

Maritime infiltration as a means of illegal migration

Khelkhal Djawhar¹

¹Faculty of Law and Political Science, University Abou bekr Belkaid - Tlemcen,
Maritime Law and Transport Informant (Algeria).

The E-mail Author: jjikhelkhal89@gmail.com

Received: 10/05/2024

Published: 28/09/2024

Abstract:

The number of infiltrators who surreptitiously sneak into ships for the purpose of escaping has increased at a dangerous rate, as surreptitious cruising into a ship is considered a means for an individual or group to cross their State's borders to reach their destination by infiltrating cargo vessels or persons or taking other avenues such as working on the port for the purpose of clandestine and unlawful flight without passing through passage centres and passport section and may be of military and economic infiltration.

Keywords: skipper, port, illegal, ship, intruder.

التسلل البحري كوسيلة من وسائل الهجرة غير الشرعية

خلخال جواهر¹

¹كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، مخبر القانون البحري والنقل (الجزائر).

الملخص:

زاد عدد المتسللين الذين يتسللون خلسة إلى السفن بقصد الهروب بمعدل خطير ذلك أن الإبحار خلسة إلى السفينة يعتبر وسيلة يلجأ إليها الفرد أو المجموعة لعبور حدود دولتهم للوصول إلى مقصدهم و يكون ذلك عبر التسلل إلى سفن نقل البضائع أو الأشخاص أو إتخاذ سبل أخرى كالعامل على الميناء

لغرض الهروب بشكل سري و بطريقة غير مشروعة دون المرور بمراكز المرور و على قسم الجوازات و قد يكون التسلل ذا طابع عسكري أو اقتصادي أو أمني و حتى إجتماعي و في ظل نقشي هته الظاهرة سارعت دول العالم و خاصة الدول الساحلية إلى التصدي لها بقرارات و إجراءات مستعجلة .

الكلمات المفتاحية: الربان، الميناء، غير شرعية، السفينة، المتسلل.

المقدمة

تعد الجزائر بوابة قارة إفريقيا ، إذ تحتل مكانة هامة في شمال القارة و هذا بإمتداد ساحلها ، و هو ما يميز عن بلدان شما افريقيا ، إذ يتربع على هذه المساحة عدد موانئ تجارية كبيرة ، تسمح بالتجارة الدولية الخارجية و كذا الملاحة البحرية بشتى أنواعها ، بإعتبارها دولة تطل على أغلب بلدان البحر الأبيض المتوسط ، و إن كانت هته الميزة إيجابية إلا أنها في نفس الوقت تعد مصدرا لإنتشار ظاهرة التسلل عبر المنافذ البحرية و ذلك عن طريق هته الموانئ من خلال السفن التجارية الراسية بها سواء المخصصة لنقل الأشخاص أو البضائع .

و عليه فقدر عدد المتسللين الذين يتسللون خلسة إلى السفن بقصد الهروب من دولهم بطريق البحر بمعدل خطير ، إذ يعد هذا التسلل غير مشروع ، حيث يقوم الأفراد أو مجموعة بتنظيم عملية التسلل إلى السفينة و بعبور الحدود من و إلى الطرف الآخر خفية و بشكل سري ، دون المرور بمراكز المرور على قسم الجوازات و منه تبقى هجرتهم غير شرعية .

و قد قدمت نوادي الحماية و التعويض إحصائياتها ، أن حوالي 500 حادثة تسلل تقع سنويا و هذه الحوادث يترتب عليها تسلل عدد يتراوح بين 1000 إلى 1200 متسلل سنويا و هذا إحصاء منذ دخول الألفيات ، في حين ذلك قدمت أيضا عن ما ينجز عن هذا التسلل من تكاليف باهظة تتحملها هيئات الحماية و التعويض ، إذ أن هذه الحوادث تكلفهم مليوني دولار أمريكي سنويا ، و أنه بالإضافة إلى هذه

التكاليف تتحمل هذه الهيئات ضياع الوقت و المجهود لحراستهم و ترحيلهم إلى الموانئ التي تسللوا منها
(1).

و يرجع الهروب إلى أسباب سياسية أو إقتصادية لذلك نجد معظم المتسللين من الباحثين عن
تحسين مستواهم المعيشي أو من هاربي الحروب و الأزمات الداخلية ببلدانهم أو المجرمين الهاربين من
العقوبة .

و في نفس السياق فقد قدمت المفوضية العليا للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أن 207000 هو
عدد الأشخاص الذين حاولوا عبور البحر الأبيض المتوسط خلسة بهدف الوصول إلى أوروبا و ذلك سنة
2014 أي تضاعف بثلاث مرات حسب إحصائياتها في سنة 2011 ، و أوضحت أيضا أن جراء هذه
المحاولات لقي حوالي 3400 شخص حتفهم في عرض البحر الأبيض المتوسط بالرغم من أنه ليس المنفذ
الوحيد للهروب و التسلل عبره . (2)

و حسب الوكالة الأوروبية فرونتكس المختصة بمراقبة حدود دول الإتحاد الأوروبي أشارت في
إحصائياتها على أن أكثر من 900 مهاجر فرو على متن سفينة محملة بمسافرين متسللين نحو السواحل
الإيطالية في شهر جويلية من سنة 2014 و هذا بسبب الأزمة السورية . (3)

كذلك فالتعارض بين الدول حول العالم زاد و زادت معه أعداد المهاجرين كما أن كثيرا من الدول
التي كانت في الماضي تستقبل المهاجرين أصبحت الآن جذرة و تفرض سيطرة صارمة على المهاجرين و
بخاصة المتسللين منهم .

و في ظل هته الإحصائيات المخيفة سارع المجتمع الدولي إلى تبني معاهدة بروكسل الخاصة
بالركاب المتسللين عبر البحر و التي أبرمت في 10 أكتوبر 1957 بمدينة بروكسل و تم ذلك عن طريق
المنظمة البحرية الدولية ، و بهذا سعت إقامة نظام مقبول دوليا لمعالجة موضوع الركاب المتسللين إلا أنها
لم تدخل حيز التنفيذ لحد الآن . (4)

أما بخصوص المشرع الجزائري فقد تناول موضوع الركاب المتسللين أو المسافرين خفية في الفصل الخامس من الباب الخامس تحت عنوان نقل المسافرين و أمتعتهم من خلال المادة 857 إلى المادة 859 من القانون البحري .(5)

و على ضوء ما تقدم يظهر التساؤل التالي حول من هو الراكب المتسلل و ما هي مسؤوليته المدنية سواء تسلل بمفرده أو ضمن جماعات منظمة ؟ و ما هي السبل التي إنتهجها المشرع الجزائري من خلال قانون البحري الجزائري و كذا بمصادقته على المدونات و المنظمات في مواجهة هاته الظاهرة ؟

و للإجابة عن هذه التساؤلات سنبرز من خلال هذه المداخلة نقطتين مهمتين :

أولا : مسؤولية المتسلل في السفن التجارية

ثانيا :سبل مكافحة هاته الظاهرة من خلال القانون البحري الجزائري .

مفهوم الراكب المتسلل

من خلال إتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر لسنة 1957 فقد اعتبره " أنه كل شخص يركب السفينة للإيجار أو محاولة الإبحار خارج الميناء دون إذن ربان السفينة أو مالكيها أو أي شخص مسؤول عنها " .(6)

في حين ذلك عرفته إتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية أن الراكب المتسلل هو كل شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحملة على متن السفينة ، دون موافقة المالك أو ربان السفينة أو كل شخص مسؤول عنها و تم اكتشافه على متن السفينة بعدما أن ترك هذه الأخيرة الميناء أو في شحنة البضائع أثناء التفريغ في ميناء الوصول و الذي تم تبليغه من طرف السلطات المختصة أو من طرف الربان كمسافر غير قانوني .(7)

و هذه الإتفاقية فرقت بين نوعين من المتسللين ، الراكب المتسلل و الراكب المتسلل المحتمل *passager clandestin potentiel* الذي يضبط من طرف السلطات المينائية أو من طرف ربان السفينة مخبأ في على متن السفينة أو مخبأ في شحنة البضائع المحملة و يتم اكتشافه قبل مغادرة السفينة الميناء .

كذلك عرفه المشرع الفرنسي في المادة 74 من القانون التأديبي الجزائري للبحرية التجارية " الراكب المتسلل هو كل شخص مخل عن طريق الإحتيال للسفينة بنية السفر على المدى الطويل في رحلة ساحلية دولية .

و على غرار المشرع الفرنسي نجد أن المشرع الجزائري لم يقدم أي تعريف للراكب المتسلل بل إكتفى بالإجراءات الواجب إتباعها في حالة ضبط المسافر المتسلل إلا أنه أعطى تعريف عام لجريمة تهريب المهاجرين بشأنها ، " القيام بتدبير الخروج غير المشروع عن التراب الوطني لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو أي منفعة أخرى " .(8)

طرق التسلل عبر الموانئ :

تعتبر الموانئ مصدر التسلل ، إذ يشيع التسلل من موانئ غرب افريقيا نذكر منها نيجيريا و غانا و تنزانيا مثلا ، و المتسللون من هذه الجنسيات يهربون حاملين أوراق تحقيق شخصية ليبرية و هؤلاء عادة يهاجرون بحثا عن الثراء و الحياة الرغدة في أوروبا و أمريكا ،في السنغال أفضل الموانئ للتسلل إلى السفن و ذلك لقرب هذه الموانئ من أوروبا ، حيث تقل رحلة السفينة عن ثمانية أيام كما أن الموانئ التي يسهل فيها التسلل هي تلك الموانئ التي ينتشر بين عمالها تقاضي مبالغ مالية كرشوة لهم ، بغرض تنظيم عملية التسلل ، و حتى أننا نجد على مستوى هته الموانئ من يسعى للحصول على وظيفة كعامل للشحن

و التفرغ لغرض الهروب بحيث أن أغلب المتسللين في موانئ لوم في الكامرون هم من عمال الشحن و التفرغ إذ هته الموانئ تعاني من مشكلة التسلل المنتظم منها .(9)

و تبقى هته الموانئ ليست الوحيدة التي تعد مصدرا للتسلل بل أن هناك موانئ أخرى في أوروبا مثل انتروب و زيبرج في بلجيكا و ميناء الهافر بفرنسا و ميناء لشبونة في البرتغال يتسلل منها عدد من الرومانيين و آخرين للهروب عبر السفن و كذا في حاوياتها إلى كندا ، أما بخصوص الجزائر و بحكم موقعها الجغرافي القريب من الدول الأوروبية أصبحت مقصد لأفواج من الأجانب المغاربة و الآسيويين و العرب و الأفارقة خصوصا و أصبحت تحتضن أعدادا كبيرة من المهاجرين يتسللون عبر الحدود الجزائرية خاصة في ظل الأزمات بالدول المجاورة من مالي و تونس و ليبيا ظف سوريا ، إذ يدخلون للجزائر للعبور إلى دول شمال البحر الأبيض المتوسط .

إن المهاجرين غير الشرعيين الذين يدخلون إلى الجزائر بصفة غير شرعية يمثلون النمط الثاني من الهجرة غير الشرعية أي الهجرة إلى داخل الجزائر و المرور إلى الدول المقصد.

و عليه فإن أهم حافز للهجرة غير الشرعية في الجزائر هو شساعة حدودها البرية ، و وقوعها بين 7 دول افريقية ، و كذا شريطها الساحلي و المقدر بـ 1200 كلم ، و رغم أن الجزائر ليست قريبة من اسبانيا حيث ان أقرب نقطة هي من ميناء الغزوات بولاية تلمسان و التي تبعد بحوالي 195 كلم و ليست قريبة جدا من فرنسا أو إيطاليا ، و لكن الموقع الجغرافي لكونها مطلة على البحر الأبيض المتوسط جعل من المهاجرين السريين يتوجهون إليها للوصول إلى الدول الأوروبية ، و بما ان تهريب المهاجرين غير الشرعيين في الجزائر يعتمد على الرحلات البحرية بإستعمال القوارب الصغيرة ، أو عن طريق التهريب عبر التسلل إلى السفن الأجنبية و يكون ذلك إما كما ذكرنا سابقا عبر دخول الموانئ للعمل أو برشوة أعوان الرقابة و الأمن .

عدم حمل المتسلل أي أوراق :

إن المتسلل على ظهر السفينة عادة لا يحمل أي أوراق تثبت شخصيته أو هويته ، بل يعتمدون للتخلص من أوراقهم قبل الصعود إلى السفينة ، و حين وصولهم بنجاح إلى الميناء المقصود يطالبون بحق اللجوء السياسي ، فمثلا إذا وصل المتسلل إلى إحدى الموانئ الألمانية و كان دخوله غير قانوني مباشرة يقدمه طلبه إلى مكتب الأجانب بغرض طلب الإقامة القانونية .

طرق التسلل إلى السفينة :

قام أعضاء BINCO بتحذير وكلاء الموانئ في موانئ غرب أوروبا من الأشخاص الذين يتخذون من العمل على ظهر السفينة كأحد طاقم السفينة كخدعة حتى يتمكنون من دخول موانئ غرب أوروبا و هو ما وضحته من خلال تقاريرها لسنة 1993 أن مثل هذه الحوادث وقعت في موانئ الدانمرك و السويد و ألمانيا و المملكة المتحدة و انتقلت في وقت قريب إلى بلجيكا ، و أما في حالة التسلل الإنفرادي يتسلل الفرد بطريقة مختلفة حيث يختبئ في الميناء و يترصد منتظرا الفرصة المناسبة للتسلل إلى السفينة و يختفي عن الأنظار في مكان منعزل ، إلا أننا في الوقت الحالي وكالات لترحيل المتسللين ، إذ هذه الوكالات تقوم بدراسة لنماذج التجارة و دراسة لأمن الميناء و يكون لهذه الوكالات رأس المال اللازم لرشوة العاملين بالميناء حتى يغضوا أطرافهم عما يحدث و إحدى طرق التسلل الأكثر شيوعا الآن هي التسلل داخل الحاويات و من النماذج نذكر حادثة السفينة التي خرجت بحاويات فارغة من ميناء ريوهاينا (Rio haina) حيث رغم التفتيش و الرقابة التي أخضعت لها السفينة و التي دامت لمدة ثلاث ساعات قبل الإيجار ، و كانت متجهة نحو ميناء سان جوان (san juan) للتموين بالوقود ، فبعد عشر ساعات من إبحارها تم العثور على 16 متسللا جميعهم من عمال الشحن و التفريغ داخل حاوية من حجم 40 قدم مفتوحة السقف و سقف في الطبقة الأولى . (10)

المشاكل التي تتعرض لها السفينة جراء التسلل :

إن تواجد المتسلل على السفينة بسبب عدة مشاكل و صعوبات إذ يصبح المتسلل عبئاً على السفينة ، حيث حين ضبط المتسلل على السفينة لا يمكن مواصلة الرحلة إذ يتوجب على ربان السفينة إعادته إلى الميناء الذي تسلل منه و يتم ذلك على نفقة مالك السفينة ، و هذا الأمر ليس بهذه السهولة حيث ترفض سلطات الموانئ نزول هذا الشخص من السفينة لترحيله إلى الميناء الذي تسلل منه خشية هروبه أثناء الترحيل ، و كما أنه قد يتصادف أثناء إبحار السفينة أن تتقابل مع سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك و متجهة إلى الميناء الذي تسلل منه المتسلل فيقرر بأن السفينة نقله من سفينته إلى السفينة الأخرى و يطلب من ربان السفينة الأخرى تسليمه إلى سلطات الميناء الذي تسلل منه المتسلل و بهذا إن تمت هته العملية فحتماً ستشكل خطورة كبيرة خاصة أنها ستتم في عرض البحر ، ضف إلى ذلك إذا قرر الربان الرجوع إلى الميناء الذي تسلل منه المتسلل لتسليمه يعد هذا الرجوع انحرافاً غير مشروع عن خط السير و هذا الإنحراف بدوره يسبب تاخير السفينة عن الوصول إلى الميناء المقصود و تسليم البضاعة في وقتها المحدد بسند الشحن إلى أصحابها أو إيصال المسافرين في وقتهمفي تذكرة النقل ، و بالتالي سيتحمل المالك التعويضات عن الأضرار التي سببها هذا التأخير (11) كما أنه إذا كانت السفينة مؤمناً عليها تأميناً بالرحلة سيعد الإنحراف غير مشروع سبباً لإيصال وثيقة التأمين ، كما أن جميع سندات الشحن و مشارطات الإيجار بالرحلة لا تجيز الإنحراف غير المشروع عن خط السير و حتى إذا لم يحدد خط السير في وثيقة الشحن فبالطريق الإعتيادي (12).

و بعد كل هذا سيقع على عاتق مالك السفينة نفقات أخرى منها إطعام المتسلل و تقديم الرعاية الطبية تقديم الملابس و زيادة على ذلك ستحمل السفينة نفقات الحراسة من بدل ساعات عمل إضافية و نفقات الإتصال و نفقات إقامة المتسلل في البر و نفقات المترجم و أدوات السلامة الإضافية التي يتعين أن تزود بها السفينة عند إجبارها على إبقاء المتسلل عليها و إجبارها به .(13)

ثانياً: المسؤولية المدنية و الجزائية للراكب المتسلل إلى السفينة

إن نتيجة تسلل الراكب الغير المشروع يترتب عليه مسؤولية مدنية و جزائية ذلك أن هته العملية حتما ستضر بمصلحة الناقل المادية و بالتالي يعرضه لخسارة ، و يقابله تضرر و عدم توازن العلاقة مع الدول المتعامل معها أي الأجنبية و هو ما يفسر أن الدولة غير قادرة على حماية موانئها و السفن الراسية ، فيفقد ثقة المتعامل الأجنبي خاصة في ضل التعديلات و المدونات التي تنص على أمن الموانئ و المصادقة عليها أساسا دولة المتسلل عبر موانئها .

فطبقا لما ورد في المادة 859 من القانون البحري الجزائري و من خلال الفقرة الأولى فإنه لا تعفى الإجراءات المتخذة تبعا لأحكام المادة 857 أعلاه الراكب خيفة من الإلتزام يدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها في البحر و تعويض الضرر إذا كان له محل . (14)

أولا :أسباب قيام المسؤولية المدنية للمتسلل

1.عدم دفع مقابل النقل : لا شك أن عقد النقل البحري للأشخاص أو البضائع أنه عقد معاوضة أي تقابل خدمة الناقل ، دفع الأجرة من طرف مستقبل الخدمة حيث يتم الإنفاق بين الطرفين على دفع الأجرة إذا كانت مقدمة أو مآخرة أي حين وصول المسافر لمقصده ، و عليه وجب أن يكون المسافر شخصا آخر غير الربان و البحارة و تابعي الناقل سواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع لذا هم يخضعون لأحكام عقد العمل و ليس عقد النقل ، و منه يتضح أنه لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على المتسللين إلى جلسة إلى السفينة بقصد السفر بغير أجرة .(15)

2.إلحاق الضرر بممتلكات الغير :

إن المتسلل خفية للوصول إلى السفينة و تحقيق هدفه لا بد أن يمر عبر الميناء بتستر هذا ما يجعله يقوم بتخريب بعض ملحقات الميناء كان يعوم بإتلاف القضبان الحديدية الحامية لمحيط الميناء ، تخريب التيار الكهربائي أو حتى عند صعوده للسفينة فحتمًا سيلحق الضرر بالسفينة كأن يكسر أقفال الحاوية لغرض الإختباء أو كأن يتلف البضائع المشحونة بإستهلاك جزء منها أو التخلص منها ، و بالتالي

و طبقاً لأحكام المادة 124 من القانون المدني الجزائري يتحمل المتسلل مسؤوليته عن أفعاله الشخصية إذا تحققت حالة من هذه الحالات

ثانياً : آثار تحقق المسؤولية المدنية للمتسلل

1. دفع الأجرة المضافة للسفر عن الرحلة التي قطعها : و هو ما أكدته المادة 859 من القانون

البحري الجزائري.

2. تعويض الضرر إذا كان له محل :

إذ أن المتسلل ملزم بتقديم تعويض للسلطة المينائية و هذا مقابل الضرر اللاحق بالميناء .
ضف إلى ذلك..... عليه التعويض لمالك السفينة أو مجهودها عن كامل المواد الغذائية التي استهلكها طيلة الرحلة البحرية و كذا عن الأضرار اللاحقة بالسفينة و البضاعة ، إذ هنا للناقل الحق في تتبع المتسلل بدعوى الرجوع بعد دفع تعويض الخسائر لأصحاب الحق في البضاعة لأن تدخل المتسلل في الإلتلاف لا يعد سبباً لدفع مسؤولية الناقل بل يبقى مسؤولاً و هذا ما أخذت به غرفة التحكيم في باريس في 1997/01/24 إذا اعتبرت الخسائر التي تصيب البضاعة جراء تصرف المتسلل سبباً من أسباب مسؤولية الناقل لأنه هو المسؤول عن حراسة السفينة بالرجوع إلى المادة 939 من ق.ب.ج فإن المسافر خلسة في هذه الحالة ملزم بدفع تعويض متمثل في غرامة مالية من 100 دج إلى 2000 دج . (16)

ثالثاً :مسؤولية مالك السفينة عن الراكب المتسلل

يرجع هروب المتسلل إلى خطأ و تقصير ربان السفينة في الحراسة و المراقبة و التفتيش و عليه يعتبر الربان القاعد الأعلى على ظهر السفينة ، فقد منحه القانون صلاحيات الموظف العام كالتحقيق و التوثيق و التأديب ، لذا وجود الراكب المتسلل على ظهر السفينة يجعل الربان بين احتمالين .

-الإحتمال الأول :و هو راجع إلى إهمال الربان القيام بالواجبات و الإلتزامات المهنية المفروضة

عليه قانوناً

-الإحتمال الثاني : راجع إلى تواطؤ الريان مع الراكب المتسلل قصد تهريبه خارج حدود دولة الميناء مقابل مزايا مادية باهضة.

و من هذا المنطلق فإن المتسلل يشكل خطر على راس مال السفينة ما دام انه ملزم بإعادة المسافر الخفي إلى وطنه و هذا ما يؤدي إلى تحمل تكاليف باهضة ، حيث قدمت شركات النقل البحري CMAVGM بأنها تنفق 56246 أورو لتأمين رجوع المتسللين ، إذ أن هته النفقات تقع على عاتق مالكم السفينة، و هو ما أكدته اتفاقية FAL أنه هته النفقات يدخل فيها الغذاء و الرعاية الطبية و ذلك طول الرحلة البحرية إلى غاية تسليمه للمصالح المختصة (17).

و في ظل هته النفقات جعلت الربانية يمارسون أفعال لا إنسانية في حق المتسلل ، حيث حكمت في هذا الصدد محكمة الجنايات بروان Rouen في قضية Rubync في 1995 لطاقم السفينة بالسجن مدى الحياة لجريمة قتل المتسللين الغانيين في نوفمبر 1992 في ساحل rotnendes إذ كان المدعو كينغسلي أفسو البالغ من العمر 25 سنة هو الوحيد من بين تسعة مهاجرين الذين نجوا من هذه الحادثة ، إذ جميع رفقاءه قتلوا بقضيب حديدي مع بندقية رشاشة و بعدها تم التخلص من جثثهم برميهم في عرض البحر (18).

و كما أنه في سنة 2012 في شهر أكتوبر قام طاقم سفينة تابعة لكوريا الجنوبية بإلقاء أربعة مهاجرين غير شرعيين في البحر إلا أنه تم إكتشافهم و إنقاذهم من طرف سفينة جزائرية .
و عليه فإن شأن العقوبة المقررة لربان السفينة ، إذ قام بإركاب أو إنزال راكب خفي أو إخفاه أو زوده بالمؤونة بعقوبة الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج حسب مفهوم نص المادة 02/545 من القانون البحري الجزائري .

و هي نفس العقوبة التي تلحق مساعدي الريان و إذا تم مساعدتهم أو تزويدهم بالمواد الغذائية المشحونة فحسب نص المادة 4808 من ق.ب.ج يعاقبون من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية

من 20000 دج إلى 200000 دج ، ضف أنه يتم عقوبتهم بالحبس من 10 أيام إلى 02 شهرين و بغرامة مالية من 2000 دج إلى 20000 دج عن الإهمال المؤدي لتسلل الركاب لا سيما النوم أثناء والحراسة و هذا حسب ما ورد في نص المادة 478 من ق.ب.ج.

و كما أنه يعاقب كل عمل ينتج عن عذاب أو ألم شديد يمارس على المتسلل بالسجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة من 1000000 دج ، و تشدد العقوبة إذا مورس التعذيب من أجل الحصول على اعترافات أو معلومات من 10 سنوات إلى 20 سنة و بغرامة 150000 دج إلى 1600000 دج .
أما إذا تم إزهاق روح الراكب المتسلل مع سبق الإصرار و الترصد فالعقوبة هي الإعدام المادة 254 ق.ع.ج.

ثالثا : سبل و مقترحات الدول لحل مشكلة التسلل

تقدمت المملكة المتحدة و عرفة الملاحة الدولية بمقترحات إلى المنظمة البحرية الدولية ، إذ هذه المقترحات بينت مسؤوليات جميع الأطراف الذين سيواجهون المتسلل و ضمت هذه المقترحات مسؤوليات ربان السفينة و مالك السفينة و مستأجرها و سلطات الدولة التي سيرحل منها الهارب و كذلك مسؤوليات الدولة التي تسلل منها الهارب و مسؤولية دولة جنسية الهارب و كذا مسؤولية دولة علم السفينة و مسؤولية الدول التيخلالها الهارب أثناء رحلة الترحيل .

*قرار المنظمة البحرية الدولية رقم أ 871 (20)

إن إختلاف تشريعات الدول في كيفية مواجهة ظاهرة التسلل جعل من ذلك صعوبة في مكافحة الظاهرة حيث لا يمكن وضع قرار يضم الإرشادات الواجب اتباعها لمواجهة التسلل و هو ما سعت إلى تحقيقه المنظمة البحرية الدولية في وضع مبادئ عامة أساسية .

نذكر منها أن المتسلل حين دخول دولة المقصد عبر السفينة عادة يتخلص من أوراقه من جواز سفر أو أي وثيقة تبرز هويته و من هنا تعتبر هجرته قانونية عن الإجراء الذي ستتخذه الدولة التي دخلها

المتسلل عندما طالب بحق اللجوء أو غير ذلك ، و على إثر هذا يبقوا الأمر و الصلاحية و السلطة التقديرية للدولة التي دخلها المتسلل و قانونها الوطني .

فإذا كان قانونها يسمح بمنح حق اللجوء فهو بطبيعة الحال سيمنح امتياز الهجرة و عليه فطبقاً للمنظمة أقرت أنه يجب توحيد هته المبادئ و القوانين و يبقى التعامل مع المتسلل أو طبقاً لما أقرته المنظمة البحرية الدولية ، لذا يتطلب قرار المنظمة البحرية الدولية التعاون بين مالك السفينة و سلطات الميناء لمواجهة ظاهرة التسلل .

مصادقة الجزائر على المدونة الدولية لأن المنشآت المينائية و السفن (Isps)

لقد أضفت تداعيات 11 سبتمبر 2001 و ما تلاها من أحداث دولية تعقيدات جديدة حول التشابك و الترابط فيما بين الهجرة و الإرهاب و البحث عن سبل لإدارة عمليات الهجرة لزيادة درجة الامن ، و هو ما دفع بالمنظمة البحرية الدولية و المجتمع الدولي ، و بطلب من الولايات المتحدة الأمريكية إلى اعتماد مدونة (Isps) الخاصة بأمن السفن و المرافق المينائية سنة 2002 ، و كان ذلك من اجل العمل على وضع إجراءات و تدابير أمنية لصد الهجمات الإرهابية القادمة من البحر ، و هو ما سارعت إليه الدول المتعاقدة في الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس (solas) بتاريخ 12 ديسمبر 2002 و الذي دخل حيز التنفيذ في جويلية 2004 (19).

و من تم فقد سايرت الجزائر التشريع الدولي من خلال صدور مرسوم تنفيذي 04-418 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها .(20)

و قد تناولت هته المدونة جزأين تمثل الجزء الأول في المتطلبات الإلزامية في مجال أمن السفن و أمن المرافق المينائية ، أما الجزء الثاني تعلق بمواد إرشادية و توصيات للحكومات المتعاقدة حول كيفية تطبيق ما ورد من متطلبات إلزامية في الجزء الأول لهذا فرضت المدونة و في سبيل مواجهة الإيجار خلصة

، قواعد و شروط لأمن الموانئ من مراقبة كل من يدخل إلى الميناء مراقبة حريصة و كل من عمال الميناء و طاقم السفينة و كذا المسافرين ، و هذا بالقيام بجولات مكثفة ، و وضع حراس إضافيون لتأمين الواجهة الأرضية للسفينة و كل الحاويات الفارغة و المشحونة ، بالإضافة إلى تفعيل الإجراءات لمكافحة الأفعال الإرهابية و هذا باعتبار المتسلل أو الراكب خلسة بشكل خطر و تهديدا على أمن السفينة فيصنف في قواعد المدونة بأنه إرهابي أو مجرم خطير (21).

الخاتمة :

ما يمكن استنتاجه هو أن ظاهرة الهجرة غير الشرعية بما فيها لجوء الأفراد إلى التسلل للسفينة و ما يعترضهم من مخاطر تؤدي بهم إلى دفع أرواحهم في الجزائر تتحكم فيها مجموعة من الأسباب و الدوافع أمنية سياسية اقتصادية ، إجتماعية ، غير أننا نميل إلى الرأي القائل بأن الدوافع الرئيسية للظاهرة هي ذات طابع اقتصادي لكونه يمثل أهم عامل للهجرة نحو الخارج بدافع تحسين الظروف المعيشية .

إن الهجرة الغير الشرعية تؤثر على العلاقات الجزائرية الأوروبية و ذلك لأن الجزائر تمثل منطقة عبور رئيسية يمر عبرها المهاجرون غير الشرعيون و بالخصوص الأفارقة للوصول إلى الضفة الشمالية للمتوسط و هذا ما ساهم في التأثير على العلاقات حيث أن الدول الأوروبية أصبحت تحمل الجزائر مسؤولية عبور هؤلاء المهاجرين تطالبها بتشديد الرقابة على حدودها للحد من تدفقات الهجرة نحو أوروبا .

أما بخصوص الراكب المتسلل فكان على المشرع الجزائري تقديم تعريف للمتسلل مقارنة بما فعله المشرع الفرنسي ليتم التمييز بين الصفة و إتخاذ الإجراءات اللازمة و الواجبة مع هته الحالة .

كذلك كان على المشرع الجزائري التمييز بين إذا ارتكبت الجريمة بمساعدة شبكة إجرامية منظمة أو كانت العملية فردية إذ أخذ المشرع بالحدود القصوى و ضاعف العقوبة من خلال المادة 545 ق.ب.ج ، على غرار المشرع الفرنسي الذي ميز بين الحالتين من خلال المادة 16 من قانون النقل الفرنسي .

و ما يمكن إدراجه كتوصيات في هذا الشأن و هو أنه لا بد من تشديد الامن للسفن بمختلف أنواعه و الإعتراف بحق المتسللين في معاملة إنسانية لأنه وصل الأمر بالريانية خشية دفع النفقات تقيد و قتل هذا النوع من المتسللين و عليه يجب الأخذ بما تطرقت إليه اتفاقية قال الخاصة بتسيير الملاحة البحرية الدولية و التي أكدت على وجوب المعاملة الإنسانية و إتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامة الراكب خلسة .

كذلك يجب أن تسهر الجزائر و باقي الدول على تنفيذ قواعد مدونة ISPS و كذا قرار المنظمة البحرية الدولية في تعاون الدول على الإجراءات المتخذة ضد المتسلل في التعريف بتعريف شخصية المتسلل و الميناء القادم منه حتى يسهل حل ذلك على ريان السفينة و على سلطات الدولة تسهيل عملية ترحيل المتسلل إليها عبر سفنها ترفض تسلم المتسلل و بعدها تسليمه لدولته و هو ما ندد به ربابنة السفن لذا على منظمات حقوق الإنسان أن تسعى لحل هذا المشكل .

الهوامش :

1.د.خلوصي مدحت عباس ، النقل البحري و الإجرام المنظم : التسلل إلى السفن ، ندوة الجريمة المنظمة و أساليب مواجهتها في الوطن العربي + السعودية .

المنظمة من طرف أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، مركز الدراسات و البحوث ، الرياض ، 2003 ، ص

181

2.nountga diallo.sandra lavant et narine le fèvre , les passagers clandestins embarqués a bord des navires de la marine marchande .

Cet article a été rédigé dans le cadre du séminaire de « droit de la mer et de l'exploitation des océans année universitaire 2014/2015/ université de nates publié sur internet

<http://www.cdno.univ-nartes.fr.P.01>

3.nountaga diallo.sandra lavanant et marine le fèvre , art, prés. Cité P01

- 4.أ.بلغازي نور الدين ، الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية دراسة مقارنة على ضوء القانون لاجري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الخامس ، 2017 ، ص 400
- 5.الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 و المتضمن القانون البحري الجزائري ج.ر رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998
- 6.une personne qui en port quelconque ou en un lieu en sa proximité se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou de capitaine ou de toute autre personne ayant la responsabilité du navire est à bord à près que le navire a quitté ce port ou lieu.
- 7.بلغازي نور الدين ن المرجع السابق ، ص 401
- 8.و هو ما وضعه نص المادة 303 مكرر 30 من تقنين العقوبات الجزائري
- 9.د.خلوصي مدحت عباس ، المرجع السابق ، ص 182
- 10.peter robert. Watch keeping , cargo management in ports publisher.P 130,132
- 11.أ.أبو حلو ، حلو عبد الرحمن ، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري ، دراسة مقارنة ، مجلة المثارة للبحوث و الدراسات الأردن ، مجلد 13 ، العدد 8 ، ص 106
- 12.د.الورقي عبد الملك عبد الله محمد ، انحراف السفينة و أثره في مسؤولية ناقل الشيء بحرا ، رسالة ماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق جامعة بغداد العراق ، سنة 2003، ص 37 و 61
- 13.د.خلوصي مدحت عباس ، المرجع السابق ، ص 187
- 14.هذه المادة مستنبطة من اتفاقية بروكسل لسنة 1957 السالفة الذكر
- 15.د.إيمان فتحي حسن الجميل ، مسؤولية الناقل البحري للأشخاص ، المكتب الجامعي الحديث ، الطبعة الأولى ، 2015 ، ص 53
- 16.أ.بلغازي نور الدين ، المرجع السابق ، ص 403
17. nountaga diallo.sandra lavanant et marine le fèvre , art, prés. Cité P02
- 17.أ.بلغازي نور الدين ن المرجع السابق ، ص 405
- 18.و هو ما نصت عليه المادة 264 من الأمر 66-165 المؤرخ في 08 يوليو 1966 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المتضمن قانون العقوبات الجزائري

- 19.أ.بن عيسى حياة ، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، ص 387
- 20.المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 08 ذي الحجة عام 1425 هـ الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء المنشآت التابعة لها الجريدة الرسمية عدد 22 المؤرخة في 22 ديسمبر 2004 ، ص 36
21. أ) بلغازي نور الدين ، المرجع السابق ، ص 409