات اللازمة من أجل منع وقوع خسائر في الأرواح البشرية في عرض البحر ، و عليه ضمان إقرار الإلتزام بالإنقاذ و المساعدة يضمن بدوره الحق في الحياة<sup>1</sup> و هذا ما ذهبت إليه المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بقرارها رقم (42994/05) القسم الرابع و هذا في قضية "Milan FURDIK" ضد سلوفاكيا و الذي أكد من خلاله أن واجب الدولة في حماية الحق في الحياة يمتد إلى توفير خدمات الطوارئ<sup>2</sup>.

إن المهاجر غير الشرعي أصبح يمثل خطرا و تحديا ماليا مالك السفينة في الواقع ، فربان السفينة يخاطر بفرض عليه عقوبات جنائية ، و يمكن أن يتورط في حالة حدوث هروب المهاجر ، أما مالك السفينة فيكون مسؤول عن الصيانة و التنظيم و تكلفة إعادة المسافرين خلسة إلى الوطن . يمكن لهذه التكاليف أن تكون كبيرة ، إذ نجد أن « CMA CGM<sup>3</sup> » قد مرت بهذا الإشكال إذ أن الشركة اضطرت لصرف 246 56 أورو لضمان عودة الأشخاص الذين تم العثور عليهم في إحدى سفنهم ، و هذا ما يؤدي إلى لوجود أفعال و اعمال للإنسانية ، و هذا هو الدافع وراء الأفعال التي ارتكبت في قضية " MC RUBY " ، المهاجرين غير الشرعيين من أجل الهروب من الفقر و المجاعة تسلاوا لسفينة شحن محملة ببذور الكاكاو بين الغانا و أوروبا ، إذ في ليلة 2 إلى 3 نوفمبر 1992 و في وسط العاصفة اكتشف بعض البحارة الأوكرانيين عن وجود مهاجرين غير شرعيين و قاموا بإخراجهم من مخبئهم ، المهاجر غير الشرعي التاسع استطاع أن يختبأ تحت أكياس الكاكاو ، و عند قيام " MC RUBY " بالتوقف في ميناء "Harve" بعد أيام من الحادثة تمكن من القفز خارج سفينة الشحن و قام بتبليغ الشرطة<sup>4</sup>.

حيث أنه بتاريخ 1995 حكمت محكمة الجنايات روين على ربان السفينة و الضابط الثاني المكوّن للطاقم (كلاهما من جنسية أكرانية) ماك روبي بالسجن مدى الحياة بتهمة القتل في نوفمبر 1992 لثمانية من اصل تسعة مسافرين خلسة أفارقة من غانا في سواحل

<sup>1</sup> - مصطفى العطاوي ، الحماية القانونية للمهاجرين غير الشرعيين في البحر ، المرجع السابق ، ص 228 .

<sup>2</sup> - للإطلاع على قرار المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان كاملا تصفح الموقع الإلكتروني التالي : [https://www.stradalex.com/en/sl\\_src\\_publ\\_jur\\_int/document/echr\\_42994-05](https://www.stradalex.com/en/sl_src_publ_jur_int/document/echr_42994-05) ، تاريخ الإطلاع :

2022/07/07 ، على الساعة 20:00 سا .

<sup>3</sup> - La Compagnie Maritime d'Affrètement – Compagnie Générale Maritime .

<sup>4</sup> - Jacques Pradel ,**Mercredi 26 Février 2014 : l'affaire du cargo MC Ruby** , Publié le 21/02/2014 , dans le site officielle RTL : <https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/l-heure-du-crime-mercredi-26-fevrier-2014-l-affaire-du-cargo-mc-ruby-7771230702> , consulté le 01 septembre 2022 à 19h00.

نورماندي و كذا حكم على ثلاث بحارة قتلة نفذوا أوامر رؤسائهم بـ 20 سنة و هذا بشهادة الناجي الوحيد من المذبحة<sup>1</sup> الذي بقي على قيد الحياة ، وهو المهاجر غير شرعي " Kingsley Ofusu " يبلغ من العمر 25 سنة الذي نجا من العبور بين ميناء تاكورادي في غانا و ميناء لوهافر ، بعد ما تم ضرب أصدقائه بقضيب حديدي ، و تم إنهاء حياتهم بمدفع رشاش ألقوا في البحر<sup>2</sup> ، و هو الحكم الذي أيده مجلس الإستئناف الفرنسي<sup>3</sup> .

حيث أن هؤلاء المهاجرين غير الشرعيين من أجل الهروب من الفقر و المجاعة تسللوا لسفينة شحن محملة ببذور الكاكاو بين الغانا و أوروبا ، إذ في ليلة 2 إلى 3 نوفمبر 1992 و في وسط العاصفة اكتشف بعض البحارة الأكرانيين في عن وجود مهاجرين غير شرعيين و قاموا بإخراجهم من مخبئهم ، المهاجر غير الشرعي التاسع استطاع أن يختبأ تحت أكياس الكاكاو ، و عند قيام " MC RUBY " بالتوقف في ميناء " Harve " بعد أيام من الحادثة تمكن من القفز خارج سفينة الشحن و قام بتبليغ الشرطة .

كما أنه و طبقا لأحكام المادة 2 من اتفاقية حقوق الإنسان و الحريات الأساسية فلا تلتزم الدول فقط بالإمتناع على القتل عمدا و بشكل غير قانوني و إنما عليها اتخاذ ما يلزم من التدابير لحماية حياة الأشخاص ، و ذلك من خلال وضع ترسانة قانونية و كذا إدارية التي تهدف إلى حماية فعالة و التي عن تعريض الحق في الحياة للخطر<sup>4</sup> و هذا ما نصت عليه المحكمة في قضية عصمان ضد المملكة المتحدة في 28 أكتوبر 1998<sup>5</sup> .

<sup>1</sup> - Jugement de l'équipage du « M.C-Ruby » ة 9 décembre 1995 – France. Encyclopedia Universalis (en ligne) sur le site : <https://www.universalis.fr/evenerment/9-decembre-1995-jugement-de-l-equipage-du-m-c-ruby/>, consulté le 01 septembre 2022 à 20h00 .

<sup>2</sup> - Mountaga Diallo – Sandra Lavanant – Marine Lefevre , « **Les passagers clandestins embarqués à bord des navires de la marine marchande** » , op.cit , p 2 .

<sup>3</sup> - حتى مجلس الإستئناف أيد حكم محكمة روان ، لتصفح القرار أنظر المرقع الإلكتروني : <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007067958> ، تاريخ الإطلاع 2022/08/01 ، على الساعة 22:00 .

<sup>4</sup> - Jean-François Akandji-Kombe ، « **Les obligations positives en vertu de la convention européenne des droits de l'homme** » , Un guide pour la mise en œuvre de la convention européenne des droits de l'homme , Précis dur des droit de l'homme , N°7 , Belgique , 2006 , p p 22-23 .

<sup>5</sup> - للإطلاع على كامل الحكم تصفح الموقع الإلكتروني :

تاريخ الإطلاع 2022/08/01 <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22%62809-22001%22>

، على الساعة 22:30 .

## الفرع الثاني

## الحق في الإنزال بعد الإنقاذ

لقد نشأت مشكلة الإنزال مع زيادة أعداد المهاجرين واللاجئين الذين يصلون عن طريق البحر، وعلى الرغم من أن هناك واجبا واضحا لتقديم المساعدة إلا أنه في كثير من الأحيان لا تلتزم دولة العلم و لا الدولة الساحلية بقبول الأشخاص الذين تم إنقاذهم، الأمر الذي يعرض حياة هؤلاء الأشخاص للخطر .

وتعرف اتفاقية البحث والإنقاذ (SAR) الإنزال بأنه: " عملية استرداد الأشخاص الذين يعانون من محنة، وتوفير احتياجاتهم الطبية الأولية أو غيرها ، وتسليمهم إلى مكان آمن" ، فلا تتم عمليات الإنقاذ إلا بعد الإنزال، فالسفن الخاصة التي تستعيد المهاجرين من البحر كثيرا ما تواجه صعوبات في إنزالهم، ذلك أن الدول الساحلية لا ترغب في تحمل مسؤولية الإنزال حتى تتجنب طلبات اللجوء التي يقدمها الأشخاص المستردين، كما تتجه في بعض الأحيان السفن الحربية إلى إنزال الأشخاص المستردين في الميناء حيث بدأت رحلتهم و هذا ما يتعارض مع مبدأ عدم الإعادة القسرية .

شكل مصطلح "مكان آمن" جدلا نظرا لعدم التطرق إليه في اتفاقية (SOLAS) و اتفاقية (SAR) ، الأمر الذي دفع بالمنظمة البحرية الدولية بالاشتراك مع منظمات أخرى، إلى محاولة تقديم تعريف للمكان الآمن، و الذي عرفته على أنه: " موقع يفترض أن تنتهي فيه عمليات الإنقاذ و لا تعود فيه حياة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم مهددة، يمكن فيه تلبية الاحتياجات الأساسية للأشخاص (مثل الغذاء والمأوى والاحتياجات الطبية )، و تتم فيه ترتيبات نقل الأشخاص الذين يتم إنقاذهم إلى وجهتهم التالية أو النهائية<sup>1</sup>.

بالرغم من أن إنقاذ الأشخاص في البحر، هو التزام مفروض على ربان السفن، إلا أن الأمم المتحدة قد أقرت مسؤولية إيجاد الحلول اللازمة لإجراء عملية الإنزال في الوقت المناسب و بصورة إنسانية على عاتق الدول حصرا، لا على عاتق الجهات الخاصة،

<sup>1</sup> - انظر موقع المنظمة البحرية الدولية : <https://www.itfglobal.org/ar/sector/seafarers/-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9> تاريخ الإطلاع 1 سبتمبر 2022

و تضطلع الدول بواجب التنسيق والتعاون لإيجاد مكان آمن في إطار القانون البحري، و بحسب المبادئ التوجيهية المتعلقة بمعاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحار، فالحكومة المسؤولة عن منطقة البحث والإنقاذ التي يتم فيها انتشار الأشخاص الذين يتم إنقاذهم، هي مسؤولة بشكل خاص عن تأمين مكان آمن أو ضمان تأمين مكان آمن، و يتعين على أول مركز يتم التواصل معه من مراكز تنسيق الإنقاذ، أن يباشر العمل فوراً على إحالة المسألة إلى مركز تنسيق الإنقاذ في المنطقة التي يتم فيها تقديم المساعدة، و يتولى فوراً مسؤولية تنسيق جهود الإنقاذ، لا سيما : عمليات الانتشال ؛ إنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم ؛ إيصال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم إلى بر الأمان ؛ اتخاذ ترتيبات مع كيانات أخرى ( كالسلطات الجمركية، والسلطات المسؤولة عن مراقبة الحدود وسلطات الهجرة؛ ومالك السفينة؛ أو الدولة التي تحمل السفينة علمها ).

### الفرع الثالث

#### الحق في عدم الإعادة القسري

للدول الحق المشروع، كمسألة قانون دولي راسخ، في مراقبة حدودها و وضع قواعد دخول وإقامة رعايا البلدان، و اتخاذ تدابير لمكافحة الهجرة غير الشرعية والجريمة عبر الحدود، والحفاظ على مستوى عال من الأمن، غير أن هذه السلطة مقيدة بالالتزامات الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان ومبدأ عدم الإعادة القسرية الذي يعتبر من القوانين العرفية وبالتالي فهي ملزمة لجميع الدول، كما تعتبر كذلك من القواعد الدولية الآمرة، و هذا يعني أنه بصرف النظر عما إذا كانت الدولة الساحلية المعنية قد صدقت على اتفاقية اللاجئين أم لا، فهي ملزمة بعدم إعادة المهاجرين وطالبي اللجوء إلى الأقاليم التي يتعرضون فيها لخطر المعاملة القاسية أو المهينة<sup>1</sup>.

الواضح أن هذه الأحكام تقف في طريق ممارسة الصلاحيات الممنوحة للدولة بموجب القانون الدولي للبحار فيما يتعلق باعتراض سفن الهجرة غير الشرعية ، خاصة إذا ما وضعنا في الاعتبار أن مصطلحي "الطرد" أو "الترحيل" لا تتعلق بالأشخاص الموجودين فعلياً في أراضي الدولة فحسب، بل تتعلق أيضاً بالأشخاص الذين يطلبون الإذن بدخول

<sup>1</sup> - مصطفى العطاوي ، الحماية القانونية للمهاجرين غير الشرعيين في البحر ، المرجع السابق ، ص 236 .

الإقليم الوطني أو الذين دخلوا أو حاولوا دخوله بطريقة غير نظامية، لذلك تميل غالبية الدول إلى القيام بأنشطة المراقبة خارج أراضيها، وفي المياه الدولية، وفي أقاليم البلدان الثالثة، وهذا لتجنب طلبات اللجوء التي يقدمها هؤلاء الأشخاص .

غير أن النتيجة الأساسية لمبدأ عدم الإعادة القسرية هي الحق في الحصول على إجراءات اللجوء قبل الطرد أو رفض الدخول، و الواقع أن مبدأ عدم الإعادة القسرية ينبغي أن يقرأ على أنه ينطوي على التزام إيجابي بمنح اللاجئين إمكانية ، الوصول إلى أراضي الدولة، على الأقل على أساس مؤقت، من أجل تقديم طلب الحماية إلى سلطة مختصة للتحقق ما إذا كان من الممكن أن يترتب على إجراء الطرد تعرض الشخص لأي خطر يلحق به، و ينبغي إبلاغ اللاجئين بأن وضعهم غير النظامي لن يؤثر على نتائج طلباتهم المتعلقة بالحماية.

بيد أن عمليات الاعتراض التي تقوم بها الدول في البحر، لم تمكنها من التملص من مسؤولياتها اتجاه هؤلاء الأشخاص، فقد أقرت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بالولاية القضائية للدول في حالات الأنشطة التي تقوم بها سفن ترفع علمها خارج إقليمها، و هذا بمناسبة إصدارها للحكم في قضية " Medvedlyer " ضد فرنسا<sup>1</sup> ، و قد أعادت التأكيد على هذا المبدأ فيما يتعلق بالهجرة غير الشرعية ، أثناء إصدارها للحكم في قضية "Hirsi" ضد إيطاليا، حيث ذهبت إلى القول أن : " مقدمي طلبات اللجوء كانوا في الفترة الممتدة بين صعود السفن التابعة للقوات المسلحة الإيطالية وتسليمهم للسلطات الليبية، يخضعون باستمرار للسلطة الإيطالية بحكم القانون وبحكم الأمر الواقع ..."، (د) كما أكدت أن نقل الأشخاص إلى ليبيا قد نفذ دون أي شكل من أشكال الفحص لكل حالة فردية لمقدمي طلبات اللجوء، ولم يخضعوا لأي إجراء لتحديد الهوية من جانب السلطات الإيطالية التي اقتصرتها مهامها في اعتراضهم من قبل السفن العسكرية و إنزالهم على الأراضي الليبية، وعلاوة على ذلك، فقد لاحظت المحكمة أن الأفراد العاملين على متن السفن العسكرية لم يكونوا مدربين على إجراء مقابلات فردية ولم يساعدهم مترجمون أو مستشارون قانونيون ، وانتهت المحكمة إلى القول أنه حادث انتهاك لنصوص المواد 3 و4 و 13 من الاتفاقية

<sup>1</sup> - Cour européenne des droits de l'homme , Cinquième section , Requête n° 3394/03 , Affaire MEDVEDYEV et autres contre France , Arrêt du 10 Juillet 2008 , Déposé dans le site : <https://hudoc.echr.coe.int/fre#%22itemid%22:%22001-87368%22> . Consulté le 04/09/2022 à 19 :00 .

الأوروبية لحقوق الإنسان بسبب تعرض مقامي طلبات اللجوء لخطر سوء المعاملة في ليبيا، و إلى خطر العودة إلى الصومال وإريتريا.

كما يمكن أن ينشأ مبدأ عدم الإعادة القسرية في سياق مكافحة الإرهاب كما هو الحال عندما ترغب إحدى الدول في تسليم مشتبه به إرهابي إلى دولة أخرى لمحاكمته و نذكر على سبيل المثال قضية عثمان ضد المملكة المتحدة 1998 .

إضافة إلى ذلك فإن المادتين 2 من الإتفاقية التي تضمن الحق في الحياة و المادة 3 التي تحظر التعذيب و المعاملات أو العقوبات اللاإنسانية أو المهينة ، فلا يجوز إبعاد أي شخص من مكان لآخر يواجه فيه خطرا حقيقيا للتعرض لمعاملة مخالفة لأي من هذه الاحكام و هذا هو مبدأ الإعادة القيسرية و بالتالي يمكن تفعيل هاتين المادتين عندما يمنع اشخاص معرضون للخطر أو تم تعريضهم له في البحر من الدخول إلى حدود دولة معينة ، فقضت المحكمة في قضية عثمان ضد إيطاليا أنه لم يكن على السلطات الإيطالية إعادة المهاجرين اعترضتهم في البحر إلى ليبيا لشكل جماعي و بإجراءات معجلة ، كونهم واجهوا خطرا حقيقيا و بدلا من ذلك كان من الواجب منحهم إمكانية طلب اللجوء في إيطاليا<sup>1</sup>.

## الفرع الرابع

### الحقوق المتعلقة بالاحتجاز و المتابعة القضائية

بالرغم من أن الحق في الحرية و حظر الاحتجاز التعسفي، قد تم النص عليه بموجب أحكام المادة 9 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، و الذي تؤكد بنصوص إقليمية أخرى، إلا أن القانون الدولي يعترف للدول سلطة تقييد هذا الحق.

و هذا ما تجلى في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين من خلال المادة 16 التي أكدت إمكانية احتجاز المهاجرين المهربين من قبل الدول الأعضاء تتضمن قوانين الهجرة في العديد من الدول تدابير لاحتجاز المهاجرين غير المأذون لحم أو الدخول غير القانوني في انتظار الترحيل، غير أن هذه الإجراءات يجب أن تتم وفقا لمعايير القانون الدولي لحقوق

<sup>1</sup> - مجلس أوروبا ، المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان ، 2016 ، تصفح الموقع الإلكتروني :

، [https://www.echr.coe.int/Documents/COURTalks\\_AsyL\\_Talk\\_ARA.PDF](https://www.echr.coe.int/Documents/COURTalks_AsyL_Talk_ARA.PDF) ، تاريخ الإطلاع

2022/08/10 ، على الساعة 20:00 .

الإنسان سواء فيما يتعلق بمدة الإحتجاز، الذي أكدته المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في قضية " Annuaire " ضد فرنسا، حين رأت أن قضية إحتجاز طالبي اللجوء في مطار أورلي باريس تنطبق عليها المادة (5) الفقرة 1 من الاتفاقية ، و ذهبت إلى القول أن : " هذا الحق لا ينبغي أن يحدد بشكل مفرد، وإلا سيكون هناك خطر من تحول مجرد تقييد الحرية ... إلى حرمان من الحرية". أو فيما يتعلق بمكان الإحتجاز، حيث قضت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بمناسبة إصدار حكمها في قضية Austin ضد المملكة المتحدة، أنه بالرغم من قصر مدة احتجاز طالبي اللجوء (7 ساعات)، إلا أن المكان الذي تم فيه (حصن بمدينة أكسفورد) قد جعل هذا الإجراء مخالف لنص المادة (5) الفقرة 1، و هذا بالنظر إلى نوع و طريقة تنفيذ الإجراء .

و في هذا الإطار قدم المقرر الخاص المعني بحقوق الإنسان للمهاجرين السيد خورخي بوستامانتي، توصياته للدول بعدم حرمان المهاجرين غير الشرعيين من حقهم في الحرية، وضرورة تحديد الأسباب و الظروف المؤدية إلى حرمان المهاجرين من الحرية عن طريق قوانين توفر سبل انتصاف كافية وفعالة، بما في ذلك المراجعة القضائية، و ذلك لتجنب الإحتجاز التعسفي و ضمان الحصول على الخدمات القانونية، و ألا يتم الإحتجاز في مرافق مخصصة للمجرمين، و ينبغي ألا تحمل مراكز الإحتجاز المرتبطة بالهجرة أوجه شبه مع ظروف السجون .

أما فيما يتعلق بالمتابعة القضائية، فقد كفلت قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، للأشخاص المقبوض عليهم أو المحتجزين الحق في الإحالة الفورية دون إبطاء إلى الجهة القضائية المختصة، للفصل في مشروعية احتجازهم، وهذا الحق أكدت عليه المادة (5) الفقرة 3 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان ، و التي أشارت إلى أن أي شخص يلقي القبض عليه يجب أن يقدم فوراً إلى القاضي أو إلى أي موظف آخر مخول قانوناً بممارسة سلطة قضائية، و يقدم للمحاكمة خلال الفترة المعقولة أو يفرج عنه مع الاستمرار في المحاكمة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - للإطلاع على نص الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان تصفح الموقع الإلكتروني :

<http://hrlibrary.umn.edu/arab/euhrcom.html> ، تاريخ الإطلاع 2022/08/04 ، على الساعة 21:00 .

و قد أكدت المحكمة الأوروبية هذا المبدأ في حكمها الصادر في قضية Rigopoulos ضد إسبانيا. و يجب أن يخضعوا لمحاكمة عادلة و نزيهة و ذلك بإعلامهم بالتهمة المتابعين بها و باللغة التي يفهموها، وإعطائهم الوقت الكافي للدفاع<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني

#### إختصاصات ربان السفينة في مواجهة المهاجر غير الشرعي

إن وضعية المهاجر غير الشرعي عبر البحر تخالف قواعد و الأنظمة البحرية المعمول بها مما يخوّل لربان السفينة مكنة اتخاذ أي تدبير من التدابير التحفظية ضده تمهيدا لتسليمه للسلطات المعنية و تنطلق هذه الإجراءات بمجرد ضبط المتسلل الذي يتم إما من طرف أحد أفراد طاقم السفينة الذي يقوم عندئذ بالقبض عليه و اقتياده لغرفة القيادة و تسليمه لربان السفينة المؤهل قانونا للتعامل معه حينئذ ، كما قد يتم ضبطه بعد التبليغ عنه من طرف أحد ركاب السفينة<sup>2</sup>.

إذ تنص المادة 557 من الأمر 05-98 المتضمن ق ب ج : " زيادة على ضباط الشرطة القضائية و الأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به ، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث و معاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم :

- ربان السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات "

و عليه سنتطرق في هذا المطلب لإختصاصاته ربان السفينة في (الفرع الأول) ، و الذي تكون في إطار ذلك مراحل بعد ضبط المهاجر غير الشرعي و التي يمر بها هذا المتسلل لحين تسليمه للسلطات المختصة سنتطرق لها في (الفرع الثاني) .

<sup>1</sup> - للإطلاع على القرار كاملا تصفح الموقع الإلكتروني :

<https://www.doctrine.fr/d/CEDH/HFDEC/ADMISSIBILITY/1999/CEDH001-44286> ، تاريخ الإطلاع

2022/08/01 ، على الساعة 20:00 .

<sup>2</sup> - طيب إبراهيم ويس ، جريمة التسلل عبر البحر عن طريق السفن البحرية ، مجلة صوت القانون ، جامعة خميس مليانة ، مج 8 ، ع 1 ، 2021 ، ص 304 .

## الفرع الأول

## إختصاصات ربان السفينة الخاصة

يعتبر ربان السفينة من مستخدمي السطح الذين يعملون على توجيه السفينة ، و يعد من بين أهم الأشخاص على متن السفينة ، نتيجة لتمتعه بسلطات واسعة حولها له القانون و العرف البحري ، و هو الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة و الذي له سلطة عليها لذلك و جب توفر فيه شروط و مؤهلات معينة ليتمتع بهذه السلطات كون حساسية وظيفته باعتباره يقود و يدير سفينة تقل أشخاصا ، ممتلكات و بضائع<sup>1</sup>.

و بالرجوع للأحكام القانونية المنظمة لربان السفينة فقد اهتم المشرع الجزائري برجال البحر عامة ، فكان قبل 1988 تخضع لأحكام القانون البحري ، القوانين المنظمة للعمل البري ، و كذا القانون الأساسي العام للعامل رقم 78-12<sup>2</sup> الملغى بموجب أحكام القانون 90-11<sup>3</sup>.

ثم صدر المرسوم رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 المتضمن القانون الأساسي الخاص برجال البحر<sup>4</sup> الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمي المستخدمين الملاحيين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري<sup>5</sup> على أنه تستمد بعض الأحكام العامة من القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل .

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط ، النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة دكتوراه تخصص القانون البحري و قانون النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، 2017 - 2018 ، ص 32 .

<sup>2</sup> - القانون رقم 78-12 المؤرخ في 5 أوت 1978 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل ، ج ر ، ع 32 الصادرة بتاريخ 8 أوت 1978 ، ملغى .

<sup>3</sup> - القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل ، ج ر ، ع 17 ، الصادرة بتاريخ 25 أبريل 1990 .

<sup>4</sup> - المرسوم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 ، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، ج ر ، ع 37 ، الصادرة في 14 سبتمبر 1988 ، ملغى .

<sup>5</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحيين لسفن النقل الجوي أو التجاري أو الصيد البحري ، ج ر ، ع 22 الصادرة بتاريخ 27 مارس 2005 .

و عليه سنتطرق في هذا الفرع لمعرفة اختصاصات ربان السفينة من أجل التطرق فيما بعد للإجراءات التي يمكن له أن يتخذها في مواجهة المهاجر غير الشرعي ، و تتمثل في الوظيفة الفنية له (أولا) ، ثم الوظيفة التجارية (ثانيا) .

### أولا : الوظيفة الفنية

تعتبر هذه الوظيفة من بين أهم المهام الممنوحة لربان السفينة ، تتعلق بقيادة السفينة و إدارتها و الإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر لها ذلك أنه يستمد منها من القانون و ليس من تعليمات مالك السفينة ، ذلك انه نصت المادة 580 من القانون البحري : " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا " ، كما أنه لا يجوز له ترك السفينة إلا في حالات حددها القانون إذ تنص المادة 581 من نفس القانون : " يتعين على ربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها و أن يمارس شخصيا قيادة السفينة ما عدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة إعتياديا " ، على أنه في كل حالة من الحالات يحل محل ربان السفينة ضابط السطح الأعلى رتبة حتى يتم تعيين ربان سفينة جديد محله و هذا ما أكدت عليه المادة 582 من نفي القانون أعلاه .

كما أنه حتى يتسنى له قيامه بوظيفته الفنية على أكمل وجه يجب أن يكون ملما بأمر الملاحة الحديثة كبوصلة جيرو و الراديو باحث الاتجاه و جهاز الصدى الصوتي و جهاز تثبيت الوضع ، و غيرها من الأمور الفنية من اجل حسن إدارة السفينة ، و يبطل أي شرط صادر من المجهّز يقيد الربان في أداء هذه الوظيفة قانونا .

و من أجل ممارسة وظيفته الفنية يجب <sup>1</sup>:

- مراعاة الأصول الفنية في الملاحة البحرية و الاتفاقيات الدولية و كذا العرف البحري و الأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة و هذا ما أكدت عليه المادة 592 الفقرة 2 من القانون البحري التي تنص : " و يجب على الربان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة و حسب القواعد و الأعراف

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط ، ربان السفينة بين دفعتي السلطة و المسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، مج 4 ، ع 1 ، 2017 ، ص 414 .

- البحرية الدولية الجاري بها العمل و حسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية و المطبقة من الدول " ، بما في ذلك في حالة ما إذا كان أمام المهاجر غير الشرعي عبر البحر .
- الحفاظ على السفينة في حالة جيدة للملاحة خلال الرحلة البحرية ، و المحافظة على أمن الأشخاص المبحرين على متنها و حفظ الحمولة و هذا ما أكدت عليه المادة 591 من القانون البحري الجزائري التي تنص : " يجب أن يسهر الربان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة و كذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها و حفظ الحمولة " .
- إخضاع الربان سفينته للمعاينة قبل السفر لبيان مدى صلاحيتها للملاحة و يتأكد من كفاية المؤن و اللوازم خلال الرحلة البحرية<sup>1</sup> و هذا ما أكدت عليه المادة 589 من القانون البحري بنصها : " يجب على ربان السفينة قبل البدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة و الأمن و تحتوي على طاقم كاف و مجهزة تجهيزا و ممونة و قادرة على قبول الحمولة و نقلها و حفظها " .
- على ربان السفينة الإلتزام بتنفيذ خط سير الرحلة البحرية إلا في الحالات الاستثنائية كالحروب أو ظروف تعرض السفينة لعطل أو للتهديد مما يحتم عليه أن يرسو بالسفينة في أقرب ميناء و إتمام الرحلة بعد زوال الظرف كما هو الحال عند تسليم المهاجر غير الشرعي عن طريق البحر<sup>2</sup> .

### ثانيا : الوظيفة التجارية

إن ربان السفينة لا يعد تاجرا ، كونه لا يقوم بالأعمال التجارية لحسابه الخاص و إنما لحساب المجهّز الذي تولى تعيينه ، غير أنه يخوّل له القيام بأعمال تتعلق بالإستثمار كإبرام العقود و الإتفاقات اللازمة واستغلالها ، ، و تمثيل المجهّز أمام القضاء .

إذ تنص المادة 583 من القانون البحري : " يمثل الربان المجهّز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع و ذلك في إطار الإحتياجات العادية للسفينة و الرحلة " . و بالتالي هنا تضيق السلطات فخارج هذا الإطار يجب أن يحصل

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط ، النظام القانوني لرجال البحر ، المرجع السابق ، ص 42 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص 44 .

الربان على توكيل صريح من المجهز إذ نصت المادة 585 من القانون البحري : " لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز " إلا في الحالات الطارئة أين تتسع سلطات الربان إذ تنص المادة 587 من نفس القانون : " يجوز للربان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز و المسافرين و ذوي الحق في الحمولة ، و يعد الربان بالتالي كمسير أعمال المسافرين و ذوي الحق في الحمولة " .

### الفرع الثاني

الإجراءات المتخذة من طرف ربان السفينة بعد ضبط المهاجر غير الشرعي

(إختصاصات ربان السفينة العامة)

أولاً : التحقيق الإداري

ويعتبر أول إجراء يمر به الراكب المتسلل ، يقوم به ربان السفينة باعتباره السلطة العامة في السفينة و ذلك وفقاً للمعاهدات الدولية و الأعراف البحرية القديمة و هذا من أجل حفظ النظام و الأمن على متن سفينته و يتم هذا التحقيق وفقاً لمراحل :

أولاً : **التحقق من هويته** ، بتسلل الشخص يسمح للقبطان بإجراء تحديد الهوية ، و هي عبارة عن مرحلة استفسار قصير عن هوية المهاجر غير الشرعي و بلد المنشأ و ميناء المغادرة ، لكن بشكل عام يواجه الطاقم تحت إشراف ربان السفينة من الناحية العملية صعوبات نتيجة لعدم تعاون المهاجر غير الشرعي خاصة و أنهم يعتمدون للتخلص من وثائق الهوية عن قصد إخفائهم لهوياتهم و بلد منشئهم من أجل عدم كشف هويتهم الحقيقية خوفاً من إعادتهم لبلدانهم الأصلية<sup>1</sup> .

ثانياً : **التحقق من طريقة التسلل إلى السفينة** ، و يتم ذلك عن طريق استجوابه طبقاً لأحكام المادة 562 من ق ب ج : " عندما يعلم الربان بمخالفة ارتكبت على متن السفينة ، يقوم فوراً بإجراء تحقيق .

<sup>1</sup> - Mountaga Diallo – Sandra Lavanant – Marine Lefevre , « Les passagers clandestins embarqués à bord des navires de la marine marchande » , op.cit , p4 .

يستجوب الرّبّان مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه ، و يستمع إلى شهود الإثبات و شهود النفي " .

و هذا لمعرفة إن تسلل بمفرده نتيجة لتهاون و تقاعس المهام المنوطة للطاقم في الحراسة أو بمساعدة أطراف في الميناء أو أحد أفراد طاقم السفينة ، بالرغم أنه عمليا يرفض البعض التعاون خوفا منه أن يتم إرساله لبلده الأصلي ، و هناك من يقبل التعاون مبررا سبب إبحاره السري إما لطلب اللجوء أو الحماية و التي غالبا ما تقوم لأسباب سياسي<sup>1</sup>.

و في حالة ما إذا تمت مساعدته للتسلل من طرف أحد طاقم السفينة فيتم مواجهته معه لتحديد المسؤوليات و من ثمة على أساسه يمكنه اتخاذ الإجراءات التحفظية اللازمة<sup>2</sup>.

### ثالثا : تحرير المحضر

إذ تنص المادة 562 الفقرة 4 و 5 من ق ب ج : " يدوّن الرّبّان على الفور ، في سجل المخالفات طبيعة المخالفات و الإجراءات المتخذة .

يطلع مرتكب المخالفة على هذه البيانات و يطلب منه توقيعها ، و إن رفض ذلك يسجل رفضه " ، و هذا من اجل إعطاء ضمان أكثر .

### ثالثا : وضع المتسلل تحت المراقبة

لقد نصت الفقرة الأخيرة من المادة 562 من ق ب ج : " و في حالة إرتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية يجوز للرّبّان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة " . و هذا كاجراء تحفظي واستثنائي .

و بالرجوع لأحكام القانون الفرنسي فأأي شخص يعرّض الرحلة البحرية أو السفينة أو حمولتها أو سلامة الأشخاص الآخرين الموجودين على متنها لخطر أثناء قيامه بالعبور ، يضع في خطر الهلاك أو سوء سير الرحلة البحرية للسفينة ، يمكن أن يتم إحتجازه للمدة

<sup>1</sup> - نور الدين بلغازي ، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أوبكر بلكايد تلمسان ، مج4، ع 1 ، 2017، ص 403 .

<sup>2</sup> - طيب إبراهيم ويس ، المرج السابق ، ص 305 .

الضرورية لذلك ، على أنه يمكن إحتجاز الركاب المتسللين خلسة للسفينة طوال الرحلة ، كون أن الهجرة غير الشرعية ينظر إليه بالدرجة الأولى على أنها قضية أمنية <sup>1</sup> .

## الفرع الثاني

### تسليم المتسلل لسلطات الميناء

طبقا لأحكام القانون البحري الجزائري ، يلتزم ربان السفينة أن يسلم الراكب الخفي أو المتسلل للسلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة <sup>2</sup> ، مع تقديم لهم تصريحاً موقعاً منه يتضمن جميع المعلومات التي جمعها عند إجرائه للتحقيق الإداري (جنسيته ، ميناء ركوبه ، تاريخ و ساعة العثور عليه ، موقع السفينة الجغرافي عند العثور عليه ، و التاريخ ، ميناء ذهاب السفينة ، موانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول و المغادرة) <sup>3</sup> . و عليه فعلى ربان السفينة خلال 24 ساعة من وصوله أن يرسل المحضر التحري لوكيل الجمهورية المختص اقليمياً بمعرفة سلطات الميناء ، الذي يعد حجية صالحة إلى حين اثبات عكس ما جاء فيه <sup>4</sup> .

و نفس الحكم نصت عليه الاتفاقيات بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر المبرمة بتاريخ 10 أكتوبر 1957 المعدلة بموجب البروتوكول 21 ديسمبر 1979، على أن ربان السفينة أن يخرج الراكب المتسلل في أول ميناء وصول مع تسليمه للسلطات المختصة و لكن من الناحية العملية و ما هو متداول في هذه الحالة غير ذلك ، كون أنه يعتمد إطلاق سراحه خلسة لتجنب دفع مصاريف إعادة الترحيل و غيرها <sup>5</sup> ، و حتى المشرع الجزائري اقر هذا الحكم بموجب نص المادة 545 الفقرة الثالثة من القانون البحري الجزائري و التي تنص : " تتحمل السفينة التي حدثت على متنها الجنحة مصاريف الطرد خارج القطر للركاب الأجانب الذين ركبوا خفية " .

<sup>1</sup> - OLIVIER Clochard , **Enfermés à bord des navires de la marine marchande** ,Revue Annales de géographie , Ed ARMAND Colin , 2015 , p 190 .

<sup>2</sup> - المادة 857 من ق ب ج .

<sup>3</sup> - المادة 858 من ق ب ج .

<sup>4</sup> - طيب إبراهيم ويس ، المرجع السابق ، ص 306 .

<sup>5</sup> - المرجع نفسه ، ص 306 .

بالرغم من ذلك فإن تسبب المهاجرين غير الشرعيين عبر البحر لا تكون سهلة في الكثير من الأحيان و نذكر على سبيل المثال ما حدث لـ 37 شخص من المنبوذين الأفارقة وجدوا ملاذا في " Cap Anamur " و هي سفينة استأجرتها منظمة إنسانية ألمانية متخصصة في مساعدة اللاجئين ، واختارت الجمعية التوجه إلى إيطاليا للإنزال ، ففي الأول رفضت روما حق الرسو بحجة أنه بناء على القانون البحري الدولي الإنزال يكون في مالطا و هي أول دولة رست فيها السفينة قبل وصولها لصقلية ، مما اضطر بالسفينة أن تتجول لأكثر من 10 أيام نظرا لإنكار كل من إيطاليا ، ألمانيا و مالطا مسؤولية هؤلاء المهاجرين عنهم . يرى مدير مكتب أوروبا للمفوضية السامية للأمم المتحدة حول شؤون اللاجئين ، و في الأخير سمحت السلطات الإيطالية أن ترسو السفينة في إقليمها ، كما أرسلت ألمانيا دبلوماسي لإيطاليا لدراسة الوضع ، ليتفاجأ بإلقاء القبض على ربان السفينة و مدير المنظمة ، و الضابط الأول بتهمة دعم الهجرة غير الشرعية ، مع تعمدهم إنزالهم في إيطاليا<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - Clément Aubert , L'équipage du cap anamur libéré , rfi , article publié le 16/07/2004 , [http://www1.rfi.fr/actu/fr/articles/055/article\\_29324.asp](http://www1.rfi.fr/actu/fr/articles/055/article_29324.asp) , vu le 10/08/2022 , à 21 :00 .

## خلاصة الفصل الثاني

من خلال هذا الفصل نرى الغاية التي يسعى إليها المشرع الجزائري و كذا الإتفاقيات الدولية من خلال إصدارها لقوانين و تنظيمات تساعد ربان السفينة في تنظيم الملاحة البحرية في الحالات التي يكتشف فيها المتسللين و المهاجرين غير الشرعيين عبر البحر و لهذا فقد قمنا بدراسة في الفصل الثاني مسؤولية ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية عبر البحر و هذا من خلال إلتزامه بالإنقاذ و المساعدة فتطرقنا للنظام القانوني لهذا الإلتزام و كذا الجزاءات المترتبة عن الإخلال به و التي تولد مسؤولية جنائية تكون جريمة الإمتناع عن تقديم المساعدة كل هذا في المبحث الأول .

من ثم تعرضنا لدراسة من معايير حماية المهاجرين غير الشرعيين في إطار إختصاصات ربان السفينة ، و هذا ما خلال دراسة حقوق المهاجر في عرض البحر و كذا إختصاصات ربان السفينة في مواجهة المهاجر غير الشرعي و التي بيّنا أنها تنقسم إلى إختصاصات عامة باعتباره السلطة العامة على السفينة و كذا إختصاصات خاصة متعلقة بالوظيفة الفنية وكذا التجارية له .

خاتمة

## خاتمة

من خلال هذه الدراسة تأكد لنا الأهمية التي أولتها الاتفاقيات الدولية و كذا التشريع الجزائري من أجل الإحاطة بهذه الظاهر حتى لا تنتشر و آثارها السلبية على النقل البحري و كذا التجارة البحرية الدولية ، ذلك أن الهجرة غير الشرعية عبر البحر تعد من بين أخطر الجرائم التي قد تصيب الدول كونها تمس بالأمن الوطني و كذا الدولي على حد سواء كونها تتعدى إقليم الدولة الواحدة ، لهذا كان من الضروري أن تلتزم الدول لمواجهتها تضافر و تنسيق جهودها خاصة تلك الدول المتضررة كدول البحر الأبيض المتوسط .

فمن خلال دراستنا لربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية ضبطنا الإطار المفاهيمي للهجرة غير الشرعية عبر البحر من خلال تحديد أسبابها و دوافعها إلى الآليات القانونية و التنظيمية التي تم اعتمادها دوليا و وطنيا من أجل الحد من هذه الظاهرة ، فتطرقتنا للاتفاقيات المنظمة لها الدولية منها و كذا الإقليمية ، أين لاحظنا تباين في معالجتها و ذلك نظرا للإستراتيجيات المتبعة من قبل كل دولة ، و الذي من خلال بعض القضايا التي قمنا بطرحها في هذه الدراسة بينت لنا أن الدول الأوروبية كانت دائما تسعى للتخلص من المهاجرين غير الشرعيين بأي الطرق حتى التخلص منهم حماية لأمنها واجتبابها للآفات التي تسببها هذه الظاهرة و التي بذلك تمس إستقرار الدول المستقبلية ، من جهة أخرى نجد بعض الدول و منها الجزائر إلى ردع و محاولة وقف هذه الظواهر عن طريق تجريمها و من ثم سن ترسانة قانونية من أجل التصدي إليها دون المساس بحقوق المهاجرين غير الشرعيين باعتبارهم إنسان و يبرز هذا من خلال مصادقة الجزائر على بعض الإتفاقيات الدولية إضافة للإتفاقيات الثنائية و نذكر أهمها :

- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بموجب الأمر رقم 96-53 المؤرخ في يناير 1996 ، ج ر رقم 06 الصادرة في سنة 1996 .
- إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة من قبل الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة بتاريخ 5 فيفري 2002 و ذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-55 المؤرخ في 5 فيفري 2002 ج ر ، ع 9 الصادرة بتاريخ 10 فيفري 2002 .

- برتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر والبر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية 2000 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-55 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 هـ الموافق فيفيري 2002، ج ر ، ع 9 ، الصادرة بتاريخ 10 فيفيري 2002 .

أمام ما تقدم لنا توصلنا للنتائج التالية :

- أن ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر تعد من أخطر الظواهر كونها عالمية عابرة للحدود و بالتالي من أجل مكافحتها يجب توقّر جهود جبارة لذلك و هو أمر ليس بالهين خاصة و أنه يمس أهم مواضيع القانون الدولي العام و هو سيادة الدول .
- بالرجوع لأحكام الإتفاقيات الدولية لا نجد مصطلح الهجرة غير الشرعية في بنودها إلى صدور بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين ، و نفس الموقف اتخذه المشرع الجزائري بطرحه للحالات هذه الظاهرة و التي تكوّن جريمة دون تعريفها و ذلك في مادة واحدة فقط و هو ما يلامس نقص التنظيم القانوني لهذه الجريمة و عدم الإحاطة بكافة جوانبها .
- تعتبر الهجرة غير الشرعية عبر البحر خاصة عند تسلل المهاجرين من الجرائم الصعب الكشف عنها خاصة عندما يكون المهاجر لوحده و الذي جعلته الدوافع و الأسباب الاقتصادية الاجتماعية و حتى في بعض الأحيان الإنسانية للهجرة مهما كان الثمن عبر البحر و من ثم فقد أقر لربان السفينة إختصاصات عامة باعتباره السلطة العامة في السفينة من ضبط ، تحقيق و غيرها كما سبق لنا تبياناه أعلاه .
- وضع حد للمنظمات الإجرامية المتخصصة في تهريب المهاجرين غير الشرعيين عبر البحر و التي قد تتجذر حتى في الموانئ أو السفينة في حد ذاتها لتسهيل عمليات تهريب المهاجرين غير شرعيين مما يصعب ضبطهم على متن السفن بمجرد صعودهم قبل إنطلاق الرحلة البحرية .

و عليه فتعتبر هذه الظاهرة سريعة الإنتشار و الإحصائيات كفيلة بتبيان ذلك و من ثم أصبح القضاء عليها شبه مستحيل إلى حين ظهور جائحة كورونا أين تم غلق الحدود

فانخفض معدل و نسبة الهجرة غير الشرعية عبر البحر لمستويات دنيا لم تشهدها من قبل هذه الظاهرة و عليه فما يمكن لنا تقديمه من توصيات ، نقترح ما يلي :

- محاولة ضرب هذه الظاهرة من خلال معالجة الأسباب و الدوافع التي تؤدي بالأشخاص من الهجرة غير الشرعية عبر البحر ، و ذلك من خلال خلق إستقرار معيشي ، إجتماعي و اقتصادي عن طريق خلق مناصب عمل خاصة للشباب الجزائري ، و حتى أصحاب الكفاءات لتفادي هجرة الأدمغة .
- بالرغم من الإتفاقيات الدولية و كذا القوانين التي قمنا بالإستدلال بها في دراستنا المتواضعة إلا أن المشرع الجزائري لحد الساعة لا يزال مطالبا بتحديث الترسانة القانونية المتعلقة بالهجرة غير الشرعية عبر البحر من جهة و تطويرها و كذا ضبط مسؤولية واختصاصات ربان السفينة ليتسنى له مواجهة هذه الظاهرة قانونا ، خاصة أمام الوتيرة السريعة التي تحدث في المجال النقل البحري الدولي و المتعلق باتجارة الدولية البحرية .
- سن قانون خاص بالهجرة غير الشرعية على أنواعها برا ، بحرا ، جوا كما هو الحال في ليبيا ، إذ نجد القانون رقم 19 لسنة 2010 المتعلق بمكافحة الهجرة غير الشرعية ، أو مثلا تونس قانون رقم 82 لسنة 2016 المتضمن قانون مكافحة الهجرة غير الشرعية و تهريب المهاجرين ، ج ر ع 44 مكرراً الصادرة بتاريخ 2016/11/7 .

## قائمة المراجع

## قائمة المراجع

أولا - باللغة العربية :

### ا. الكتب

- 1- عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري القسم العام، الجزء الأول الجريمة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995 .
- 2- عبد الله فتوح الشاذلي، المسؤولية الجنائية، الكتاب الثاني المسؤولية الجنائية والجزاء الجنائي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د س ن.
- 3- علي حسين الخلف - سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، توزيع المكتبة القانونية، بغداد، د س ن .
- 4- محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات القسم العام، مطابع دار الكتاب العربي، مصر، ط 5، 1960-1961.
- 5- معز أحمد محمد الحيايدي، الركن المادي للجريمة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، لبنان 2010 .

### ii. الأطروحات والرسائل و المذكرات الجامعية

#### أ- أطروحات دكتوراه

- 1- أسية بن بوعزيز ، السياسة الجنائية في مكافحى الهجرة الغير الشرعية ، اطروحة دكتوراه في العلوم القانونية ، كليو الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة باتنة 1 ، الجزائر، 2017 - 2018
- 2- حسين بن عيشي ، جرائم الإمتناع في القانون الجزائري ، أطروحة دكتوراه العلوم في العلوم القانونية تخصص قانون جنائي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة باتنة 1 ، 2015-2016 .
- 3- حياة بن عسى ، أمن المنشآت المنائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابوبكر بلقايد تلمسان ، 2014- 2015 .

4- سعاد حسان ، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية - التصادم و المساعدة و الإنقاذ البحريين ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، تخصص القانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2018-2019 .

5- عصاد لعامري ، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، أطروحة دكتوراه في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، الجزائر، 2014.

6- مصطفى العطاوي ، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم ، تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة أمحمد بوقرة ، بودواو، 2021 .

7- وسيلة أربوط ، النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة دكتوراه تخصص القانون البحري و قانون النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان ، 2017 - 2018 ، ص 32 .

### ب- رسائل الماجستير

1- خديجة بنتة ، السياسة الأمنية الأوروبية في مواجهة الهجرة الغير الشرعية،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية و العلاقات الدولية ،كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2013-2014 .

2- سامية مخلوف ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة ماجستير في القانون ، تخصص قانون النشاطات البحرية و الساحلية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2015 .

### ت- مذكرات الماستر

1- صارة تكوك ، الاليات القانونية لمكافحة الهجرة الغير الشرعية في التشريع الوطني و الدولي ، مذكرة ماستر ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم ، 2019 2020 .

III. المقالات

- 1- حمزة وهاب - سناء مرامرية ، أحكام إنقاذ اللاجئين في البحر ، مجلة البدر ، جامعة بشار ، مج 9 ، ع 11 ، 2017 .
- 2- طيب إبراهيم ويس ، جريمة التسلل عبر البحر عن طريق السفن البحرية ، مجلة صوت القانون ، جامعة خميس مليانة ، مج 8 ، ع 1 ، 2021 .
- 3- مراد بسعيد ، الإطار القانوني للمساعدة و الإنقاذ البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، مج 1 ، ع 2 ، 2014 .
- 4- مصطفى العطاوي ، الحماية القانونية للمهاجرين غير الشرعيين في البحر ، مجلة القانون المجتمع و السلطة ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، مج 7 ، ع 2 ، 2018 .
- 5- نور الدين بلغازي ، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أوبكر بلقايد تلمسان ، مج 4 ، ع 1 ، 2017 .
- 6- وسيلة أريوط ، ربان السفينة بين دفتي السلطة و المسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، مج 4 ، ع 1 ، 2017 .

IV. النصوص القانونية

1) الإتفاقيات و المعاهدات الدولية

- 1- المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر ، المبرمة في لندن في 1 نوفمبر 1974 و بروتوكول سنة 1978 المتعلق بالإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بالإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرم في لندن في 17 فيفري 1978 ، ج ر ، ع 36 ، الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983 .
- 2- المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 يناير 1996 ، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، ج ر ، ع 6 ، الصادرة في 24 يناير 1996 .

3-المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ،المتضمن المصادقة على البروتوكول 1988 المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ، ج ر ، ع 3 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

4-المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 ، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 ، التي حررت بلندن في 28 أبريل 1989 ، ج ر ، ع 64 ، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011

5-المرسوم الرئاسي رقم 02-55 المؤرخ في 22 ذي القعدة عام 1422 هـ الموافق فيفري 2002، ، ج ر ، ع 9 ، المؤرخة في 10 فيفري 2002 ، يتضمن التصديق بتحفظ على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ، المعتمدة من طرف الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة يوم 15 نوفمبر 2000 .

## (2) الدستور

1-المرسوم الرئاسي رقم 20-442 مؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري ، المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020 ، في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، ج ر ع 82 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2020 .

## (3) القوانين

1-القانون رقم 78-12 المؤرخ في 5 أوت 1978 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل ، ج ر ، ع 32 الصادرة بتاريخ 8 أوت 1978 ، ملغى .

2-القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل ، ج ر ، ع 17 ، الصادرة بتاريخ 25 أبريل 1990 .

3-القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري ، ج ر ، ع 47 الصادرة بتاريخ 27/06/1998 .

4-القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري ، ج ر ، ع 46 ، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010 .

#### (4) الأوامر

1-الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 الذي يتضمن قانون العقوبات ، م م ، بموجب القانون 14-01 المؤرخ في 4 فبراير 2014 ، ج ر ، ع 49 المؤرخ في 21 صفر عام 1386 الموافق 11 يوليو 1966 .

2-الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر ، ع 29 ، الصادرة بتاريخ 10/04/1977 .

#### (5) المراسيم

1-المرسوم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 ، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، ج ر ، ع 37 ، الصادرة في 14 سبتمبر 1988 ، ملغى.  
2-المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها ، ج ر ، ع 82 الصادرة بتاريخ 22 ديسمبر 2004 .

3-المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحيين لسفن النقل الجوي أو التجاري أو الصيد البحري ، ج ر ، ع 22 الصادرة بتاريخ 27 مارس 2005 .

#### (6) القرارات

1-قرار وزير النقل المؤرخ في 14 جانفي 2006 و المتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية و مكتب الأمن المينائي وسيرهما ، ج ر ع 23 ، الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2006 .

#### ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية

##### I- Ouvrages :

- 1- OLIVIER Clochard , Enfermés à bord des navires de la marine marchande ,Revue Annales de géographie , Ed ARMAND Colin , 2015 , p 190 .

- 2- Jean-François Akandji-Kombe , Les obligations positives en vertu de la convention européenne des droits de l’homme , Un guide pour la mise en œuvre de la convention européenne des droits de l’homme , Précis dur des droit de l’homme , N°7 , Belgique , 2006 .

## II- Mémoire

- 1- Chicken pierre , terrorisme et droit maritime , master 2 ,droit maritime et des transports université de droit d’économie et des sciences ,d’AIX , Marseille, 3 faculté de droit, CDMT,2007-2008 .

## III- Revue

- 1- Haddoum Kamel , L’Action de l’Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime ,Collection Droit des transport maritime , aérien et terrestres / Droit maritime dans tous ses états , Ed Presses universitaires d’AIX-Marseille , 2016.
- 2- Haddoum Kamel , Le droit maritime face aux nouvelles technologiques l’intelligence artificielle , Colloque international : « Intelligence artificielle : Un nouveau défi pour le droit » organisé le 27 et 28 novembre 2018 , Les annales de l’université d’Alger , Université d’Alger Ben Youcef Ben Khedda , numéro spécial , 2018/7.
- 3- Mountaga Diallo – Sandra Lavanant – Marine Lefevre , Les passagers clandestins embarqués à bord des navires de la marine marchande , Neptunus, e revue centre de droit maritime et océanique , université de nantes , vol 21 , 2015 .

## IV- CODE

- 1- Code ISPS partie (A) paragraphe 19.4.1.

ثالثا : المراجع الإلكترونية

- 1- [http://www1.rfi.fr/actufr/articles/055/article\\_29324.asp](http://www1.rfi.fr/actufr/articles/055/article_29324.asp).
- 2- <https://www.doctrine.fr/d/CEDH/HFDEC/ADMISSIBILITY/1999/CE/DH001-44286>
- 3- [https://www.echr.coe.int/Documents/COURTalks\\_Asyl\\_Talk\\_ARA.PDF](https://www.echr.coe.int/Documents/COURTalks_Asyl_Talk_ARA.PDF)
- 4- [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22\[22%62809-22001%\]:}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22[22%62809-22001%]:})
- 5- <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007067958>
- 6- [https://www.stradalex.com/en/sl\\_src\\_publ\\_jur\\_int/document/echr\\_4299\\_4-05](https://www.stradalex.com/en/sl_src_publ_jur_int/document/echr_4299_4-05)
- 7- <https://www.ohchr.org/ar/special-procedures/sr-executions/international-standards>
- 8- [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2c-1974.aspx)
- 9- [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclous\\_f.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclous_f.pdf)

- 10- <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>
- 11- <http://www.alnoor.se/article.asp?id=66702>
- 12- [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_a.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf)
- 13- <https://www.universalis.fr/evenement/9-decembre-1995-jugement-de-l-equipage-du-m-c-ruby/>
- 14- <https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/l-heure-du-crime-mercredi-26-fevrier-2014-l-affaire-du-cargo-mc-ruby-7771230702>
- 15- [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:\[%22001-87368%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:[%22001-87368%22]})
- 16- <http://hrlibrary.umn.edu/arab/euhrcom.html>

الفهرس

أ.....	شكر و تقدير
ب.....	إهداء 1
ج.....	إهداء 2
د.....	قائمة المختصرات
2.....	مقدمة
7.....	الفصل الأول : الإطار المفاهيمي للهجرة غير الشرعية عبر البحر
8.....	المبحث الأول : الهجرة غير الشرعية عبر البحر
8.....	المطلب الأول : مفهوم الهجرة غير الشرعية
9.....	الفرع الأول : تعريف الهجرة غير الشرعية
11.....	الفرع الثاني : تمييز الهجرة غير الشرعية عما يشبهها من نظم
14.....	الفرع الثالث : دوافع الهجرة غير الشرعية
17.....	المطلب الثاني : الآليات القانونية للتصدي للهجرة غير الشرعية بحرا
17.....	الفرع الأول : تجريم الهجرة غير الشرعية عبر البحر
20.....	الفرع الثاني : الآليات الدولية لمكافحة الهجرة غير الشرعية
29.....	المبحث الثاني : معالجة الهجرة غير الشرعية طبقا لمدونة ISPS
29.....	المطلب الأول : مضمون قانون أمن المنشآت المينائية و السفن ISPS
30.....	الفرع الأول : مفهوم أمن المنشآت المينائية و مجالها
	الفرع الثاني : تطبيقات المدونة في التشريع الجزائري و مدى الإلتزام المشرع بها
32.....	
33.....	المطلب الثاني : أنظمة و تقنيات الأمن وفق لمدونة السفن و المرافق المينائية

- 34..... الفرع الأول : الإجراءات الأمنية الخاصة بالسفن
- 38..... الفرع الثاني : الإجراءات الأمنية الخاصة للموانئ
- 40..... خلاصة الفصل الأول
- 42..... الفصل الثاني : مسؤولية ربان السفينة في مواجهة الهجرة غير الشرعية
- 44..... المبحث الأول : إلتزام ربان السفينة بالإنقاذ والمساعدة
- 44..... المطلب الأول : النظام القانوني لالتزام ربان السفينة بالمساعدة و الإنقاذ
- الفرع الأول : مفهوم الالتزام ربان السفينة في مساعدة و إنقاذ المهاجرين غير شرعيين
- 45.....
- الفرع الثاني : موقف المشرع الجزائري من الإلتزام بالمساعدة وإنقاذ المهاجرين غير شرعيين
- 49.....
- المطلب الثاني : جزاء إخلال ربان السفينة بالالتزام بالإنقاذ و المساعدة
- 51.....
- الفرع الأول : جريمة الإمتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري
- 51.....
- الفرع الثاني : العقوبات المقررة
- 54.....
- المبحث الثاني : معايير حماية المهاجر غير الشرعي في إطار إختصاصات ربان السفينة
- 56.....
- المطلب الأول : حقوق المهاجر في عرض البحر
- 56.....
- الفرع الأول : الحق في الحياة
- 57.....
- الفرع الثاني : الحق في الإنزال بعد الإنقاذ
- 60.....
- الفرع الثالث : الحق في عدم الإعادة القسري
- 61.....
- الفرع الرابع : الحقوق المتعلقة بالاحتجاز و المتابعة القضائية
- 63.....
- المبحث الثاني : إختصاصات ربان السفينة في مواجهة المهاجر غير الشرعي
- 65.....
- المطلب الأول : إختصاصات ربان السفينة الخاصة
- 66.....

---

الفرع الأول : الإجراءات المتخذة من طرف ربان السفينة بعد ضبط المهاجر غير الشرعي (إختصاصات ربان السفينة العامة)	69
الفرع الثاني : تسليم المتسلل لسلطات الميناء	71
خلاصة الفصل الثاني	73
خاتمة	75
قائمة المراجع	79
الفهرس	86