

UNODC



مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

ورقة مناقشة

تهريب المهاجرين
عن طريق البحر

© الأمم المتحدة، ٢٠١١. جميع الحقوق محفوظة.
هذا المنشور صادر دون تحرير رسمي.

ورقة مناقشة: تهريب المهاجرين عن طريق البحر

المحتويات

الصفحة

٥	شكر وتصدير
٦	خلاصة وافية
٨	١ - نظرة عامة على تهريب المهاجرين عن طريق البحر
٩	١-١ - تعريف تهريب المهاجرين
٩	٢-١ - المدى والأنماط والدروب والاتجاهات
١٠	١-٢-١ - لمحة عالمية: التهريب عن طريق البحر مقارنة بالتهريب عن طريق البر والجو .
١١	٢-٢-١ - أوروبا
١٦	٣-٢-١ - الشرق الأوسط
١٦	٤-٢-١ - القارة الأمريكية
١٨	٥-٢-١ - شرق آسيا والمحيط الهادئ
١٩	٢ - طريقة العمل
٢٠	١-٢ - الجهات الفاعلة وأدوارها في تهريب المهاجرين عن طريق البحر
٢٠	١-١-٢ - سمات مهربي المهاجرين
٢٢	٢-١-٢ - سمات المهاجرين المهربيين
٢٤	٢-٢ - الرحلة إلى الساحل
٢٤	١-٢-٢ - السفر البري والجوي
٢٥	٢-٢-٢ - استقطاب المهاجرين
٢٦	٣-٢-٢ - البيوت الآمنة
٢٧	٣-٢ - الرحلة البحرية
٢٧	١-٣-٢ - الركوب والمغادرة
٢٨	٢-٣-٢ - النقل والمعدات
٣١	٣-٣-٢ - قيادة القارب
٣١	٤-٣-٢ - الظروف في البحر
٣٢	٥-٣-٢ - الوصول أو اعتراض السبيل
٣٣	٦-٣-٢ - الوفيات في البحر
٣٥	٤-٢ - الرسوم والدفعيات والأرباح
٣٥	١-٤-٢ - الرسوم
٣٦	٢-٤-٢ - الدفعيات
٣٧	٣-٤-٢ - الأرباح

الصفحة

٣٨	٣- التصدي والتحديات.....
٣٨	٣-١- مواجهة تهريب المهاجرين في البحر
٣٨	٣-١-١- الكشف
٣٩	٣-١-٢- اعتراض السبيل.....
٤١	٣-١-٣- الإنقاذ.....
٤٣	٣-١-٤- المساعدة والحماية.....
٤٦	٣-٢- التحقيق والملاحقة القضائية
٤٦	٣-٢-١- الإطار التشريعي.....
٤٧	٣-٢-٢- التعرف على المهريين الموجودين على متن القوارب
٤٨	٣-٢-٣- التحقيق بشأن المنظمين المستقرين في البر.....
٤٩	٣-٣- المنع.....
٤٩	٣-٣-١- معالجة الأسباب الجذرية.....
٥٠	٣-٣-٢- التوعية.....
٥١	٣-٣-٣- اعتراض مراكب التهريب قبل المغادرة.....
٥٢	٣-٣-٤- زيادة إجراء البحوث وجمع البيانات وتبادل المعلومات
٥٢	٣-٤- التعاون.....
٥٣	٣-٤-١- التعاون الدولي.....
٥٤	٣-٤-٢- التعاون الثنائي والإقليمي
٥٦	٣-٤-٣- التعاون بين الوكالات.....
٥٧	٤- اقتراحات مقدمة للنظر فيها ومناقشتها
٥٧	٤-١- مجابهة تهريب المهاجرين في البحر.....
٥٧	٤-١-١- الكشف
٥٧	٤-١-٢- اعتراض السبيل.....
٥٨	٤-١-٣- الإنقاذ.....
٥٩	٤-١-٤- المساعدة والحماية.....
٥٩	٤-٢- التحقيق والملاحقة القضائية
٥٩	٤-٢-١- الإطار التشريعي.....
٦٠	٤-٢-٢- التعرف على المهريين الموجودين على متن القوارب
٦٠	٤-٢-٣- التحقيق بشأن المهريين المستقرين في البر.....
٦١	٤-٣- المنع.....
٦١	٤-٣-١- معالجة الأسباب الجذرية.....
٦١	٤-٣-٢- التوعية.....

الصفحة

٦٢ ٤-٣-٣ - اعتراض مراكب التهريب قبل المغادرة
٦٢ ٤-٣-٤ - زيادة إجراء البحوث وجمع البيانات وتبادل المعلومات
٦٣ ٤-٤ - التعاون
٦٣ ٤-٤-١ - التعاون الدولي
٦٤ ٤-٤-٢ - التعاون الثنائي والإقليمي
٦٥ ٤-٤-٣ - التعاون بين الوكالات
٦٦ المرفق - مقتطفات من بروتوكول تهريب المهاجرين
٦٨ المرفق - الموارد ذات الصلة الصادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

شكر وتقدير

صاغت ورقة المناقشة هذه السيدة ماريكا ماك آدم، تحت إشراف السيدة مورغان نيكوت (من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (المكتب)). والشكر موجه بشكل خاص أيضاً إلى السيدة ألكسيا تافو والسيد فابريزيو ساريكا، من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، لمساهمتهما. ولم تكن ورقة المناقشة هذه لتتسنى من دون الدعم السخي المقدم من الحكومة الفرنسية.

وقد صيغت ورقة المناقشة هذه بالاستناد أساساً إلى الإجابات الواردة على الاستبيانات وإلى المناقشات التي جرت في إطار اجتماع فريق خبراء عُقد في فيينا بالنمسا من ١٣ إلى ١٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١١. ويودُّ مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة أن يتقدّم بخالص الشكر للخبراء الذين كرسوا وقتهم لهذه العملية. فمساهماتهم ودعمهم لعمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة يحظيان بتقدير عميق. وهم:

السيدة سورانغا الغيواتي

السيد سكوت بيرغارد

السيد غوران بوروفنيك

الرائد ألين بويدو

السيد إنريك كامارغو

السيد داريو كيزيل

السيد ألكساندر دالي

السيد أليساندرو دي توليا

السيد لارس هامرستيدت

المحامية أنجيليكا هيريرا ريفيرو

السيد تامر كيستيكلي

السيد بيير لاباتك

الرائد البحري جان لويس لبيغ-جونز

الرائدة ألكساندرا ليفيفر

الدكتورة باتريشيا ماليا

الرائد كلينتون أوناييل

السيدة بليوماني بايريس

السيد خوليان بيريس

مساعد مفوض الشرطة ألفيس سُهيلي

السيد لانس توماس

مفوض الشرطة مامادو تياندوم

خلاصة وافية

تعرف المادة ٣ من بروتوكول تهريب المهاجرين المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية تهريب المهاجرين بأنه، "...تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها ... من أجل الحصول، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى". وقد أدى الطابع الخاص للجزء البحري من رحلة التهريب إلى تخصيص بند لهذه المسألة في بروتوكول تهريب المهاجرين. وفي حين لا يشكل تهريب المهاجرين سوى جزء صغير من تهريب المهاجرين عموماً على نطاق العالم فإن المخاطر الخاصة التي ينطوي عليها السفر غير النظامي في البحر تجعل التصدي له أولوية؛ وعلى الرغم من أن قدرًا أكبر من تهريب المهاجرين يتم عن طريق الجو فإن عددًا أكبر من الوفيات يحدث في التهريب عن طريق البحر.

وكثيراً ما تبدأ رحلة المهاجر المهرب عن طريق البحر على بعد كبير من ساحل المغادرة. وقد تستغرق بعض الرحلات إلى الساحل أياماً فحسب، ولكن رحلات أخرى يمكن أن تستمر لسنوات، يتعين خلالها على المهاجر أن يعمل أثناء رحلته لكي يجمع الأموال اللازمة لسفره. وتعني الرحلات الشاقة لعبور الصحراء والإيذاء من قبل المهربيين وغيرهم من المجرمين في الطريق أن البعض لا يبقى على قيد الحياة خلال الرحلات البرية إلى الساحل. وعلى عكس هذه التجارب القاسية، يمكن أن يتحمل المهاجرون المقتدرون اقتصادياً تكلفة خدمة تهريب ذات مستوى أعلى، وقد لا يواجهون أي صعوبات معينة بل يسافرون ببساطة عبر مختلف المطارات الدولية المحورية نحو البلد الساحلي الذي تبدأ منه رحلتهم البحرية.

ويتوقف نوع وحجم المركب الذي يُستخدم في تهريب المهاجرين عن طريق البحر على الزمان والمكان وعلى المقدرة المالية للمهاجرين الذين يضطعون برحلة التهريب. ففي بعض البلدان، تتعرض السلطات عادة سبيل زوارق لا تحمل سوى عدد قليل من الركاب، بينما تُستخدم في بلدان أخرى مراكب تحمل عدة مئات من الأشخاص. وفي حين أن الرحلات يمكن أن تكون مريحة عندما تكون الأحوال في البحر معتدلة وتكون المركب مجهزة بما يكفي من الغذاء والماء والمرافق الصحية، فإن الرحلات تكون مروعة بالنسبة لغالبية المهاجرين، الذين يُبلغون عن ظروف صعبة وبرد قارس وشح في الطعام والماء.

وتعني طبيعة هذه الجريمة وعلاقتها بتهريب المهاجرين عن طريق البر والجو أنها نوع ناجح من الجريمة يدر أرباحاً عالية للمهربيين ويتحمل فيها المهاجر كل المخاطر. والواقع أن تهريب المهاجرين عن طريق البحر يمكن أن يُفهم على أنه عمل تجاري إجرامي يدار بطريقة تنافسية بصفته هذه. وعموماً لا تتولى التهريب عن طريق البحر تنظيمات هرمية بل جماعات إجرامية مرنة تعمل على أساس ترتيبات تعاقدية متكررة، أو أفراد يعملون على نفس هذا الأساس.

وهناك طريقتان تُستخدمان عند اقتراب المراكب من السواحل المقصودة، تهدف إحدهما إلى الوصول إلى اليابسة بتحاشي الكشف من قبل السلطات، وتهدف الأخرى إلى أن يتم الكشف واعتراض السبيل أو الإنقاذ من قبل السلطات داخل المياه الإقليمية للبلدان الساحلية المقصودة. وفي الحالتين كليهما، يشكل كشف مراكب التهريب في البحر تحدياً رئيسياً للدول الساحلية التي قد تكون مواردها محدودة ومناطق البحث والإنقاذ التي تتولى المسؤولية عنها كبيرة.

وعند كشف المراكب، يكون التحدي الرئيسي هو تحقيق التوازن بين الأهداف والتزامات القانون الدولي، بما يشمل بروتوكول تهريب المهاجرين. فالمهربيون يكونون عادة على اطلاع كبير على التزامات الحماية الواقعة على عاتق الدول، ويعملون على استغلالها، فيوجهون تعليمات للمهاجرين بشأن ما يجب عليهم القيام به - عندما يتم اعتراض سبيل المراكب - لزيادة فرصهم في التمكن من الدخول والبقاء في بلدان المقصد. فمثلاً، واجهت المسؤولين عن اعتراض سبيل المراكب في عرض البحر حالات قام فيها أناس بتخريب مراكبهم بأنفسهم لإجبار السلطات على تنفيذ عمليات الإنقاذ. وتشمل الاقتراحات التي قُدمت بشأن التصدي لتهريب المهاجرين في البحر زيادة الدعم للدول الساحلية من

خلال القيام بالدوريات المشتركة وتوفير الموارد، وزيادة الامتثال للمعايير والالتزامات القانونية الدولية لدى تنفيذ عمليات اعتراض سبيل مراكب التهريب في البحر.

وعند التصدي للوضع القائم وضمان تقديم المساعدة المناسبة للموجودين على متن المراكب، يتمثل تحدّي رئيسي في اغتنام فرص الحصول على الأدلة للتحقيق في الجرائم المتصلة بالتهريب. ويعني الطابع المعقد لشبكات تهريب المهاجرين وطريقة عمل هذه الشبكات أنه لا يمكن التعرف على المهرّبين بالبحث عن من يكونون موجودين منهم على متن القوارب وحسب؛ بل يجب تتبّع الشبكة الإجرامية العابرة للحدود الوطنية نفسها ابتداءً من مركب التهريب وعودةً إلى ساحل المغادرة ورجوعاً من هناك إلى بلدان العبور وبلدان المنشأ. ومن الاقتراحات المقدمة لتحسين التحقيق والمقاضاة في جرائم تهريب المهاجرين عن طريق البحر مواءمة التشريعات الداخلية مع اتفاقية الجريمة المنظمة وبروتوكول تهريب المهاجرين. وعلاوة على ذلك، يُقترح الإعلان عن العقوبات المفروضة على مرتكبي جرائم التهريب، كوسيلة لردع من يمكن أن يصبحوا مهرّبين. ويُقترح أيضاً اتخاذ تدابير لبناء القدرات من أجل زيادة التعرف على المهرّبين الذين يوجدون على متن المراكب، ومن أجل تحسين ربط الجرائم البحرية بالمهرّبين المستقرين في البر.

ويتطلب منع تهريب المهاجرين عن طريق البحر أن تحقّق الدول توازناً بين التزاماتها بموجب القانون الدولي ومصالحها المشروعة في حماية سيادة الدولة من الانتهاك من قبل جماعات الجريمة المنظمة. بيد أن جهود إنفاذ القانون وحدها ليست كافية لمنع تهريب المهاجرين عن طريق البحر؛ ويؤكد بروتوكول تهريب المهاجرين أن جهود المنع يجب أن تعالج الأسباب الجذرية التي تؤدي بالشخص إلى الوقوع في أيدي المهرّبين في المقام الأول. وتشمل الاقتراحات المقدمة لمنع تهريب المهاجرين في البحر التوعية بمخاطر رحلات التهريب البحرية وبالصفة الإجرامية للتهريب. وقُدّمت أيضاً اقتراحات بزيادة الوعي لدى من يؤثرون في القرارات السياسية والسياساتية، لكي توضع السياسات بحيث تحمي سيادة الدولة وتفي بالالتزامات الدولية ولا تكون عرضة للاستغلال من جانب المهرّبين. وجرى التأكيد أيضاً على مسؤولية دول المغادرة الساحلية عن اعتراض مراكب التهريب قبل أن تشرع في الرحلات البحرية. وعدا ذلك، اقترح جمع بيانات شاملة وتحليلها وإجراء البحوث لتعزيز تدابير التصدي القائمة على الأدلة.

ويُجمع خبراء بلدان المنشأ وبلدان العبور وبلدان المقصد على أن أكثر عنصر ضرورة للتصدي الفعال والشامل لتهريب المهاجرين عن طريق البحر هو تعزيز التعاون الدولي على إزالة مجالات إفلات المهرّبين من العقاب على امتداد دروب التهريب. ومن الاقتراحات المقدّمة بشأن التعاون على التصدي لتهريب المهاجرين في البحر مواءمة الأنشطة مع بروتوكول تهريب المهاجرين وزيادة دور مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة في تسهيل التصدي التعاوني. وشُدّد على قيمة ترتيبات التعاون الثنائي والإقليمي، مع التركيز على إقامة شبكات تعاونية مرنة من أجل التصدي الفعال والكفؤ على أرض الواقع. واقترح عقد اجتماعات تنسيق منتظمة والقيام بعمليات مشتركة لتحسين التنسيق الاستراتيجي والعملي بين الوكالات، وكذلك منح السلطات المركزية المختصة الصلاحيات اللازمة للتصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر.

وموجز القول إنه في حين يصعب استخلاص أحكام عامة بشأن تهريب المهاجرين عن طريق البحر فإنّ نقطتين رئيسيتين تصحّان في جميع أنحاء العالم. فالنقطة الأولى هي أن تهريب المهاجرين عن طريق البحر هو أخطر أنواع التهريب على المهاجرين المعنيين، الأمر الذي يجعله شاغلاً ذا أولوية ينبغي أن تتصدى له الدول. والنقطة الثانية هي أن الجهود المبذولة لمكافحة تهريب المهاجرين لن تنجح إلا إذا تم تعزيز التعاون، ليس فقط بين بلدان المغادرة البحرية وبلدان الوصول البحري بل أيضاً بين بلدان المنشأ وبلدان العبور وبلدان المقصد على كامل امتداد درب التهريب.

* * * * *



Photo courtesy of Frontex

[الصورة من: Frontex]

١- نظرة عامة على تهريب المهاجرين عن طريق البحر

إن محاولة عزل قضية تهريب المهاجرين عن طريق البحر عن غيرها من أشكال تهريب المهاجرين هي في بعض جوانبها عملية اصطناعية، ويمكن أن تكون مضللة. فتتهريب المهاجرين عن طريق البحر يحدث عادة كجزء من عملية تهريب تنطوي في كثير من الأحيان على تنقلات برية و/أو جوية. وعلاوة على ذلك فإن الطبيعة المعقدة لشبكات تهريب المهاجرين الإجرامية وطريقة عملها تعني أن المهريين الذين يستخدمون الدروب البحرية لا يمكن التعرف عليهم بمجرد البحث في البحر؛ بل يجب تتبع الشبكة الإجرامية العابرة للحدود الوطنية نفسها ابتداءً من مركب التهريب، وعودةً إلى ساحل المغادرة، ورجوعاً من هناك إلى بلدان العبور وبلدان المنشأ.

غير أن الطبيعة المحددة للجزء البحري من رحلة التهريب أدت إلى وجود جزء مخصص بشأن هذه القضية في بروتوكول تهريب المهاجرين، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية (اتفاقية الجريمة المنظمة). وقد أوحى أيضاً التحديات الفريدة من نوعها التي ينطوي عليها التصدي للجريمة باتخاذ القرار ٣/٥ الصادر عن المؤتمر الخامس للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، والذي تطلب فيه الدول الأطراف من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (المكتب) إعداد ورقة مناقشة حول هذا الموضوع. وورقة المناقشة هذه مقدمة استجابة لهذا الطلب، على أمل أن ينظر القراء في القضايا المتناولة هنا في السياق الأوسع لتهريب المهاجرين، الذي هو جريمة عابرة للحدود الوطنية تتجاوز الحدود البرية والجوية والبحرية وتتطلب تصدياً يتجاوز تلك الحدود.

وورقة المناقشة هذه هي نتاج للمناقشات التي جرت في فيينا في اجتماع فريق خبراء مخصص لمسألة تهريب المهاجرين عن طريق البحر. وتستند ورقة المناقشة أيضاً إلى استعراض مكثي للبحوث التي أجريت في هذا الشأن، مع التركيز بوجه خاص على المواد الموجودة حالياً الصادرة من المكتب حول تهريب المهاجرين بصفة أعم، وعلى بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية (بروتوكول تهريب المهاجرين).

١-١ - تعريف تهريب المهاجرين

تعرف المادة ٣ من بروتوكول تهريب المهاجرين هذا التهريب على النحو التالي:

"...تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها ... من أجل الحصول، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى." وتقتضي المادة ٦ من بروتوكول تهريب المهاجرين بتجريم هذا السلوك. وفضلاً عن ذلك، تقتضي المادة ٦ بأن تجرم الدول السلوك التالي:

"تمكين شخص، ليس مواطناً أو مقيماً دائماً في الدولة المعنية، من البقاء فيها دون تقيّد بالشروط اللازمة للبقاء المشروع في تلك الدولة"، من أجل الحصول على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى. وخلاصة القول، فإن الجمع بين العناصر التالية يشكل 'تهريب المهاجرين والتصرفات المرتبطة به':

- ١- تدبير الدخول غير المشروع أو الإقامة غير المشروعة لشخص ما؛
- ٢- إلى أو في بلد ليس هذا الشخص مواطناً أو مقيماً دائماً فيه؛
- ٣- لغرض الحصول على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى.

ومن الواضح أن تركيز بروتوكول تهريب المهاجرين ينصبّ على تجريم تهريب المهاجرين، مع حماية حقوق المهاجرين. ويوضح هذه الحقيقة بيان الأغراض الوارد في المادة ٢ من البروتوكول. وعلاوة على ذلك، تنص المادة ٥ على ألا يكون المهاجرون عرضة للملاحقة الجنائية بمقتضى البروتوكول لكونهم تم تهريبهم. وفي هذا الصدد، يجب أيضاً ملاحظة المادة ٦ (٤)، التي توضح أنه "ليس في هذا البروتوكول ما يمنع أيّ دولة طرف من اتخاذ تدابير ضد أيّ شخص يعدّ سلوكه جرماً بمقتضى قانونها الداخلي."^(١)

١-٢ - المدى والأنماط والدروب والاتجاهات

من المهم الاعتراف بأوجه القصور في المعلومات المتاحة عن تهريب المهاجرين عن طريق البحر، التي تحدّ منها المنهجيات المستخدمة لجمع البيانات والتناقضات بين تلك المنهجيات. فكثيراً ما تُجمع معلومات مفصلة عن مدى الهجرة غير النظامية وأنماطها ودروبها واتجاهاتها ولكن لا تكون مصنّفة وفقاً للدروب البرية والبحرية والجوية. وعدا عن ذلك فحيث تكون المعلومات مصنّفة وفقاً للدروب والأساليب البرية والبحرية والجوية، لا يوضع في الاعتبار في كثير من الأحيان مدى تيسير مهربي المهاجرين لقطاعات من هذه الدروب. وعلاوة على ذلك ففي كثير من البلدان والمناطق في العالم لا يتم جمع وتحليل المعلومات عن الهجرة غير النظامية وتهريب المهاجرين. وفي ضوء هذه الاعتبارات، يهدف هذا الباب إلى تقديم لمحة عامة وحسب عن تهريب المهاجرين عن طريق البحر في جميع أنحاء العالم، ولا يحاول تقديم صورة شاملة.

(١) يرد في الصفحات ٨-١٠ من القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، مزيد من الشرح لمسألة أن البروتوكول لا يستهدف مجرد المهاجرين، وحياد البروتوكول بشأن ما إن كان مجرد المهاجرين ينبغي أن يكونوا موضوع أي جريمة أخرى. انظر المرفق - الموارد ذات الصلة الصادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة.

١-٢-١ - لحة عالمية: التهريب عن طريق البحر مقارنة بالتهريب عن طريق البر والجو

وفقاً لتقرير التنمية البشرية لعام ٢٠٠٩ الصادر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، يوجد في عالم اليوم ما يقدر بنحو ٥٠ مليون مهاجر دولي غير نظامي، دفع عدد كبير منهم مبالغ للحصول على المساعدة لعبور الحدود بصفة غير مشروعة.^(٢) ويُعتقد أن هذا العدد ازداد منذ ذلك الحين. وفي حين أن الأعداد الدقيقة لمن يتم تهريبهم في سياق الهجرة غير النظامية غير معروف فإن الافتراض يتزايد بأن الغالبية العظمى من عدد المهاجرين غير النظاميين تستعين بخدمات شبكات التهريب في مرحلة ما من مراحل رحلتهم.^(٣)

ويجب وضع نسبة الهجرة غير النظامية التي تحدث باستخدام التهريب عن طريق البحر في منظورها الصحيح، مقارنة بغيرها من أساليب الهجرة. فمثلاً في الاتحاد الأوروبي، وعلى الرغم من الزيادة في الهجرة غير النظامية عن طريق البحر في النصف الأول من عام ٢٠١١، تأتي أكبر أعداد حالات الدخول غير النظامي عموماً عن طريق البر والجو.^(٤) وفي مناطق العالم الأخرى، يشكل تهريب المهاجرين عن طريق البحر أيضاً نسبة أقل بكثير من تهريبهم بالدروب الجوية أو البرية. وفي بعض البلدان، ثمة وسيلة لتحقيق أهداف الهجرة أكثر رواجاً من دخول البلد بالوسائل غير النظامية، تتمثل في الدخول بطريقة نظامية ثم البقاء في البلد بعد انتهاء سريان التأشيرة. ففي عام ٢٠١٠ كانت هناك ٦٥٥٥ حالة وصول بحري غير نظامي في أستراليا، وصل فيها معظم المهاجرين عن طريق البحر إلى الأقاليم البحرية أو أحضروا إليها، ووصل عدد ضئيل وحسب إلى البر الرئيسي الأسترالي. وينطبق الشيء نفسه في حالة فرنسا مثلاً، حيث لا يؤثر التهريب البحري على الأراضي الفرنسية الأوروبية بل يحدث من جزر القمر إلى إقليم مايوت الفرنسي قبالة الساحل الشرقي لأفريقيا.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية، في حين توجد حالات وصول غير نظامي عن طريق البحر من الجمهورية الدومينيكية وجزر البهاما وكوبا وهاييتي، يهاجر عدد أكبر بكثير من الناس هجرة غير نظامية عن طريق الحدود البرية الجنوبية. وبين من يعبرون الحدود البحرية عبوراً غير نظامي، يتبين أن معظمهم يقومون بذلك دون الاستعانة بخدمات المهريين. وبالمثل في كندا كانت أعداد حالات الدخول التي لم ييسرها المهريون أعلى من أعداد حالات تهريب المهاجرين التي تم اعتراض سبيلها، مع قيام معظم المهاجرين غير النظاميين بترتيب رحلتهم ومعايرهم الحدودية البرية بأنفسهم.^(٥) بيد أنه، على خلاف حالة الولايات المتحدة، شهدت كندا في السنوات الأخيرة حاديات رتب فيها المهريون استخدام مراكب كبيرة غير تجارية تحمل عدة مئات من الركاب.^(٦)

(٢) برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تقرير التنمية البشرية ٢٠٠٩، <http://www.un.org/ar/esa/hdr/hdr09.shtml>.

(٣) انظر مثلاً، الخريطة التفاعلية الصادرة من المركز الدولي لتطوير سياسات الهجرة (ICMPD I-map)، الخريطين <https://www.imap-migration.org/index2.html> و <https://www.imap-migration.org/pages/en/migrationroutes.html>، اللتين تم الوصول إليهما في ١٩ تموز/يوليه ٢٠١١.

(٤) European Council on Refugees and Exiles, Defending Refugees' Access to Protection in Europe, December 2007, (٤) .available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/4766464e2.html>, p.41

(٥) Canada-United States IBET Threat Assessment 2010 (Reporting on Year 2009), <http://www.rcmp-grc.gc.ca/ibet-eipf/reports-rapports/2010-threat-menace-eng.htm#ii>

(٦) انظر مثلاً، 'Police investigating refugee boat to see if human smuggling laws violated: Vic Toews', The Star, 13 August 2010, <http://www.thestar.com/news/canada/article/847883--police-investigating-refugee-boat-to-see-if-human-smuggling-laws-violated-toews?bn=1>, accessed on 25 October 2011

وفي الوقت نفسه، يمكن اعتبار التهريب البحري وسيلة التهريب الغالبة عند النظر فيها من منظور فئات معينة من المهاجرين المهريين. فالرحلات عبر خليج عدن مثلاً يمكن أن تتم لعدم وجود خيار بديل. وبعبارة أخرى ففي حين أن التهريب البحري هو جزء واحد فقط من عملية التهريب العامة فإنه يمكن في بعض أنحاء العالم أن يكون وسيلة السفر الوحيدة المتاحة لبعض الناس. وفي القطاع المنخفض التكلفة من سوق التهريب، يمكن أن يقوم الضعفاء اقتصادياً برحلات بحرية محفوفة بالمخاطر بسبب افتقارهم إلى الموارد اللازمة لتحمل تكلفة أساليب السفر الأكثر أماناً.

والنقطة التي تبرز من ذلك هي أنه في حين يشكل التهريب عن طريق البحر جزءاً صغيراً وحسب من تهريب المهاجرين عموماً على نطاق العالم فإن بعض الدول تتأثر به بقدر غير متناسب. يضاف إلى ذلك أن المخاطر المعينة التي ينطوي عليها السفر غير النظامي في البحر تجعله شاغلاً ذا أولوية يلزم التصدي له؛ ومن الواضح أنه على الرغم من أن قدراً أكبر من تهريب المهاجرين يحدث جواً فإن عدداً أكبر من الوفيات يحدث عن طريق البحر.

١-٢-٢- أوروبا

يقدر المركز الدولي لتطوير سياسات الهجرة أن ما بين ١٠٠.٠٠٠ و ١٢٠.٠٠٠ من المهاجرين ومن المحتاجين إلى الحماية يعبرون البحر الأبيض المتوسط كل عام دون أن تكون مجوزهم الوثائق اللازمة.^(٧)

وفي عام ٢٠١٠ أبلغت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والبلدان المرتبطة باتفاق شنغن عما مجموعه ١٠٤٠٠٤٩ حالة اكتشاف عبور غير قانوني للحدود على الحدود البحرية والبرية للاتحاد الأوروبي.^(٨) ومن الصعب التأكد من عدد الحالات التي سهلها المهربون من بين حالات العبور هذه، بالنظر إلى اختلاف التعاريف التي تطبقها الدول الأعضاء؛ غير أنه في عام ٢٠١٠ كانت هناك ٨ ٦٢٩ حالة اكتُشف فيها مهربون يسهلون العبور.^(٩) ومعدل الحالات المكتشفة حتى الآن في عام ٢٠١١ مقارب لهذا المعدل. ويمكن أن يعني هذا الرقم أن هناك عدداً قليلاً من المهريين الضالعين في تنظيم الهجرة غير النظامية، أو أن ميسري التهريب يصعب للغاية إلقاء القبض عليهم.

ومن المرجح أن العدد الإجمالي للمهاجرين الأفارقة الذين تم القبض عليهم على الحدود البحرية داخل الاتحاد الأوروبي في عام ٢٠٠٨ كان ما بين ٥٢.٠٠٠ و ٥٤.٠٠٠ شخص؛ وهذه أرقام قريبة من عدد المهاجرين الذين دفعوا مبالغ مالية ليتم تهريبهم.^(١٠) ولا يتم اعتراض كل المهاجرين المهريين على الحدود البحرية؛ فما يقدر بنحو ١.٠٠٠ مهاجر توفوا أو اختفوا في عام ٢٠٠٨؛ وهو العام نفسه الذي حُسب فيه أن جريمة تهريب المهاجرين من أفريقيا إلى أوروبا حققت إيرادات قدرها حوالي ١٥٠ مليون دولار أمريكي.^(١١)

(٧) ICMPD, 'Irregular Transit Migration in the Mediterranean', cited in A. Fischer-Lescano *et al.*, 'Border Controls at Sea: Requirements under International Human Rights and Refugee Law', 21 International Journal of Refugee Law (2009) 256, at 257

(٨) FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.13

(٩) FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.13

(١٠) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organised Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.75

(١١) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organised Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.76

وتشير تقديرات مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة في منشوره المعنون 'تقييم خطر الجريمة المنظمة عبر الوطنية' الصادر في عام ٢٠١٠ إلى أن اتجاه تهريب المهاجرين من أفريقيا إلى أوروبا أخذ في الانخفاض.^(١٢) وأفادت أيضاً الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون العملي على الحدود الخارجية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (فرونتكس) وهي الوكالة الأوروبية المسؤولة عن الإدارة المتكاملة للحدود) بأن تدفقات المهاجرين عن طريق البحر انخفضت انخفاضاً كبيراً عن الذروة التي بلغت في عام ٢٠٠٨ لتصل إلى مستوى منخفض في عامي ٢٠٠٩ و٢٠١٠. وكانت هناك ١١ ٧٦٦ حالة وصول مهاجرين غير نظاميين عن طريق البحر بين كانون الثاني/يناير وأيلول/سبتمبر ٢٠١٠، تمثل انخفاضاً بنسبة ٧٠ في المائة عن الفترة نفسها من العام السابق.^(١٣)

يبد أن معظم المعلومات الأخيرة تشير إلى زيادة في اتجاهات التهريب البحري في النصف الأول من عام ٢٠١١ بعد التغييرات السياسية الناجمة عن الربيع العربي، ولا سيما النزاع الليبي. والواقع أن وكالة فرونتكس تلاحظ في أحدث تقرير لها أنه 'دون شك' كانت هناك زيادة في الضغط على الحدود الخارجية لأوروبا بسبب درين رئيسيين؛ أحدهما عبر الحدود البرية من تركيا إلى اليونان، والثاني من ليبيا إلى الجزر الإيطالية عبر البحر الأبيض المتوسط.^(١٤) وفي الربع الثاني من عام ٢٠١١، في حين كانت الاتجاهات على الحدود البرية مستقرة نسبياً، زادت في المقابل الحالات المكتشفة في الحدود البحرية. وكانت هناك ٢٧ ٥٠٠ حالة مكتشفة في هذه الفترة، بزيادة قدرها تسعة أضعاف عن العام السابق. ومن بين هذه الحالات المكتشفة، كانت نسبة ٩٥ في المائة في منطقة وسط البحر الأبيض المتوسط.^(١٥)

وسط البحر الأبيض المتوسط

تبيّن على وجه العموم وجود زيادة في تهريب المهاجرين تتجلى في عدد حالات اعتراض المهاجرين غير المأذون لهم على امتداد السواحل الإيطالية والإسبانية والمالطية منذ عام ٢٠٠٠.^(١٦) ويكاد أن يكون كل المهاجرين غير النظاميين الذين وصلوا إلى سواحل هذه البلدان أفارقة.^(١٧) وقد وصل حوالي ٦٥ ٠٠٠ مهاجر غير نظامي إلى سواحل هذه البلدان الثلاثة في عام ٢٠٠٦ ووصل ٤٠ ٠٠٠ في عام ٢٠٠٧، يمثلون نسبة ٢٣ في المائة من جميع ما اكتُشف في الاتحاد الأوروبي من حالات العبور غير النظامي للحدود في تلك السنة.^(١٨) وبعد اكتشاف عدد طفيف من الحالات في عام ٢٠١٠، كانت هناك حوالي ٥٠ ٠٠٠ حالة مكتشفة في النصف الأول من عام ٢٠١١ وحده.^(١٩)

(١٢) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، 2010, Chapter 3, Transnational Organized Crime Threat Assessment, Smuggling of Migrants, p.67

(١٣) Issue Paper: Transnational Organized Crime in the Fishing Industry، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، 2011, p.60-61

(١٤) .FRAN Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.11

(١٥) .FRAN Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.11

(١٦) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Smuggling of Migrants, Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, p.26

(١٧) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، 2010, Chapter 3, Transnational Organized Crime Threat Assessment, Smuggling of Migrants, p.75

(١٨) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational trafficking and the rule of law in West Africa a threat assessment, July 2009, p. 64

(١٩) .FRAN Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.17

وكان للربيع العربي الذي حدث في عام ٢٠١١ تأثير على دروب التهريب، وسيستمر هذا التأثير. ولا تزال جزيرة لامبيدوسا الإيطالية مقصداً مفضلاً للتهريب، ولكن موانئ المغادرة تغيرت. وقد توقعت شركة STAT Consulting توقعاً صحيحاً حدوث زيادة في عدد القوارب التي تغادر من تونس.^(٢٠) وفي حين أن الدروب السابقة المستخدمة مثل جبل طارق وتونس قد اختفت تقريباً فإن الإحصاءات الأخيرة تشير إلى أن زيادة كبيرة حدثت في عدد المواطنين التونسيين المسافرين على درب وسط البحر الأبيض المتوسط في الربع الأول من عام ٢٠١١ فراراً من الاضطرابات الجارية في وطنهم. وقد خفّضت اتفاقات تعجيل السماح بالدخول مجدداً المبرمة بين إيطاليا وتونس هذا الرقم بنسبة ٧٥ في المائة في الربع الثاني من العام، ولكن ازداد العدد الإجمالي للحالات المكتشفة على هذا الدرب. والعديد من المهاجرين الذين يسافرون على هذا الدرب يفعلون ذلك مستقلين، دون مساعدة من المهريين. إلا أن هناك أيضاً معلومات استخباراتية توضح أن المهريين التونسيين ينقلون عملياًهم إلى جهات أقرب إلى ليبيا لكي يتعاونوا مع الجيش الليبي الموالي للرئيس الراحل القذافي، وأن أسلوب عملهم مشابه لأسلوب عمل المهريين الليبيين، حيث يجمعون المهاجرين والأموال وينظمون من يجهزون القوارب.^(٢١)

وكانت ليبيا في العقد الماضي المحور الرئيسي لعبور البحر الأبيض المتوسط من أفريقيا إلى أوروبا، ولا سيما إلى مالطة وإيطاليا. وتواجه دولة مالطة الجزرية الصغيرة تحديات كبيرة. فمالطة هي نقطة عبور لدروب الهجرة من الجنوب إلى الوجهة النهائية المقصودة في أوروبا. وعلى الرغم من صغر حجم مالطة (حوالي ٣٠٠ كيلومتر مربع) وقلة عدد سكانها (حوالي ٤٠٠ ٠٠٠ نسمة) فإن منطقة البحث والإنقاذ الخاصة بها تشمل ٢٦٠ ٠٠٠ كيلومتر مربع. ويوجد في مالطة أيضاً أكبر عدد نسبياً من المهاجرين مقابل كل فرد من السكان؛ وفي عام ٢٠٠٨ تجاوز عدد المهاجرين الواصلين معدّل المواليد المحلي.^(٢٢) وفي الأشهر الستة الأولى وحدها من عام ٢٠١١، كانت هناك ١ ٥٣١ حالة وصول عن طريق البحر.

ومنذ عام ١٩٩٨، أدت القوانين الجديدة في إيطاليا والاتفاقات بين إيطاليا وتونس إلى الحد من عدد القادمين من تونس، ودفع ذلك شبكات التهريب إلى الانتقال إلى ليبيا. وكانت هناك ٣١ ٣٠٠ حالة مكتشفة في لامبيدوسا خلال عام ٢٠٠٨ بكامله.^(٢٣) ويبدو أن اتفاقاً أبرم بين إيطاليا وليبيا أدى إلى انخفاض مفاجئ في عدد الحالات المكتشفة على الحدود البحرية الإيطالية بنسبة ٧٤ في المائة بين عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩، مع عدم تسجيل حالات وصول إلى لامبيدوسا في الربع الأخير من عام ٢٠٠٩.^(٢٤) ويبدو أن هذا الانخفاض الحاد أزاح بعض تدفق المهاجرين لیتجه إلى السواحل الشرقية لإيطاليا وربما اليونان.^(٢٥) وعلاوة على ذلك ففي حين أن عدد القادمين إلى أوروبا انخفض انخفاضاً ملحوظاً بعد إبرام الاتفاقيات الثنائية بين إيطاليا وليبيا فإنّ ازدياد عدد القوارب التي تم اعتراضها لم يكن متوافقاً مع حدوث انخفاض في عدد المغادرين، ويعني ذلك أن الدروب المؤدية إلى نقاط المغادرة الساحلية لم تُقطع.

(٢٠) .STAT Consulting, Synapse, May 2011, Issue 4: The next phase of migration to Europe from Tunisia and Libya, p.4

(٢١) .RAN, Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.23

(٢٢) .Statement by Emigrants Commission (Malta), October, 2008, Provided by Professor Patricia Mallia, University of Malta

(٢٣) .FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.14

(٢٤) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.76

(٢٥) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.76

ويتشمل أحد الآثار المباشرة لفرغ السلطة الذي حدث في أعقاب الربيع العربي في إلغاء الاتفاقات الثنائية المبرمة بين ليبيا وبلدان المقصد في منطقة البحر الأبيض المتوسط. تضاف إلى ذلك المزاعم بأن نظام القذافي أجبر المهاجرين على السفر باتجاه الاتحاد الأوروبي، الأمر الذي أدى إلى اكتشاف عدة مراكز صغيرة.^(٢٦) وكانت هناك تقارير عن تورط الجيش الليبي وعن قيام العسكريين الليبيين بتجميع المهاجرين من أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى ووسط أفريقيا وكذلك من القرن الأفريقي لترتيب انطلاقهم على متن قوارب متجهة إلى أوروبا.^(٢٧) وتم اكتشاف أعداد كبيرة من مواطني أفريقيا الوسطى ونيجيريا وغانا المقيمين في ليبيا مسافرين بالقوارب إلى لامبيدوزا وصقلية ومالطة، ادعى كثير منهم أنهم طردوا قسراً من ليبيا. غير أنه يفاد بصفة عامة بأن سقوط القذافي أدى إلى انخفاض كبير في الهجرة غير النظامية من ليبيا.^(٢٨)

ولا يزال الوضع في ليبيا غير واضح. وتتوقع شركة STATT Consulting أن البلد سيستمر في التطور كمحور للتهريب بجميع أنواعه، لأن أي حكومة جديدة تحتاج إلى وقت طويل لفرض سيطرتها على شبكات تهريب المهاجرين وغيرها من الشبكات الإجرامية.^(٢٩) ومن المتوقع أيضاً أن يقوم مهربي المهاجرين الليبيين بتوسيع قاعدة زبائنهم لتشمل مهاجرين من مجموعة من بلدان المصدر أوسع، وأن يؤدي ذلك إلى زيادة القوة السوقية للمهربيين العاملين في جنوب الصحراء الكبرى.^(٣٠) ومن الاحتمالات أن تتطور دروب جديدة متجهة من شرق ليبيا إلى اليونان وإيطاليا، بالنظر إلى أن المهربيين يكيفون أساليبهم بسهولة، ويستخدمون أحياناً مسافات أطول ذات ظروف سفر أسوأ للمهاجرين.

غرب البحر الأبيض المتوسط

توجد استنتاجات متباينة من البيانات عن القادمين عن طريق البحر إلى البلدان الأوروبية الرئيسية التي تتلقى المهاجرين من أفريقيا. فحالات الوصول إلى إسبانيا عن طريق البحر تتركز أساساً في جزر الكناري ومضيق جبل طارق وبحر البرهان.^(٣١) وثمة حالة خاصة أخرى بشأن إسبانيا هي العدد الكبير من حالات دخول المهاجرين غير النظاميين إلى الجيبين الإسبانيين سبتة ومليلة في المغرب؛ وتؤدي هذه الحالات إلى دخول الأراضي الإسبانية دون عبور البحر. وقد ارتفع عدد حالات اعتراض سبيل المهاجرين على الساحل الإسباني في منتصف التسعينات، وازداد إلى أكثر من الضعف من عام ١٩٩٩ إلى عام ٢٠٠٠، بتقديرات للعدد السنوي للوافدين منذ ذلك الحين بما بين ١٥ ٠٠٠ و ١٩ ٠٠٠ شخص.^(٣٢) وارتفع عدد حالات عبور الحدود غير المشروع إلى جزر الكناري ارتفاعاً مطرداً، وبلغ ذروته خلال عام ٢٠٠٦ عند حوالي ٣٠ ٠٠٠ حالة.^(٣٣) وتبع ذلك انخفاض حاد في عامي ٢٠٠٧ و ٢٠٠٨. وليس من الواضح إلى أي مدى قام المهربيون بتيسير حالات العبور هذه.

(٢٦) .FRAN, Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.14

(٢٧) .FRAN, Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.19

(٢٨) .FRAN, Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.13

(٢٩) .STATT Consulting, Synapse, May 2011, Issue 4: The next phase of migration to Europe from Tunisia and Libya, p.4

(٣٠) .STATT Consulting, Synapse, May 2011, Issue 4: The next phase of migration to Europe from Tunisia and Libya, p.25

(٣١) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.75

(٣٢) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, pp.26 – 27

(٣٣) .FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.14

ويكاد يتم القبض على جميع المهاجرين غير النظاميين إلى الأقاليم الإسبانية الخارجية، ويعتمدون على أن يؤدي عدم وجود آليات قائمة للإعادة إلى الوطن إلى إطلاق سراحهم على البر الإسباني الرئيسي. ويفضّل من يصلون إلى الأراضي الإسبانية مباشرةً الفرار بدلا من مواجهة إجراءات معالجة حالاتهم.^(٣٤) ولوحظت في عام ٢٠١١ زيادة بنسبة ٥٠ في المائة في عدد الوافدين غير النظاميين مقارنة بالعام السابق. وعُزي جانب من هذه الزيادة إلى تحسّن أحوال الطقس لعبور البحر، ولكن المهجرة غير النظامية الإجمالية إلى جنوب إسبانيا تتناقص باطراد منذ ذروتها في عام ٢٠٠٦.^(٣٥) والواقع أنّ الحالات المكتشفة على الدرب الممتد من غرب أفريقيا انخفضت انخفاضاً ملحوظاً، بسبب ازدياد التعاون بين إسبانيا وبلدان موريتانيا والسنغال ومالي في غرب أفريقيا.

شرق البحر الأبيض المتوسط

الحدود البرية بين تركيا واليونان هي التحدي الرئيسي للمنطقة الأوروبية. فتركيا معبر رئيسي للتهريب من آسيا إلى عدة بلدان أوروبية. وقد فرض قرب اليونان من تركيا، إلى جانب عوامل دافعة مثل عدم الاستقرار السياسي والعنف والحرب والاضطرابات في العراق وبين إسرائيل وفلسطين وفي السودان والصومال، مزيداً من الضغط على اليونان. واليونان هي أساساً بلد عبور للتهريب إلى وجهات أخرى في أوروبا؛ والسفر غير المشروع على العبّارات بين اليونان وإيطاليا هو وسيلة لمواصلة السفر إلى بلدان أخرى في الاتحاد الأوروبي.^(٣٦)

تُستخدم الدروب البرية في المقام الأول للوصول إلى تركيا، ومن هناك يُواصل السفر إلى إيطاليا بعد ذلك في قوارب شراعية أو مراكب صغيرة أخرى من الساحل الغربي لتركيا أو من إسطنبول. وكثيراً ما تنطوي عمليات العبور في الحدود البرية على عبور نهر إفروس في مجموعات صغيرة على قوارب مطاطية منفوخة. وكثيراً ما يتم ذلك في الليل، حيث ينتظر الميسرون على الجانب الآخر لترتيب مواصلة السفر براً وبالقوارب إلى إيطاليا. وكبديل لذلك، تُستخدم لعبور بحر إيجه رحلات تهريب بحري تتم بواسطة زوارق سريعة لتحاشي الكشف. وقد انخفض استخدام هذا الدرب انخفاضاً كبيراً بعد فرض عقوبات صارمة على سائقي القوارب، وأدى ذلك إلى تحويل دروب التهريب لتتجه من تركيا إلى إيطاليا مباشرةً.

وفي حين تم تسجيل ٢٨ ٨٤٨ حالة وصول عن طريق البحر في شرق المتوسط في عام ٢٠٠٩، لم يشهد عام ٢٠١٠ سوى ٦ ١٧٥ حالة؛ أي أقل بنسبة ٧٩ في المائة من العام السابق.^(٣٧) وبالمثل، شهد درب غرب البحر الأبيض المتوسط ٥ ٠٠٣ حالات وصول عن طريق البحر في عام ٢٠٠٩، بينما شهد ٣ ٤٣٦ حالة في عام ٢٠١٠؛ أي أقل بنسبة ٣١ في المائة من العام السابق.^(٣٨) وبالنظر إلى أنه عندما يتم قمع التهريب في إحدى المناطق فإنه يزداد في منطقة أخرى، يُلاحظ أنه في حين انخفضت الحالات المكتشفة لعبور الحدود غير المشروع من خلال درب البحر الأبيض المتوسط الشرقي بنسبة ٧٩ في المائة بين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٠، ازداد استخدام درب شرق البحر الأبيض المتوسط البري بنسبة

(٣٤) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.75.

(٣٥) .FRAN, Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.19

(٣٦) .FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.15

(٣٧) .FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.15

(٣٨) .FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.15

٣٤٥ في المائة، من ١١ ١٢٧ حالة مكتشفة في عام ٢٠٠٩ إلى ٤٩ ٥١٣ حالة في عام ٢٠١٠.^(٣٩) وعند النظر في الأشهر السبعة الأولى من عام ٢٠١١، يتبين وجود زيادة بنسبة ٢٤ في المائة عن العام السابق، بحدوث ٢٢ ٠٩٦ حالة اعتراض سبيل المهاجرين بين كانون الثاني/يناير وتموز/يوليه.^(٤٠) وعدد من استعانوا بخدمات المهريين غير معروف.

الأقاليم البحرية الخارجية الأوروبية

يوجد أيضاً قدر كبير من تهريب المهاجرين من أفريقيا إلى أرخبيل مايوت المجاور، وهو إقليم فرنسي خارجي يقع في مضيق موزامبيق الشمالي، على بعد أقل من ٧٠ كيلومترا من جزر القمر. وعموماً، تُستخدم مراكب صغيرة مصنوعة من الألياف الزجاجية للوصول إلى جزيرة مايوت، وتستغرق الرحلة أقل من أربع ساعات من أرخبيل جزر القمر، وإن كانت تُستخدم في بعض الأحيان مراكب أكبر حجماً تستطيع حمل أكثر من مائة شخص. وفي عام ٢٠١٠ تم اعتراض ٣٤٢ مركبا تحمل ما مجموعه ٧ ٠٨٩ مهاجراً، وألقي القبض بسببها على ٥٢٣ مهرباً.^(٤١) ويأتي المهاجرون غير النظاميين إلى جزيرة مايوت من جزر القمر، ولكن أيضاً من مدغشقر وتزانيا وحتى من العراق.

١-٢-٣ - الشرق الأوسط

حدثت زيادة في الهجرة غير النظامية من الصومال وجيبوتي في القرن الأفريقي عبر خليج عدن للوصول إلى اليمن؛ ففي عام ٢٠٠٩ وصل أكثر من ٣٢ ٥٠٠ شخص عن طريق البحر، مقابل ٢٢ ٥٠٠ في عام ٢٠٠٨.^(٤٢) ومن الواضح أن أزمة الغذاء المتصاعدة في الصومال وأجزاء أخرى من القرن الأفريقي ستعطي مزيداً من الناس حافزاً على الفرار من بلدانهم الأصلية. ومن المرجح أيضاً أن اللاجئين والمهاجرين سيستعينون بخدمات المهريين لعبور خليج عدن، نظراً لعدم وجود بدائل مأمونة لمغادرة بلدانهم.^(٤٣) وظروف السفر عبر خليج عدن من جيبوتي والصومال إلى اليمن قاسية لدرجة أنه يقدر تقديراً متحفظاً أن معدل الوفيات في الرحلة يبلغ ٥ في المائة، مع وجود العديد من الجثث الأخرى التي لا يعثر عليها قط.^(٤٤)

ويسلط النقص الكبير في الأدبيات المتوفرة عن هذا الدرب للتهريب عن طريق البحر الضوء على الحاجة إلى إجراء المزيد من البحوث، بما في ذلك بشأن أثر الاضطرابات الأخيرة الجارية في اليمن.

١-٢-٤ - القارة الأمريكية

هيمنت على اهتمام وسائل الإعلام في التسعينات المراكب المحملة بالمهاجرين القادمين من الصين التي وصلت إلى ساحل الولايات المتحدة الأمريكية. وبعد ذلك الحين، أصبحت طريقة العمل المفضلة هي الدخول النظامي إلى هذا البلد ثم

(٣٩) .FRONTEX Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.15

(٤٠) .FRAN, Quarterly, Issue 2, April - June 2011, Frontex, September 2011, p.15

(٤١) الشرطة الفرنسية.

(٤٢) .Mixed Migration Task Force (co-chaired by UNHCR and IOM), Update n°8, August 2009

(٤٣) Médecins sans Frontières (MSF), No Choice: Somali and Ethiopian refugees, asylum seekers and migrants crossing the Gulf of Aden, June 2008; Mixed Migration Task Force Somalia (co-chaired by UNHCR – IOM), “Mixed migration through Somalia and across the Gulf of Aden”, report, April 2008

(٤٤) .Medicins sans Frontieres, No Choice: Somali and Ethiopian Refugees, (MSF Report, June 2008), p.4

البقاء فيه بعد انتهاء التأشيرة. وعلى الرغم من حدوث زيادة كبيرة في حالات اعتراض السبيل من قبل خفر سواحل الولايات المتحدة في عامي ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ (١٠ ٨٩٩ حالة و ٩ ٤٥٥ حالة على التوالي)، فقد انخفض هذا التدفق ولم يُبلغ سوى عن ٢ ٠٨٨ حالة اعتراض في عام ٢٠١٠ وعن ٢ ٤٧٤ حالة في عام ٢٠١١.^(٤٥) وعموماً كان هناك انخفاض في تهريب المهاجرين عن طريق البحر إلى الولايات المتحدة، حيث إن معظم التهريب يحدث في الغالب عبر الحدود البرية بين المكسيك والولايات المتحدة. وفي الواقع، تحدث نسبة ٩٧ في المائة من التهريب إلى الولايات المتحدة عبر الحدود المكسيكية، بينما شكلت حالات الاعتقال على الساحل أقل من ١ في المائة في عام ٢٠٠٥.^(٤٦) إلا أنه على الرغم من الانخفاض العام في التهريب البحري إلى الولايات المتحدة فإن تشديد مراقبة الحدود البرية شجّع المهريين على أن يكونوا أكثر إبداعاً، ولذلك حدثت زيادة في استخدام مراكب الصيد الصغيرة للسفر من المكسيك إلى كاليفورنيا.^(٤٧) وكانت هناك حالات معزولة للتهريب عن طريق البحر من المكسيك إلى الولايات المتحدة امتدت شمالاً حتى ساحل مالميو بكاليفورنيا، على بعد نحو ٢٣٠ كيلومتراً من الحدود.^(٤٨)

والمكسيك بلد عبور رئيسي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر في طريقهم إلى الولايات المتحدة الأمريكية. وقد يسافر المهاجرون الكوبيون بقوارب مسروقة للوصول إلى المكسيك. ويتم التخلي عن القوارب على الشواطئ، حيث ينتظر الميسرون ومعهم شاحنات لمساعدة المهاجرين على إكمال ما تبقى من رحلتهم برا من المكسيك إلى الولايات المتحدة. وبدلاً من ذلك، قد يزعم المهاجرون أنهم سيأخذون إلى بيوت آمنة حيث يُحتفظ بهم إلى أن يدفعوا مبالغ لمواصلة سفرهم إلى وجهتهم النهائية.

وفي أوائل التسعينات حاول عشرات الآلاف من الهايتيين دخول الولايات المتحدة الأمريكية بواسطة القوارب.^(٤٩) وأدى رد الولايات المتحدة بوقف دخول المهاجرين الذين لا يحملون وثائق رسمية إلى تغيير المسار نحو جزر البحر الكاريبي، ولا سيما جزر البهاما والجمهورية الدومينيكية.^(٥٠) ويتجه الدرب الأكثر منطقية من الأخيرة إلى الولايات المتحدة نحو الشرق إلى بورتوريكو. وكثيراً ما يقصد المهربون اتخاذ بلدان البحر الكاريبي محطات عبور في الطريق إلى الولايات المتحدة، ولكن تصبح في نهاية المطاف وجهتهم النهائية. والإحصاءات شحيحة، ولكن وزارة خارجية جزر البهاما وسلطات جزر تركس وكايكوس أفادت في عام ٢٠٠٢ بأنه تم اعتراض نحو ٦ ٠٠٠ مهاجر هائتي في مياهما الإقليمية، مهريين عادة في قوارب تديرها عصابات التهريب.^(٥١) واعترض خفر سواحل الولايات المتحدة ١ ٣٧٧

(٤٥) Alien Migration Interdiction, available at <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/FY.asp>

(٤٦) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، 2010, Chapter 3, Transnational Organized Crime Threat Assessment, Smuggling of Migrants, p.62

(٤٧) Issue Paper: Transnational Organized Crime in the Fishing Industry, 2011, p.67, مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة،

(٤٨) Four Charged in Suspected Illegal Immigrant Smuggling by Sea, 3 May 2011, <http://sanctelemente.patch.com/articles/four-charged-in-suspected-illegal-immigrant-smuggling-by-sea>, Press Release

(٤٩) David Kyle and Marc Scarcelli, "Migrant smuggling and the violence question: evolving illicit migration markets for Cuban and Haitian refugees", Journal of Crime, Law, and Social Change, March 2009

(٥٠) IOM 2008 World Migration Report, p.213

(٥١) Elizabeth Thomas-Hope, "Irregular Migration and Asylum Seekers in Caribbean", Discussion Paper n°2003/48, World Institute for Development Economic Research (WIDER), June 2003, p. 8

هايتيا وكذلك ١٤٠ دومينيكا و٤٢٢ كوبيا في عام ٢٠١٠، كما اعترض ١٣٧ ١ هايتيا و٢٢٢ دومينيكا و٩٨٥ كوبيا في عام ٢٠١١.^(٥٢)

وأقصر الدروب للهايتيين للوصول إلى الولايات المتحدة هو المرور عبر جزر البهاما. وأسرع طريقة للوصول من كوبا إلى الولايات المتحدة هي السفر عن طريق البحر إلى جنوب فلوريدا، التي لا تبعد في أقصر مسافة سوى حوالي ١٥٠ كيلومترا. غير أنه على الرغم من ذلك فإن عدد الكوبيين الذين يسافرون إلى الولايات المتحدة عبر حدودها البرية الجنوبية الغربية أكبر من عدد الذين يسافرون على الدرب البحري الأقصر إلى فلوريدا.

كذلك استهدف مهربو المهاجرين عن طريق البحر كندا، بشرطها الساحلي الذي يبلغ طوله ٢٤٣ ٠٠٠ كيلومتر. فعلى الساحل الغربي، تتم الرحلات عبر شمال المحيط الهادئ من جنوب شرق آسيا، وذلك في المقام الأول لمواطني سري لانكا. ويشير التقرير الكندي لتقييم التهديدات لعام ٢٠١٠ (الذي يُبلغ عن عام ٢٠٠٩) إلى أن منطقة المحيط الهادئ شهدت ٧٦ حالة وصول غير نظامي لمواطنين من سري لانكا قبالة سواحل جزيرة فانكوفر في حادثة واحدة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩.^(٥٣) وثمة طريقة عمل مستخدمة في السنوات الأخيرة ينتظر فيها المهاجرون المهربون في بيوت آمنة في بانكوك بتايلند قبل السفر بالحافلة إلى المدينة الجنوبية سونغكلا، حيث تأخذهم قوارب خشبية صغيرة إلى البحر ليقبلوا عليها إلى مراكب صيد أكبر، تحمل في كثير من الأحيان عدة مئات من الناس عبر المحيط الهادئ.^(٥٤)

١-٢-٥ - شرق آسيا والمحيط الهادئ

المعلومات عن تهريب المهاجرين في منطقة شرق آسيا شحيحة، بالنظر إلى أن العديد من البلدان ليست لديها نظم قائمة لجمع البيانات و/أو لديها فهم مختلف لتهريب المهاجرين والاتجار بالبشر.^(٥٥) وعلى الرغم من أن عدة بلدان تستضيف أعدادا كبيرة من المهاجرين غير النظاميين، بما في ذلك هونغ كونغ (في الصين) وكوريا الجنوبية وماليزيا وتايوان وتايلند، لا توجد أرقام موحدة متاحة عن مدى مساهمة تهريب المهاجرين في تلك الأعداد، وكم من بين المهريين هربوا عن طريق البحر.^(٥٦)

ووفقاً لتقرير الهجرة في العالم لعام ٢٠٠٨ الصادر عن المنظمة الدولية للهجرة، أفادت السلطات اليابانية عن حوالي ٢٠٧ ٠٠٠ مهاجر غير نظامي في عام ٢٠٠٥، معظمهم وصلوا بطريقة مشروعة ثم تجاوزوا مدة إقامتهم المشروعة، في حين تم تهريب عدد يقدر بـ ٣٠ ٠٠٠ بواسطة القوارب.^(٥٧)

United States Coast Guard, Department of Homeland Security, <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/FY.asp>. (٥٢)
.accessed on 9 December 2011

Canada-United States IBET Threat Assessment 2010 (Reporting on Year 2009), <http://www.rcmp-grc.gc.ca/ibet-.eipf/reports-rapports/2010-threat-menace-eng.htm#ii> (٥٣)

Stewart Bell, On the smuggler's trail: Sun Sea's Canadian connection, <http://news.nationalpost.com/2011/03/28/on-the-smugglers>, accessed on 30 September 2011 (٥٤)

UNICRI and AIC, Rapid assessment: human smuggling and trafficking from the Philippines, November 1999, doc. A/CONF.187/CRP.1, April 2000 (٥٥)

Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، January 2011, pp.37 – 38 (٥٦)

International Organization for Migration, World Migration 2008: Managing Labour Mobility in the Evolving Global Economy, IOM World migration Report Series (United Nations publication, Sales No. e.07.III.S.8), p.216 (٥٧)

وأستراليا هي الوجهة الرئيسية للمهاجرين في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وقد حدثت الهجرة بالقوارب إلى أستراليا لأول مرة في السبعينات في أعقاب حرب فيتنام. وفي العقد التالي، بدأ أشخاص من مناطق أبعد في جنوب شرق آسيا يصلون إلى الشواطئ الأسترالية. بيد أنه منذ نحو عام ١٩٩٩ يأتي معظم الموجة الثالثة من الوافدين بالقوارب من الشرق الأوسط، وفي كثير من الأحيان بأعداد أكبر من أعداد الوافدين السابقة، ومعظمهم بمساعدة مهربي المهاجرين.^(٥٨)

ويتم تهريب مهاجرين من أفغانستان وإيران وسري لانكا والعراق عن طريق البحر إلى أستراليا. وتُستخدَم ماليزيا وإندونيسيا كبلدان عبور يقوم منها مهربي المهاجرين بإرسال المهاجرين في رحلات بحرية إلى أستراليا.

وإندونيسيا بلد عبور رئيسي إلى أستراليا. وعموما يسافر المهاجرون برا وجوا إلى إندونيسيا، من بلدان منشأ معظمها في الشرق الأوسط. وعموما يُمنحون تأشيرة دخول لدى وصولهم إلى إندونيسيا ويقيمون في ذلك البلد بعد انتهاء سريانها انتظارا لفرصة السفر بحرا إلى أستراليا. وبدلا من ذلك، قد يسهّل المهربون الرحلة بكاملها بما في ذلك السفر إلى إندونيسيا باستخدام تزوير التأشيرات والوثائق. وإندونيسيا أرخبيل من جزر عديدة يستخدمها المهربون كنقاط انطلاق لرحلات التهريب البحرية. وتغادر مراكب التهريب (ومعظمها قوارب صيد) على طول الساحل وفي الغالب نحو جزيرة الكريسماس أو شُعب أشمور المرجانية، وكل منهما إقليم خارجي أسترالي أقرب جغرافياً إلى إندونيسيا منه إلى البر الرئيسي لأستراليا.

وكانت هناك أيضاً حالات لتهريب المهاجرين عن طريق البحر مباشرة من سري لانكا ومدينة تشيناي على الساحل الشرقي للهند إلى أستراليا.^(٥٩) وفي الفترة من تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨ إلى نيسان/أبريل ٢٠١١، كان هناك ١٢ مركبا مشتبه في أنها دخلت دخولا غير مشروع قادمة من سري لانكا و٢ من مدينة تشيناي/مدينة بونديشيري.

٢ - طريقة العمل

تتوقف طريقة العمل التي يستخدمها المهربون أساسا على المنطقة التي يحدث فيها التهريب وعلى الزبون المهاجر الذي يدفع للحصول على هذه الخدمة. وتهريب المهاجرين عن طريق البحر هو في بعض المناطق جريمة ولدت من الظروف القائمة والفرص المتاحة. وفي مناطق أخرى، تطورت الجريمة من تهريب البضائع في العقود السابقة إلى عمليات تهريب البشر حاليا حيثما يوجد ربح يمكن تحقيقه. ويمكن أيضاً فهم تهريب المهاجرين عن طريق البحر على أنه عمل تجاري إجرامي يدار بطريقة تنافسية بصفته هذه. وتتفاوت مجموعات خدمات التهريب المقدّمة للمهاجرين بين خدمات بسيطة تقدّم مرة واحدة ولا تشمل سوى الرحلة البحرية، ومجموعات من الخدمات أكثر اكتمالاً، تشمل المرحلتين البرية أو الجوية من الرحلة إلى الساحل بل يمكن أن تشمل توفير الوثائق المزورة والاحتياالية اللازمة لتمكين المهاجر من دخول بلد المقصد و/أو البقاء فيه.

ويمكن أن ترتب نفس تنظيمات التهريب عمليات التهريب المتطورة وكذلك الخدمات الأرخص الأكثر خطورة. فيمكن أن توفر للمهاجر المقتدر تذكرة ركوب قارب أو عبّارة ووثائق سفر احتيالية وتصريح عمل احتيالي لاستخدامها عند وصوله إلى بلد المقصد. وفي الوقت نفسه، يمكن بيع خدمات أرخص للعملاء الأكثر فقراً، الذين يتم إخفاؤهم في حاويات أو شاحنات على نفس العبّارة بمخاطر شخصية أعلى وفرص نجاح أقل. بل إن بعض مجموعات

(٥٨) Janet Phillips and Harriet Spinks, Background Note: Boat arrivals in Australia since 1976 (2011) Parliament of

.Australia: Parliamentary Library, www.aph.gov.au/library/pubs/bn/sp/boatarrivals.htm, accessed on 9 May 2011

(٥٩) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3,

.Smuggling of Migrants, p.68

الخدمات الكاملة تقدّم المساعدة للمهاجرين عند مغادرتهم مراكز الاحتجاز، بينما يكتفي البعض الآخر باستخدام خدمات التهريب بطريقة مجزأة يتم ترتيبها في المحاور على الدرب.^(٦٠) وقد يستخدم مهاجرون آخرون الرحلات الراقية بالطائرات في درجة رجال الأعمال ووثائق احتيالية للوصول إلى نقطة الانطلاق للمرحلة البحرية من رحلتهم. ومما يزيد في تأكيد ضلوع بعض المهريين في كامل المجموعة المتنوعة من الخدمات هو أنّ التهريب، شأنه شأن سائر الأعمال التجارية، قد ينطوي على استخدام مقدّمي خدمات مخصّصة الغرض مع الإحالة إلى متعهدين آخرين كلما دعت الحاجة إلى ذلك. وحتى في حالات التهريب الأرحص، يمكن إتاحة الفرصة للمهاجرين ليتم تهريبهم مرة أخرى من دون تكلفة أو بتكلفة منخفضة عند فشل المحاولة الأولى وبعد إخلاء سبيلهم.

٢-١- الجهات الفاعلة وأدوارها في تهريب المهاجرين عن طريق البحر

٢-١-١- سمات مهريّ المهاجرين

على الصعيد العالمي، تتألف الغالبية العظمى من مهريّ المهاجرين عن طريق البحر من الذكور. ويكون المهريون دائماً تقريباً من مواطني البلدان التي يتم التهريب منها أو إليها.

وعلى الرغم من أنه يبدو أنّ ما يلزم لتنفيذ عمليات التهريب البحري من استثمار وموارد يدل على مشاركة منظمات مركزية، فقد أظهرت الأبحاث أنّ التهريب البحري تنفذه في أكثر الأحيان جماعات إجرامية مرنة تعمل، أو أفراد يعملون، على أساس ترتيبات تعاقدية متكررة وليس في منظمات هرمية.^(٦١) فالمهريّون الذين يعملون عبر البحار هم، مثلهم مثل نظرائهم البريين، مرنون للغاية وقادرون على التكيف استجابة لتغيّر الظروف وتدابير إنفاذ القانون. ومن الواضح أنّ عمليات التهريب التي تنطوي على مزيج من الأساليب البرية والجوية والبحرية تنطوي على قدر أكبر من التعقّد في التنفيذ.

وهناك عدة مجرمين يشاركون في عملية التهريب البحري، ابتداءً من المهرب الذي يرأس المؤسسة والذي يمكن جداً أن يكون مرتبطاً بجهات فاعلة أخرى إجرامية أو حكومية، والذي من غير المرجح أن يلتقي به المهاجرون على الإطلاق. وثمة نقص في المعلومات عن الذين يعملون على أعلى المستويات. وفي بعض الأماكن، يحتل أعلى مستوى في المؤسسة رجال أعمال يمكن أن يكونوا ناشطين في الأعمال النظامية والأعمال غير النظامية على حد سواء، مثل وكالات السفر أو شركات النقل التي تؤدي الأنشطة المشروعة وغير المشروعة معاً. وفي هذا الصدد، تجدر ملاحظة أنه في بعض المناطق لا توجد وصمة إجرام اجتماعية مرتبطة بكون المرء مهرباً. بل قد يُعتبر التهريب عملاً تجارياً عادياً يوفر خدمة قيّمة ويدار كجزء عادي من الاقتصاد.^(٦٢)

وأظهرت بعض البحوث أيضاً أنّ مسؤولين فاسدين، حتى على أعلى مستويات الدولة، قد يشاركون في تجارة التهريب البحري، ويحصلون على نسب كبيرة من إيرادات التهريب. وفي جميع مناطق العالم، يشمل الموظفون العموميون الفاسدون مسؤولي حدود، وشرطة، وجنوداً، ومسؤولي هجرة، وموظفي سفارات أو قنصليات، وموظفين في سلطات

(٦٠) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.71.

(٦١) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, pp. 78-80 and pp.95 – 98.

(٦٢) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, pp.74 – 77.

الموانئ، قد يسهلون التهريب إيجابياً أو بغضون الطرف عنه مقابل الحصول على رشوة.^(٦٣) وبدلاً من ذلك، قد يشارك هؤلاء الموظفون العموميون بطريقة مباشرة أكثر بصفة منظمين لعمليات التهريب. وفي بعض البلدان تورط أيضاً وكلاء هجرة في تسهيل الهجرة غير النظامية والتمكين من الإقامة.^(٦٤)

ويُشرف المنظمون أو المنسقون على العملية برمتها، ويكون لديهم العديد من جهات الاتصال لترتيب العاملين والدروب ووسائل النقل والإقامة. ويمكن أن يقوم بتنظيم مشروع التهريب أحد هؤلاء الأشخاص أو عدد منهم يعملون بالتعاون فيما بينهم.^(٦٥)

ويمكن أن يكون الوسطاء أو السماسرة الجهة الوحيدة المتاحة للمهاجرين للاتصال بالمهريين، وهذا يجعل المهاجرين ضعفاء إلى أقصى حد أمامهم ولا خيار لديهم سوى أن يثقوا بهم. ويوجد السماسرة في محاور على طول الدروب الشائعة للهجرة، وكثيراً ما يكونون من نفس الخلفية الإثنية-اللغوية للمهاجرين الذين يورثونهم، وقد يعملون لأكثر من منظم واحد. ويمكن أن يكون السماسرة أنفسهم مهاجرين تقطعت بهم السبل ولذلك يتعين عليهم أن يعملوا لدى المهريين، ربما بعد فشل رحلة لعبور البحر يسعون الآن إلى جمع الأموال اللازمة لمحاولتها مجدداً. وبدلاً من ذلك يمكن أن يكونوا من مواطني بلدان المنشأ الذين لديهم تجارة مربحة راسخة ولذلك ليست لديهم نية الهجرة. وقد تكون لكل من الوسطاء والسماسرة اتصالات بوسطاء يقيمون اتصالات مباشرة بين المهريين والمهاجرين، ويمكن أن يقوموا بدور كفاء من خلال احتجاز المبالغ المدفوعة إلى أن تنجح الرحلات. وقد يكون هؤلاء الوسطاء على اتصال بأكثر من مهرب واحد.^(٦٦)

ويقوم متعهدو توريد المهاجرين بالإعلان عن خدمات التهريب، ويقيمون الاتصالات بين المهريين والمهاجرين، وقد يجمعون الرسوم الأولية للرحلة البحرية. وقد لا يكون هؤلاء المتعهدون تابعين لمهريين معينين بل يعملون مستقلين لتزويد المهاجرين بالمعلومات عن المهريين وخيارات التهريب المتاحة للمهاجرين. وكثيراً ما يعيش هؤلاء المتعهدون في بلدان المنشأ أو بلدان العبور، وتكون لديهم معرفة عملية بلغة المهاجرين، بل قد يعرفون المهاجرين شخصياً.^(٦٧)

ويقوم ناقلون أو مرشدون بمرافقة المهاجرين في مختلف مراحل الرحلة. وكثيراً ما يكون هؤلاء الأشخاص رجالاً من المناطق الحدودية لديهم معرفة محلية يقدمونها للمهريين بحسب الحاجة. وفي بعض أنحاء العالم، يمكن أن يكون من ينقلون المهاجرين من مواطني بلدان المنشأ أو المقصد الساحلية، وكثيراً ما يكونون من جنسيات غير جنسيات المهاجرين الذين ينقلونهم. وفي العديد من البلدان، يمكن أن يكون من يقودون القوارب صيادين ليست لديهم معرفة بمسائل الهجرة أو التهريب، ولكن يمكن أن يوظفهم المهربون بحسب الحاجة، على أساس مهاراتهم المحددة، لنقل المهاجرين في عمليات

(٦٣) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, p.82

(٦٤) انظر مثلاً، Canadian threat assessment report, 2010, <http://www.rcmp-grc.gc.ca/ibet-eipf/reports-rapports/2010-threat-menace-eng.htm#ii>

(٦٥) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, p.81

(٦٦) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *Smuggling of Migrants into, through and from North Africa: a thematic review and annotated bibliography of recent publications*, 2010

(٦٧) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, p.81

مستقلة لتهريب المهاجرين.^(٦٨) وعلاوة على ذلك، هناك من يمكن أن يشاركوا في إيواء المهاجرين عندما يكونون في انتظار فرصتهم لمحاولة عبور البحر. ويمكن أن يقوم حراس بحراسة المهاجرين في هذه المرحلة، وربما التهديد باستخدام العنف أو استخدامه فعلياً لإبقائهم تحت السيطرة أو إرغامهم على دفع الديون المستحقة.^(٦٩)

وقد يكون هناك راصدون مسؤولون عن توفير معلومات محددة عن الشرطة وحرس الحدود والعمليات البحرية وما إلى ذلك، ويبلغون المهربين عندما يكون هناك احتمال بأن تنفذ عملية تحقّق. وفي بعض أنحاء العالم قام بحارة المراكب التجارية بدور راصدين لصالح عمليات التهريب، يبلغون المهربين بالأماكن التي تجري فيها المراقبة.

ويشارك أيضاً مقدمو خدمات وموردون لأغراض خاصة، يشملون أصحاب القوارب أو صناعتها الذين يتواطؤون في استخدام المراكب لتهريب المهاجرين، ومن يقومون بإيواء المهاجرين في جميع مراحل العملية. كما أنّ أصحاب الفنادق أو المنازل أو الشقق أو المقيمون فيها مفيدون بصفة خاصة عندما يلزم تجميع المهاجرين معاً قبل الشروع في مرحلة أخرى من مراحل الرحلة. وفي المحاور المنظمة تنظيمياً دقيقاً بصفة خاصة، يمكن أن يكون هناك عدة مئات من الأشخاص المشاركين في شبكة التهريب، من بينهم أصحاب قوارب، وطواقم قوارب، وأصحاب مطاعم ومقاه، وأصحاب مراكز هاتف، ورجال شرطة، ورجال أعمال، وأصحاب شاحنات، وملاك عقارات، ومسؤولو حكومات محلية.

وتشمل العناصر الفاعلة الإجرامية الإضافية التي تشارك في عملية التهريب من يوفرون الوثائق المزورة أو الاحتيالية لتسهيل السفر عبر بلدان العبور إلى الساحل، أو للتمكين من الإقامة عند الوصول إلى بلد المقصد.

ويمكن اعتبار كل من هذه العناصر الفاعلة 'مهربين' لأغراض بروتوكول تهريب المهاجرين.

٢-١-٢- سمات المهاجرين المهربين

موجز القول أنه لا يمكن التعميم بشأن المهاجرين الذين يستعملون خدمات التهريب البحري. فما قد يكون صحيحاً في معظم الأحوال في إحدى المناطق أو على امتداد درب واحد قد لا يكون صحيحاً في منطقة أخرى أو على امتداد درب آخر. وبالمثل فما هو صحيح في وقت ومكان معينين قد لا يكون صحيحاً في وقت آخر مع تغير العوامل الدافعة والجاذبة. ومن ثم فالنقطة الرئيسية التي تنبثق من ذلك هي أنّ سمات المهاجرين ودوافعهم والأحوال التي أوقعتهم في أيدي المهربين لا يمكن تقييمها بدقة إلا على أساس كل حالة على حدة.

الرجال والنساء والأطفال

يؤدي نوع الجنس دوراً في اتجاهات الهجرة غير النظامية. فقد تشدّد المجتمعات المتسمة بطابع تقليدي أكبر على مسؤولية الرجال الاقتصادية، وبذلك تفرض عليهم ضغطاً للبحث عن حياة أكثر نجاحاً من تلك التي يمكنهم تحقيقها في بلدانهم الأصلية. ويواجه الرجال في بعض الثقافات ضغوطاً قصوى لدعم الأسر التي حشدت الموارد لتمويل هجرتهم. ويمكن أيضاً أن تعلق هذه التوقعات على الأطفال، وذلك مثلاً في الثقافات التي يعامل فيها الصبيان معاملة الرجال ويتحملون مسؤوليات الكبار من سن مبكرة.

(٦٨) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Issue paper: Transnational Organised Crime in the Fishing Industry, 2011, p.74.

(٦٩) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, p.81.

وعلى الرغم من أن الغالبية العظمى من المهاجرين المهريين عن طريق البحر يكونون من الرجال الذين لا يرافقهم أحد، توجد في بعض فئات المهاجرين زيادة ملحوظة في عدد النساء المهربات عن طريق البحر. وفي أكثر الأحيان يرافق المرأة أقاربها الذكور، على الرغم من أنه، على عكس هذه الاتجاهات العامة، تشكل النساء نسبة ٣٠ في المائة ممن يعبرون خليج عدن السيئ السمعة، وتسافر نسبة ٢٧ في المائة منهن وحدهن.^(٧٠)

وتوجد أيضاً من حين إلى آخر حالات تهرب فيها عن طريق البحر نساء في المراحل المتأخرة من الحمل؛ ويمكن أن يكون بعضهن قد حملن أثناء عملية التهريب، ويستغل هذه الحقيقة المهربون الذين يعرفون أن السلطات ستتشغل عن أهداف التحقيق بسبب الحاجة إلى تحويل الانتباه والموارد إلى مساعدة الحامل. ويمكن أيضاً أن يكون تهريب الحوامل جزءاً من طريقة عمل المهريين بهدف التمكين من إقامة المهاجرة في بلد المقصد، من خلال طفلها الذي يولد في بلد المقصد.

وعلى الرغم من هذه الحقائق، يجب التأكيد على أنه على الرغم من وجود بعض المجموعات العائلية بين المهاجرين المهريين عن طريق البحر، ووجود نساء مسافرات وحدهن أو أطفال مسافرين وحدهم أحياناً، فإن الغالبية العظمى من المهاجرين المهريين عن طريق البحر هم من الرجال.

التعليم والعوامل الاقتصادية والاجتماعية

أجرت بعض البحوث تحليلاً لسلمات المهاجرين فيما يتعلق بالوسائل التي يتم تهريبهم بها. فالمهاجرون الأكثر ثراء قادرون على تحمل تكاليف الخدمات الجامعة التي تشمل توفير وثائق السفر أو الهوية المزورة أو الاحتمالية، الأمر الذي يقلل من الخطر على السلامة أو احتمال الكشف. وفي الوقت نفسه، يجب على من هم أكثر فقراً أن يعتمدوا على الخيارات المنخفضة التكلفة، التي تتسم بنسبة عالية من الفشل وتشكل خطراً أعلى على الأرواح وعلى السلامة.^(٧١) وقد تدل وسيلة النقل المستخدمة أيضاً على الدافع الذي حفز الشخص على ترك بلده الأصلي، فأحياناً لا يكون متاحاً سوى مجال قليل للاختيار للفارين من حالات الصراع أو الاضطهاد، بغض النظر عن مواردهم المالية.

والصورة العامة الرائجة عن المهاجرين المهريين عن طريق البحر هي أنهم من الرجال غير المتعلمين الذين في سن العمل، القادمين من المناطق الريفية، والذين هم في معظم الأحيان فقراء أو غير مهرة. وعلى الرغم من أن غلبة الذكور صحيحة، فكما ذكرنا أنفاً شكلت أبحاث أخرى تحدياً للأفكار النمطية، حيث توصلت إلى أن أناساً من مختلف الخلفيات الاجتماعية والاقتصادية يتم تهريبهم، بل إن بعضهم من المتعلمين تعليماً رفيعاً و/أو الفنيين المهرة ذوي الخبرة الذين يعيشون في المناطق الحضرية ولا تتوفر لهم سوى فرص قليلة في بلدانهم الأصلية.^(٧٢) وبعبارة أخرى، يمكن أن تكون أحوال المهاجرين المهريين عن طريق البحر سيئة لدرجة أنه لا يكون لديهم من خيار سوى مغادرة أوطانهم، أو قد لا يكونون معرضين لأي خطر معين ولكن ببساطة يفضلون إيجاد حياة لأنفسهم في مكان آخر.

(٧٠) Médecins sans Frontières (MSF), No Choice: Somali and Ethiopian refugees, asylum seekers and migrants crossing the Gulf of Aden, June 2008; Mixed Migration Task Force Somalia (co-chaired by UNHCR – IOM), “Mixed migration through Somalia and across the Gulf of Aden”, report, April 2008

(٧١) Paola Monzoni, “Migration: Human Rights of Irregular Migrants in Italy”, in International Council on Human Rights Policy, Migration: Human Rights Protection of Smuggled Persons, Geneva 25-26 July 2006; Ferruccio Pastore et al., “Schengen’s soft underbelly? Irregular Migration and human smuggling across land and sea borders to Italy”, International Migration Journal, vol. 44 n°4 2006

(٧٢) Ahmed Icduygu, Irregular Migration in Turkey, IOM Working Paper No. 12, February 2003

اللاجئون وطالبو اللجوء

من الصعب التعميم بشأن مدى كون المهاجرين المهريين عن طريق البحر هم لاجئون أم طالبو لجوء. ففي بعض المناطق، تكون الغالبية العظمى ممن يتم تهريبهم عن طريق البحر أشخاصا ليسوا في أي خوف من الاضطهاد، على الرغم من أنهم كثير من الأحيان يقدمون طلبات لجوء زائفة من أجل تحاشي الإعادة إلى الوطن أو تأخيرها. وفي الوقت نفسه، في مناطق أخرى، يتبين في نهاية المطاف أن الغالبية العظمى ممن يستعملون خدمات مهربي المهاجرين هم لاجئون. بيد أنه، من بين الذين لهم حق مشروع في طلب الحماية، لا يكون صحيحا بالضرورة أن القيام برحلة التهريب البحرية كان الخيار الوحيد المتاح لهم لطلب اللجوء؛ فطالبو اللجوء قد يكونون سافروا أو تم تهريبهم عبر العديد من البلدان التي كان يمكنهم أن يطلبوا اللجوء فيها ولكنهم استعملوا خدمات المهريين لأنهم يفضلون اختيار الوجهة التي يطلبون الحماية فيها.

وحيثما يضطر الناس إلى الفرار من الصراعات والعنف والجفاف والفقر ولا تكون لديهم بدائل آمنة ومشروعة لعمل ذلك سوى الاستعانة بخدمات المهريين للفرار من بلدهم، تكون العوامل الدافعة للهجرة هي في كثير من الأحيان نفس العوامل بغض النظر عن الوضع الاجتماعي والاقتصادي للمهاجرين ومستوى تعليمهم. وفي بعض الأحيان يُفترض على سبيل الخطأ أن المتعلمين تعليما جيدا والقادرين اقتصاديا هم مهاجرون لأسباب اقتصادية ولذلك ليسوا بحاجة إلى الحماية؛ غير أنه ليس صحيحا أن الأشخاص الأكثر ثراء أقل عرضة للاضطهاد من الأشخاص الأكثر فقرا. ففي سياق تهريب المهاجرين، قد تكون للوضع الاقتصادي النسبي لمن يُهرب آثار على قدرته على الحصول على خدمات تهريب معينة، ولكنه لا يدل على مدى احتياجه إلى الحماية.

٢-٢-٢ - الرحلة إلى الساحل

٢-٢-١ - السفر البري والجوي

تختلف طبيعة رحلة الوصول إلى الساحل اختلافا واسعا تبعاً للوضع الاقتصادي النسبي للمهاجرين المعنيين، ودوافعهم للفرار، والمهريين الذين يسهلون رحلتهم، والمنطقة المعنية. وتعميما لمجموعة تجاربهم في هذا الصدد، يمكن القول إن بعضهم لا يبقى على قيد الحياة خلال الرحلات التي تتم في معظمها عبر مسافات برية طويلة، في حين لا تشكل الرحلات التي تتم باستخدام الدروب الجوية سوى حد أدنى من المخاطر على سلامة المهاجرين، حيث لا تنطوي إلا على السفر بين مختلف المطارات الحورية الدولية باتجاه بلد المغادرة الساحلي.

وكمثال للوضع الأول فإن رحلة المهاجرين من أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى إلى ساحل شمال أفريقيا قد تتطلب أن يسافروا برا لعدة أسابيع أو أشهر أو حتى سنوات قبل أن يشرعوا في المرحلة البحرية من رحلتهم. وكثيراً ما قام المهاجرون برحلة برية أولية إلى محور معين (سواء أكان مدينة أو مرفأ أو مخيم لاجئين، مثلاً) حيث يمكن أن يحصلوا على ما يلزم لدعم عمليات الهجرة غير النظامية من بنية تحتية وخدمات، مثل الإقامة والوثائق المزورة وفرص العمل وتبادل المعلومات والاتصال بالمهريين.

ويمكن أن تشتمل رحلة المهاجرين إلى الساحل على رحلة محفوفة بالمخاطر عبر الصحراء، حيث يقع العديد منهم فرائس للظروف الطبيعية القسوى. وضعف حالة المهاجرين كبير خلال هذه المرحلة من رحلتهم؛ فحملهم للأموال التي يحتاجونها لكل مرحلة من مراحل الرحلة يجعلهم فرائس للعديد من المعتدين، ومن بينهم المهربون وقطاع الطرق ومسؤولو الحدود الفاسدون. ويفيد بعض المهاجرين بوجود علاقات منظمّة قائمة بين المهريين والجرمين الآخرين الذين

قد يستغلون المهاجرين المارين عبر الصحراء. وبما أن خدمات التهريب غير مشروعة فكثيراً ما تكون لمن يقدمونها سطوة هائلة على من يستعينون بهم؛ والانتهاكات شائعة، مع وفاة كثير من الناس خلال الرحلة أو التخلي عنهم في الطريق دون موارد.^(٧٣)

ويمكن أن تصل معاملة المهريين للمهاجرين طوال المراحل المختلفة للرحلة إلى الاعتداء الإجرامي، مع استعمال العنف والترهيب والتهديد باستخدامهما، بما في ذلك أعمال الاغتصاب والتعذيب والقتل.^(٧٤) والمرأة معرضة بصفة خاصة للاغتصاب أو الاعتداء المنهجين من قبل المهريين أو غيرهم ممن يلتقي بهم خلال الرحلة. وفي حين أن هناك مهريين أقل قسوة من غيرهم فهؤلاء هم عادة الاستثناء من قاعدة أن المهريين يخدمون المهاجرين ويسببون معاملتهم. وتُبنى علاقات الثقة عموماً على الصلات اللغوية بين المهريين والمهاجرين، ولكن على الرغم من ذلك فإن وضعية المهاجرين غير المشروعة وافتقارهم إلى المعلومات وإلى الخيارات البديلة يعنيان أنهم عرضة بصفة خاصة لأهواء المهريين وليس لديهم سوى القليل جداً من القدرة على التفاوض على شروط الرحلة أو تحديدها، أو الإصرار على الشروط التي تم الاتفاق عليها في البداية. كما أن وضعيتهم غير المشروعة تجعل من غير المرجح أن يطلبوا المساعدة من سلطات إنفاذ القانون في حال ارتكاب جرائم ضدهم.

وعلى خلاف هذه التجارب البالغة القسوة للوصول إلى الساحل، نجد في مناطق أخرى أن المهاجرين الذين لديهم قدرة اقتصادية أكبر على تحمل تكلفة الحصول على مستوى أعلى من خدمات التهريب لا يواجهون أي صعوبات خاصة. فمثلاً يمكن أن تأتي المغادرة من جزيرة إندونيسية نحو الأراضي الأسترالية بعد السفر برا وجوا من بلدان منشأ مثل العراق وأفغانستان، عبر مختلف المحاور الجوية الدولية، للوصول إلى بلد المغادرة إندونيسيا. ويتوقف الدرب المتخذ على عوامل مختلفة، ويمكن مثلاً أن يحدده ما إذا كانت تلزم تأشيرات لاستخدام دروب معينة. وقد ينطبق الشيء نفسه على السفر إلى تركيا كبلد عبور ليتم التهريب إلى الاتحاد الأوروبي. وفي جميع الحالات، لا يوجد درب واحد معين يُسلك، بل توجد عدة رحلات مختلفة تكون في كثير من الأحيان غير مباشرة وتتغير كثيراً لتحاكي الاكتشاف.

٢-٢-٢ - استقطاب المهاجرين

عادة ما يلتقي المهاجرون والمهريون البحريون في المحاور الرئيسية على امتداد دروب الهجرة. وهذا صحيح بصفة خاصة فيما يتعلق بالمحاور الأفريقية، حيث يمكن أن يستقطب المهريون المهاجرين في أماكن مفتوحة، مثل محطات السكك الحديدية أو البازارات أو الشواطئ أو الحانات أو الأسواق أو المقاهي، أو حتى بجوار السفارات الوطنية.^(٧٥) ويمكن أيضاً أيضاً أن يروج المهريون خدماتهم بنفس الطريقة التي تروج بها الأعمال التجارية خدماتها، من خلال الإعلانات في الصحف، والإنترنت، وشبكات الوسائط الاجتماعية، ووكلاء السفر، وشفويا.^(٧٦)

(٧٣) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 2, Smuggling of Migrants, p.55.

(٧٤) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, pp.74-77.

(٧٥) انظر مثلاً: مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, p.102.

(٧٦) Andreas Schloendhardt, Organised Crime and Migrant Smuggling: Australia and the Asia Pacific, Australian Institute of Criminology, Research and Public Policy Series, No. 44, p.39.

وفي بعض الحالات، يمكن أن يستقطب المهربون المهاجرين استقطاباً نشطاً بإعطائهم معلومات غير صحيحة عن فرص العمل في بلد المقصد، ومدى سهولة تسوية أوضاعهم، وظروف الرحلة البحرية.^(٧٧) فيمكن مثلاً أن تُعرض على المهاجرين صورة لقارب كبير في حالة جيدة باعتباره القارب الذي سيسافرون فيه، ليتم بعد ذلك حشرهم في قارب متهالك صغير. وقد يُغري الموردون الأشخاص أيضاً بالهجرة إلى أماكن بعيدة، على الرغم من أنهم ما كانوا سيعتزمون الهجرة إليها لولا ذلك. ويمكن أن يحدث هذا الاستقطاب في بلدان المهاجرين الأصلية.

وفي بعض الأحوال، يكون مقرُّ المهرب في بلد عبور. وعندما يحصل على قارب، يقوم بعد ذلك باستقطاب العدد المناسب من المهاجرين لتهريبهم؛ وقد يكون هؤلاء الأشخاص منتظرين بالفعل في بلد العبور ولكن قد يحتاج المهرب إلى استقطاب أشخاص زيادة عليهم في بلدان المنشأ ملء المركب. وبدلاً من ذلك، يمكن أن يكون قد استقطب عدداً من المهاجرين الراغبين في القيام برحلة بحرية ويحتاج بعد ذلك إلى الحصول على مركب مناسب.

ويجب أن يثق المهاجرون ثقة كبيرة في المهربين قبل الشروع في رحلتهم، وهذا يعني أن سمعة المهربين يمكن أن تكون عاملاً حاسماً في اختيارهم من جانب المهاجرين.^(٧٨) ويمكن أن يكون البت بالرأي بشأن المهربين مبنياً على ما يسمعه المهاجر المرتقب عنهم من خلال الشبكات الاجتماعية المؤلفة من الأصدقاء وأفراد الأسرة والمعارف.^(٧٩) ونظراً لموقف المهاجرين الضعيف نسبياً في التفاوض مع المهربين وما سيكونون عليه من ضعف خلال الرحلة، تتسم سمعة المهرب بأهمية أساسية وخصوصاً فيما يتعلق بصفقات الخدمة الشاملة التي تشمل أيضاً الرحلات البرية وأحياناً الرحلات الجوية إلى ساحل المغادرة.

٢-٢-٣- البيوت الآمنة

قد يكسب المهاجرون الراغبون في عبور البحر بواسطة القوارب في 'بيوت آمنة' يجب عليهم الانتظار فيها لمدة ساعات أو أيام أو أسابيع أو حتى شهور قبل أن يتمكنوا من الشروع في رحلتهم البحرية. ويمكن أن تختلف الفترة بين الوصول إلى البلد الساحلي والمغادرة على متن مركب التهريب اختلافاً كبيراً تبعاً لنوع من يتم تهريبهم ومن يقوم بتهريبهم. ففي بعض المناطق (مثل جزر البحر الكاريبي)، يمكن أن يكون المهاجرون على مقربة بالفعل من الساحل، ويسافرون مستقلين إلى نقطة الانطلاق الساحلية عندما يوجههم المهربون للقيام بذلك. وفي عمليات تهريب أخرى، يمكن أن يتصل المهربون بالمهاجرين الذين لا يزالون في بلدان المنشأ أو بلدان العبور، فيوجهونهم بأن يسافروا بأنفسهم (وفي كثير من الأحيان بواسطة الجو) إلى البلد الساحلي خلال الأيام المقبلة، لأن المركب سيكون مستعداً لاستقبالهم في غضون أسبوع. وقد تبين أن هذه هي الحال بالنسبة للمهاجرين المقتردين مالياً المهربين من العراق إلى أستراليا عبر إندونيسيا. وفي الوقت نفسه، قد يتعين على المهاجرين الأقل قدرة من الناحية المالية المتوجهين من أفغانستان، مثلاً، الانتظار في إندونيسيا لبعض الوقت قبل أن يتمكن المهربون من الحصول على مركب لرحلتهم. وفي مناطق أخرى، يمكن أن تكون فترة الانتظار أطول كثيراً. فكثيراً ما يتعين على المهاجرين المسافرين من أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى إلى شمال

(٧٧) انظر مثلاً: Andreas Schloenhardt, Organized Crime and Migrant Smuggling: Australia and the Asia Pacific, Australian Institute of Criminology, Research and Public Policy Series, No. 44, p.39

(٧٨) Veronika Bilger et al., "Human smuggling as a transnational service industry", International Migration vol.44 n°4 2006

(٧٩) Khalil Koser and C Pinkerton., "The social networks of asylum seekers and the dissemination of information about countries of asylum", Home Office, London, quoted in Ilse Van Liempt, "The social organization of assisted migration", IMES, Institute for Migration and Ethnic Studies, Amsterdam, paper presented at the 8th Metropolis Conference in Vienna, September 2003, p.6

أفريقيا أن ينتظروا في بلدان المغادرة الساحلية لعدة أشهر لكي يجمعوا ما يكفي من المال لرحلتهم إلى أوروبا، وأن ينتظروا في بيوت آمنة ترقباً للظروف المناسبة للمغادرة. وقد تكون أماكن الإقامة هذه موجودة في ضواحي المدن بالقرب من نقطة المغادرة الساحلية، على الرغم من أن هذا ليس هو الحال دائماً؛ فقد كانت هناك تقارير عن بيوت آمنة تقع على بعد ساعات طويلة من نقطة الانطلاق بالقوارب.

ويكون المهاجرون الفقراء ضعفاء بصفة خاصة عندما يتعين عليهم البقاء في البيوت الآمنة لفترات طويلة من الزمن. فقد يكون المهاجرون معتمدين على وسطاء للتنسيق مع التنظيم الذي يرتب المرحلة التالية من الرحلة. وفي بعض الأماكن، يمكن أن يكون المهاجرون أحراراً في دخول البيت الآمن والخروج منه، بينما في أماكن أخرى يمكن أن يكونوا محبوسين تماماً وتُساء معاملتهم، بل يكون هناك أحياناً حراس مسلحون للحفاظ على النظام وحماية السرية. وبصفة عامة يقوم بالحفاظ على النظام داخل البيوت الآمنة مواطنون من البلد الذي يقع فيه المنزل الآمن، ولكن قد يقوم المهاجرون أنفسهم بهذه المهمة لفترة من الزمن لكسب المال لرحلتهم. وتتفاقم هذه العلاقة الاستغلالية عندما يتعين على المهاجرين تسديد 'ديون' للمهريين مقابل طعامهم وإقامتهم (بأسعار مبالغ فيها أحياناً)، الأمر الذي قد لا يترك لهم خياراً سوى العمل لدى المهريين من أجل سداد ديونهم ومواصلة رحلتهم. وقد يتعلق هذا العمل بتهريب المخدرات أو حتى بأداء أدوار في عمل تهريب المهاجرين نفسه، وذلك مثلاً من خلال استقطاب مهاجرين آخرين.

٢-٣- الرحلة البحرية

٢-٣-١- الركوب والمغادرة

عندما يقرر المهريون أن الوقت مناسب، يمكن أن يؤخذ المهاجرون إلى نقطة المغادرة في سيارات، أو عربات نقل مغلقة، أو حافلات، أو شاحنات، وذلك عادة خلال الليل لتحاكي الكشوف. ورهنا بالموقع، يمكن أيضاً أن يتمكن المهاجرون من السير إلى نقطة المغادرة في مجموعات صغيرة بغية عدم جذب الانتباه. وتبعاً للمنطقة أو الدرب أو المركب المستخدم، يمكن إحضار المركب إلى الساحل في حاوية يحملها المهاجرون أنفسهم إلى البحر. وعند هذه النقطة، يمكن أن يقوم السماسرة الذين جمعوا الأموال من المهاجرين بتمرير الأموال إلى أصحاب القوارب، بعد خصم عمولتهم.

ويتم عادة عند نقطة المغادرة تجريد المهاجرين من الهواتف المحمولة والأحزمة والسجائر وغيرها من البنود مثل جوازات السفر ووثائق الهوية الأخرى، وذلك عموماً لكي لا يتسنى الربط بينهم وبين المهريين في حالة اعتراض سبيلهم. وكانت هناك حوادث عُثر فيها على وثائق احتيالية عند المهاجرين المهريين في البحر، مقصود استخدامها في استكمال الرحلة أو لتسهيل إقامتهم غير المشروعة في بلدان المقصد. وتبعاً لما يناسب المهريين، قد توضع المجموعات العائلية في القارب ذاته أو قد يُفصل بين أفرادها لتثبيطهم عن التعاون مع السلطات في حال اعتراض سبيلهم، حيث إن ذلك التعاون يمكن أن يؤثر سلباً على رحلة أفراد أسرهم.

وكثيراً ما يتوخى المهريون العناية في اختيار المهاجرين الذين يرسلونهم في الزوارق وفقاً لجنسياتهم. فقد لا تنقل بعض القوارب سوى ركاب من جنسية واحدة، في حين يمكن أن تحمل زوارق أخرى جنسيات بعدد الركاب. فمثلاً يتعرض المهاجرون الذين من بلدان لديها اتفاقات ثنائية مع بلد المقصد لاحتمال أكبر بإعادتهم فور نزولهم. ويمكن أيضاً أن يقع الاختيار للاضطلاع بالرحلة البحرية على المهاجرين الذين لديهم فرصة أكبر لقبولهم بصفة طالبي لجوء في بلد المقصد، أو الذين يأتون من بلدان منشأ بعيدة تكون الإعادة إليها مكلفة للغاية.^(٨٠) كذلك، كما هو مذكور أعلاه،

(٨٠) Paula Monzoni, "Migration: Human Rights of Irregular Migrants in Italy", in International Council on Human Rights

.Policy, Migration: Human Rights Protection of Smuggled Persons, Geneva 25-26 July 2006, p. 15

يمكن أن يختار المهربون، كجزء من طريقة عملهم لتمكين المهاجرين من الإقامة في بلد المقصد، مهاجرين ذوي سمات معينة، مثل الأطفال غير المصحوبين بذويهم والنساء الحوامل.

ولأن رسوم التهريب لعبور البحر غالباً ما تُدفع للوسطاء قبل الوقت الذي يقضيه المهاجرون في الانتظار في البيوت الآمنة، لا تكون للمهاجرين سيطرة على موعد مغادرتهم. وإذا اختار بعض المهاجرين عدم السفر (مثلاً لأنهم قلقون من أن الرحلة ستكون مفرطة الخطر بسبب الظروف البحرية و/أو بسبب حالة المركب) فإمّا أن يُرغموا على مواصلة الرحلة المعترمة أو يُسمح لهم بالتخلف عنها ولكن يفقدون المال الذي دفعوه.

٢-٣-٢- النقل والمعدات

توجد عدة أساليب لتهريب المهاجرين عن طريق البحر، وتُستخدم زوارق من جميع الأنواع والأحجام في ارتكاب الجريمة. والمعتاد في بعض البلدان اعتراض قوارب لا تحمل سوى عدد قليل من الركاب، بينما تُستخدم في بلدان أخرى مراكب تحمل عدة مئات من الأشخاص. وعموماً يعتمد اختيار المركب على الموارد المتاحة للمهاجرين لتمويل رحلتهم وكذلك على أنواع المراكب التي يوفرها المهربون وطول الرحلة. ويتغير أيضاً اختيار المركب المستخدم وفقاً لتوافره في وقت ومكان معينين.

وهناك طريقة نمطية لتهريب المهاجرين في البحر، هي استخدام مركبين. فالركب الكبير، من قبيل سفينة صيد أو سفينة شحن، يحمل المهاجرين في رحلات المحيطات المفتوحة إلى موقع محدد مسبقاً في أعالي البحار، حيث يتم نقلهم إلى قارب صغير من أجل العبور إلى موقع التزول. وعند هذه النقطة، يترك المهربون وطاقم القارب الصغير المهاجرين ويعودون على متن المركب الثاني إلى نقطة المغادرة.^(٨١) وينطوي نظام آخر على استخدام مراكب صغيرة لنقل المهاجرين إلى مركب أكبر، كسفينة صيد أو سفينة شحن مثلاً، ينتظرهم ليتولى الرحلة المحيطية.^(٨٢) ويمكن بدلاً من ذلك إنزال المهاجرين على جزيرة قبالة الساحل، حيث ينتظرون وصول مركب آخر يواصلون رحلتهم عليه.^(٨٣) وهناك طريقة أقل شيوعاً لتهريب المهاجرين عن طريق البحر وهي استقطاب صيادين محترفين لكل حالة على حدة، يستخدمون قواربهم الخاصة لنقل المهاجرين إلى عرض البحر حيث يتم بعد ذلك نقلهم إلى مراكب أصغر وتركها تسير على غير هدى إلى أن يُعترض سبيلها، بينما يعود الصيادون إلى ساحل المغادرة.^(٨٤) وأخيراً، ثمة طريقة تُستخدم في عمليات التهريب الواسعة النطاق وهي أن تغادر عدة مراكب ساحل المنشأ بالتزامن بنية استنفاد الموارد العملية للدولة الساحلية المتلقية.

وفي بعض الحالات، يمكن أن يُجَبَّأ المهاجرون على متن قوارب تجارية أو عبّارات أو حتى سفن شحن. وقد تُستخدم الزوارق السريعة والزوارق الشراعية واليخوت ذات المحركات والقوارب المطاطية المنفوخة الصغيرة. وقد استُخدمت

(٨١) انظر مثلاً: Andreas Schloenhardt, *Organized Crime and Migrant Smuggling: Australia and the Asia Pacific*, Australian Institute of Criminology, Research and Public Policy Series, No. 44, p.51

(٨٢) انظر مثلاً: UNODC Issue Paper: *Transnational Organized Crime in the Fishing industry*, 2011, pp.67-68

(٨٣) انظر مثلاً: Andreas Schloenhardt, *Organized Crime and Migrant Smuggling: Australia and the Asia Pacific*, Australian Institute of Criminology, Research and Public Policy Series, No. 44, p.51

(٨٤) ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *Transnational Organized Crime in the Fishing industry*, 2011, p.62, referring to Monzini 'Il traffico di migranti per mare verso l'Italia. Sviluppi recenti (2004-2008)' 43 .Working Papers Centro Studi di Politica Internazionale (2008) 33

أيضاً قوارب الألياف الزجاجية، وإن كانت قد حلت محلها إلى حد بعيد في بعض المناطق القوارب المطاطية. بل تمتلك بعض تنظيمات التهريب الإمكانيات اللازمة لبناء قواربها الخاصة لاستخدامها لمرة واحدة. واستخدام اليخوت الشراعية أو الزوارق السريعة أقل شيوعاً، نظراً لارتفاع تكلفة عملية التهريب في هذه الحالة سواء بالنسبة للمهاجر المهرب أو بالنسبة للمهرب؛ وإذا تلفت هذه القوارب أو تم اعتراض سبيلها والاستيلاء عليها فتكون التكلفة على شبكة التهريب كبيرة. ولهذا السبب، يكون على متن الزورق في كثير من الأحيان مهربون ذوو مهارة في قيادته في أعالي البحار، وذلك للإبحار بالمراكب الأكثر تكلفة، التي يمكن أن يكون قد تم شراؤها بأموال متأتية من أعمال تجارية غير مشروعة أخرى، مثل تهريب المخدرات، وتم تسجيلها بأسماء مجرمين من مستوى أدنى ليست لديهم سجلات جنائية. بيد أنه في بعض البلدان (مثل الولايات المتحدة الأمريكية) يمكن أن تكون القوارب قد سُرقَت، ولذلك لا تكلف المهربين أي شيء في حال اعتراض سبيلها أو تلفها. وكثيراً ما يكون استخدام القوارب المسروقة استراتيجية فعالة للتهريب في البحر؛ وحيثما تكون الزوارق السريعة أو اليخوت قد سُرقَت من الموانئ الساحلية في بلدان المقصد، يكون من الصعب على السلطات كشفها عندما تندمج في الحركة البحرية المشروعة بعد أن تكون قد جمعت المهاجرين من نقطة المنشأ أو نقطة العبور. وعموماً تكون المراكب ببساطة مملوكة للمهربين، الذين يواصلون إعادة استخدامها لأغراض التهريب ما لم يضطروا إلى التخلي عنها بسبب وجود قوات إنفاذ القانون أو تدهور حالة المركب.

وفي مناطق أخرى، مثل شمال أفريقيا، يشتري المنظمون الزوارق من الصيادين لاستخدامها في عمليات التهريب، ويدفعون أحياناً مبالغ تصل إلى ضعف قيمة القارب. وكانت هناك أيضاً أحداثاً سُرقَت فيها قوارب من الصيادين الذين رفضوا بيعها. ويجدر بالملاحظة أن ملكية قوارب الصيد كثيراً ما تنتقل عبر الأجيال، باعتبارها مصدر دخل الأسرة؛ وفي المدن، يصبح الصيادون أنفسهم، عند سرقة القوارب لاستخدامها في عمليات التهريب، عرضة للعمل مع المهربين إما بصفة قباطنة لمراكب التهريب أو بصفة مهاجرين، نظراً لأن المهربين جرّدوا الأسرة من سبيل كسب معيشتها.^(٨٥)

وعلى درب البحر الأبيض المتوسط الشرقي، أفادت السلطات عن حدوث تحوّل من استخدام مراكب مؤقتة للرحلات القصيرة إلى استخدام مراكب أكبر حجماً مثل القوارب الشراعية أو السفن التجارية التي توفرها التنظيمات الإجرامية.^(٨٦) وفي المقابل، تم الكشف على درب البحر الأبيض المتوسط الغربي الممتد من شمال أفريقيا إلى إسبانيا عن مهاجرين غير نظاميين يستخدمون مراكب أقل صلاحية للملاحة، مثل الزلاجات النفاثة والقوارب المطاطية المنفوخة، بما يعرض حياتهم للخطر. وتستخدم هذه الأساليب عموماً لرحلات العبور القصيرة، مثل الرحلات بين المغرب والساحل الجنوبي لإسبانيا، وبين تونس والجزيرتين الإيطاليتين باتيليريا ولامبيدوزا، وكذلك بين الساحل التركي والجزر اليونانية في بحر إيجه، حيث يمكن أن تكون المسافات بين الشواطئ أقل من كيلومتر واحد.^(٨٧) وعلى نحو أكثر شيوعاً، يمكن تهريب المهاجرين على مراكب صيد خشبية قديمة متهاكة، يتحصل عليها المهربون لهذا الغرض. وقد تكون المراكب بالية إلى حد بعيد وغير صالحة للملاحة. وقد لوحظت هذه المراكب على الخصوص في التهريب من غرب أفريقيا والمغرب إلى إسبانيا ومن ليبيا إلى إيطاليا. وتستخدم مراكب مماثلة أيضاً لتهريب المهاجرين إلى الأقاليم الخارجية الأسترالية.^(٨٨)

(٨٥) انظر مثلاً: Marine Olivesi, 'Fishermen lose boats to migrants', The World, 18 April 2011, <http://www.theworld.org/2011/04/tunisian-fishermen-lose-boats-to-migrant/>, accessed on 5 October 2011.

(٨٦) FRONTEx Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.29

(٨٧) FRONTEx Annual Risk Analysis 2011, Warsaw April 2011, p.30

(٨٨) Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Smuggling of Migrants, p.70

وفي حين أن القوارب المنفوخة هي وسيلة نقل راتجة أيضاً فإنّ مزية مراكب الصيد الخشبية هي أنها تستطيع أن تحمل عدة مئات من الأشخاص، في حين لا تستطيع القوارب المطاطية أن تحمل سوى نحو عشرين شخصاً.^(٨٩) وفي بعض أنحاء العالم أدى الطلب العالي على خدمات التهريب والأرباح العالية التي يجنيها المهربون الذين يقدمون تلك الخدمات إلى حدوث زيادة في الطلب في السوق على القوارب القديمة والمعدات الرئيسية الأخرى. ويُفاد في بعض المناطق بأنّ المهربين يدفعون ما يقرب من ضعف سعر السوق لشراء قارب الصيد، بالنظر إلى الربح الذي سيجنونه من حشر أعداد كبيرة من المهاجرين على متن القارب.^(٩٠)

ومن الأسباب الإضافية لاستخدام مراكب الصيد في عمليات التهريب أن استتاف الثروة السمكية أدى إلى وفرة مفرطة في المعروض من مراكب الصيد، التي أصبحت من ثم متاحة للمهربين لاقتنائها للقيام بعملياتهم. وعدا عن سهولة الحصول على مراكب الصيد فهي أقل عرضة لإثارة الشكوك، نظراً لأنّ هناك سبباً مشروعاً لوجود هذا النوع من المراكب في البحر.^(٩١) وأخيراً ففي كثير من الأحيان لا تحتاج مراكب الصيد إلى تسجيل على الصعيد المحلي أو الدولي، ولا يُشترط أن تحمل على متنها نظم تتبع ساتلية أو غير ساتلية، وهذا يعني أنّ المهربين يمكن أن يستخدموها مع احتمال قليل جداً بأن يتم الربط بينها وبينهم.^(٩٢) وعندما تكون المراكب غير صالحة للإبحار ولا يُعتمزم أن يعاد استخدامها، لا يوجد أيُّ خطر على المهرب في تعيين شخص غير ماهر، بل ربما أحد المهاجرين، لقيادة القارب والملاحة به. وعادة ما ينتهي الأمر بمراكب الصيد المستخدمة في نقل المهاجرين إلى الغرق في قاع البحر، ولا يكون الهدف إطلاقاً استخدامها في أكثر من رحلة واحدة.

ويمكن أن تشمل المعدات المحمولة على متن المراكب عناصر ملاحية، مثل جهاز خاص بالنظام العالمي لتحديد المواقع أو بوصلة، على الرغم من هذه الأجهزة تُلقى عموماً في المحيط عند اعتراض سبيل المركب. وعموماً يتم طرح الهواتف المحمولة والهواتف الساتلية في البحر. وتبعاً لتكلفة رحلة تهريب المهاجرين، ومستوى تنظيم المهربين المعينين، والمركب المستخدم، قد يتم أو قد لا يتم تزويد المهاجرين بسترات النجاة و/أو عناصر السلامة الأخرى. فمثلاً، حيث تُستخدم قوارب فاخرة مسروقة لتهريب عدد قليل وحسب من الناس، قد تكون سترات النجاة موجودة أصلاً على متن المركب المسروق. وعلى العكس من ذلك، في حالات القوارب المكتظة المتدنية المستوى، قد لا تكون هناك سترات نجاة على متن القارب. وأحياناً يعتمد مستوى معدات السلامة الموفرة في درج معين على بلد المنشأ والمقدرة الاقتصادية للمهاجرين والرحلة التي يقومون بها. فمثلاً المهاجرون الصوماليون الذين تكون لديهم خلال الرحلة نظم مالية قائمة لحماية أنفسهم من الاستغلال من جانب المهربين توفّر لهم أيضاً في كثير من الأحيان سترات نجاة خلال عبور البحر، في حين لا توفر لمواطني غرب أفريقيا مثلاً. وهناك أيضاً أدلة تشير إلى أنّ المهربين عندما يهربون أشخاصاً من جنسيتهم نفسها يكونون أكثر حرصاً على سلامة هؤلاء الناس مما تكون عليه الحال بالنسبة لأصحاب الجنسيات الأخرى. وعموماً يتوقف مدى مراعاة سلامة المهاجرين على مدى تهذيب كل من المهربين المعينين على حدة أو عدم تهذيبهم.

(٨٩) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، 2011، p.62، Issue Paper: Transnational Organized Crime in the Fishing industry.

(٩٠) STATT Consulting, Synapse May 2011, Issue 4, *The Next phase of migration to Europe from Tunisia and Libya*, p.22.

(٩١) مناقشة جرت في اجتماع فريق خبراء مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة بشأن تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ١٣-١٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، فيينا، النمسا.

(٩٢) ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime in the Fishing industry, 2011, p.72.

٢-٣-٣ - قيادة القارب

توجد آراء وأفهام متباينة حول ما إذا كان المهاجرون أم المهريون هم الذين يتولون قيادة المراكب. فيعتقد بعض الممارسين أن القباطنة الذين يكونون على متن القوارب يكونون دائماً تقريباً مهريين، نظراً إلى أنه يستحيل على شخص غير بحار أن يقود مركباً ويبحر به نحو وجهة محددة بدقة في عرض البحر. ويشير آخرون إلى أن امتلاك الشخص لمهارات في الملاحة البحرية لا يعني بالضرورة أنه ليس مهاجراً أيضاً. والواقع أنه في بعض المناطق يُعتبر أن القوارب يقودها دائماً تقريباً المهاجرون أنفسهم و/أو يتكوّن طاقمها منهم. ولذلك لا يمكن التعميم بشأن من يقودون مراكب التهريب باستثناء الإشارة إلى أنه في بعض الأحيان يقود المهريون القوارب وتتألف طواقمها منهم، بينما في حالات أخرى يمكن أن يقود المهاجرون المراكب ومع ذلك تتم ملاحظتهم بتهم ارتكاب الجرائم المتعلقة بالتهريب. ومن المهم أيضاً التشديد في هذا الصدد على أنه حتى عندما لا يكون هناك مهرب على متن المركب فيمكن أن تكون الحالة مع ذلك حالة تهريب مهاجرين عن طريق البحر، نظراً لكون المهريين هم الذين يسروا الرحلة.

وقد توصلت بعض الأبحاث إلى أنه كثيراً ما يكلف أحد المهاجرين بالقيادة حين تُستخدم المراكب الصغيرة والقوارب المطاطية. وأحياناً يختار المهريون القبطان من بين المهاجرين ثم يعطونه تعليمات بشأن كيفية قيادة القارب. وقد لا يستمر إعطاء هذه التعليمات سوى بضع ساعات، ويجري قبل موعد الرحلة الفعلية بوقت غير طويل. وفي بعض الأحيان قد يتم اختيار شخص على أساس مهاراته، بينما في حالات أخرى قد لا يمتلك المهاجر أي مهارات في قيادة القوارب ولكن يدعى ذلك لمجرد التمكّن من السفر مجاناً أو بسعر مخفض. وقد يكون دافعه إلى القيام بهذا الدور دافعاً مالياً، من حيث أنه يتم التنازل عن رسوم تهريبه أو يُمنح أموالاً إضافية مقابل تولي هذه المهمة، أو قد يحق له جلب شخص آخر أو شخصين إلى الرحلة دون دفع رسوم، لمساعدته على القيام بدوره.

وفي بعض الأحيان يكون 'القبطان' صياد سمك ذا خبرة أو بحاراً وظّفه المهرب خصيصاً بسبب مهاراته؛ بل يمكن أن يكون المهريون قد احتربوا قدراته قبل الاضطلاع بالرحلة. وفي المناطق التي يوظّف فيها المهريون صيادي الأسماك بسبب مهاراتهم في الملاحة البحرية ومعرفتهم بمياه وكتل أرضية معينة، يمنح المهرب الصياد أحياناً نظير نقل مجموعة من المهاجرين مبلغاً من المال أكبر مما كان يمكن أن يحصل عليه الصياد بخلاف ذلك. وقد يكون من يتم إغراؤهم بقبول مثل هذا العرض على علم أو على غير علم بالمخاطرة التي يتكبدونها وعدم شرعية ما يُطلب منهم القيام به، ولكن من الواضح أن المهريين ينقلون خطر الملاحقة القضائية إلى من يوظفونهم.

وفي كثير من المناطق كانت هناك حالات استُخدم فيها القصر لقيادة المراكب لتحاكي الملاحقة القضائية في حال اعتراض سبيل المراكب، رغم أن النتيجة لا تكون دائماً على هذا النحو المنشود. وفي كثير من الأحيان يقود القارب شخص بالغ ولا يوضع طفل على دفة القيادة إلا عند رصد خدمات الإنقاذ أو عندما يقترب المركب من وجهته.

٢-٣-٤ - الظروف في البحر

تبعاً لمكان المغادرة ومكان الوجهة، يمكن أن تستغرق رحلة القارب أي مدة بين ساعتين و٣٠ يوماً. وهناك رحلات تهريب بحري آمنة ومريحة نسبياً للركاب، وذلك مثلاً حيث يكون البحر هادئاً والمسافات قصيرة والمركب مزوداً بما يكفي من إمدادات الغذاء والماء لجعل الرحلة مريحة. وفي بعض رحلات التهريب البحرية المحدودة، توفر إسترات نجاة وتتاح لهم مساحة كافية يرتاحون فيها لمدة الرحلة. وحيثما يستخدم المهريون اليخوت الفاخرة لارتكاب جرائمهم، يكون الركاب عموماً مرتاحين. وحيثما تكون الظروف في البحر وعلى متن المركب معقولة، يمكن أن يقضي

المهاجرون رحلة سعيدة من بلدان المنشأ الساحلية إلى بلد المقصد الساحلي. والواقع أن المحققين كشفوا في بعض الحالات أدلة على أن المهاجرين صوّروا رحلتهم بكاميرات الفيديو والكاميرات الساكنة كما يوثقون أيّ رحلة ترفيهية. غير أنه بالنسبة لغالبية المهاجرين يمكن أن تكون الرحلة مروعة. ويتحدث العديد من الناجين عن الظروف الصعبة، والبرد، ورائحة الوقود القاهرة، وندرة الغذاء والماء. ويمكن أن يكون الازدحام شديدا والأمواج عاتية لدرجة أن يسقط الناس في الماء. ويمكن أن يؤدي انعدام النظافة على متن المركب إلى انتشار الأمراض بواسطة البراز والبول والقيء. وفي حين أنه لا تُستخدم في جميع الرحلات وسائل عنيقة للسيطرة على الركاب، كانت هناك تقارير عن قيام المهريين الموجودين على متن المركب بممارسة العنف تجاه الركاب. وقد أُبلغ عن الاعتداء الجسدي والجنسي في بعض الرحلات، وكذلك عن أعمال قتل، مع حالات لإلقاء الناس، ومن بينهم الأطفال، في البحر.^(٩٣) وقد يصاب الناجون من رحلات عبور البحر بالصدمة بسبب تجربتهم؛ ويوشك بعضهم على الوفاة أثناء رحلتهم، ويتعرضون لظروف ومعاملة تدل على أن المهريين يعطون الربح قيمة أعلى من قيمة الحياة البشرية.

٢-٣-٥- الوصول أو اعتراض السبيل

هناك طريقتا عمل تُستخدمان عند الاقتراب من ساحل المقصد. وتهدف إحدى الطريقتين إلى الوصول إلى اليابسة بتحاشي الكشف من قبل السلطات، وذلك باستخدام القوارب السريعة و/أو السفر ليلا حين يكون الكشف أكثر صعوبة. وهذه هي الطريقة المستخدمة عادة في الرحلات من تركيا صوب إيطاليا واليونان، ومن جزر القمر إلى جزيرة مايوت، ومن الصومال وجيبوتي إلى اليمن، ومن جزر البهاما إلى الولايات المتحدة. وتهدف الطريقة الثانية إلى أن يتم الكشف واعتراض السبيل أو الإنقاذ من قبل السلطات داخل المياه الإقليمية للبلدان الساحلية المقصودة. وهذه الطريقة هي القاعدة في الرحلات من شمال أفريقيا إلى أوروبا، ومن جنوب وشرق آسيا إلى أستراليا.

تحاشي الكشف

حيثما يكون الهدف هو تحاشي الكشف، يمكن أن تتوقف الرحلة البحرية خلال النهار، ويوضع قماش القنب الأزرق لتغطية المركب لكي لا تتمكن المراقبة الجوية من كشفه في زرقة المحيط الواسعة. وفي الليل تستمر الرحلة نحو السواحل التي لا يوجد فيها سوى القليل من المراقبة. وبدلا من ذلك، فيما يخص الرحلات القصيرة، يمكن استخدام زوارق سريعة صغيرة للوصول إلى الساحل المقصود، ويندمج المهريون ببساطة في حركة الملاحة البحرية في الموانئ الساحلية، فيُتزلون المهاجرين فيها ويعودون إلى ساحل المنشأ. وفي الحالات التي تكون فيها الزوارق قد سُرقَت من المدن الساحلية في الجهة المقصودة، قد يكون من الصعب كشفها عندئذ. وقد تتمكن هذه المراكب من تحاشي الكشف، من خلال سرعتها والسهولة التي يمكن أن تتم بها المناورة بها لتجنب أيّ مراقبة يتم رصدها.

وفي بعض المناطق، تُعطى تعليمات للمهاجرين بالتزول من المركب على بعد عشرات الأمتار أو مئات الأمتار من الشاطئ، لكي يتمكن المركب من المغادرة دون أن يُكتشف. ويكون بعض المهاجرين غير قادرين على السباحة، والواقع أن كثيرين منهم لا يكونون قد رأوا محيطا قط من قبل، وهذا يعني أن طريقة العمل هذه يمكن أن تفضي إلى الوفاة.

(٩٣) Médecins sans Frontières (MSF), No Choice: Somali and Ethiopian refugees, asylum seekers and migrants crossing the Gulf of Aden, June 2008; Mixed Migration Task Force Somalia (co-chaired by UNHCR – IOM), “Mixed migration through Somalia and across the Gulf of Aden”, report, April 2008, p. 4

وفي حال كشف المراكب واعتراض سبيلها، يكون المهربون قد أعطوا المهاجرين، في كثير من الأحيان، تعليمات بالألا يقولوا شيئاً للسلطات. و ينتظر المهاجرون ببساطة إرجاعهم إلى بلدانهم الأصلية حيث يدخلون مجدداً في دورة التهريب ويشرعون في محاولة أخرى. وفي بعض عمليات التهريب، يتم الوعد بمحاولة جديدة مجانية مقابل ألا يقول المهاجرون شيئاً للسلطات.

السعي إلى الكشف

لدى اعتراض السلطات سبيل المركب، تُلقى في البحر الهواتف المحمولة وأجهزة نظم تحديد المواقع وغير ذلك من المعدات المسموح بحملها على متن المركب من أجل الملاحة في الرحلة البحرية. وقبل القيام بذلك، قد يتصل المهربون أو غيرهم من الموجودين على متن المركب أو على اليابسة بخفر السواحل بواسطة هاتف ساتلي محمول، ويخبرون السلطات بأن تنقذ الأشخاص الموجودين على متن القوارب.^(٩٤) ومن طرائق العمل التي يُبلغ عنها في كثير من الأحيان وتُستخدم عند اعتراض السبيل أن يُجبر المهربون أو المهاجرون السلطات على القيام بعملية الإنقاذ، وذلك بإغراق القوارب أو حرقها. فمثلاً قد تُحرق القوارب المطاطية الصغيرة لكي تضطر السلطات إلى تولى المسؤولية عن الأشخاص الموجودين في الماء. وقد تُشعل النار في المراكب الخشبية لضمان قيام السلطات بمساعدة الأشخاص الموجودين على متن المركب، ويكون الدفاع لذلك أحياناً تصوراً أن المراكب التي يتم اعتراض سبيلها ستردُّ على أعقابها لولا ذلك. وفي حالات أخرى، حيثما يكون الركاب الذين على متن المراكب ساعين إلى تحاشي الكشف، كانت هناك حالات قليلة هدّد فيها أشخاص موجودون على متن المركب برمي الأطفال الرضع أو الأطفال الصغار في البحر، أو هددوا بارتكاب الإيذاء الذاتي إذا اعتلت السلطات المركب، أو ارتكبوه فعلاً.

ويكون المهربون عادة على اطلاع جيد على التزامات الدولة فيما يتعلق بالحماية، ويعملون على استغلالها. فمثلاً يقوم المهربون في بعض الأحيان بإرشاد المهاجرين بشأن طلب اللجوء عند اعتراض سبيلهم، ويعطوهم إرشادات بشأن الجنسية التي ينبغي أن يدعوا أنهم ينتمون إليها عند طلب اللجوء. وكبدليل لذلك، يوجّه المهاجرون بعدم طلب اللجوء لدى اعتراض سبيلهم، لأنهم ينوون أن يقوموا بعد وصولهم إلى الدولة الساحلية بمواصلة رحلتهم (مستقلين بأنفسهم أو بتسهيل من المهريين) إلى بلد مقصد مفضّل آخر حيث سيطلبون اللجوء أو سيحاولون البقاء في ذلك البلد بطريقة أخرى.

٢-٣-٦- الوفيات في البحر

أكدت مفوضة الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان أنه "مما لا شك فيه أن مهربي البشر العددي الرحمة يتحملون جزءاً كبيراً من المسؤولية عن آلاف الوفيات التي تحدث سنوياً في البحر الأبيض المتوسط وخليج عدن والبحر الكاريبي والمحيط الهندي وأماكن أخرى."^(٩٥)

وفي حين أن العدد الإجمالي للوفيات التي تحدث بين المهاجرين الذين يحاولون عبور البحر من أفريقيا إلى أوروبا غير معروف، فإنه يقدر أن نحو ١٠٠٠ شخص يلقون حتفهم سنوياً.^(٩٦) وتقدر اللجنة الكاثوليكية الدولية للهجرة هذا

Council of Europe: Parliamentary Assembly, *Europe's 'boat people' mixed migration flows by sea into southern Europe*, (٩٤) .11 July 2008, Doc. 11688 available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/487c61f616.html>

Navi Pillay, United Nations High Commissioner for Human Rights, *Migrants at sea are not toxic cargo*, 9/5/2009, (٩٥) .<http://www.abs-cbsnews.com/views-and-analysis/09/04/09/migrants-sea-are-not-toxic-cargo-navi-pillay>

(٩٦) انظر مثلاً: ICMPD and Fortress Europe and United

الرقم تقديراً أعلى، وتفيد بأن ٢٠٠٠ شخص لقوا حتفهم في الأشهر الأولى من عام ٢٠١١. وفي أيار/مايو ٢٠١١ مثلاً، توفي ٦١ شخصاً بسبب التجفاف والجوع على متن قارب في البحر الأبيض المتوسط.^(٩٨) وفي آسيا يحدث عدد كبير من الوفيات على الرغم من أن أعداد من يحاولون الوصول إلى أستراليا أقل من أعداد الذين يحاولون الوصول إلى أوروبا. ففي عام ٢٠٠١ لقي أكثر من ٣٥٠ شخصاً حتفهم في حادثة واحدة عندما غرق قبالة ساحل جاوة بإندونيسيا مركب غير صالح للإبحار متجه إلى أستراليا.^(٩٩) وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠ لقي ٥٠ شخصاً حتفهم عندما تحطم مركب على الصخور في جزيرة الكريسماس التابعة للإقليم الأسترالي. وبصفة عامة، ليس في صالح المهريين عن طريق البحر أن يسيئوا معاملة الركاب، نظراً لأن أعمالهم تعتمد اعتماداً كبيراً على الأقوال الشفوية الصادرة من الزبائن الذين يشعرون بالرضى. غير أن المهريين الذين يسهلون الرحلة عبر خليج عدن هم استثناءات من هذه القاعدة. فكما ذكر أعلاه فإن ظروف السفر عبر خليج عدن قاسية لدرجة أنه يقدر أن معدل الوفيات في هذه الرحلة يبلغ ٥ في المائة. ويفاد بأن أسباب الوفاة في هذه الحالة هي نقص الغذاء والماء، فضلاً عن الغرق والضرب المبرح أو القتل من قبل المهريين، الذين ألقوا بأناس في البحر. وقد أبلغ عن حالات انتحار على هذا الدرب.^(١٠٠) ولا يمكن دائماً التثبت من أسباب الوفاة، نظراً لأن بعض الجثث لا يُعثر عليها أبداً.

وفي حين أن العدد الإجمالي للمهاجرين المهريين في البحر غير معروف، يُعتقد أن هذا العدد في تزايد.^(١٠١) ويُعتبر على نطاق واسع أن من الأسباب الرئيسية لذلك أنه ناتج عن توسع قطاع منخفض التكلفة من سوق تهريب المهاجرين، لأن العوامل الطارئة تعطي الناس حافزاً على مغادرة أوطانهم، وبسبب تعزيز التدابير الرقابية الحدودية في بلدان المقصد. وعندما تصبح قنوات الهجرة أكثر محدودية، يلجأ المزيد من الناس إلى المهريين للحصول على المساعدة، ويعرض هؤلاء حياة المهاجرين وسلامتهم للخطر في جهودهم المتزايدة للخطورة للالتفاف على الضوابط الحدودية.^(١٠٢) يضاف إلى ذلك وجود إفادات عن مراكز حكومية وخاصة على حد سواء تخلفت عن إنقاذ مهاجرين معرضين للخطر في البحر على الرغم من قدرتها على إنقاذهم.

(٩٧) ICMC, 'Mayday! Strengthening responses of assistance and protection to boat people and other migrants arriving in Southern Europe', September 2011, p.4. وهذا التقرير الصادر عن اللجنة الكاثوليكية الدولية للهجرة يلاحظ أيضاً الأرقام الصادرة من موقع Fortress Europe والتي تشير إلى أن ٩٣١ مهاجراً لقوا حتفهم في البحر الأبيض المتوسط في الأشهر السبعة الأولى من عام ٢٠١١. (انظر الصفحة ٤٣).

(٩٨) انظر مثلاً: Jack Shenker, 'Aircraft carrier left us to die, say migrants', The Guardian, 8 May 2011, <http://www.guardian.co.uk/world/2011/may/08/nato-ship-libyan-migrants>, accessed 21 October 2011

(٩٩) انظر مثلاً: Hundreds drown off Java', <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/1614352.stm> 22 October 2001, accessed 25 October 2011

(١٠٠) Médecins sans Frontières (MSF), No Choice: Somali and Ethiopian refugees, asylum seekers and migrants crossing the Gulf of Aden, June 2008; Mixed Migration Task Force Somalia (co-chaired by UNHCR – IOM), "Mixed migration through Somalia and across the Gulf of Aden", report, April 2008, p. 4

(١٠١) انظر مثلاً: مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *A Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications*, January 2011, p.27 and Council of Europe: Parliamentary Assembly, *Europe's 'boat-people' mixed migration flows by sea into southern Europe*, 11 July 2008, Doc. 11688, available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/487c61f616.html>

(١٠٢) انظر مثلاً: Nicholas An Hear, "I went as far as my money could take me: conflict, forced migration and class", Council of Europe: Parliamentary Assembly, Europe's "Working Paper n°6, COMPAS, University of Oxford 2004 *people" mixed migration flows by sea into Southern Europe*, 11 July 2008, Doc. 11688, available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/487c61f616.html>, accessed on 7 September 2011

وخلاصة القول، فإن طريقة عمل المهريين هي المسؤولة مسؤولية مباشرة عن وفاة المهاجرين المهريين في البحر. فقد يستخدم المهريون قوارب ومحركات غير صالحة للملاحة، فتغرق المراكب من دون وجود وسيلة يمكن بها للركاب إرسال إشارة لطلب المساعدة. وكثيراً ما تكون القوارب مفرطة الاكتظاظ، وقد لا يكون ركبها مزودين بستران نجاة. وبدلاً من ذلك، يمكن أن تقع الحوادث عندما يُرسل المهريون المهاجرين في رحلات بحرية في ظروف جوية سيئة؛ وقد تحطمت قوارب على الصخور وألقت بالركاب في المياه الهائجة. وثمة عامل آخر يسهم في فقدان الأرواح في البحر وهو ألا توجد على متن المركب منارة لاسلكية لبيان الموقع في حالات الطوارئ؛ فهذه المنارات هي قطعة معدات منقذة للحياة نادراً ما تُحمل على متن مراكب التهريب. كما أن الأساليب المستخدمة لإجبار السلطات على التصرف يمكن أن تعرّض الأرواح للخطر، وذلك مثلاً حين يتم تخريب القوارب لإجبار السلطات على القيام بالإنقاذ. ويمكن أن يمضي بعض هذه المحاولات على غير المرام، مثلاً، عندما يغرق الناس لدى حرق مركب منفوخ، أو عندما تمضي محاولة لإضرام النار في مركب خشبي على غير المراد فتؤدي إلى انفجار يكلف الناس حياتهم. وقد حدث فعلاً في أستراليا في عام ٢٠٠٩ أن تسبب انفجار وقع على متن مركب بسبب محاولة لإشعال النار فيه في وفاة ٥ أشخاص وإصابة ٤٠ شخصاً.^(١٠٣)

ومن المهم ملاحظة أن العديد من المهاجرين الذين يتم تهريبهم في البحر لا يستطيعون السباحة، وربما لم يسبق لهم أن شاهدوا محيطاً قط قبل الشروع في رحلتهم. وهناك أمثلة من جميع مناطق العالم تتعلق بغرق مهاجرين في البحر. وفي إحدى الحالات، نجح مهاجر من رحلة تهريب شاقة عبر عدد من بلدان العبور على مدى عدة أشهر، لا لشيء إلا ليغرق في مياه ضحلة على بُعد بضعة أمتار من ساحل بلد المقصد.

٢-٤-٢ - الرسوم والدفيعات والأرباح

٢-٤-١-١ - الرسوم

كما هو الحال في جميع أنواع التهريب، تختلف التكاليف اختلافاً كبيراً تبعاً لنوع المركب المستخدم، والضمانات وغيرها من الخدمات المشمولة كجزء من مجموعة خدمات التهريب، ومدى سلامة الرحلة، وما إذا كانت الرحلة ستم دفعة واحدة أم على مراحل.^(١٠٤) وحيثما يدفع الشخص ثمن مجموعة كاملة من الخدمات خارج منطقة المقصد، تشمل السفر الجوي والبري فضلاً عن السفر البحري، يمكن أن تكون التكاليف كبيرة - وبخاصة حيثما توفر وثائق احتيالية أو مزورة. وتتفاوت الرسوم المدفوعة مقابل كل قطاع على حدة من قطاعات عملية التهريب تفاوتاً كبيراً، حتى على الدرب ذاته، وتنتهي عموماً إلى ما يستطيع المهاجر دفع ثمنه.

ويمكن أن تكون رسوم التهريب أكبر عدة مرات من الدخل السنوي للمهاجر.^(١٠٥) وحيثما يُطالب المهريون بالدفع مقدماً، قد يحتاج المهاجرون إلى استهلاك موارد الأسرة على نطاق واسع، الأمر الذي يمكن أن يحد من العافية الاقتصادية للأسر وللمجتمعات المحلية، وهذا بدوره يزيد من إصرار المهاجرين على الوصول إلى وجهتهم وعدم العودة إلى ديارهم.^(١٠٦) ومن الشائع أن يضطر المهاجرون إلى بيع ممتلكاتهم أو موجوداتهم الأخرى لكي يتمكنوا من سداد

(١٠٣) انظر مثلاً: Larine Stratham, 'Salute' before fatal boat explosion, <http://www.theage.com.au/national/salute-before-fatal-boat-explosion-20100128-n1pm.html>, 29 January 2010, accessed on 21 September 2011.

(١٠٤) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications, January 2011, p.104.

(١٠٥) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organized Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.56.

(١٠٦) STATT Consulting, Synapse May 2011, Issue 4, *The next phase of migration to Europe from Tunisia and Libya*, p.3.

رسوم التهريب.^(١٠٧) وفي حين أن المهاجرين لا يكونون فقراء بالضرورة فقد يضطرون إلى اقتراض مبالغ كبيرة توقعوا لكسب الدخل في المستقبل؛ وقد يكون المقرضون أصدقاء أو من أفراد العائلة الذين هم فقراء بنفس القدر ويستثمرون كل مواردهم على أمل تلقي التحويلات المالية.^(١٠٨) وبدلاً من ذلك، يمكن أن يقدم المال الأصدقاء أو الأقارب الذين استقروا بالفعل في بلد المقصد. والنتيجة هي تحويل المال من الأسر إلى أيدي المجرمين المنظمين، ويؤدي ذلك إلى تجريد المجتمعات المحلية من إمكانياتها الاقتصادية، وتأجيج الجريمة. وعلى صعيد فردي بقدر أكبر، تمثل كل الأموال المقترضة أموالاً سيتعين على المهاجرين سدادها. ويمكن أن تؤدي استماتة المهاجرين في القيام بذلك وخيبة أملهم في طبيعة الرحلة وطولها ومحدودية خيارات فرص العمل المتاحة لهم خلالها إلى تعريض المهاجرين لإغراء القيام بأنشطة غير مشروعة (كثيراً ما يعرضها عليهم المهربون) من أجل سداد ديونهم. وقد تُجبر حالة المديونية المهاجرين أيضاً على القيام برحلات خطيرة في البحر، لأنهم يشعرون بأن خيارهم الوحيد هو المضي قدماً إلى الأمام؛ فقد لا يعود الرجوع إلى الوراء خياراً متاحاً.

ومن المثير للاهتمام ملاحظة أنه في حين أن رسوم التهريب تكون موحدة في كثير من الأحيان فإنها في بعض المناطق تختلف تبعاً لجنسية المهاجر المعني، فيتم تقاضي رسوم من أصحاب بعض الجنسيات أكثر بكثير من غيرهم للرحلة البحرية ذاتها.^(١٠٩) كما أفيد بأن بعض النساء يدفعن أكثر من نظرائهن من الرجال؛ وأسباب ذلك ليست مفهومة تماماً بعد ولكن يتكهن البعض بأن ضعفهن الخاص يضعهن في موقف تفاوضي ضعيف نسبياً.^(١١٠) وقد تكون هناك أيضاً آثار على التكلفة تتعلق بالرحلة البحرية نفسها؛ فيمكن مثلاً توفير سترة نجاة لمن يستطيعون دفع مبلغ إضافي.

٢-٤-٢- الدفعيات

هناك حالات يقوم فيها وكلاء في بلدان العبور أو بلدان المقصد بدور وسطاء ماليين لعمليات التهريب. فقد يتلقى الوكيل الأموال من خلال وكيل دولي لتحويل الأموال، ويفرض نسبة مئوية مقابل تقديم خدماته. وبعد ذلك يقوم وكيل آخر بإعادة تحويل هذه الأموال إلى المهربين عن طريق السفر بنفسه إلى بلد المنشأ ونقل الأموال إلى المهاجرين ليدفعوا رسوم تهريبهم.

ويحمي بعض المهاجرين أنفسهم من المخاطر التي يتعرضون لها خلال رحلتهم بجعل الأموال تُرسل إليهم في نقاط مختلفة، أو من خلال الاعتماد على النظم المصرفية غير الرسمية (المعروفة في العديد من البلدان باسم 'الحوالة')، حيث يعمل شخص موثوق به بصفة ضامن يأذن بدفع المال حالما يتم إبلاغه بأن المهاجر وصل بأمان إلى نقطة معينة على مسار الرحلة أو نجا من عملية عبور بحرية.^(١١١) وبهذه الطريقة يتوفر للمهاجرين مستوى ما من الحماية أثناء رحلة التهريب ويستطيع المهربون إخفاء العناصر المالية لجرائمهم بسهولة أكبر. وتعمل هذه النظم بالتوازي مع النظم المشروعة، وكثيراً ما تنظم على أساس الإثنيات. ويسلّط تعقيد هذه النظم الضوء على الحاجة إلى التعاون الدولي لمتابعة الأموال المرسلّة إلى

(١٠٧) KOSER Khalil, "Why Migrant smuggling pays", pp. 3-26 in International Migration vol. 46 n°2, 2008, p. 13

(١٠٨) UNODC, *Transnational Organized Crime Threat Assessment*, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.56

(١٠٩) Hein de Haas, "Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the EU: An overview of recent trends", IOM Research Series n°32, 2008, p.18

(١١٠) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *A Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications*, January 2011, p.111

(١١١) للاطلاع على مزيد من المعلومات عن 'الحوالة'، انظر النمطة التدريبية ٤ من دليل التدريب الأساسي على التحقيق في تهريب المهاجرين والملاحقة القضائية لمرتكبيه، الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، ٢٠١٠.

المهريين، مع إمكانية مصادرة موجوداتهم لعرقلة استمرارهم في ارتكاب الجرائم. وفي حالات أخرى، توجد علاقة ثقة بين المهاجر والمهري، يكون فيها للأخير حافز تجاري على احترام أحكام الاتفاق حتى عندما يتم الدفع مقدماً، وذلك لجذب الزبائن في المستقبل.

وثمة اعتبار آخر هو أن بعض المهاجرين قد يدفعون ثمن رحلتهم عينياً. فحيث يتم توظيف مهاجر للعمل لدى المهري لاستقطاب آخرين للقيام بالرحلة أو للقيام بنشاط آخر غير قانوني عموماً، فقد يتمكن من السفر مجاناً و/أو أخذ شخص آخر في الرحلة. وقد تم التطرق لهذه المسألة أعلاه فيما يتعلق بالمهاجرين الذين يتولون قيادة مراكب التهريب. وهناك أيضاً حالات يتلقى فيها المهريون فوائد عينية بدلاً من المال. فمثلاً يمكن أن يقوم المهاجرون الذكور بحمل المخدرات في رحلتهم، وقد تقدّم المهاجرات خدمات جنسية للمهريين بدلاً من دفع مبالغ مقابل رحلتهم. وعلى الرغم من عدم تبادل أموال في مثل هذه الحالات فإن الجريمة تبقى جريمة تهريب لأغراض بروتوكول تهريب المهاجرين، الذي يشترط وجود مكسب مالي أو مادي.

٢-٤-٣- الأرباح

تعني طبيعة الجريمة وعلاقتها بتهريب المهاجرين عن طريق البر والجو أنها نوع ناجح من الجرائم يدر أرباحاً عالية للمهريين ويتحمل فيه المهاجرون كل المخاطر. وقد تعني البساطة اللوجستية لتهريب المهاجرين عن طريق البحر توفير أرباح كبيرة للمهريين المعنيين. وحتى في الجزء المنخفض التكلفة من سوق التهريب البحري، يعني انخفاض مخاطر الكشف عن المهريين، إلى جانب إمكانية تهريب عدد كبير من الناس في وقت واحد، وعدم الحاجة إلى وثائق مزورة أو احتيالية، أن الأرباح تكون عالية نسبياً.^(١١٢) وتبعاً لدور الشخص في عمليات التهريب، يحصل على مبلغ محدد عن كل مهاجر يهرب، أو على عمولة من المبلغ المدفوع.

وبعبارة أخرى، يعمل المهريون على تخفيض المخاطر التي يتعرضون لها وتعظيم الأرباح التي يحصلون عليها، وذلك أحياناً على حساب نجاح العملية وسلامة المهاجرين. فمثلاً، حتى في الجزء المنخفض التكلفة من سوق التهريب البحري، يمكن تعظيم الأرباح بزيادة عدد الأشخاص المهريين على متن أي قارب معين. ويمكن أن تتحقق من قارب واحد يحتوي على مئات من الناس الذين يدفع كل منهم مبالغ ضئيلة أرباح كبيرة للمهريين الذين يتكبدون تكاليف طفيفة. وكما ذكر فقد حقق تهريب المهاجرين من أفريقيا إلى أوروبا في عام ٢٠٠٨ وحده حوالي ١٥٠ مليون دولار أمريكي لمرتكبي هذه الجريمة.^(١١٣) ومن ثم ففي حين قد يتم تدمير المهاجرين اقتصادياً نتيجة لمحاولات التهريب فإن هوامش ربح المهريين يمكن أن تكون كبيرة.

(١١٢) انظر مثلاً: Andreas Schloenhardt, *Organized Crime and Migrant Smuggling: Australia and the Asia Pacific*, Australian Institute of Criminology, Research and Public Policy Series, No. 44, p.39.

(١١٣) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، Transnational Organised Crime Threat Assessment, 2010, Chapter 3, Smuggling of Migrants, p.76.

٣- التصدي والتحديات

٣-١- مواجهة تهريب المهاجرين في البحر

تُعيّن المواد من ٧ إلى ٩ من بروتوكول تهريب المهاجرين بتهريب المهاجرين عن طريق البحر تحديداً.^(١١٤) وينبغي أن تُقرأ هذه الأحكام في سياق قانون البحار الدولي، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (اتفاقية قانون البحار). فاتفاقية قانون البحار تتضمن المبدأ العام للقانون الدولي الذي مفاده أن السفن تكون لها جنسية الدولة التي يحق لهذه السفن رفع علمها (الفقرة ١ من المادة ٩١). ويتكرر هذا المبدأ في الحكم الوارد في اتفاقية الجريمة المنظمة والذي يحدد الولاية القضائية فيما يتعلق بالجرائم التي تُرتكب على ظهر سفينة ترفع علم الدولة (المادة ١٥ من اتفاقية الجريمة المنظمة). وتخضع السفن للاختصاص القضائي الحصري لدولة العلم في أعالي البحار، ما عدا في حالات استثنائية منصوص عليها في المعاهدات وبموجب اتفاقية قانون البحار (المادة ٩٢ (١)). وعلى دولة العلم أن تمارس ولايتها وسيطرتها في المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها (المادة ٩٤ من اتفاقية قانون البحار).

٣-١-١- الكشف

الكشف عن حالات تهريب المهاجرين صعب، حتى عندما يجري على اليابسة. وفيما يتعلق بتهريب المهاجرين عن طريق البحر، يجب أن يوضع في الاعتبار أن المحيطات تغطي نحو ٧٠ في المائة من سطح كوكب الأرض، مما يجعل الكشف عن مراكب التهريب في غاية الصعوبة. وحيثما تقوم سلطات بلد المغادرة الساحلي بإبلاغ السلطات في بلد المقصد بأن المركب غادر شواطئها فمع ذلك لا يكون بالوسع دائماً تحديد موقع المركب المعني في محيط شاسع.

وفي بعض الأحيان ترصد مراكب خصوصية قوارب تحمل مهاجرين، ويقوم قباطنتها بإبلاغ الدول الساحلية. ويمكن أيضاً أن يُبلغ المهربون أنفسهم عن موقع مركب التهريب، كجزء من طريقة عملهم. وبدلاً من ذلك فقد تكشف الدوريات البحرية و/أو الجوية عن مراكب التهريب. وفي معظم البلدان، تؤدي هذه المهمة قوات البحرية وخفر السواحل والشرطة وفرق المراقبة التي تقع المنطقة المعيّنة في دائرة اختصاصها.

ويمكن أن تشكل محدودية إمكانيات الدوريات البحرية تحدياً كبيراً للدول الساحلية أو الجزرية الصغيرة. وتجد بعض هذه البلدان صعوبة في القيام بدوريات بحرية فعالة في منطقة بحث وإنقاذ يمكن أن تكون واسعة. وفي بعض المناطق، خُفّف هذا العبء بزيادة التعاون من جانب بلدان أخرى في المنطقة. ويمكن أن يتجلى هذا التعاون في توفير الموارد البشرية والمادية على حد سواء، مثل مراكب الدوريات والمروحيات وحتى الأفراد، لأغراض الاضطلاع بدوريات مشتركة. ومن الأمثلة على ذلك في أوروبا الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون العملي على الحدود الخارجية (فرونتكس)، التي تأسست في عام ٢٠٠٤ لتعزيز أمن الحدود من خلال تعزيز تنسيق أنشطة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وتجميع مواردها. ولفرونتكس شخصية اعتبارية مستقلة واستقلال مالي وتشغيلي.^(١١٥) ويتمثل جزء أساسي من الأهداف التشغيلية لفرونتكس في الكشف عن المهاجرين الذين يحاولون عبور الحدود البحرية بصفة غير مشروعة (واعترض سبيلهم)، ولكنها تستهدف أيضاً المنظمات الإجرامية التي تسهل حركتهم غير المشروعة.^(١١٦)

(١١٤) انظر المرفق - مقتطفات من بروتوكول تهريب المهاجرين.

(١١٥) الفقرة ١٥ من المادة ١ من لائحة فرونتكس.

(١١٦) FRONTEX, http://www.frontex.europa.eu/origin_and_tasks/tasks/

وثمة تحدٍ خاص في التصدي للتهريب في البحر يتمثل في الربط بين المركب الذي يُكتشف في عرض البحر والجرائم المتصلة بالتهريب. فكثيراً ما يتم التعامل مع حالات تهريب المهاجرين في البحر باعتبارها مجرد حالات هجرة غير مشروعة، مع إيلاء القليل من الاعتبار أو عدم إيلاء أي اعتبار للميسرين الإجراميين المتورطين فيها. والنتيجة هي أنه يتم دعم طريقة عمل المهريين بدلا من عرقلتها، لأن فرص التحقيق تضعف. فعندما تكون تدابير التصدي للتهريب في البحر قائمة على رد الفعل وحسب بدلا من أن تكون استباقية، يتمكن المهريون من مواصلة جرائمهم دون عقاب.

وثمة نتيجة أخرى لتجاهل التورط الجنائي للمهريين في تسهيل الهجرة غير المشروعة في البحر، وهي إضاعة فرص المنع. فعند النقطة التي يشرع فيها المهاجرون في الرحلات البحرية، يمكن أن تكون عدة جرائم تهريب قد ارتكبت بالفعل. ومن ثم يجب التأكيد على الدور الذي تؤديه الدول الساحلية التي تغادر منها مراكب التهريب ودعم هذا الدور. فللجهات الفاعلة المعنية بالعدالة الجنائية في تلك البلدان دور منعي لا يقدر بثمن ينبغي أن تؤديه؛ والوضع المثالي هو أن يتم الكشف عن تهريب المهاجرين في البحر في سواحل المغادرة، قبل الشروع في الرحلات البحرية وقبل تعريض أرواح الناس للخطر في عرض البحر.^(١١٧)

مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين تشكر البحرية الإيطالية على إنقاذ قارب معرض للخطر معبأً بلاجئين من ليبيا في ١١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١

بعد يومين من إرسال نداءات استغاثة من هاتف ساتلي في البحر الأبيض المتوسط، أنقذت سفينة حربية إيطالية الليلة الماضية ٤٤ شخصاً، معظمهم من جنوب الصحراء الكبرى. وتشعر مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين بالامتنان للبحرية الإيطالية لقيامها بهذه المبادرة على الرغم من أن القارب كان في منطقة البحث والإنقاذ الماطية. وقد تم تنبيه المفوضية إلى أن أقارب بعض الركاب الذين كانوا على متن القارب اتصلوا من هاتف ساتلي مساء يوم الثلاثاء. وبعد ٤٨ ساعة كاملة، تم إنقاذ القارب في منتصف الليل. وأدى التأخير في إنقاذ القارب إلى مخاطر هائلة على أرواح الذين كانوا على متن القارب المعرض للخطر. وتضمنت المخاطر الغرق والتجفاف والتعرض للعوامل الجوية. وتم إجلاء امرأة معها طفل صغير على متن مروحية من جزيرة لامبيدوزا إلى صقلية. وهذا هو أول قارب قادم من ليبيا يصل إلى أوروبا منذ ١٧ آب/أغسطس.

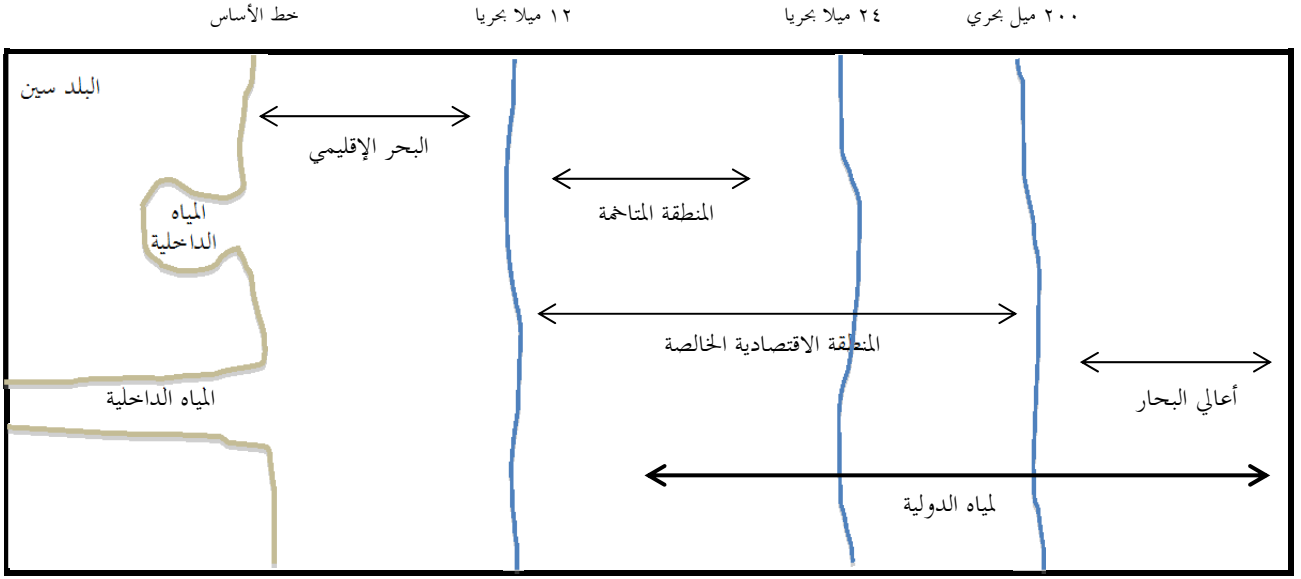
المصدر: مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين <http://www.unhcr.org/4ebd29809.html>

٣-١-٢- اعتراض السبيل

بموجب قانون البحار الدولي، يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ إجراءً ضد أي سفينة أجنبية ضالعة في تهريب المهاجرين داخل مجراها الإقليمي. كما يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ إجراءً ضد أي سفينة أجنبية داخل المنطقة المتاخمة لمياهها الإقليمية، أو ممارسة حق المطاردة الساخنة (المادتان ٣٣ و ١١١ من اتفاقية قانون البحار). وبمقتضى الأحكام المنطبقة من الاتفاقية، لا تُشترط موافقة دولة العلم على مثل هذا الإجراء. وفي المنطقة المتاخمة، يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بإنفاذ الاعتراض بطريقة مناسبة لمنع مخالفة قوانينها ولوائحها الخاصة بالهجرة داخل إقليمها أو مجراها الإقليمي (المادة ٣٣ من اتفاقية قانون البحار). وينشأ حق المطاردة الساخنة عندما يكون لدى الدولة الساحلية سبب وجيه للاعتقاد بأن السفينة الأجنبية خالفت قوانين تلك الدولة ولوائحها. وتبيّن المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار نطاق حق المطاردة الساخنة وإجراءات ممارسة ذلك الحق.

(١١٧) ترد أدناه في القسم ٣-٤-٣ مناقشة لدور الدول الساحلية في منع مغادرة القوارب.

الشكل ١: المناطق البحرية في القانون الدولي



وعلاوة على ذلك، تتمتع جميع الدول بحق الزيارة بمقتضى المادة ١١٠ من الاتفاقية. وحق الزيارة هو استثناء من المبدأ العام المتمثل في تمتع دولة العلم بولاية حصرية على سفنها الموجودة في أعالي البحار (المادة ٩٢ من اتفاقية قانون البحار). فعلاً بالمادة ١١٠، يجوز للسفينة الحربية التي تصادف سفينة أجنبية (عدا السفن التي تكون لها حصانة) في أعالي البحار أن تزور السفينة وتعتليها إذا توافرت أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة تزاول أنشطة معينة، بما في ذلك الحالات التي تكون فيها السفينة بلا جنسية أو تكون في الواقع من جنسية السفينة الحربية نفسها على الرغم من رفعها علماً أجنبياً أو رفضها إظهار علمها. ويجب أن يُلاحظ هنا أن اتفاقية قانون البحار لا تُدرج تهريب المهاجرين في حد ذاته باعتباره حالة يمكن أن يمارس فيها حق الزيارة. بيد أن الحق في الزيارة يمارس في بعض الأحيان، فيما يتعلق بالسفن الضالعة في تهريب المهاجرين، على أساس أن هذه المراكب لا جنسية لها. وتطبق المادة ١١٠ أيضاً في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وتتيح المادة ٨ من بروتوكول تهريب المهاجرين للدول الأطراف التي تصادف سفناً يشتبه في أنها ضالعة في تهريب المهاجرين أن تعتلي هذه السفن وتفتشها، في ظل ظروف معينة. وينص بروتوكول تهريب المهاجرين على حق الدول الأطراف في أن تطلب إذناً من دولة العلم لاعتلاء السفينة وفتشها و/أو اتخاذ التدابير المناسبة إذا كانت هناك أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة ضالعة في تهريب المهاجرين.^(١١٨) ومجال التركيز الرئيسي للمادة ٨ من بروتوكول تهريب المهاجرين هو تسهيل إجراءات إنفاذ القانون فيما يتعلق بالسفن الضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر. ويشمل معنى عبارة 'ضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر' الضلوع المباشر وغير المباشر على حد سواء، بما في ذلك الحالات التي تكون فيها سفينة أم قد نقلت بالفعل المهاجرين إلى مراكب أصغر لإنزالهم إلى البر ولم يعد على متن السفينة الأم أي منهم، أو تكون قد التقطت المهاجرين بينما كانت في عرض البحر لأغراض تهريبهم. ولا يشمل ذلك السفينة التي لم تفعل سوى إنقاذ مهاجرين كانت تقوم بتهريبهم سفينة أخرى.

وتوفر المادة ٨ (٢) آلية للدولة الطرف لتأذن لدولة طرف أخرى باتخاذ هذه التدابير. ويجوز للدولة الطرف، فيما يتعلق بسفينة ترفع علمها أو تدعى أنها مسجلة لديها، أو سفينة لا جنسية لها أو جعلت شبيهة بسفينة لا جنسية لها، أن تطلب المساعدة من دولة طرف أخرى لقمع استعمال تلك السفينة لغرض تهريب المهاجرين (الفقرة ١ من المادة ٨).

(١١٨) الفقرة ٧ من المادة ٨ من بروتوكول تهريب المهاجرين.

وإضافةً إلى ذلك، يتضمّن إطار العمل الدولي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين آليةً تتيح للدولة الطرف، فيما يتعلق بسفينة ترفع علمها، أن تأذن لدولة طرف أخرى باعتلاء السفينة وتفتيشها واتخاذ أيّ تدابير مناسبة أخرى إزاءها من أجل قمع استعمال تلك السفينة لغرض تهريب المهاجرين عن طريق البحر (الفقرة ٢ من المادة ٨).

وتثير الحالة المتردية للمراكب التي يستخدمها العديد من المهريين، وكون اعتلاء السفينة قد يجري في عرض البحر، بعيداً عن الظروف الآمنة للمرافئ، مخاوف بشأن السلامة والأمن الأساسيين للمهاجرين وغيرهم من الموجودين على متن هذه المراكب. كما يثير وقف المراكب واعتلاؤها مخاوف بشأن سيادة الدول التي ترفع هذه المراكب علمها أو التي تكون هذه المراكب مسجلة فيها، وبشأن الخسائر التجارية التي قد تنجم عن ذلك على مالكي المراكب. ولهذه الأسباب، تشتمل المادة ٩ من بروتوكول تهريب المهاجرين على متطلبات وقائية أساسية لحماية هذه المصالح قبل الاعتلاء وأثناءه ولوضع بعض التدابير لإتاحة الحصول على الانتصاف في وقت لاحق، في الحالات التي يتبين فيها أن التفتيش كان بغير أساس.

ولا يجعل البروتوكول فئة أو وضعية المسؤولين الذين يمكن أن يمارسوا صلاحيات التفتيش البحري قاصرة على مسؤولي السفن الحربية والطائرات العسكرية؛ فيجوز منح هذه الصلاحيات لأيّ مسؤول لديه سلطات إنفاذ القانون المناسبة أو وكالة لديها تلك السلطات. بيد أن أيّ قوارب أو سفن أو طائرات تُستخدم يجب أن توضع عليها علامات واضحة وأن يكون من السهل معرفة أيهما في خدمة حكومية وأنها مخلوطة بذلك (الفقرة ٤ من المادة ٩ من بروتوكول تهريب المهاجرين). ونظراً للمخاطر والصعوبات المرتبطة باعتلاء المراكب وتفتيشها في البحر فالوضع المثالي هو أن يقتصر الإذن بممارسة الصلاحيات التي تُمنح وفقاً للبروتوكول على المسؤولين أو الضباط الذين لديهم ما يلزم من تدريب وكفاءة ومعدات.

٣-١-٣ - الإنقاذ

تجوز مصادرة المراكب المستخدمة في التهريب إذا تم ضبطها، ولهذا السبب يستخدم المهريون في كثير من الأحيان مراكب متردية الحالة. وفي بعض الحالات تكون هذه المراكب، عندما تصادف في البحر، مثقلة بالمهاجرين وفي خطر وشيك من الغرق. وإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في عرض البحر هو التزام دولي بموجب قانون البحار الدولي، وضرورة إنسانية، بغض النظر عن هوية الناس وأسباب تحركهم.^(١١٩)

وكما سبق ذكره فإن جانباً من طريقة عمل العديد من المهريين يتمثل في الاستفادة من التزامات الإنقاذ الواقعة على عاتق الدول، وذلك بتخريب المراكب أو إعطاء تعليمات للمهاجرين الموجودين على متن المراكب بأن يقوموا بذلك. وواجب الإنقاذ هو الهدف الأسمى الذي له الأولوية على غيره من الشواغل، بما في ذلك أهداف إنقاذ القانون، بغض النظر عن أن تولّي سلطات الإنقاذ المسؤولية عن المهاجرين في البحر قد يخدم أهداف المهريين. كما أن تركيز المادة ٨ على قمع النشاط الإجرامي لا يحدّ من هذا الواجب الذي يفرضه القانون والعرف البحريان والمتمثل في إنقاذ المعرضين للخطر في عرض البحر. بل خلافاً لذلك، يتجلى التزام الحفاظ على الأرواح في البحر في العبارات المستخدمة في المادة ٨ (٥) من بروتوكول تهريب المهاجرين، التي تنص على ألاّ تتخذ الدولة الطرف أيّ تدابير إضافية دون إذن صريح من دولة العلم "باستثناء التدابير الضرورية لإزالة خطر وشيك على حياة الأشخاص أو التدابير المنبثقة من اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف تتصل بالموضوع." والضمانات مبيّنة كذلك في المادة ٩ والمادة ١٩ اللتين تنصان على الشروط الوقائية. وتكون السلطات التي يوجد المراكب المعرض للخطر في منطقة البحث والإنقاذ الخاصة بها مسؤولة عن تنسيق عمليات الإنقاذ.

(١١٩) مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر: الاستنتاجات والتوصيات المنبثقة عن الاجتماعات واجتماعات المائدة المستديرة للخبراء التي عقدها مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين مؤخراً: تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، ١١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، A/AC.259/17، متاح على العنوان الإلكتروني:

<http://www.unhcr.org/refworld/docid/49997aeb27.html>، الصفحة ٢.

وتوضح المادة ٩٨ من اتفاقية قانون البحار والقاعدة ٣٣ من الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (اتفاقية سلامة الأرواح في البحر) أن هناك التزاماً على ربانة المراكب بتقديم المساعدة للمعرضين للخطر في البحر. ويقع على عاتق الدول التزام مقابل بالتعاون في حالات الإنقاذ بغية إعفاء الربان من مسؤولية رعاية الناجين والسماح بإيصال من يتم إنقاذهم إلى مكان آمن. وتكون الحكومة المسؤولة عن عملية البحث والإنقاذ التي يتم فيها التقاط الناجين مسؤولة عن توفير مكان آمن أو ضمان توفير ذلك المكان الآمن.^(١٢٠) وتهدف التعديلات المدخلة على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر (اتفاقية البحث والإنقاذ) إلى ضمان حصول المعرضين للخطر في البحر على المساعدة، مع التقليل إلى أدنى حد من المضايقة للسفينة التي تقدم المساعدة. ويتعين على الدول الأطراف أن تساعد السفن بإركاب المعرضين للخطر، بغية إعفاء سفينة الإنقاذ من التزاماتها في هذا الصدد مع التقليل إلى الحد الأدنى من انحرافها عن رحلتها المقصودة، والترتيب لإنزال من يتم إنقاذهم في أقرب وقت ممكن.^(١٢١)

وعلى الرغم من هذه المبادئ الواضحة الواردة في القانون الدولي، قد يتردد ربانة المراكب في الوفاء بالتزاماتهم المتمثلة في تقديم المساعدة للمهاجرين في البحر. وهناك عدة أسباب لهذا التردد. فمن المرجح أن يتطلب إنقاذ الأشخاص في البحر الانحراف عن الدرب المعتزم، الأمر الذي قد تكون له آثار كبيرة من حيث التكلفة على السفينة المعنية. وعدا عن المضايقة والعواقب المالية للتقاط المعرضين للخطر وتغيير الوجهة من أجل إنزالهم على البر، يمكن أن تكون هناك أيضاً خشية من أن السلطات قد لا تقبل نزول هؤلاء الأشخاص، وقد يصبح قباطنة السفن عالقين في خضم جدل الدولة بشأن الجهة التي تقع عليها المسؤولية عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم.^(١٢٢) وتبعاً للمكان الذي يتم فيه الإنقاذ، يمكن أن تنشأ قضايا مثل ماهية البلد الذي ينبغي أن يتم فيه إنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم، وإلى متى سيقون على متن المركب الذي أنقذهم، وكيفية ضمان تزويدهم بالغذاء والماء والرعاية الطبية الضرورية، و ماهية الجهة التي تتحمل تكاليف الإنقاذ في البحر، وكيفية التأكد من التقيد بمبدأ عدم الإعادة القسرية.^(١٢٣)

وفضلاً عن هذه التحديات، هناك أيضاً اعتبارات تخص تحديداً تهريب المهاجرين في البحر قد تردع ربانة السفن عن الاضطلاع بالإنقاذ. فمن ناحية، قد يشعر ربانة السفن بالقلق من أن تنفذ عمليات بحث مطولة بواسطة سفنهم، أو أن تُحتجز سفنهم لأغراض التحقيق.^(١٢٤) ويتمثل مصدر قلق رئيسي آخر في أن ربانة السفن قد يترددون في إنقاذ المهاجرين المعرضين للخطر في البحر خوفاً من الملاحقة القضائية بتهمة تهريب المهاجرين.^(١٢٥) ولسوء الحظ، ليس هذا الخوف دون مبرر في بعض الولايات القضائية. فقد كانت هناك حالات لوحق فيها ربانة السفن الذين أنقذوا الأشخاص في البحر

(١٢٠) انظر مثلاً: Council of Europe, Parliamentary Assembly, Europe's 'Boat-people' mixed migration flows by sea into Southern Europe, 11 July 2008, Doc. 11688, p.11, available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/487c61f616.html>

(١٢١) تعديل القاعدة ٣٣ من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر وتعديل الفصل ٣-١-٩ من اتفاقية البحث والإنقاذ.

(١٢٢) انظر مثلاً، Council of Europe, Parliamentary Assembly, Europe's 'Boat-people' mixed migration flows by sea into Southern Europe, 11 July 2008, Doc. 11688, p.11, available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/487c61f616.html>

(١٢٣) Christine Adam, *Migration at Sea, Rescue at Sea*, in IOM 'International Migration Law and Policies: Responding to Migration Challenges in West and North Africa', Round Table 8-9 December 2009, Dakar, Senegal, p.73

(١٢٤) انظر: مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، مجموعة أدوات لمكافحة تهريب المهاجرين، الأداة ٨-٤، الإنقاذ في البحر.

(١٢٥) ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*, 2011, p.64

ملاحقة قضائية بتهمة ارتكاب جرائم تهريب المهاجرين، نتيجة لذلك الإنقاذ.^(١٢٦) وفي أعقاب ذلك، وقعت حوادث مأساوية لوفيات في البحر، حيث تخلف ربانة السفن عن الوفاء بالتزامهم بتقديم المساعدة لخشيتهم من الملاحقة القضائية. وتحذّر مفوضة الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان من أن تخلف الحكومات عن دعم ربانة السفن والصيادين الذين ينفذون الأشخاص في البحر يعمل كمثبط عن الاضطلاع بالمزيد من عمليات الإنقاذ هذه:

"إن التخلف عن حماية حقوق الإنسان للمهاجرين يشجع قباطنة القوارب وشركات النقل البحري على وضع حسابات التكلفة المالية لإنقاذ الفقراء وغير المرغوب فيهم المسافرين في البحار المعرضين للخطر فوق واجب الإنقاذ الواقع على عاتق هؤلاء القباطنة وفوق التعاطف الإنساني. وفي كل مرة ترفض فيها الحكومات السماح لمن تم إنقاذهم بالتزول في أقرب ميناء أو في ميناء المقصد النهائي، تزيد بذلك هذه الحكومة الضغط على القباطنة وشركات الشحن البحري للتغاضي عن نظرة هؤلاء الفقراء عندما يرون أحد قوارب المهاجرين في ورطة. فالشركات يمكن أن تتكبد ملايين الدولارات إذا رفضت الدول السماح لسفنها بدخول الموانئ أو إنزال الشحنات بسبب وجود مهاجرين على متنها. وقد وضح أن المثبطات عن السلوك المسؤول تمثل مفارقة عندما أُجبر الصيادون الذين ساعدوا المسافرين في البحر المعرضين للخطر على مواجهة تم جنائية، بدلا من تلقّي الثناء على إنقاذ الأرواح والوفاء بواجب محدد بوضوح في القانون الدولي وتعليه الإنسانية المشتركة."^(١٢٧)

ومن الواضح أن بروتوكول تهريب المهاجرين لا يستهدف من ينفذون عمليات إنقاذ المهاجرين المعرضين للخطر. فالبروتوكول يشدد على ضرورة إجراء عمليات الإنقاذ وفقاً للالتزامات الدولية بالقيام بذلك. وفي هذا السياق، ينبغي جعل الدول وربانة السفن معا على علم بالتزامات كل منهما المتعلقة بالإنقاذ. والتحدّي الرئيسي للمجتمع الدولي هو كيفية دعم الدول وربانة السفن في الوفاء بهذه الالتزامات وفي الوقت نفسه مكافحة التهريب الذي يؤدي أصلا إلى الحاجة إلى الإنقاذ.

٣-١-٤ - المساعدة والحماية

هناك عدة تدابير للحماية والمساعدة ينبغي اتخاذها فيما يتعلق بالمهاجرين الذين يهربون في البحر؛ والواقع أن المادة ٢ من بروتوكول تهريب المهاجرين توضح أن الحماية هي أحد المقاصد الرئيسية للبروتوكول. وتنص المادة ١٦ من بروتوكول تهريب المهاجرين على أحكام إلزامية بشأن الحماية والمساعدة.

بروتوكول تهريب المهاجرين، المادة ١٦، توفير الحماية والمساعدة

١- تتخذ كل دولة طرف، بما يتسق مع التزاماتها بمقتضى القانون الدولي، كل التدابير المناسبة، بما في ذلك سن التشريعات عند الاقتضاء، لصون وحماية حقوق الأشخاص [المهريين] حسبما يمنحهم إياها القانون الدولي المنطبق، وبخاصة الحق في الحياة والحق في عدم الخضوع للتعذيب أو غيره من أشكال المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.

(١٢٦) انظر مثلاً: Council of Europe, Parliamentary Assembly, Europe's 'Boat-people' mixed migration flows by sea into Southern Europe, 11 July 2008, Doc. 11688, p.11, available at <http://www.unhcr.org/refworld/docid/487c61f616.html> وانظر أيضا: <http://www.migreurop.org/article1496.html?lang=fr>.

(١٢٧) Navi Pillay, United Nations High Commissioner for Human Rights, *Migrants at sea are not toxic cargo*, 9/5/2009, <http://www.abs-cbsnews.com/views-and-analysis/09/04/09/migrants-sea-are-not-toxic-cargo-navi-pillay>.

- ٢- تتخذ كل دولة طرف التدابير المناسبة لكي توفر للمهاجرين حماية ملائمة من العنف الذي يمكن أن يسلط عليهم، سواء من جانب أفراد أو جماعات، بسبب كونهم [مهرّبين].
- ٣- توفر كل دولة طرف المساعدة المناسبة للمهاجرين الذين تتعرض حياتهم أو سلامتهم للخطر بسبب كونهم [مهرّبين].
- ٤- لدى تطبيق أحكام هذه المادة، تأخذ الدول الأطراف في الاعتبار ما للنساء والأطفال من احتياجات خاصة.

وتوضح المادة ١٦ أنّ جميع الأشخاص الذين يتم اعتراض سبيلهم أو إنقاذهم في البحر ينبغي أن يتلقوا المساعدة وفقاً لاحتياجاتهم. وتقضي المادة ١٦ (٣) بأن تقدّم المساعدة الأساسية للمهاجرين المهرّبين الذين تتعرض حياتهم أو سلامتهم للخطر بسبب كونهم هدفاً للتهريب. وتعتمد طبيعة المساعدة التي يحتاجها المهاجرون المهرّبون عن طريق البحر على طبيعة تجربة تهريبهم. فقد يحتاج المهاجرون الذين يتم اعتراض سبيلهم في البحر إلى إسعافات أولية، وذلك مثلاً إذا كانوا يعانون من انخفاض حرارة الجسم أو التجفاف و/أو كانوا في حالة صدمة نتيجة لرحلتهم في البحر. وتوضح المادة ١٦ (٤) من البروتوكول أنّ الاحتياجات الخاصة للفئات الضعيفة، بما يشمل النساء والأطفال، يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار في عمليات الإنقاذ وبعدها.

وقد أكد الخبراء الممارسون أنّ التعاون النشط مع المنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية و/أو غيرها من الجهات التي تقدم الخدمات يمكن أن يكون مفيداً لضمان فهم التزامات المساعدة فهما سليماً والحصول على موارد كافية للوفاء بها. وعدا عن الدافع الإنساني، يشدد الخبراء أيضاً على أنّ تقديم المساعدة الكافية للمهاجرين يخدم على المدى البعيد أهداف إنفاذ القانون المتعلقة بمكافحة التهريب. فالمهاجرون الذين تلي احتياجاتهم الأساسية يحتمل بقدر أكبر أن يتعاونوا مع نظام العدالة الجنائية، ويمكن أن يوفرّوا للمحققين معلومات قيّمة عن العناصر الفاعلة الإجرامية والأساليب الإجرامية التي تقف وراء رحلتهم.

وفيما يتعلق بالحماية، هناك اعتباران رئيسيان هما الحماية من جماعات الجريمة المنظمة والحماية الإنسانية. وبموجب المادة ١٦ (٢) من بروتوكول تهريب المهاجرين، وافقت الدول الأطراف على اتخاذ التدابير المناسبة لحماية المهاجرين من العنف الذي يسلط عليهم لكونهم مهرّبين. وفي سياق التهريب عن طريق البحر، يمكن أن تكون هناك آثار معينة لهذا الالتزام. فمثلاً مجرد رد مركب تهريب على أعقابه أو ترك المهاجرين المهرّبين عليه يمكن أن يؤدي إلى ترك المهاجرين عملياً في أيدي المجرمين المنظمين وإلى تفويض جهود إنفاذ القانون ضد هؤلاء المجرمين ولذلك يكون مخالفاً لبروتوكول تهريب المهاجرين. وقد تؤدي مثل هذه الاستجابة أيضاً ببساطة إلى تكرار محاولات الهجرة. وفي هذه الحالة، تتم خدمة أهداف التحقيق بصورة أفضل بأخذ المهاجرين المهرّبين إلى أماكن آمنة لتزويدهم بالتسهيلات اللازمة لاستخلاص المعلومات وإجراء المقابلات بواسطة محققين خبراء.

وكما ذكر آنفاً فإن مدى استخدام العنف من قبل المهرّبين في حالات التهريب عن طريق البحر يختلف في مناطق العالم المختلفة. ففي حين يُستخدم العنف أحياناً للسيطرة على الركاب الذين على متن المراكب، لا يرى المهرّبون في أحيان أخرى حاجة إلى ذلك أو لا يكونون موجودين على متن المركب. وفي عمليات التهريب الأكثر تعقيداً، يمكن أن يوجّه التهديد بالعنف إلى أشخاص ثالث موجودين على اليابسة. فمثلاً يمكن أن يقال للمهاجرين إنّ أفراد أسرهم في بلدان المنشأ أو المقصد سيصيبهم الضرر في حال تعاون المهاجر مع سلطات إنفاذ القانون عند اعتراض سبيله. وفي مقابل ذلك، لا يحتاج المهاجرون في كثير من الحالات إلى الحماية من المهرّبين عند النقطة التي تحدث فيها الرحلة البحرية. وبدلاً من ذلك قد يعتبرون المهرّبين حماة وحلفاءهم الذين يدعمونهم لتحقيق أهدافهم وأهداف أسرهم في الهجرة.

ومن ثم فإنّ التحدي الذي يواجهه سلطات إنفاذ القانون هو إيجاد حافز للمهاجرين لمساعدة ممارسي العدالة الجنائية على التحقيق بشأن من يدفع لهم المهاجرون مبالغ ليساعدوهم.

وتنشأ الأولوية الرئيسية الثانية فيما يتعلق بالحماية بموجب المادة ١٩ من بروتوكول تهريب المهاجرين، التي تسلط الضوء على أنّ أيّ تدابير للتصدي لحالات تهريب المهاجرين يجب أن تكون متوافقة مع التزامات الحماية المنصوص عليها في اتفاقية اللاجئين لعام ١٩٥١ وفي القانون الدولي لحقوق الإنسان. وهذه الالتزامات آثار محددة فيما يتعلق بعمليات مكافحة تهريب المهاجرين في البحر.

المادة ٣٣ من الاتفاقية الخاصة بوضع اللاجئين (١٩٥١)

- ١- لا يجوز لأيّ دولة متعاقدة أن تطرد لاجئاً أو تردّه بأيّ صورة من الصور إلى حدود الأقاليم التي تكون حياته أو حرّيته مهدّدين فيها بسبب عرقه أو دينه أو جنسيته أو انتمائه إلى فئة اجتماعية معيّنة أو بسبب آرائه السياسية.
- ٢- غير أنه لا يتاح طلب الاستفادة من هذا الحكم لأيّ لاجئٍ تتوفر دواعٍ معقولة لاعتباره خطراً على أمن البلد الذي يوجد فيه أو لاعتباره يمثل، نظراً لسبق صدور حكم نهائي عليه لارتكابه جرماً استثنائي الخطورة، خطراً على مجتمع ذلك البلد.

وقد لاحظت مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أنّ مصطلح 'نظم الدخول' يشمل نظم الحدود وكذلك عمليات اعتراض السبيل التي يُقصد منها منع أو قطع أو إيقاف وصول الأفراد إلى الإقليم أو دخولهم فيه. ويشمل مسؤولو الدخول الذين يعملون في هذه النظم القائمين بإنفاذ القانون المأذون لهم باتخاذ إجراءات ضد تهريب المهاجرين في البحر. ووفقاً لذلك، يلزم أن يأخذوا في الحسبان في إجراءاتهم التزامات حقوق الإنسان (بما فيها حق جميع الأشخاص في مغادرة أيّ بلد، بما يشمل بلدهم)، وحق جميع الأشخاص في طلب اللجوء وغيره من تدابير الحماية الدولية.^(١٢٨)

وينبغي أن يعاد الأشخاص الذين يتبين أنهم ليسوا بحاجة إلى حماية دولية إلى بلدانهم الأصلية أو بلدان إقامتهم فوراً. وحين يحدث اعتراض السبيل في المياه الإقليمية لدولة ثالثة لا تُمارس فيها الولاية القضائية، يمكن أن يكون البلد الذي قام باعتراض السبيل والبلد الثالث مسؤولين بالتضامن عن حقوق من تم اعتراض سبيلهم. وينبغي في هذه الحالات الامتثال التام للقانون الدولي لحقوق الإنسان واتفاقية اللاجئين لعام ١٩٥١.^(١٢٩) والدول ليست مستثناة من الالتزامات المنصوص عليها في القانون الدولي للاجئين ولحقوق الإنسان في أعالي البحار.^(١٣٠) ولذا فمن الواضح أنّ تدابير اعتراض السبيل لا ينبغي أن تؤدي إلى رد المحتاجين للحماية على أعقابهم قسراً بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وينبغي أن يتاح لمن يحتاجون إلى الحماية الدولية أن يحصلوا على حلول.

وإذا طلب من يتم إنقاذهم في البحر اللجوء فينبغي تنبيه أقرب مركز إنقاذ وتنسيق، وينبغي تنبيه مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، وينبغي ألاّ يطلب رابنة المراكب نزول شخص في بلد المنشأ الذي فرّ منه. وعلاوة على ذلك، لا ينبغي تبادل المعلومات الشخصية المتعلقة بطالبي اللجوء مع سلطات ذلك البلد أو مع غيرهم ممن قد ينقلون هذه

(١٢٨) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، الصفحات ١٠٩-١١١.

(١٢٩) European Council on Refugees and Exiles, Defending Refugees' Access to Protection in Europe, December 2007, available at: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/4766464e2.html>, p.40

(١٣٠) انظر: the interception and rescue at sea of asylum seekers, refugees and irregular migrants, Resolution 1821 (2011), Parliamentary Assembly, Council of Europe, paragraph 8

المعلومات إلى تلك السلطات.^(١٣١) كما أن التعرف على الأشخاص المحتاجين إلى الحماية لا ينبغي أن يتم بطريقة آتية وباستخدام آليات مستعجلة خلال عمليات الاعتراض في البحر.^(١٣٢) وينبغي أن تتم معالجة حالات طالبي اللجوء على اليابسة، بغية التقليل من الصدمة النفسية، وذلك للحيلولة دون وقوع المظالم الإجرائية المحتملة. وبالإضافة إلى ذلك فليس مطلوباً من المسؤولين عن إنفاذ القانون في البحر أن يتخذوا قرارات خارج نطاق دورهم وتدريبهم؛ فلا يمكن أن يُتوقع ممن تم تدريبهم على القيام بدوريات على الحدود البحرية على متن المراكب أن يكون لديهم فهم متعمق لاتفاقية اللاجئين، بل يحتاجون إلى تدريب ملائم ومبادئ توجيهية ملائمة ليحيلوا إلى السلطات المختصة الأشخاص المعترض سبلهم الذين يعبرون عن احتياجهم للحماية.^(١٣٣) وكمثال على ذلك، فحين يتم اعتراض سبيل مركب يحمل مئات المهاجرين المهريين، ويكون المهريون قد أوعزوا إلى كل هؤلاء المهاجرين بطلب اللجوء، ينبغي أن تكون التوقعات واقعية بشأن دور المسؤولين البالغ عددهم خمسة أو نحو ذلك الذين يقومون بالاعتراض والذين قد تكون خبرتهم في القوات البحرية وليست في شؤون التحقيقات.

وفي حين أن التزامات حماية ومساعدة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر واضحة فإنَّ كيفية الامتثال لها في الممارسة العملية مع التصدي أيضاً لتهريب المهاجرين في البحر ليست كذلك. ويتمثل التحدي في الوفاء بهذه الالتزامات دون القيام في الوقت نفسه بخدمة أهداف مهريي المهاجرين. فالأفراد الذين يقومون بحماية الحدود يوضعون في موقف صعب يتمثل في الدفاع عن قيم وسلامة الدولة من المهريين الذين يسعون عمداً إلى استغلال قيمها هذه لأغراضهم الإجرامية الخاصة.

٣-٢-٢ - التحقيق والملاحقة القضائية

٣-٢-١ - الإطار التشريعي

من التحديات الرئيسية في مجال مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر عدم وجود فهم منسَّق لهذه الظاهرة وللتعاريف القانونية المختلفة بين البلدان المعنية. فليست كل الدول أطرافاً في بروتوكول تهريب المهاجرين. وبعض البلدان لم تُدرج بعد في أطرها القانونية الداخلية تشريعات تخص مكافحة تهريب المهاجرين تحديداً. وفي هذه الحالات قد لا يوجّه إلى المهريين سوى تُهم ارتكاب جرائم الهجرة أو الجرائم المتصلة بالبحر، وليس الجرائم عبر الوطنية الخطيرة المنصوص عليها في بروتوكول تهريب المهاجرين. وبدلاً من ذلك، يمكن أن توفر أفعال معينة ارتكبتها المهريون أساس التحقيق والملاحقة القضائية، وذلك مثلاً حين تنطوي تلك الأفعال على العنف أو تعريض الأرواح للخطر في البحر.

وحيثما تكون جريمة تهريب المهاجرين موجودة في التشريعات المحلية، يمكن أن تختلف العناصر التي تنطوي عليها من بلد إلى آخر، وهذا يعني أن بعض المهريين قد يتمكنون من تحاشي العقوبات الشديدة. ويمكن أن يكون لاختلاف تعاريف تهريب المهاجرين بين الولايات القضائية تأثير عميق على قدرة الدول على تقديم المهريين إلى العدالة. فقد يصل المهاجرون غير النظاميين إلى أحد البلدان عن طريق البحر بقصد السفر بعد ذلك براً أو جواً إلى بلدان أخرى في المنطقة نفسها. وحيثما تكون التعاريف غير مواءمة بين تلك البلدان فرمياً تتخذ نُهج مختلفة في التصدي لهم. وبالمثل، حيثما ينقل

(١٣١) انظر: UNHCR 'Rescue at Sea – A guide to principles and practice as applied to migrants and refugees'.

(١٣٢) European Council on Refugees and Exiles, 'Defending Refugees' Access to Protection in Europe', December 2007, available at: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/4766464e2.html>, p.42

(١٣٣) مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، Conclusion on Protection Safeguards in Interception Measures, 10 October 2003, No. 97 (LIV) – 2003, available at: <http://www.unhcr.org/refworld/docid/3f93b2894.html>

المهربيون المهاجرين عبر عدة بلدان إلى وجهتهم المقصودة، يمكن أن يعني انعدام التنسيق بين بلدان المنشأ وبلدان العبور وبلدان المقصد أنه لا يمكن تنسيق تدابير التصدي بسهولة.

وحيثما لا تصدر على المهربيين أحكام متناسبة مع جسامة جرائم التهريب التي ارتكبوها، يمكن أن يُفرض عنهم سريعا، ليعودوا مرة أخرى إلى المجتمع ويواصلوا أنشطتهم الإجرامية. وعلى العكس من ذلك، حيثما تكون الأحكام شديدة وتأخذ في الاعتبار الظروف المشددة، مثل تعريض الأرواح للخطر في البحر، يمكن أن تتم إزالة المهربيين الرئيسيين من الشبكة، فبيعت ذلك رسالة قوية إلى الآخرين يمكن أن يكون لها تأثير رادع. والواقع أن بعض الدول لاحظت انخفاضاً في استخدام دروب بحرية معينة أو ازدياداً في سلامة المهاجرين المهربيين في البحر، كنتيجة مباشرة لتغييرات في القانون أو في الملاحظات القضائية تعاقب على ارتكاب أفعال مثل تخريب المراكب للحفز على القيام بعمليات الإنقاذ، وعدم توفير سترات النجاة للركاب.

وثمة تحد آخر يخص حالات تهريب المهاجرين عن طريق البحر يتعلق بطبيعة الولاية الإقليمية. فليس من السهل دائماً تحديد المكان الذي تم عبور الحدود البحرية فيه، ومن ثم المكان الذي ارتكبت فيه الجريمة. وتنطبق قوانين مختلفة في البحار المختلفة؛ فبعض القوانين يسمح بالسفر على المياه الداخلية دون تراخيص محددة، وبموجب قوانين أخرى لا يمكن أن تُعتبر الهجرة غير النظامية قد حدثت بالمعنى القانوني إلى أن يصل المهاجرون غير النظاميين إلى اليابسة. وتؤكد هذه التحديات ضرورة التنسيق العالمي للمفاهيم وفقاً لبروتوكول تهريب المهاجرين، بغية معالجة الثغرات القائمة في الأطر القانونية الحالية.

٣-٢-٢- التعرف على المهربيين الموجودين على متن القوارب

كما ذكر أعلاه، يمكن أن يكون المهرب موجوداً، أو المهربيون موجودين، على متن المركب، تبعاً للمنطقة وطريقة العمل التي تستخدمها شبكات التهريب. وحينما يتم أول اتصال بقارب يقوده مهرب، يتعين أن تتحلى السلطات بالذكاء في التعرف على المهرب فور اعتراض سبيل القارب. فجمع الأدلة فيما يتعلق بالمهرب في هذه المرحلة أمر حيوي لعزله عن المهاجرين والقيام ببناء على تلك الأدلة بالتحقيق معه وبشأن الشبكة التي تقف وراءه. وحيثما لا يكون هناك مهرب على متن المركب، يلزم أن تستهل السلطات تحقيقاً بشأن المهربيين الذين يقفون وراء المركب المعين استناداً إلى الأدلة التي لديها. وفي الحالتين كليهما، يمكن أن تمتد عملية التحقيق في شبكة التهريب عبر عدة بلدان وعدة قارات، وهي عملية معقدة للغاية وتتطلب جمع أدلة قوية على الفور عند نقطة الكشف الأول.

وفي بعض الحالات قد يكون من السهل التعرف على المهرب الموجود على متن القارب. فمثلاً يمكن أن تكون جنسيته مختلفة عن جميع الأشخاص الآخرين الموجودين على متن المركب، وأن يكون متولياً القيادة بوضوح ومجهّزاً بالهاتف الوحيد وسترة النجاة الوحيدة على متن المركب. وفي حالات أخرى، يمكن أن يخفي قبطان القارب نفسه بين الركاب الآخرين عند اعتراض السبيل. ويمكن أن يدّعي جميع الركاب أنهم قادوا القارب، بغية حماية هوية القبطان الحقيقي، أو قد يخبرون السلطات التي تقوم بالاعتراض بأن القبطان توفي خلال الرحلة. ويمكن أن يكون الوضع على متن المركب فوضوياً عند نقطة اعتراض السبيل، ويجعل ذلك من الصعب على السلطات التعرف على القبطان و/أو الطاقم الموجود على متن المركب. وفي هذا السياق، يشدد الخبراء على أهمية تكليف المسؤولين بجمع أكبر قدر ممكن من المعلومات الاستخباراتية عند نقطة الاتصال الأول.

وهذه المرحلة من التحقيق حاسمة الأهمية أيضاً لجمع الأدلة اللازمة لإثبات الظروف المشددة. فمثلاً، يجب إعطاء الأولوية للتحقيق في الوفيات التي تحدث في البحر نتيجة لجرائم تهريب المهاجرين، وكذلك تحديد المهاجرين الذين لقوا

حتفهم نتيجة لتهريبهم أو المفقودين. فالمعلومات عن القتلى والمفقودين ضرورية ليس فقط لإثبات الظروف المشددة التي يمكن أن تشدد الحكم الذي يصدر على المهريين المدانين بل قد يتضح أيضاً أنها أدلة أساسية للسلطات في بلدان المنشأ التي تتحرى عن المكان الذي يوجد فيه مواطنوها المفقودون، أو التي ستكون مسؤولة عن التحقيق بشأن جماعات الجريمة المنظمة المسؤولة عن وفيات مواطنيها.

٣-٢-٣ - التحقيق بشأن المنظمين المستقرين في البر

التحدي الرئيسي في مكافحة تهريب المهاجرين، سواء أكان يحدث في البر أو الجو أو البحر، هو إلقاء القبض على المهريين الرفيعي المستوى. فالأفراد العاملون الصغار الذين تتم محاكمتهم يمكن استبدالهم بسرعة. ويتطلب التصدي المستدام والفعال استهداف المهريين الرفيعي المستوى، وفي سياق التهريب عن طريق البحر يؤكد ذلك ضرورة ربط التحقيقات التي تتناول التحركات التي تحدث في البحر بالتحركات التي تحدث على الأرض وفي الجو. وطبيعة الجريمة المنظمة هي بحيث يكون الذين في قمة الهرم الإجرامي في كثير من الأحيان أثرياء إلى أقصى حد ولديهم صلات جيدة، بل قد يؤديون أدواراً مقدرة ومشروعة في مجتمعاتهم. ويمكن أن تجعل هذه الحقائق الوصول إليهم واستهدافهم في التحقيقات الجنائية صعباً إلى أقصى حد. ومع ذلك فهؤلاء الأشخاص هم الذين تقوض أفعالهم سيادة الدول وتؤدي إلى وفاة 'زبائنهم' في البحر، وهم الذين يلزم تعطيل أنشطتهم.

وهناك مستوى من التنظيم ضروري لترتيب التهريب عن طريق البحر، ويتيح ذلك للمحققين العديد من السبل للتحقيق. ففي بلدان المغادرة الساحلية، يمكن أن تتيح وسائل استقدام المهاجرين وتجميعهم في الحاور البحرية قبل المغادرة فرصاً للتدخل ومنع التهريب البحري. وينبغي أيضاً التحقيق في الوسائل التي يستعملها المهريون لسرقة المراكب أو شراؤها أو الحصول عليها بسبل أخرى لاستخدامها في عمليات التهريب. وعلى الجانب الآخر من الرحلة البحرية، ينبغي أيضاً التحقيق في النظم القائمة لتسهيل مواصلة رحلة المهاجرين من بلد الوصول الساحلي إلى بلد المقصد النهائي. كما أن النظم المالية التي يستخدمها المهريون لارتكاب جرائمهم ولغسل أرباحهم أساسية لفهم تهريب المهاجرين. وبعبارة أخرى فإن عدة عناصر لجريمة التهريب في البحر تُرتكب على اليابسة.

وبالنسبة للسلطات التي تواجه التهريب في البحر، ينبغي أن يُعتبر القارب وركابه نقطة الانطلاق في التحقيق الذي يكشف شبكة التهريب التي تقف وراءهما، رجوعاً إلى ساحل المنشأ وكذلك بلدان العبور وبلدان المنشأ. وفي بعض المناطق، يوجد مستوى رفيع من المعرفة بشأن عدد القوارب التي تغادر بلد المنشأ الساحلي وتشرع في الرحلات البحرية، ولكن لا يوجد سوى القليل من المعرفة بشأن الدروب والأساليب التي تبلغ ذروتها بهذه المغادرة. ومن ثم فإن اتخاذ إجراءات قائمة على الأدلة للتصدي للتهريب عن طريق البحر يتطلب معالجة الظواهر من المنبع، حيث تحدث التحركات البرية والجوية في بلدان المنشأ وبلدان العبور، وحيث ينظم المهريون التهريب البحري. ومن الناحية العملية، يعني ذلك أن المعلومات التي تُجمع لدى اعتراض السبيل أو عن طريق استخلاص المعلومات من مهاجر مهرب في البحر قد تؤدي إلى التعرف على وسيط في بلد المغادرة الساحلي. وقد يؤدي الوسيط بدوره إلى التعرف على منظم من المستوى المتوسط في بلد عبور جوي، وهذا الأخير قد يؤدي في نهاية المطاف إلى التعرف على مهرب رفيع المستوى يعيش في بلد المنشأ ولديه زملاء في بلد المقصد النهائي. والتحقيق البري بشأن مهربي المهاجرين يتعدى نطاق ورقة المناقشة هذه، ولكن يجب التشديد على أنه يرتبط ارتباطاً لا انفصام له بعمليات التهريب في البحر.

٣-٣- المنع

يتطلب منع تهريب المهاجرين عن طريق البحر أن تحقق الدول توازناً بين التزاماتها بموجب القانون الدولي ومصالحها المشروعة في حماية سيادة الدولة من الانتهاكات من جانب جماعات الجريمة المنظمة. ويمكن أن تؤدي زيادة الرقابة على الحدود إلى تأثير سريع وملحوظ على تدفقات الهجرة غير النظامية ودروب التهريب. ومن الناحية الأخرى، غالباً ما يكون للتشريع والتعاون الدولي القويين تأثير أكثر تدرجاً وأكثر كفاءة، وإن كان ذلك على المدى الطويل وليس القصير.^(١٣٤) والواقع، كما تم التأكيد في كل أقسام ورقة المناقشة هذه، أن شبكات التهريب كثيراً ما تغير اتجاه دروبها إلى مكان آخر إذا علمت بوجود تشريعات واتفاقيات تعاون فعالة. بيد أن إنفاذ القانون ليس كافياً وحده لمواجهة تهريب المهاجرين. فالتنمية المستدامة، ومنع وقوع الصراعات، وإجراءات الدخول التي تراعي احتياجات طالبي اللجوء واللاجئين إلى الحماية، وإتاحة فرص الهجرة النظامية، كلها ضرورية للحد من الطلب على خدمات التهريب بطريقة مجدية ومستدامة.

٣-٣-١- معالجة الأسباب الجذرية

بروتوكول تهريب المهاجرين، المادة ١٥، المنع

٣- تروج كل دولة طرف أو تعزز، حسب الاقتضاء، البرامج الإنمائية والتعاون على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي، مع مراعاة الواقع الاجتماعي-الاقتصادي للهجرة، وإيلاء اهتمام خاص للمناطق الضعيفة اقتصادياً واجتماعياً، من أجل مكافحة الأسباب الاجتماعية-الاقتصادية الجذرية لتهريب المهاجرين، مثل الفقر والتخلف.

ومن الواضح أنه إلى أن يتم التصدي للعوامل الطارئة التي تعطي الناس سبباً لترك بلدانهم، ستكون هناك دائماً سوق للمهريين الانتهازيين. ولذلك يتمثل حل رئيسي طويل الأجل لمسألة تهريب المهاجرين في تحسين مستويات المعيشة في جميع أنحاء العالم، لكي لا يضطر الناس إلى الفرار من أوطانهم بحثاً عن الحماية أو لمجرد البحث عن حياة أفضل. وفي الوقت نفسه، من الضروري أن تبذل البلدان جهوداً تعاونية للتصدي لجريمة تهريب المهاجرين بطريقة منسقة ومستدامة في جميع أنحاء العالم، من أجل إزالة الفرص للأشطة غير المشروعة التي تستغل حراك الشعوب.

ويتمثل أحد التحديات الرئيسية فيما يتصل بمنع تهريب المهاجرين في ضمان ألا تؤدي السياسات القائمة إلى إيجاد عوامل جاذبة نحو بلدان مقصد معينة. وكثيراً ما ينطوي أسلوب عمل مهربي المهاجرين على استغلال الالتزامات الدولية للدول. فالمهريون يعرفون السياسات ونقاط ضعفها وثغراتها التي تتيح إقامة المهاجرين المهريين. ونتيجة هذا التخطيط الاستراتيجي الطويل الأجل من جانب المهريين هي أن حمولة قارب واحد من الوافدين عن طريق البحر يمكن أن تؤدي إلى تقديم عدد كبير من المطالبات الثانوية، التي يمكن أن تغمر نظم معالجة شؤون الهجرة. وتؤكد هذه الاعتبارات أن السياسات المعينة التي تعتمدها الحكومة - والتصورات بشأن تلك السياسات - يمكن أن يكون لها تأثير كبير على طريقة العمل التي يستخدمها المهريون. والتحدي الرئيسي من منظور مكافحة جريمة تهريب المهاجرين عن طريق البحر هو ضمان التقيد بالالتزامات الحماية دون إيجاد سبل يمكن أن يستغلها المهريون في استهداف وجهة مقصودة معينة.

ومع اتخاذ بلدان المنشأ والعبور والمقصد مزيداً من التدابير لاعتراض سبيل تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ظهر انخفاض ملحوظ في العديد من الدروب البحرية. ويمكن ألا تؤدي زيادة الضوابط على الحدود البحرية، وزيادة صرامة

(١٣٤) ICMPPD I-map, <https://www.imap-migration.org/index2.html> and <https://www.imap-migration.org/pages/en/>

[.migrationroutes.htm](https://www.imap-migration.org/pages/en/migrationroutes.htm) accessed on 19 July 2011

قوانين الهجرة، وإبرام اتفاقيات التعاون بين بلدان المنشأ والمقصد، إلا إلى تغيير دروب التهريب البحري إلى أماكن أخرى. والواقع أن المهريين بارعون في تعديل مساراتهم، الأمر الذي يؤدي في بعض الأحيان إلى جعل الرحلات تعبر مسافات أطول في ظروف أشد خطورة على المهاجرين المعنيين.

٣-٢-٣ - التوعية

بروتوكول تهريب المهاجرين، المادة ١٥، المنع

- ١- تتخذ كل دولة طرف تدابير لضمان قيامها بتوفير أو تعزيز برامج إعلامية لزيادة الوعي العام بأن [تهريب المهاجرين] هو نشاط إجرامي كثيراً ما ترتكبه جماعات إجرامية منظمة بهدف الربح، وأنه يسبب مخاطر شديدة للمهاجرين المعنيين.
- ٢- ... تتعاون الدول الأطراف في ميدان الإعلام بهدف الحيلولة دون وقوع المهاجرين المحتملين ضحايا للجماعات الإجرامية المنظمة.

تنص المادة ١٥ من بروتوكول تهريب المهاجرين على واجبات إلزامية على الدول الأطراف بشأن التوعية. وبديهي أنه ينبغي توعية من يمكن أن يضعوا أرواحهم في أيدي المهريين بأن المهريين مجرمون يمكن أن يشكلوا خطراً على الأرواح والسلامة.

وينبغي أيضاً توعية المهريين والمعرضين لأن ترتكب في حقهم جرائم تتصل بالتهريب بأن تهريب المهاجرين غير قانوني وله عواقب في مجال العدالة الجنائية. ومن الاعتبارات الرئيسية في هذا الصدد أن المهريين يعدلون دروبهم وأساليبهم وفقاً للتغيرات في السياسات وفي تدابير التصدي التي تتخذها أجهزة إنفاذ القانون، وهذا يعني أن تصورات المهريين عن تلك السياسات والتدابير ذات أهمية قصوى. وينبغي أن تشكل السياسات وتدابير التصدي والوعي بها رادعاً للمهريين. ولعل بالإمكان تشبيه ذلك باللافتات التي تحمل عبارة 'لا يُحتفظ بأي مبالغ نقدية في هذا المبنى' والتي توضع على واجهات المتاجر لردع اللصوص المحتملين؛ فينبغي أن تشكل السياسات وتدابير التصدي والوعي بها رادعاً للمهريين عن تعريض أرواح الناس للخطر في البحر.

ولتصورات الجمهور بشأن قضايا تهريب المهاجرين عن طريق البحر أيضاً تأثير على هذه الظاهرة. فتهريب المهاجرين يتداخل مع مجالات أخرى تثير اهتمام الجمهور، من بينها سيادة الدولة ومسائل الهجرة. ونتيجة ذلك هي أن الجهود المبذولة لمعالجة هذه الجريمة يمكن أن تصبح ميسرة إلى حد بعيد. وعلى الرغم من أن قدراً أكبر من تهريب المهاجرين يحدث براً وجواً فإن التهريب البحري يتيح عرض عناوين أسرة وقصص مثيرة، ولذلك تكون الصورة التي تُنقل للجمهور معوجة وناقصة في كثير من الأحيان. ويمكن أن تكون النتيجة أن تتعرض تصرفات سلطات إنفاذ القانون للتمحيص بقدر كبير في حين يتم التغاضي عن جرائم المهريين. وبالمثل، يمكن أن يُتهم المهاجرون أنفسهم على نحو غير دقيق بالضلوع في جرائم حيثما لا تُفهم أوضاعهم فهما صحيحا. ويمكن أيضاً أن تترتب نتائج سلبية على التقارير الصحفية غير الدقيقة بشأن السياسات وتدابير التصدي؛ بما في ذلك حوادث المراكب الخصوصية التي ترفض إنقاذ المهاجرين في البحر بسبب تصورات غير دقيقة بأنها ستلاحق قضائياً بتهمة ارتكاب جرائم التهريب إذا قامت بإنقاذ المهاجرين. وحيثما لا تُقدّم للجمهور معلومات دقيقة عن تهريب المهاجرين والمسائل ذات الصلة به، يمكن أن تكون النتيجة هي ضغط الجمهور على الحكومات لتغيير سياساتها بطرائق قد تسهل ارتكاب الجريمة وتعرض المهاجرين

للخطر، أو تكون النتيجة هي عدم دعم الجمهور للتهج التي من شأنها أن تعمل على الحد من تهريب المهاجرين وحماية الناس من الأذى على أيدي المهرّبين.

وتُبرز الاعتبارات المذكورة أعلاه الحاجة إلى بذل مزيد من الجهود لرفع مستوى وعي أوثق الناس صلة بالأمر، والتأكيد في ذلك على ما لوسائل الإعلام من مسؤولية هامة في ضمان أن تكون التقارير الصحفية التي تقدمها عن مسائل التهريب عن طريق البحر مبنية على معلومات وافرة ومتسمة بالدقة والتوازن، في سياق المسائل الأوسع التي ينطوي عليها الأمر.

٣-٣-٣ - اعتراض مراكب التهريب قبل المغادرة

تأييداً لمنع رحلات التهريب البحري من الحدوث، قالت نافي بيلاي، مفوضة الأمم المتحدة السامية لحقوق الإنسان، إنه "من الضروري بمعنى الكلمة أن تمارس دول العَلَم ولايتها القضائية ورقابتها الفعلية على سفنها، من خلال ضمان التقيد الصارم بمعايير السلامة المنصوص عليها في الصكوك الدولية ذات الصلة، لكي لا تغادر السفن والقوارب غير الصالحة للملاحة السواحل. كما يجب عليها منع وحظر تهريب المهاجرين والاتجار بهم." (١٣٥) ويشير تقرير عن مشاورات غير رسمية أجرتها مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين إلى أنه "يلزم اتخاذ تدابير فعّالة لمنع استخدام السفن الصغيرة وغيرها من السفن التي لا تخضع للأنظمة الدولية في أعمال تهريب البشر أو الاتجار بهم. وربما تحتاج بعض الدول إلى المساعدة والدعم في هذا الشأن." (١٣٦) وتؤكد هذه التوصيات ليس فقط على أهمية اعتراض سبيل تهريب المهاجرين في البحر بل أيضاً على أهمية العمل على منع تهريب المهاجرين عن طريق البحر من الحدوث منذ البداية.

وكما ذكر أعلاه فإنّ العناصر التي تُرتكب على اليابسة من عناصر هذه الجريمة تتيح سبلاً لتدخّل العدالة الجنائية. وتقع مسؤولية خاصة في هذا الصدد على عاتق دول المغادرة الساحلية التي يشتري فيها المهرّبون الزوارق ويجمعون المهاجرين في البيوت الآمنة. ويمكن أن يؤدي اتخاذ إجراءات إنفاذ القانون الاستباقية التي تتخذ قبل انطلاق القوارب إلى انتفاء الحاجة إلى اتخاذ تدابير التصدي القائمة على رد الفعل في وقت لاحق من هذه العملية، ويمكن أن يُنقذ ذلك الأرواح. ويمكن أن يؤدي جمع المعلومات الاستخباراتية القوي والتحقيقات القوية في عمليات التهريب من نقطة المنشأ ووصولاً إلى الوجهات المقصودة عبر البحار إلى مصادرة المراكب قبل أن يتمكن المهرّبون من استخدامها لأغراض التهريب. وخلاصة القول، فإنّ دَوْلَ العَلَم ينبغي أن تمارس رقابتها الفعّالة على سفنها، وبخاصة من خلال منع استخدام هذه السفن لأغراض تهريب المهاجرين، وينبغي عدم السماح للسفن غير الصالحة للملاحة البحرية بالإبحار. (١٣٧)

Navi Pillay, United Nations High Commissioner for Human Rights, *Migrants at sea are not toxic cargo*, 9/5/2009, (١٣٥)
<http://www.abs-cbsnews.com/views-and-analysis/09/04/09/migrants-sea-are-not-toxic-cargo-navi-pillay>

(١٣٦) عملية الأمم المتحدة الاستشارية غير الرسمية المفتوحة العضوية المتعلقة بالمحيطات وقانون البحار، الاجتماع التاسع، ٢٣-٢٧ حزيران/يونيه ٢٠٠٨، معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر: الاستنتاجات والتوصيات المنبثقة عن الاجتماعات واجتماعات المائدة المستديرة للخبراء التي عقدتها مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين مؤخراً، تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، A/AC.259/17، الفقرتان ١١ و ١٢.

(١٣٧) مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر: الاستنتاجات والتوصيات المنبثقة عن الاجتماعات واجتماعات المائدة المستديرة للخبراء التي عقدتها مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين مؤخراً: تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، ١١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، A/AC.259/17، متاح على العنوان الإلكتروني: <http://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=4a1d39502>، الصفحة ٣.

٣-٤-٤ - زيادة إجراء البحوث وجمع البيانات وتبادل المعلومات

زيادة وتحسين جمع البيانات وتحليلها أمر ضروري لضمان التصدي القائم على الأدلة لمسألة تهريب المهاجرين في البحر. ولتسهيل الحصول على صورة إقليمية وعالمية أكثر دقة، ينبغي زيادة توافق فهم البلدان لتهريب المهاجرين، لكي يتسنى فهم الاتجاهات الإجرامية الناشئة فهما أكثر اكتمالاً وتبادل المعلومات من أجل تيسير تحسين التصدي. (١٣٨) ويعني عدم تنسيق منهجيات البحث أنه لا يمكن تقييم البيانات الإحصائية بدقة أو مقارنتها بفعالية. وهذا التخلف عن فهم الظواهر بدقة يعني ليس فقط عرقلة التصدي الفعال بل أيضاً أن تكون الإحصاءات معرّضة للمبالغة أو سوء التفسير. وعلاوة على ذلك فإن معظم البحوث حول تهريب المهاجرين تركز على تهريبهم نحو أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية، مع معرفة القليل عن هذه الظاهرة فيما يخص الأماكن الأخرى، الأمر الذي أدّى إلى جعل وجهة النظر الغربية عن هذه الظاهرة قائمة على رد الفعل، مع نقص حاسم الأهمية في المعلومات المتاحة عن المناطق الأخرى. (١٣٩)

وهناك أيضاً نقص في البحوث المتاحة عن خصائص المهاجرين وأسباب لجوئهم إلى المهريين، وسمات المهريين، وعلاقتهم بالمهاجرين، وتنظيم شبكات التهريب. (١٤٠) وتلزم معرفة المزيد بصفة خاصة عن السمات الاجتماعية للمهريين الرفيعي المستوى الذين يقومون بتهريب المهاجرين عن طريق البحر وعن المعاملات المالية التي ينطوي عليها ارتكاب جرائمهم. والتعاون الدولي والإقليمي و/أو الثنائي ضروري لتعزيز المعلومات الاستخباراتية في هذا الصدد، بالنظر إلى أن اكتساب وتحليل المعلومات عن شبكات التهريب العابرة للحدود الوطنية يتطلب دراية عابرة للحدود الوطنية من أقدار الأشخاص على فهم الخصائص المحددة للأشخاص المعنيين والعمليات المعنية.

٣-٤-٤ - التعاون

النقطة الرئيسية التي تتضح من بحث مسألة تهريب المهاجرين عن طريق البحر هي أن التعاون الدولي لا يعزز التصدي وحسب بل هو ضرورة مطلقة له. ومن شأن تصدي العدالة الجنائية الموجهة توجيهها مثالياً ضد تهريب المهاجرين في دولة واحدة أن يفشل في غياب تعاون الدول الأخرى. ومن دون تعزيز التعاون، سيواصل المهربون الإجراميون ارتكاب جرائمهم دون عقاب، وتحاشي العدالة، وتقويض سيادة الدول وأمنها، وتعريض الأرواح والسلامة للخطر في البحر. وخلاصة القول، فإن تهريب المهاجرين هو جريمة عابرة للحدود الوطنية تتطلب تصدياً عابراً للحدود الوطنية. وقد تمكّن المهربون من النجاح في تجاوز الحدود وكذلك الاختلافات اللغوية والثقافية في ارتكاب جريمتهم؛ ويجب على الذين سيوقفونهم أن يجذوا حذوهم.

(١٣٨) انظر مثلاً: مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر: الاستنتاجات والتوصيات المنبثقة عن الاجتماعات واجتماعات المائدة المستديرة للخبراء التي عقدتها مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين مؤخراً: تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، ١١ نيسان/أبريل ٢٠٠٨، A/AC.259/17، متاح على العنوان الإلكتروني: <http://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=4a1d39502>، الصفحتان ٨ و٩، الفقرتان ٥١ و٥٢.

(١٣٩) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *A Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications*, January 2011, p.22.

(١٤٠) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، *A Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications*, January 2011, p.64, p.73, p.77, p.94.

٣-٤-١- التعاون الدولي

ملخص متطلبات التعاون الدولي في بروتوكول تهريب المهاجرين

يتعين على كل دولة طرف:

- أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن على منع تهريب المهاجرين عن طريق البحر (المادة ٧)
- أن تقدم المساعدة إلى الدولة الطرف التي لها الحق في اعتلاء سفينة ترفع علم دولتها (المادة ٨ (١))
- أن تُبلغ دولة العلم إذا اعتلت سفينتها (المادة ٨ (٣))
- أن تستجيب دون إبطاء لأي طلب لتقرير ما إذا كانت السفينة يحق لها أن تدعى أنها مسجلة لديها (المادة ٨ (٤))
- أن تستجيب دون إبطاء لأي طلب استئذان لاعتلاء سفينة وتأمينها واتخاذ تدابير أخرى فيما يتعلق بسفينة ترفع علمها (المادة ٨ (٤))
- أن تعين سلطة لتقديم المساعدة أو الاستجابة لطلبات المساعدة فيما يتعلق بهذه السفن (المادة ٨ (٦))
- أن تتبادل المعلومات مع الدول الأخرى ذات الصلة بشأن تهريب المهاجرين، بما يتفق مع النظم القانونية الداخلية (المادة ١٠ (١))
- أن تمثل للشروط التي تفرضها عليها الدول التي ترسل هذه المعلومات (المادة ١٠ (٢))
- أن توفر أو تعزز التدريب المتخصص اللازم لمكافحة تهريب المهاجرين (المادة ١٤ (١))
- أن تتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية المختصة والمنظمات غير الحكومية لضمان التدريب الكافي لمنع تهريب المهاجرين (المادة ١٤ (٢)).

ومن خلال التصديق على بروتوكول تهريب المهاجرين، وافقت الدول الأطراف على التعاون إلى أقصى حد ممكن لمنع وقمع تهريب المهاجرين عن طريق البحر. وتنشئ المواد من ٧ إلى ٩ من بروتوكول تهريب المهاجرين إطاراً للتعاون بين الدول الأطراف على اتخاذ الإجراءات فيما يتعلق تحديداً بتهريب المهاجرين عن طريق البحر. ووفقاً للمادة ٨ من البروتوكول، يجوز للدولة الطرف التماس التعاون مع الدول الأطراف الأخرى فيما يتصل بالسفن التي ترفع علمها؛ أو السفن التي ترفع علم دولة طرف أخرى؛ أو السفن التي لا جنسية لها؛ أو أي سفينة جعلت شبيهةً بسفينة لا جنسية لها. ويجب مراعاة التدابير الوقائية الواردة في المادة ٩ في اتخاذ جميع تدابير التعاون على التصدي لتهريب المهاجرين في البحر. وعدا عن ذلك فإن إلقاء القبض على المجرمين المنظمين الذين يقفون وراء التهريب البحري يتطلب تواصلاً على الصعيد الدولي يتعدى العمليات التي تجري في البحر. فالتحقيقات التي تتم على امتداد درب الهجرة من بلدان المنشأ إلى بلدان الوجهة النهائية تتطلب تبادل المعلومات والاتصالات، كما هو منصوص عليه في المادة ١٠. وتتعرق جهود تبادل المعلومات والتواصل مع الشركاء في البلدان الأخرى بتحديات من بينها انعدام الثقة، وتنوع النظم القانونية وهيكل إنفاذ القانون، وغياب قنوات الاتصال، واختلاف النهج والأولويات، والاختلافات في اللغة والثقافة.

ويؤكد الخبراء أن أكثر العناصر أهمية في تبادل المعلومات والاتصالات هو الدور الذي يؤديه الأفراد في التعاون الاستباقي، مع حماية أمن المعلومات. وقد كانت تجارب الخبراء إيجابية عند تقديم طلبات محددة للحصول على معلومات محددة يمكن تقديمها على النحو المطلوب دون تعريض غيرها من المعلومات للخطر.

وجرى التشديد على الدور الذي يمكن أن تقوم به المنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية وسائر المنظمات ذات الصلة في مجال التعاون الدولي على التصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر. فالمادة ١٤ (٢) تشير إلى أن هذا التعاون مفيد بصفة خاصة في ضمان التقيد بأحكام الحماية الواردة في بروتوكول تهريب المهاجرين لدى معالجة حالات المهاجرين. وينشط عدد من المنظمات الدولية والمنظمات غير الحكومية فيما يتعلق بالمهجرة، ولذلك يمكن أن تكون هذه المنظمات مفيدة في المساهمة بخبرتها التدريبية في هذا الصدد. ويمكن لهذه الكيانات أن توفر خبرة لا تقدر بثمن فيما يخص المعايير الدولية المتعلقة بالمعاملة الإنسانية للمهاجرين وحماية حقوقهم كما هو مطلوب بموجب المادة ١٤ (٢) (هـ). ويمكن إشراك المنظمات غير الحكومية ومقدمي الخدمات المدنية في العمل على مستوى المجتمع المحلي مع الأشخاص المعرضين للتهريب، أو الذين تم تهريبهم ويحتاجون إلى الحصول على خدمات الرعاية الصحية والخدمات القانونية و/أو الخدمات الأخرى.

وهناك تحدٍ خاص ينطوي عليه التصدي لتهريب المهاجرين في البحر وهو التأكد من أن ترتيبات التعاون الدولي بين بلدان المنشأ والعبور والمقصد لا تحدّ من حقوق الناس في طلب اللجوء أو الحصول على المساعدة الإنسانية وفقاً لاتفاقية اللاجئين لعام ١٩٥١. كما أن اتفاقات السماح بالدخول مجدداً تتعرض بصفة خاصة لخطر عدم توفير الحماية للمحتاجين للحماية، وإذا لم تنفذ بعناية فيمكن أن تضع الأشخاص في أوضاع أكثر خطورة حتى من الأوضاع التي فرّوا منها بدايةً. ويمكن أن تكون للاتفاقات والترتيبات التعاونية مع مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين ومفوضية الأمم المتحدة لحقوق الإنسان قيمة لا تقدر بثمن في ضمان أن تكون تدابير التصدي هذه متوافقة مع المعايير الدولية.^(١٤١) ولمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة أيضاً دور ينبغي أن يقوم به في تيسير التعاون الدولي، وعلى الأخص من خلال تقديم المساعدة التقنية من أجل تنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين، وبناء قدرات من يتولون التحقيق مع المهريين وملاحقتهم قضائياً، وفي تيسير التعاون في مجال العدالة الجنائية بين بلدان المنشأ والعبور والمقصد.

٣-٤-٢- التعاون الثنائي والإقليمي

بروتوكول تهريب المهاجرين، المادة ١٧، الاتفاقات والترتيبات

تنظر الدول الأطراف في إبرام اتفاقات ثنائية أو إقليمية أو ترتيبات تنفيذية أو مذكرات تفاهم تستهدف ما يلي:

(أ) تحديد أنسب وأنجع التدابير لمنع ومكافحة السلوك المبيّن في المادة ٦ من هذا البروتوكول؛ أو

(ب) تعزيز أحكام هذا البروتوكول فيما بينها.

(١٤١) انظر مثلاً: UNHCR Agreement with FRONTEX, <http://www.unhcr.org/4857939e2.html>, 17 June 2008, accessed on 9

والجغرافيا عامل جاذب رئيسي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر؛ فموقع أي بلد ساحلي معيّن يمكن أن يجعله هدفاً للمهريين. وتستغل المنظمات الإجرامية العابرة للحدود الوطنية مواطنين ضعفاء الدول من أجل تهريب المهاجرين عبر البحار، وعبر دول ساحلية ودول جزرية صغيرة معيّنة في مناطق العبور.^(١٤٢)

التعاون الثنائي

تؤدي اتفاقيات التعاون الثنائي بين بلدان الركوب الساحلية وبلدان النزول المقصودة إلى انخفاض أعداد المهاجرين الذين يتولون على سواحل بلد المقصد انخفاضاً كبيراً. ويمكن تعزيز التعاون في البحر، مثلاً، بإبرام اتفاقات تحول دون تمكّن المهريين من تحاشي اعتراض سبيلهم بواسطة العبور إلى المياه الإقليمية. وعلى مستوى العمليات، استخدمت بعض الدول اتفاقات دوريات الحراسة المشتركة كوسيلة لتعزيز التعاون في البحر على مكافحة تهريب المهاجرين. وبموجب هذه الترتيبات، يمكن القيام بدوريات بحرية مشتركة واتخاذ إجراءات مشتركة من خلال تبادل ضباط إنفاذ القانون البحريين بين البلدين. فيمكن تعيين أحد ضباط إنفاذ القانون التابعين لإحدى الدول للعمل على متن قارب دورية تابع لدولة أخرى. وبذلك يكون بوسع الضابط دخول المياه الإقليمية لتلك الدولة، وذلك مثلاً لمطاردة مركب مشتبّه في أنه يقوم بتهريب المهاجرين. ويعني هذا النهج أنّ مراكب التهريب لا تستطيع ببساطة تحاشي اعتراض سبيلها من جانب سلطات إنفاذ القانون بواسطة عبور الحدود البحرية. وعموماً تحدّ شروط هذا الاتفاق من صلاحيات الأشخاص الذين يخدمون في ولايات قضائية غير ولايتهم. فمثلاً يمكن أن يُسمح لهؤلاء الأشخاص بالقيام بدور نشط في الترجمة اللغوية عند اعتراض السبيل، ولكن ليس القيام باعتقال المهريين المشتبه فيهم.

التعاون الإقليمي

يجب الإقرار بحدود اتفاقيات التعاون الثنائي. فقد تؤدي السياسات التعاونية الثنائية ببساطة إلى تحويل مسار دروب تهريب المهاجرين، من أجل تحاشي الاكتشاف، بحيث يمكن أن تصبح أطول وأكثر خطورة على المهاجرين المعنيين. وبعبارة أخرى فإنه حينما يتم تعزيز تدابير تصدي العدالة الجنائية على امتداد أحد الدروب سيتم تحويل مسار الدرب وطريقة العمل إلى جهة لم يتحقق فيها هذا التعاون. وهذه القدرة على التكيف التي يتسم بها المهريون إزاء تدابير التصدي التعاونية التي يتخذها من يمكن أن يوقفهم تؤكد ضرورة أن تتعاون السلطات بسرعة وعلى نطاق واسع، بحيث تتم سريعاً إزالة مجالات إفلات المهريين من العقاب. وقد تم التأكيد، بهذا المعنى، على قيمة اتفاقات التعاون الإقليمي.

والواقع أنّ الدول الساحلية ليست الدول الوحيدة التي تتأثر بتهريب المهاجرين عن طريق البحر. فالعديد من بلدان النزول الساحلية هي مجرد بلدان عبور في درب التهريب الأوسع نطاقاً. وعلى الرغم من ذلك فإن مجرد موقع البلد قد يعني تركه ليواحه وحده تحدي التهريب عن طريق البحر. وتتعرّض تدابير التصدي للتهريب عن طريق البحر عندما تتعاون الدول الواقعة على امتداد درب التهريب على طرفي الرحلة البحرية من أجل تخفيف العبء على السلطات الساحلية في بلدان الركوب وبلدان النزول على حدود منطقة معينة. ولذلك فمن أجل تعزيز اتفاقات التعاون الثنائي بين البلدان الساحلية ينبغي، في الوضع الأمثل، إبرام اتفاقات تعاون إقليمي لضمان وجود تعاون فعال على امتداد درب التهريب بكامله.

(١٤٢) الفقرة ٨٩ من قرار الجمعية العامة A/Res/64/71.

اتفاقات التعاون الرسمية مقابل اتفاقيات التعاون غير الرسمية

يمكن أن تكون الاتفاقات الرسمية الثنائية و/أو الإقليمية وسيلة فعالة لمكافحة تهريب المهاجرين في البحر. غير أنه حيشما يتقيد أحد أطراف الاتفاق بالتزاماته أكثر من الأطراف الأخرى، يمكن أن تكون النتيجة ألا يدوم الاتفاق الثنائي طويلاً أو ألا يعني سوى القليل في الممارسة العملية. وقد أفاد بعض الخبراء بأنه عندما تكون محاولات التعاون ذات طابع رسمي مفرط، يمكن أن تتردد الدول في الالتزام بها. وبالإضافة إلى ذلك فبعد التزام الدول بهذه الترتيبات يمكن أن تُحوّل إجراءات العمل الرسمية التي تفرضها دون التعاون الفعال. وللتغلب على هذه النقاط الشائكة، رئي أن الاتفاقات غير الرسمية وغير الملزمة مفيدة في مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر. وحيشما تُبرم الحكومات على مستويات عالية اتفاقات تعاونية غير رسمية للعمل على تحقيق مصالحها المتبادلة، تكون النتيجة أن يتاح للمستويات التنفيذية في إدارتها إطار للتعاون فيما بينها.

٣-٤-٣ - التعاون بين الوكالات

التعاون القوي بين الوكالات ضروري بالنظر إلى تعقّد تهريب المهاجرين عن طريق البحر وترابطه مع مسائل أخرى. وتبعاً للحالة، يمكن أن تكون الوكالات المختصة هي وكالات الجمارك وقوات الشرطة والدرك والحدود والجيش والبحرية. ويمكن أن يشارك في هذا التعاون أفراد النيابة العامة والقضاء. ولكل من وزارات العدل والأمن والداخلية والصحة والهجرة والتنمية والخارجية دور توديه على المستوى الاستراتيجي ومستوى السياسات.

وعلى صعيد العمليات، يمكن أن يتصدى مسؤولو الحدود الأماميين لتهريب المهاجرين في البلدان الساحلية قبل مغادرة القوارب سواحلها، ويمكن أن يتعرف المحققون الجنائيون على المهريين في بلدان المنشأ والعبور والمقصد. وحيشما لا تنجح هذه الجهات الفاعلة في تعطيل عمليات التهريب، تتصدى لحالات تهريب المهاجرين عن طريق البحر الجهات الفاعلة البحرية، بما فيها قوات خفر السواحل والقوات البحرية والجوية. ولدى مساعدة المهاجرين الذين يتم اعتراض سبيلهم في بلدان الوصول الساحلية ومعالجة حالاتهم، تشارك في هذا العمل خدمات الهجرة، ويلزم أن يضطلع المحققون بالتحقيقات من خلال استخلاص المعلومات وإجراء المقابلات. وتبعاً للمهاجرين المعنيين، يمكن أن تلزم خدمات الحماية ورعاية الأطفال. وعلاوة على التنسيق بين هذه الوكالات، يتعين أيضاً أن تضمن النظم الإدارية في بعض الدول التنسيق بين تدابير التصدي التي تُتخذ على المستوى المحلي ومستوى المقاطعات والمستوى الاتحادي أو الوطني. ويمكن أن يشكل ذلك تحدياً لوجستياً، ولا سيما حيث تكون السلطات المحلية موجودة في أماكن بعيدة أو يصعب التواصل معها لسبب آخر.

وعلى الصعيد الاستراتيجي، تكفل اجتماعات التنسيق بين ممثلي الوكالات المعنية تبادل المعلومات الفعال لضمان أن مختلف الوكالات المعنية تعرف دورها وأدوار الوكالات الأخرى بوضوح، لكي لا تزودج الجهود ولا تُهدر الموارد. وفي بعض الدول، يلتقي ممثلو الوكالات بضعة مرات كل عام، وفي دول أخرى يلتقون شهرياً، وفي بلدان أخرى يومياً. ويمكن أن تكون بعض الاجتماعات بالحضور الشخصي، والبعض الآخر عن طريق التداول عن بعد. ويتوقف تواتر هذه الاجتماعات على اعتبارات لوجستية مثل مواقع الوكالات، وتكلفة ترتيب الاجتماعات، وبالطبع مدى الأولوية الممنوحة لمسألة تهريب المهاجرين عن طريق البحر.

وللتغلب على التحديات اللوجستية التي ينطوي عليها تنسيق التصدي، ينبغي أن تتولى السلطة الوطنية المختصة المعيّنة بموجب المادة ٨ (٦) من بروتوكول تهريب المهاجرين قيادة التنسيق بين الوكالات على المستوى الداخلي، وربط التصدي الداخلي بالأنشطة التعاونية الإقليمية والدولية الرامية إلى التصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر. وينبغي أن تكون السلطة المكلفة مسؤولة عن تلقي الطلبات من السلطات المحلية - أي الجمارك والشرطة وأجهزة إنفاذ القانون

الأخرى - وأن تكون قادرة على تقديم المساعدة في تلقي الطلبات من الدول الأجنبية وإحالتها إليها. ووفقاً لذلك ينبغي منح السلطة المركزية المكلفة الصلاحيات اللازمة للتصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر، ولا سيما صلاحية أن تأذن لدولة طرف أخرى باتخاذ الإجراءات ضد المراكب التي ترفع علم دولة السلطة المركزية المكلفة بتقديم الطلبات الصادرة للحصول على المساعدة.

٤- اقتراحات مقدمة للنظر فيها ومناقشتها

٤-١-٤ مجابهة تهريب المهاجرين في البحر

٤-١-٤-١ الكشف

من أجل زيادة الكشف عن تهريب المهاجرين في البحر:

- تقديم دعم دائم ومستمر للدول الساحلية في الكشف عن تهريب المهاجرين في البحر، من خلال الدوريات المشتركة أو الدوريات التي تقوم بها وكالات متخصصة، و/أو من خلال توفير الموارد التقنية والبشرية.
- دعم الدول الجزرية الصغيرة بوجه خاص، بغية تخفيف العبء الملقى على عاتقها في الاضطلاع بالدوريات في مناطق البحث والإنقاذ.

٤-١-٤-٢ اعتراض السبيل

لضمان امتثال عمليات اعتراض السبيل في البحر لبروتوكول تهريب المهاجرين:

- إدراج المعايير الدولية في التشريعات المحلية حيثما يكون ذلك ضروريا لتتواءم مع بروتوكول تهريب المهاجرين وكذلك مع القانون الدولي والإقليمي لحقوق الإنسان، والقانون الدولي للاجئين، والصكوك الإقليمية أو الدولية الأخرى ذات الصلة.
- حيثما يكون هناك اشتباه في وقوع جريمة خطيرة، مثل تهريب المهاجرين عن طريق البحر، اتخاذ خطوات للشروع في التحقيق في هذه الجرائم بأكبر قدر ممكن من الكفاءة في سياق اعتراض السبيل، وممارسة صلاحية تفتيش واحتجاز المراكب أو أفراد الطاقم بأكبر قدر ممكن من الكفاءة وضبط النفس.
- تهيئة جميع المشاركين في اعتراض السبيل تهيئة مناسبة لتقييم ما للموجودين على متن القوارب التي يُعترض سبيلها من احتياجات خاصة و/أو نقاط ضعف والاستجابة لها، بما في ذلك بتوفير أدوات التقييم، وبوضع آليات الاستجابة، وتوفير التدريب على تدابير الاستجابة المناسبة التي تُتخذ عندما يُعرب الأشخاص الذين يتم اعتراض سبيلهم عن احتياجاتهم إلى حماية دولية.
- في حالات اعتراض السبيل في المياه الدولية ثم التحويل إلى بلد ثالث متعاون، ضمان سلامة من يتم اعتراض سبيلهم و/أو إنقاذهم و/أو إنزالهم على اليابسة، وضمان قدرة مرافق الاستقبال على تلبية أي احتياجات طبية لهؤلاء الأشخاص.
- توفير المساعدة عند استقبال من يتم اعتراض سبيلهم، بما في ذلك الرعاية الطبية والإحالة المناسبة إلى السلطات المختصة.

- دعم الدول الساحلية والجزرية في إنشاء مرافق الاستقبال وصيانتها وتحسينها من أجل توفير المأوى والأمن، بما في ذلك من خلال السعي إلى إشراك المنظمات الدولية المختصة والمنظمات غير الحكومية كشركاء رئيسيين في الجهود المبذولة في هذا الصدد عند الاقتضاء.

٤-١-٣- الإنقاذ

- من أجل ضمان أن يتم إنقاذ المهاجرين المهريين عن طريق البحر وفقاً للنظام العالمي للبحث والإنقاذ:^(١٤٣)
 - التشديد على أن لواجب الإنقاذ أولوية على الأهداف الأخرى، وذلك بتعميم الأحكام ذات الصلة من القانون البحري والمبادئ التوجيهية المرافقة له وأي تعديلات جديدة له على رابنة المراكب والمسؤولين الحكوميين المشاركين في الإنقاذ في العمليات البحرية.
 - إجراء بحث عاجل وشامل في أي مزاعم بشأن التخلف عن إنقاذ الناس في البحر، بما في ذلك مزاعم رفض تقديم المساعدة للقوارب و/أو ردها على أعقابها. واستخدام أدوات تسجيل البيانات في المراكب لكي يتسنى التحقيق في مزاعم التخلف المتعمد عن الإنقاذ.
 - فرض عقوبات على المراكب التي تتجاهل نداءات الاستغاثة ولا تُنقذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، وذلك لمحاسبة الذين لا يفون بالتزامات مساعدة الأشخاص المعرضين للخطر في البحر.
 - الإعلان عن العقوبات التي تُفرض على من يتخلفون عن الإنقاذ في البحر، وذلك لردع الآخرين عن تجاهل التزاماتهم بالقيام بذلك.

ولضمان الإنزال المناسب للمهاجرين المهريين:

- عدم تصنيف عمليات اعتراض السبيل باعتبارها عمليات بحث وإنقاذ، وعدم استخدام الإنقاذ ذريعة للقيام باعتراض السبيل دون مبررات.
- وضع خطط وترتيبات لإنزال من يتم إنقاذهم في البحر وإيصالهم إلى مكان آمن، وضمان أن تخضع إجراءات النزول هذه للنظام البحري وليس لأهداف مراقبة الهجرة.
- إبرام اتفاقات تعاون دولي لمعالجة حالات المهاجرين المهريين عن طريق البحر الذين يطلبون اللجوء، لا سيما في أوقات الأزمات، لكي لا يتعين على الدول التي تستقبل من يتم إنقاذهم في البحر أن تتحمل العبء كله وحدها. وينبغي أن تعمل اتفاقات التعاون هذه على ضمان أن تقوم البلدان الكائنة في نفس منطقة المقصد بتنسيق الموارد والقدرات تنسيقاً فعالاً من أجل دعم البلدان الواقعة على الحدود البحرية الخارجية لتلك المنطقة.
- تشجيع رابنة المراكب على القيام فوراً بإبلاغ المنظمة البحرية الدولية ومفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين وغيرها من الجهات الفاعلة ذات الصلة عندما يتبين وجود مشكلة في إنزال المهاجرين أو عندما يطلب الأشخاص الذين يتم إنقاذهم اللجوء.

ولكي لا يُردع رابنة المراكب عن أداء واجباتهم المتمثلة في إنقاذ الأشخاص في البحر:

(١٤٣) النظام العالمي للبحث والإنقاذ تحكمه الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤ والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر لعام ١٩٧٩.

- عدم محاكمة رابنة المراكب على ارتكاب جرائم تهريب المهاجرين حيثما يكونون قد أنقذوا الأشخاص في البحر، بل دعم دورهم وتقديره.
- إعفاء رابنة المراكب في أقرب وقت ممكن عملياً من المسؤولية عن رعاية الناجين.
- وضع آليات لتعويض السفن التي تعاني خسائر مالية بسبب الإنقاذ.

٤-١-٤ - المساعدة والحماية

لضمان تقديم المساعدة والحماية المناسبين للمهاجرين المهريين في البحر:

- عند الاقتضاء، إشراك خبراء مساعدة وحماية مؤهلين في توفير التدريب لممارسي العدالة الجنائية، وكذلك في رصد وتقييم تدابير تصدي العدالة الجنائية لتهريب المهاجرين في البحر.
- على وجه الخصوص، ضمان أن يتم تقديم الحماية والمساعدة وفقاً للاحتياجات الخاصة للنساء والأطفال كما هو مطلوب بموجب بروتوكول تهريب المهاجرين.
- تمكين المسؤولين عن معالجة طلبات اللجوء من القيام بذلك مع إدراكهم لمحاولات المهريين استغلال هذه النظم كطريقة عمل للتمكين من إقامة المهاجرين المهريين في البحر.
- ولتحقيق أقصى قدر من المزايا - في مجالي التحقيق والملاحقة القضائية - من مساعدة وحماية المهاجرين المهريين في البحر:
- تزويد ممارسي العدالة الجنائية بما يكفي من التدريب والموارد لتقديم المساعدة المناسبة للمهاجرين الذين يتم اعتراض سبيلهم في البحر.
- إدراج آليات، في أيّ سياسات وممارسات متعلقة بإخراج المهاجرين المهريين من بلدان العبور أو المقصد، تسمح للمهاجرين المهريين بمساعدة ممارسي العدالة الجنائية في التحقيقات بشأن المهريين والملاحقات القضائية لهم، وذلك مثلاً من خلال إصدار تصاريح إقامة مؤقتة لهؤلاء الأشخاص تسمح ببقائهم لهذه الأغراض، أو تدابير للسماح لهم بالإدلاء بشهاداتهم من البلدان التي يعادون إليها.

٤-٢-٤ - التحقيق والملاحقة القضائية

٤-٢-١ - الإطار التشريعي

- لضمان عدم تمكّن مهريّ المهاجرين عن طريق البحر من تحاشي الملاحقة القضائية في الدول ذات الأطر التشريعية غير الكافية:
- التوقيع والتصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية وبروتوكول تهريب المهاجرين المكمل لها.

- مواءمة التشريعات وفقاً لبروتوكول تهريب المهاجرين، لكي لا يتمكن مهربي المهاجرين عن طريق البحر من الإفلات من العقوبات القاسية في الدول التي لم تنفذ تشريعات كافية للتصدي لخطورة الجرائم المتعلقة بتهريب المهاجرين عن طريق البحر.^(١٤٤)
- الإعلان عن الأحكام التي تصدر على مهربي المهاجرين عن طريق البحر، وذلك لردع الآخرين عن ارتكاب الجرائم التي تعرّض أرواح الناس وسلامتهم للخطر.

٤-٢-٢- التعرف على المهريين الموجودين على متن القوارب

لتعزيز التعرف على من يوجد على متن المراكب في البحر من مهربي المهاجرين:

- انتهاز جميع الفرص للتحقيق في تهريب المهاجرين في البحر، بما في ذلك من خلال التعرف على مرتكبي جرائم التهريب والجرائم الأخرى التي ترتكب في سياق تهريب المهاجرين في البحر. وفي هذا الصدد، إعطاء الأولوية للتحقيق في الظروف المشددة، بما في ذلك الوفيات التي تنجم عن تهريب المهاجرين في البحر. وينبغي بذل جهود للتعرف على المهاجرين المتوفين أو المفقودين وإبلاغ الدول التي يحملون جنسيتها لكي يتسنى استهلال أو دعم التحقيقات بشأن المجرمين الذين يقفون وراء تهريب المهاجرين عن طريق البحر في بلدان المنشأ.
- تدريب المتصددين الأوائل على جمع أكبر قدر ممكن من المعلومات والأدلة عند نقطة الاتصال الأولى بمراكب التهريب، وعلى وجه الخصوص أن يكونوا متنبهين للمؤشرات التي من شأنها أن تساعد على التعرف على المهريين.
- دعم المتصددين الأوائل في إحالة المعلومات والأدلة ذات الصلة إلى سلطات التحقيق.

٤-٢-٣- التحقيق بشأن المهريين المستقرين في البر

لتعزيز التحقيق بشأن المهريين المستقرين في البر الذين ينظمون تهريب المهاجرين في البحر:

- سد الثغرات الموجودة في المعلومات الاستخباراتية، من خلال الاستفادة من قواعد البيانات الموجودة على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي ورفع مستوى الوعي والفهم لدى من يجمعون المعلومات بأن المعلومات التي قد تكون غير ذات صلة بالأمر في نظرهم يمكن أن تكون معلومات حيوية لمن يتولون التحقيق بشأن المهريين أو ملاحقتهم قضائياً العاملين في وكالات أخرى في البلد أو في بلدان أخرى على امتداد درب التهريب.
- منح المسؤولين الصلاحيات اللازمة لبناء الثقة مع المهاجرين الذين يتم إنقاذهم أو اعتراض سبيلهم في البحر، بهدف جمع المعلومات عن المهريين المستقرين في البر في بلدان المنشأ والعبور والمقصد.

(١٤٤) يقدم القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة إرشادات بشأن صياغة تشريعات ممثلة لبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين. وللإطلاع على مزيد من المعلومات، انظر المرفق - الموارد ذات الصلة الصادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة.

- تدريب المحققين والمدعين العامين بشأن السمات الخاصة لتهريب المهاجرين عن طريق البحر، وطريقة عمل المهريين الذين يستخدمون الدروب البحرية، واستخدام نظام 'الحوالة' أو غيرها من النظم المصرفية غير الرسمية، والالتزامات الدولية المنصوص عليها في بروتوكول تهريب المهاجرين والصكوك الدولية الأخرى.^(١٤٥)
- ضمان إجراء التدريب بانتظام لإبقاء الممارسين على علم بالمستجدات بشأن التغيرات في القوانين والاتجاهات وتطور طريقة عمل المهريين.

٤-٣-٣- المنع

٤-٣-١- معالجة الأسباب الجذرية

- من أجل المنع الفعال والشامل لتهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقاً للواجبات الإلزامية المنصوص عليها في المادة ١٥ من بروتوكول تهريب المهاجرين:
- علاوة على التصدي لتهريب المهاجرين كجريمة، التصدي لهذه الظاهرة بوصفها نموذج أعمال تجارية، وذلك بالحد من الطلب على خدمات التهريب من جانب المهاجرين 'الزبائن'، وكذلك الحد من هوامش أرباح 'موردي' خدمات التهريب.
 - في بلدان المنشأ، تزويد المعرضين بصفة خاصة لتهريبهم بفرص وحوافز اقتصادية على البقاء في بلدانهم الأصلية.
 - في بلدان المقصد، اعتماد سياسات تقوّض جهود المهريين الرامية إلى استغلال التزامات الحماية الواقعة على عاتق الدول، مع ضمان حصول اللاجئين على الحماية.
 - التشجيع على إبرام اتفاقيات ثنائية وإقليمية بين بلدان المنشأ والعبور و/أو المقصد لا تتصدى لتهريب المهاجرين كجريمة وحسب بل تشتمل أيضاً على عناصر إنمائية ترمي إلى معالجة أسبابه الجذرية.

٤-٣-٢- التوعية

- لرفع مستوى الوعي لدى المعرضين لتهريبهم عن طريق البحر:
- توعية من يمكن أن يصبحوا مهاجرين مهريين بالنقاط الرئيسية التالية:
 - أن هناك سبباً نظامية للهجرة؛
 - أن المهريين مجرمون؛
 - أن تهريب المهاجرين عن طريق البحر يعرض أرواح الناس وسلامتهم للخطر؛
 - أنه حتى إذا نجح التهريب فإنه قد لا يؤدي إلى تحسين ظروف الشخص المهرب.
- ولزيادة وعي المهريين من أجل ردعهم عن تهريب المهاجرين في عرض البحر:

(١٤٥) يمكن أن تُستخدم كأساس للتدريب المواد التدريبية الصادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة عن التحقيق والملاحقة القضائية بشأن تهريب المهاجرين. وللإطلاع على مزيد من المعلومات، انظر الملحق - الموارد ذات الصلة الصادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة.

- رفع مستوى الوعي لدى المهريين ولدى المهريين المحتملين بأن تهريب المهاجرين جريمة ذات عواقب تتعلق بالعدالة الجنائية.
- الإعلان عن السياسات وتدابير التصدي الخاصة بتهريب المهاجرين عن طريق البحر، من أجل ردع المهريين عن تهريب المهاجرين في البحر.
- الإعلان عن الملاحقات القضائية والعقوبات المفروضة على المهريين الذين عرضوا الأرواح للخطر في البحر، وذلك لردع الآخرين عن القيام بذلك.
- و لرفع الوعي لدى الجمهور الذي قد تؤثر آراؤه في القرارات السياسية والسياساتية المتعلقة بتهريب المهاجرين في البحر:
- تشجيع وسائل الإعلام ومنحها الصلاحيات اللازمة لتقديم التقارير بطريقة ثرية بالمعلومات وعادلة ودقيقة ومتوازنة عن تهريب المهاجرين في البحر.

٤-٣-٣- اعترض مراكب التهريب قبل المغادرة

لمنع حدوث تهريب المهاجرين عن طريق البحر:

- التشديد على الدور الحاسم الذي تؤديه دول المغادرة الساحلية في الكشف عن مراكب التهريب قبل أن تشرع في الرحلات البحرية، ودعم هذا الدور، من خلال بناء القدرات في مجال التحقيق في تهريب المهاجرين وملاحقة مرتكبيه قضائياً.
- عرقلة شراء المهريين للمراكب لاستخدامها في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وذلك باشتراط أن تكون المراكب مسجلة وأن يتم إبلاغ السلطات المختصة عن مبيعات المراكب.
- عرقلة ارتكاب المهريين جرائمهم، وذلك من خلال تنفيذ و/أو تعزيز قوانين مصادرة الأصول على امتداد دروب التهريب، ولا سيما في بلدان المنشأ وبلدان العبور.
- استكشاف الأساليب التي يمكن أن يتم بها جعل ارتكاب جريمة تهريب المهاجرين عن طريق البحر أكثر تكلفة للمهريين، وبالتالي تقليل حوافز الربح لديهم.

٤-٣-٤- زيادة إجراء البحوث وجمع البيانات وتبادل المعلومات

للاضطلاع بالتدابير القائمة على الأدلة للتصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر:

- إجراء البحوث حول العوامل الدافعة والعوامل الجاذبة لتهريب المهاجرين عن طريق البحر، في السياق الأوسع للدروب والعمليات والجهات الفاعلة التي ينطوي عليها تهريب المهاجرين بواسطة البر والجو.
- دعم البلدان الأصلية وبلدان العبور، على وجه الخصوص، في إجراء البحوث حول أسباب الهجرة غير النظامية، وكذلك الدروب والأساليب والطرائق التي يستخدمها مهربو المهاجرين الذين يقدمون الخدمات للمهاجرين غير النظاميين.

- زيادة إجراء البحوث حول الهياكل التنظيمية لعمل مهربي المهاجرين عن طريق البحر وطرائق عملهم، بما في ذلك النظم المالية الرسمية وغير الرسمية التي يستخدمها المهربون، وكذلك البحوث حول التدفقات والمبالغ المالية، فضلاً عن صلاهم بالأنواع الأخرى من الجرائم.
- زيادة إجراء البحوث حول دور المسؤولين الحكوميين الفاسدين في تسهيل تهريب المهاجرين.
- جمع وتصنيف البيانات بطريقة متسقة فيما بين البلدان عن تهريب المهاجرين عن طريق البحر، من أجل تحقيق فهم عالمي منسق لظواهر التهريب.
- زيادة إجراء البحوث حول تدابير التصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر ومواطن الضعف في تلك التدابير في بلدان المنشأ والعبور والمقصد، بما في ذلك تدابير التصدي السياساتية والتشريعية، وتدابير التصدي المتعلقة بالعمليات على الحدود البحرية، وتدابير التصدي المتعلقة بإنفاذ القانون والملاحقة القضائية، وكذلك جهود المنع الاستباقية.
- تبادل أفضل الممارسات والدروس المستفادة من استنتاجات البحوث مع الدول الواقعة في المناطق المعنية وعلى امتداد دروب التهريب ذات الصلة، وكذلك مع المنظمات الدولية، مثل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، لأغراض التحليل والنشر.

٤-٤-٤ التعاون

٤-٤-١-٤ التعاون الدولي

لإزالة مجالات الإفلات من العقاب على امتداد دروب تهريب المهاجرين:

- زيادة القدرة على استخدام بروتوكول تهريب المهاجرين كإطار للتعاون على مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر، من خلال طلب و/أو تقديم المساعدة التقنية في هذا الصدد.
- إنشاء وصون علاقات تعاونية على امتداد دروب التهريب القائمة والمحتملة، من خلال إقامة العلاقات استباقياً مع النظراء في الدول الشريكة.

ولإزالة الحواجز التي تحول دون التعاون على مكافحة تهريب المهاجرين:

- التوقيع أو التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، وبروتوكول تهريب المهاجرين، والاتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان، واتفاقية اللاجئ لعام ١٩٥١، والبروتوكول المتعلق بمركز اللاجئ لعام ١٩٦٧، ووضع إجراءات عمل في هذا الصدد وفقاً للمعايير الدولية.
- النظر في الكيفية التي يمكن بها لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة أن يعزز دوره في دعم و/أو تسهيل التعاون غير الرسمي على مكافحة تهريب المهاجرين في البحر، وإبلاغ المكتب بذلك ومنحه الصلاحيات اللازمة في هذا الصدد.^(١٤٦)

(١٤٦) يمكن مثلاً أن يدعم المكتب الأعمال التي تقوم بها الدول بإجراء المزيد من البحوث حول تهريب المهاجرين عن طريق البحر وتدابير التصدي له و/أو بعقد اجتماعات خبراء منتظمة أو مخصصة الغرض لتبادل المعلومات والخبرات، ولتيسير زيادة علاقات التعاون بين الممارسين.

- دعم دول المنشأ والعبور والمقصد الشريكة من خلال تبادل المعلومات وتبادل الموارد البشرية والمادية، بما في ذلك التدريب والمعدات، فضلاً عن الخبرات الثقافية واللغوية وغيرها التي قد تكون مفيدة في التحقيق والملاحقة القضائية بشأن تهريب المهاجرين عن طريق البحر.

ولزيادة التصدي الاستباقي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر:

- إعطاء أولوية لجمع المعلومات الاستخباراتية وتبادل المعلومات عن شبكات التهريب الإجرامية التي تقف وراء الهجرة غير النظامية في البحر على امتداد دروب التهريب.
- النظر في الوسائل التي يمكن بها تبادل المعلومات المحددة وذات الصلة دون تعريض المعلومات الحساسة الأخرى للخطر.
- إبقاء مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة على علم بالأنشطة الرامية إلى تنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين، لكي يتسنى تحليل ونشر أفضل الممارسات والدروس المستفادة من هذه الأنشطة على نحو فعال.

٤-٤-٢- التعاون الثنائي والإقليمي

لتعزيز التعاون الثنائي والإقليمي على مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر:

- تشجيع ودعم الدول الساحلية التي يتم فيها ركوب المهاجرين ونزولهم على تبادل المعلومات والخبرات بانتظام.
- النظر في السماح لدول أخرى بدخول المياه الإقليمية لمطاردة المراكب التي يشتبه في أنها تقوم بالتهريب البحري.
- النظر في استخدام اتفاقات دوريات الحراسة المشتركة للاضطلاع بدوريات بحرية مشتركة واتخاذ تدابير مشتركة للتصدي لتهريب المهاجرين عن طريق البحر.
- الاستجابة السريعة لطلبات التحقق من جنسية المراكب التي يشتبه في أنها تقوم بالتهريب والإذن باعتلائها.
- توضيح الأدوار والمسؤوليات في الاتفاقات التعاونية التي تُبرم، وخصوصاً فيما يتعلق بالجهة المسؤولة عن السماح بدخول المهاجرين المهريين الذين يتم اعتراض سبيلهم.

ولتوفير إطار لشبكات تعاونية غير رسمية مرنة وفعالة لمكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر:

- النظر في إبرام اتفاقات تعاون غير رسمية وغير ملزمة مع البلدان المعنية.
- التشجيع على التواصل المباشر بين أفراد الشرطة وغيرها من الجهات الفاعلة ذات الصلة في البلدان الشريكة على امتداد دروب التهريب، وتسهيل هذا التواصل.
- الرد الفوري على جميع طلبات التعاون، سواء أكانت لتقديم التعاون المطلوب، أو لطلب توضيحات بشأن نوع التعاون المطلوب، أو لشرح السبب في عدم إمكانية تقديم هذا التعاون.

- إبقاء الشركاء المعنيين في الدول الأخرى على علم بالمستجدات وعلى اطلاع على المعلومات عن الجهات التي تؤدي الأدوار المختلفة فيما يتعلق بتهريب المهاجرين عن طريق البحر، وبمعلومات الاتصال الخاصة بهذه الجهات.

٤-٤-٣- التعاون بين الوكالات

- لضمان تكييف تدابير التصدي الاستراتيجية والعملياتية لتهريب المهاجرين عن طريق البحر لتتلاءم مع اتجاهات المهريين وطريقة عملهم السريعة التغير:
- عقد اجتماعات تنسيقية منتظمة لممثلي الوكالات ذات الصلة، وإنشاء نظم لتسهيل عقد اجتماعات مخصصة الغرض للجهات الفاعلة ذات الصلة للتصدي لأحوال محددة.
- إجراء عمليات مشتركة على امتداد دروب تهريب المهاجرين الرئيسية، باستخدام دوريات الحراسة المشتركة من أجل الاستفادة من صلاحيات وقدرات وكفاءات كل وكالة من الوكالات.
- ولضمان فعالية السلطة المركزية المكلفة في مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر:
- تحديد موقع السلطة المركزية بحيث تتمكن من الاطلاع على سجل الشحن الوطني ومن التنسيق بسهولة مع الوكالات الداخلية الأخرى بما فيها وكالات إنفاذ القانون البحري.
- وضع الترتيبات وتخصيص الموارد اللازمة لتمكين السلطة المركزية من العمل على مدار الساعة.
- إبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بتكليف السلطة المركزية، وفقاً للمادة ٨ (٦) من بروتوكول تهريب المهاجرين.
- تزويد مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة بأحدث معلومات الاتصال الخاصة بالسلطات المركزية المعنية بتهريب المهاجرين عن طريق البحر، بما في ذلك معلومات الاتصال بالأفراد المعنيين وساعات عملهم واللغات التي يمكن أن تعالج الطلبات المقدمة بها.^(١٤٧)

* * * * *

(١٤٧) المعلومات المقدمة ستدرج في دليل السلطات الوطنية المختصة الإلكتروني التابع للمكتب، بغية تيسير الاتصالات بين جميع الدول الأطراف. <http://www.unodc.org/compath/en/index.html>.

المرفق - مقتطفات من بروتوكول تهريب المهاجرين

الجزء الثاني - تهريب المهاجرين عن طريق البحر

المادة ٧- التعاون

تتعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن على منع وقوع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقاً لأحكام قانون البحار الدولي.

المادة ٨- تدابير مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر

١- يجوز للدولة الطرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمها أو تدعى أنها مسجلة لديها، أو لا جنسية لها، أو تحمل في الواقع جنسية الدولة الطرف المعنية، مع أنها ترفع علماً أجنبياً أو ترفض إظهار أيِّ علم، ضالعة في تهريب مهاجرين عن طريق البحر، أن تطلب مساعدة دول أطراف أخرى لقمع استعمال السفينة في ذلك الغرض. وتبادر الدول الأطراف التي يُطلب إليها ذلك إلى تقديم تلك المساعدة بالقدر الممكن في حدود إمكانياتها.

٢- يجوز للدولة الطرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقاً للقانون الدولي وترفع علم دولة طرف أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بتلك الدولة الطرف تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، أن تبلغ دولة العلم بذلك وتطلب منها تأكيد التسجيل، وأن تطلب من دولة العلم، في حال تأكيد التسجيل، إذنا باتخاذ التدابير المناسبة تجاه تلك السفينة. ويجوز لدولة العلم أن تأذن للدولة الطالبة بإجراءات منها:

(أ) اعتلاء السفينة؛

(ب) تفتيش السفينة؛

(ج) اتخاذ التدابير المناسبة إزاء السفينة وما تحمله على متنها من أشخاص وبضائع، حسبما تأذن به دولة العلم، إذا وجد دليل يثبت أن السفينة تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر.

٣- تبلغ الدولة الطرف التي تتخذ أيَّ تدبير وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة دولة العلم المعنية على وجه السرعة بنتائج ذلك التدبير.

٤- تستجيب الدولة الطرف دون إبطاء لأيِّ طلب يرد من دولة طرف أخرى لتقرير ما إذا كانت السفينة التي تدعى أنها مسجلة لديها أو ترفع علمها يحق لها ذلك، وأن تستجيب لأيِّ طلب استئذان يُقدّم وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة.

٥- يجوز لدولة العلم، اتساقاً مع المادة ٧ من هذا البروتوكول، أن تجعل إصدار الإذن الصادر عنها مرهوناً بشروط تتفق عليها مع الدولة الطالبة، بما فيها الشروط المتعلقة بالمسؤولية ومدى ما سيتخذ من تدابير فعلية. ولا تتخذ الدولة الطرف أيَّ تدابير إضافية دون إذن صريح من دولة العلم، باستثناء التدابير الضرورية لإزالة خطر وشيك على حياة الأشخاص أو التدابير المنبثقة من اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف تتصل بالموضوع.

- ٦- تعيين كل دولة طرف سلطة أو، عند الضرورة، سلطات تتلقى طلبات المساعدة وطلبات تأكيد تسجيل السفينة أو حقها في رفع علمها، وطلبات الاستئذان باتخاذ التدابير المناسبة، وترد على تلك الطلبات. وتخطر جميع الدول الأطراف الأخرى بذلك التعيين، عن طريق الأمين العام، في غضون شهر واحد من تاريخ التعيين.
- ٧- إذا توافرت للدولة الطرف أسباب وجيهة للاشتباه في أن إحدى السفن ضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ولا تحمل أية جنسية أو ربما جعلت شبيهة بسفينة ليس لها جنسية، جاز لها أن تعتلي تلك السفينة وتفتشها. وإذا عُثر على دليل يؤكد الاشتباه، تتخذ الدولة الطرف التدابير المناسبة وفقاً للقانونين الداخلي والدولي ذوي الصلة.

المادة ٩- شروط وقائية

- ١- عندما تتخذ إحدى الدول الأطراف تدابير ضد سفينة ما، وفقاً للمادة ٨ من هذا البروتوكول، تحرص تلك الدولة الطرف على:
- (أ) أن تكفل سلامة الأشخاص الموجودين على متنها ومعاملتهم معاملة إنسانية؛
- (ب) أن تأخذ بعين الاعتبار الواجب ضرورة عدم تعريض أمن السفينة أو حمولتها للخطر؛
- (ج) أن تأخذ بعين الاعتبار الواجب ضرورة عدم المساس بالمصالح التجارية أو القانونية لدولة العلم أو أي دولة أخرى ذات مصلحة؛
- (د) أن تكفل، في حدود الإمكانيات المتاحة، أن يكون أي تدبير يتخذ بشأن السفينة سليماً من الناحية البيئية.
- ٢- عندما يثبت أن أسباب التدابير المتخذة عملاً بالمادة ٨ من هذا البروتوكول قائمة على غير أساس، تعوض السفينة عن أي خسارة أو ضرر قد يكون لحق بها، شريطة ألا تكون السفينة قد ارتكبت أي فعل يسوّغ التدابير المتخذة.
- ٣- في أي تدبير يتخذ أو يعتمد أو يُنفذ وفقاً لهذا الفصل، يولى الاعتبار الواجب لضرورة عدم الإحلال أو المساس:
- (أ) بحقوق الدول المشاطنة والتزاماتها وممارستها لولايتها القضائية وفقاً لقانون البحار الدولي؛
- (ب) أو بصلاحيات دولة العلم في ممارسة الولاية القضائية والسيطرة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.
- ٤- لا يجوز اتخاذ أي تدبير في البحر عملاً بهذا الفصل إلا من جانب سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبين كونها في خدمة حكومية وأنها مخوّلة بذلك.

المرفق- الموارد ذات الصلة الصادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

الأدوات

قاعدة بيانات السلطات الوطنية المختصة عبر الاتصال الحاسوبي المباشر، التابعة لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

تقدّم قاعدة بيانات السلطات الوطنية المختصة عبر الاتصال الحاسوبي المباشر معلومات الاتصال بالسلطات الوطنية المختصة في أكثر من ١٥٠ دولة أو إقليمًا تابعًا، التي قُدّمت إلى مكتب المخدرات والجريمة، بما في ذلك معلومات بشأن إجراءات محددة تُتبع في الحالات الطارئة. ويحتوي هذا الدليل الإلكتروني حاليًا على معلومات الاتصال الخاصة بأكثر من ٦٠٠ سلطة وطنية مختصة، مرتبة وفقًا لفئات مواضيعية، إحداها تهريب المهاجرين عن طريق البحر. (١٤٨)

<http://www.unodc.org/comppath/en/index.html>

إطار العمل الدولي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين، الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة يسعى إطار العمل الدولي إلى مساعدة الدول الأعضاء على التنفيذ الفعال لبروتوكول تهريب المهاجرين. وتشتمل هذه الأداة على قسم سردي وجدول يتضمن التدابير العملية التي ينبغي اتخاذها لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين، بقصد مساعدة الدول على تحديد الثغرات في تدابير تصديها لتهريب المهاجرين وعلى وضع تدابير متوافقة مع المعايير الدولية. ويتناول إطار العمل أربعة دعائم، متوائمة مع بروتوكول تهريب المهاجرين، وهي التحقيق والملاحقة القانونية، والحماية والمساعدة، والمنع، والتعاون.

[https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/UNODC_2011_International_Framework_for_Action_to_implement_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol_AR.pdf)

[Smuggling/UNODC_2011_International_Framework_for_Action_to_implement_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol_AR.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/UNODC_2011_International_Framework_for_Action_to_implement_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol_AR.pdf)

القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

وُضع القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين لمساعدة الدول على التنفيذ التشريعي للأحكام الواردة في بروتوكول تهريب المهاجرين. ويستهدف القانون النموذجي تيسير استعراض التشريعات القائمة وتعديلها، فضلاً عن اعتماد تشريعات جديدة. ويتناول القانون النموذجي على وجه التحديد تجريم تهريب المهاجرين، وحماية المهاجرين المهريين ومساعدتهم، والتنسيق والتعاون بين الوكالات مجتمعة وثنائياً، والتعاون فيما يتعلق بتهريب المهاجرين في البحر، والعمليات المتصلة بإعادة المهاجرين المهريين. والقانون النموذجي مصمّم بقصد أن يتم تكييفه وفقاً لاحتياجات كل دولة على حدة، أي كانت تقاليداً القانونية وظروفها الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والجغرافية.

والقانون النموذجي متاح باللغات الإسبانية والإنجليزية والروسية العربية والفرنسية.

https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model_Law_SOM_A_ebook_V1052714.pdf

أداة مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة لكتابة طلبات المساعدة القانونية المتبادلة

استحدث مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة أداة كتابة طلبات المساعدة القانونية المتبادلة لمساعدة الدول على إعداد هذه الطلبات بهدف تيسير التعاون الدولي وتعزيزه. وتُرشد هذه الأداة الممارسَ المعني بدراسة الحالة خلال عملية إعداد الطلب خطوة بخطوة حسب كل نوع من أنواع المساعدة المتبادلة، باستخدام سلسلة من الاستمارات النموذجية التي تنبه معدّ الطلب إلى المعلومات المطلوبة. ثم تُجمَع الأداة تلقائياً كل البيانات المدخلة وتولّد طلباً صحيحاً وكاملاً وفعالاً توطئة لإدخال أيّ تعديلات تحريرية نهائية عليه وتوقيعه. ولا تكاد الأداة تتطلب أيّ معرفة مسبقة أو خبرة بصياغة طلبات المساعدة القانونية المتبادلة، ويسهل تعديلها لتلائم القانون الموضوعي والإجرائي لأيّ بلد، وتتيح لمستخدميها استرجاع المعلومات الأساسية عن المعاهدات وعن التشريعات الوطنية. ومدمج مع الأداة أيضاً نظام لتتبع إدارة حالات الطلبات الواردة والصادرة.

والأداة متوفرة حالياً باللغات الإنكليزية والفرنسية والإسبانية والروسية والبرتغالية والبوسنية والكرواتية والصربية ولغة الجبل الأسود. <http://www.unodc.org/mla/index.html>

مجموعة أدوات لمكافحة تهريب المهاجرين، صادرة عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

مجموعة أدوات مكافحة تهريب المهاجرين متاحة لتقديم الإرشادات وعرض الممارسات الواعدة والتوصية بالموارد اللازمة في المجالات المواضيعية المختلفة. والغرض من مجموعة الأدوات ذو شقين. فهي في مجملها توفر لمحة عامة عن المهمة الضخمة والمتعددة الجوانب المتمثلة في مكافحة تهريب المهاجرين. وتوفر مجموعة الأدوات، من خلال الأدوات القائمة بذاتها، إرشادات بشأن جوانب محددة من جوانب التصدي لتهريب المهاجرين. وتشتمل مجموعة الأدوات على عشر أدوات تتناول ما يلي: فهم ظاهرة تهريب المهاجرين، والجهات القائمة بتهريب المهاجرين وعمليات التهريب، والإطار القانوني الدولي، وتقييم المشكلة ووضع الاستراتيجيات، والأطر التشريعية، والتعاون الدولي في مجال العدالة الجنائية، وإنفاذ القانون والملاحقة القضائية، وتدابير الحماية والمساعدة، ومنع تهريب المهاجرين، وبناء القدرات والتدريب.

https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/UNODC_2010_Toolkit_to_Combat_Smuggling_of_Migrants_AR.pdf

المواد التدريبية

دليل التدريب الأساسي على التحقيق في تهريب المهاجرين والملاحقة القضائية لمرتكبيه، الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

دليل التدريب الأساسي على التحقيق في تهريب المهاجرين والملاحقة القضائية لمرتكبيه هو دليل عملي وأداة تدريبية للممارسين في بلدان المنشأ والعبور والمقصد. والدليل مصمم بحيث يمكن بسهولة تكييف النماذج المنفردة لتلائم مختلف البلدان والسياقات الإقليمية، ويمكن أن يُستخدم كأساس لتعزيز أو دعم البرامج التدريبية لمعاهد التدريب الوطنية. وتتناول النماذج التي يشتمل عليها الدليل مفاهيم تهريب المهاجرين وفتاته؛ ودور المهربين والمهاجرين المهربين في التحقيقات؛ والتّجهج التحقيقية؛ والتحقيق المالي؛ وتقنيات التحقيق السرية؛ والاستخبارات؛ والتعاون الدولي؛ وحقوق الإنسان.

ودليل التدريب الأساسي متوفر باللغات العربية والإنكليزية والفرنسية والروسية والإسبانية.

<http://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/electronic-basic-training-manual-on-investigating-and-prosecuting-smuggling-of-migrants.html>

دليل التدريب المتعمق على التحقيق في تهريب المهاجرين والملاحقة القضائية لمرتكبيه، الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة

المقصود من دليل التدريب المتعمق هو استخدامه في توفير التدريب لممارسي العدالة الجنائية، بما في ذلك وكلاء إنفاذ القانون والمدعون العامون. وهو مبني على الأساسيات التي تم تناوها في دليل التدريب الأساسي على التحقيق في تهريب المهاجرين والملاحقة القضائية لمرتكبيه، ويكمل تلك الأساسيات. ويحتوي دليل التدريب المتعمق على نمائط بشأن فهم ظاهرة تهريب المهاجرين والسلوكيات المتصلة به؛ وتحليل مقارن لتهريب المهاجرين والاتجار بالأشخاص؛ والكشف عن تهريب المهاجرين؛ والنهج التحقيقية ودور ممارسي العدالة الجنائية؛ وتقييم المخاطر؛ ومسائل الحماية والمساعدة؛ والتعاون الدولي في المسائل الجنائية؛ والتعاون وتبادل المعلومات في مجال إنفاذ القانون؛ والاستخبارات؛ والتخطيط للتحقيقات السرية؛ والتقنيات والتكتيكات؛ والتحقيقات والملاحقات القضائية المالية؛ ومسرح الجريمة وفحص الأدلة المادية؛ واستخلاص المعلومات والمقابلات والإدلاء بالشهادة؛ والمسائل القانونية المشتركة في التحقيقات والملاحقات القضائية؛ وإصدار الأحكام.

سيصدر قريباً: <http://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/publications.html>

التقارير

مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: تهريب المهاجرين: استعراض عالمي وثبت مرجعي مشروح لأحدث المنشورات

الغرض من هذا الاستعراض المواضيعي هو إجراء دراسة استقصائية للمصادر والأوراق البحثية الموجودة حالياً بشأن تهريب المهاجرين، وتقديم تحليل للفحوات المعرفية الحالية من منظور عالمي. والهدف العام للاستعراض العالمي هو تعزيز الفهم الملموس لهذه الظاهرة. وتتناول فصول المنشور التحديات المفاهيمية؛ والمنهجية المطبقة لبحث تهريب المهاجرين؛ ونطاق تهريب المهاجرين؛ وسمات المهاجرين المهرّبين ومهرّبي المهاجرين؛ والعلاقات بين المهرّبين والمهاجرين؛ والهياكل التنظيمية لشبكات تهريب المهاجرين؛ وطريقة العمل ورسوم التهريب؛ والتكاليف البشرية والاجتماعية لتهريب المهاجرين.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Smuggling_of_Migrants_A_Global_Review.pdf

مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: تهريب المهاجرين من الهند إلى أوروبا، وعلى وجه الخصوص إلى المملكة المتحدة: دراسة عن ولاية تاميل نادو

الهدف من هذه الدراسة، التي أُعدت بتكليف من المكتب الإقليمي لجنوب آسيا التابع لمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة بالتعاون مع معهد العلوم الاجتماعية بنيو دلهي، هو تقييم المدى والنطاق الحاليين للهجرة غير النظامية من ولاية تاميل نادو، بهدف تحسين المعرفة المستندة إلى الأدلة عن سمات المهاجرين غير النظاميين، وطريقة عمل الوكلاء، والبلدان التي تقصدها الهجرة، وتدابير التصدي الحكومية الرامية إلى كبح الهجرة غير النظامية.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Smuggling_of_Migrants_from_India.pdf

مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: تهريب المهاجرين من الهند إلى أوروبا، وعلى وجه الخصوص إلى المملكة المتحدة: دراسة عن ولايتي البنجاب وهاريانا

يحتتم هذا التقرير دراسة حول نطاق وحجم الهجرة غير النظامية من ولايتي البنجاب وهاريانا في شمال الهند. وقد استندت الدراسة إلى سجلات سلطات إنفاذ القانون، ومناقشات مع المسؤولين وممثلي الجمهور، وزيارات ميدانية واسعة في مقاطعات جالاندهار وكابورتالا وناوانشهر وهوشياربور في البنجاب، ومقابلات مع عدد كبير من المحييين، من بينهم مهاجرون غير نظاميين وأفراد من أسرهم، وأفراد من نفس قرى المهاجرين غير النظاميين، ووكلاء شاركوا في تهريب المهاجرين، وضباط شرطة حققوا في قضايا مرفوعة على وكلاء.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Smuggling_of_Migrants_from_India_to_Europe_Punjab_Haryana.pdf

مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: تهريب المهاجرين إلى شمال أفريقيا وعبره ومنه: استعراض مواضيعي وثبت مرجعي لمشروع للمنشورات الحديثة

يبين هذا المنشور الاستنتاجات الرئيسية بشأن تهريب المهاجرين إلى شمال أفريقيا وعبره ومنه، ويسلط الضوء على الحاجة إلى إجراء المزيد من البحوث حول قضايا محددة لم تتم دراستها بعد. ويحدد الاستعراض المواضيعي عدة مجالات رئيسية لازمة لفهم تهريب المهاجرين والتصدي له وتجريمه. والأدبيات المستعرضة مقسمة إلى فصول مواضيعية، تشمل ما يلي: القياس الكمي للهجرة غير النظامية وتهريب المهاجرين، ودروب تهريب المهاجرين، وسمات وخصائص المهاجرين المهرّبين، والعلاقات بين المهرّبين والمهاجرين، والهياكل التنظيمية لشبكات تهريب المهاجرين، وطريقة عمل مهرّبي المهاجرين، والرسوم التي يتقاضاها المهرّبون، والتكاليف البشرية والاجتماعية للتهريب. ويشتمل المنشور أيضاً على ثبت مرجعي مشروع للأدبيات المستعرضة.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant_smuggling_in_North_Africa_June_2010_ebook_E_09-87293.pdf

مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: دور الجريمة المنظمة في تهريب المهاجرين من غرب أفريقيا إلى الاتحاد الأوروبي

يبحث هذا التقرير تورط الجماعات الإجرامية المنظمة في تهريب المهاجرين من غرب أفريقيا نحو الاتحاد الأوروبي. ويسهم المنشور في تحسين فهم الآليات والجهات الفاعلة الارتكازية المشاركة في هذه العملية الإجرامية، كأساس لإصلاح السياسات في البلدان المتأثرة بها. وقد قام بتجميع المعلومات الواردة في التقرير فريق من الباحثين من غرب أفريقيا وأوروبا، بالاستفادة من الدراسات الوثائقية والبحوث الميدانية التي أجريت في مالي والنيجر ونيجيريا وإسبانيا.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Report_SOM_West_Africa_EU.pdf

ورقات المناقشة

ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: مدخل موجز إلى تهريب المهاجرين

تقدم ورقة المناقشة هذه لمحة عامة موجزة عن جريمة تهريب المهاجرين. وتشرح الورقة جوانب الجريمة على النحو المحدد في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية. وتبحث الورقة أيضاً كيفية ارتكاب جريمة تهريب المهاجرين، والأدوار التي يقوم بها كل من

الجهات الفاعلة الإجرامية على حدة في هذه العملية، والفرق بين جريمة تهريب المهاجرين وجريمة الاتجار بالبشر المتميزة عنها ولكنها متصلة بها.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_A_short_introduction_to_migrant_smuggling.pdf

ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: تهريب المهاجرين عن طريق الجو
ورقة المناقشة هذه هي نتيجة اجتماع فريق خبراء عُقد في فيينا في كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، التقى فيه خبراء ممارسون من جميع أنحاء العالم. وتستكشف ورقة المناقشة هذه طريقة العمل المعينة المستخدمة في تهريب المهاجرين عن طريق الجو، وتتطرق إلى التحديات المختلفة التي ينطوي عليها التصدي لهذه المسألة. كما تقدم الورقة بعض التوصيات حول تعزيز وتنسيق تدابير التصدي لهذه المسألة.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_Migrant_Smuggling_by_Air.pdf

ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: تورط الجريمة المنظمة في الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين

أجرى مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، من خلال معهد البحوث الدولية في السياسة الجنائية التابع لجامعة غنت في بلجيكا، دراسة عن الصلات بين الجريمة المنظمة والاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين. وكان الهدف من هذه العملية هو توفير نظرة ثاقبة عن المعارف المتعلقة بتورط الجريمة المنظمة في حالات الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين. فتطوير تدابير مناسبة لتصدي العدالة الجنائية لمكافحة الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين، باعتبارهما شكليين من أشكال الجريمة المنظمة، يتطلب استجابة قائمة على المعرفة.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/FINAL_REPORT_06052010_1.pdf

ورقة مناقشة صادرة من مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة: الجريمة المنظمة عبر الوطنية في صناعة صيد الأسماك

تبحث ورقة المناقشة هذه مدى حدوث الجريمة المنظمة عبر الوطنية في صناعة صيد الأسماك، ومدى قابلية صناعة صيد الأسماك المشروعة للتأثر بالجريمة المنظمة عبر الوطنية. ويركز التقرير على الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين والاتجار بالمخدرات. ونطاق الدراسة عالمي، وتتناول بالبحث طائفة من الجهات الفاعلة في صناعة صيد الأسماك، فضلاً عن العديد من الأشكال المختلفة للأنشطة الإجرامية. وضمن هذا السياق العام، تهدف الدراسة إلى تحديد الاتجاهات ونقاط الضعف الرئيسية وتبسيط الضوء عليها، بغية التشجيع على إجراء المزيد من الدراسات لهذه الظواهر.

http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf



للحصول على مزيد من المعلومات عن عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة لمكافحة الاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين، يرجى الاتصال بوحدة مكافحة الاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين، على العنوان التالي:

Anti- Human Trafficking and Migrant Smuggling Unit

UNODC P.O. Box 500, 1400 Vienna, Austria

رقم الهاتف: ٥٦٨٧-٢٦٠٦٠-١ (+٤٣)

البريد الإلكتروني: **ahtmsu@unodc.org**

على الانترنت: **www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/**