



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

وضعیت حقوقی مسافر قاچاق دریایی در حقوق بین الملل

دکتر مجتبی بابایی ؛ دکترای حقوق بین الملل

سید مصطفی هاشمی ؛ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین الملل

(دانشگاه پیام نور)

Hashemi.pso@gmail.com

چکیده

یکی از چالش‌هایی که همواره صنعت کشتیرانی و حمل و نقل با آن مواجه بوده مربوط به معضل مسافر قاچاق دریایی (Stowaway) است. منظور از مسافر قاچاق دریایی افرادی هستند که خود را بدون اجازه و مخفیانه وارد کشتی می‌کنند و هدف آن‌ها مهاجرت به مکان دیگری از طریق کشتی است. این افراد غالباً زمانی که کشتی در بندر لنگر انداخته و مشغول تخلیه و بارگیری کالا می‌باشد، (که ممکن است چند روزی به طول بیانجامد) خود را به طرق مختلف بدون اجازه فرمانده یا مالک کشتی وارد کشتی می‌کنند با این امید که در بندر مقصد که در کشور دیگری قرار دارد از کشتی پیاده شوند. این موضوع در حال حاضر به عنوان یکی از پیچیده‌ترین معضلات حمل و نقل دریایی است چرا که کشف این گونه افراد روی کشتی توسط فرمانده یا خدمه کشتی در حین سفر دریایی، مشکلات عدیده‌ای چه به لحاظ اقتصادی و چه به لحاظ حقوقی برای کشتی موجب خواهد شد. این مقاله ضمن طرح موضوع مسافر قاچاق دریایی به تبیین ابعاد حقوقی آن از جمله مسوولیت اطراف مرتبط با مسافر قاچاق می‌پردازد. در پایان ضمن ارائه یک تحلیل کلی در خصوص عدم توازن در

مسئولیت‌های اطراف ذیربط در ارتباط با مسافر قاچاق دریایی، نتیجه می‌گیرد که تخلف مسافر قاچاق دریایی در ورود غیر قانونی به کشتی مانع از زیر پا گذاردن حقوق اولیه وی نمی‌شود.

واژگان کلیدی

مسافر قاچاق دریایی - کشتی - بندر - کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی^{۱۴۶} - حمل و نقل دریایی - تسهیل ترافیک دریایی

مقدمه

مسافرین قاچاق دریایی از جمله چالش‌هایی است که امروزه مالکان و فرماندهان کشتی با آن مواجه‌اند. به نظر می‌رسد که معضل مسافرین قاچاق دریایی همواره با صنعت دریانوردی عجین بوده است. این معضل در برخی از مناطق دنیا بیش‌تر جلوه‌گر شده و تبعات ذاتی خود را به همراه داشته است از جمله مناطق غرب آفریقا، آمریکای مرکزی، کلمبیا، ونزوئلا و جمهوری دومینیکن بیش‌تر با این مشکل مواجه‌اند. در کنار مناطق مختلف که در آن‌ها فراوانی حوادث مربوط به مسافر قاچاق دریایی با افزایش قابل توجهی رو به روست، نوع و کالای کشتی‌ها نیز می‌تواند بر تعداد مسافر قاچاق دریایی بیافزاید. بدین معنا که مسافرین قاچاق دریایی در برخی از کشتی‌ها که برخی از انواع خاص کالا را حمل می‌کند بیش‌تر یافت می‌شود. اصولاً کشتی‌هایی که اقدام به حمل کالای فله، کالای عمومی و کانتینر می‌کنند بیش‌تر شاهد موارد مربوط به مسافر قاچاق دریایی هستند. شناورهایی که خودرو حمل می‌کنند بیش‌ترین مورد این نوع مسافرین ناخوانده را به خود اختصاص داده‌اند.

¹⁴⁶ International Convention for Facilitation of Maritime Traffic (FAL)

هر چند که مشکل ورود غیر قانونی و بدون مجوز افراد موسوم به مسافر قاچاق دریایی از دیرباز وجود داشته است اما در عصر کنونی این مشکل بیش از پیش زمینه بروز مشکلاتی را برای کشتی و خدمه آن فراهم آورده است. چرا که در گذشته قوانین و مقررات مربوط به دریانوردی به گستردگی امروزی نبوده و هم چنین ملاحظات مربوط به حقوق بشر، رفتار با افراد بی پناه و غیره در گذشته اهمیت چندانی نداشته است. لذا اگر در گذشته های دور فردی بدون اجازه مسوولین ذیصلاح کشتی وارد کشتی می شد، به صورت خودکار به عنوان یکی از اعضای خدمه به شمار می آمد. اما اکنون که صنعت کشتیرانی از طریق وضع قوانین و مقررات متعددی (حتی جزئی ترین مسائل) نظام مند و قانون مند شده، دیگر موضوع چندان ساده و کم اهمیت نیست. چرا که هر فردی که در داخل کشتی است باید از گواهینامه های لازم برخوردار بوده و متناسب با وظایف خود در کشتی آموزش های لازم را دیده باشد. از سویی دیگر برای مسافر قاچاق دریایی در قوانین و مقررات بین المللی مجموعه قوانین و مقررات حقوقی در نظر گرفته شده است که رعایت یک سری استانداردهای انسانی را در مورد او الزام آور می نماید. این مقررات مسوولین کشتی را در برخورد آزاد با مسافر قاچاق دریایی محدود می سازد.

تا کنون قوانین و مقررات متعددی در زمینه مبارزه با معضل مسافر قاچاق دریایی تدوین شده است. سازمان بین المللی دریانوردی^{۱۴۷} طی سال های اخیر اقدامات وسیعی در خصوص تدوین قوانین و دستورالعمل های مختلف برای کاهش میزان موارد مسافر قاچاق دریایی صورت داده است. اما آمار و ارقام نشان می دهد که این پدیده طی سال های اخیر رو به افزایش بوده و اقدامات صورت گرفته تاثیر چندانی در حل این معضل نداشته است. در این مقاله سعی خواهد شد که ضمن ارائه یک رویکرد حقوقی به

¹⁴⁷ International Maritime Organization (IMO)

موضوع مسافر قاچاق دریایی، مسوولیت اطراف ذیربط در خصوص موضوع مسافر قاچاق دریایی را بررسی و حقوق و مسوولیت او را نیز مورد بحث قرار دهیم.

گفتار اول: رویکرد حقوقی به موضوع مسافر قاچاق دریایی

بند اول: تمایز مسافر قاچاق دریایی با مهاجرین غیر قانونی از راه دریا

یکی از موارد مهمی که در آغاز باید به آن توجه نمود تمیز مساله مسافر قاچاق دریایی و مهاجرین غیر قانونی از راه دریا است. مسافر قاچاق دریایی که در این مقاله مورد بحث قرار خواهد گرفت با مهاجرین غیرقانونی که راه دریا را برای رسیدن به مقصد خود انتخاب می کنند متفاوت است. این مهاجرین غیر قانونی تفاوت ماهوی با مسافر قاچاق دریایی دارند. وجه تمایز بین این دو را می توان به شرح زیر خلاصه نمود:

۱- مهاجرین غیر قانونی از راه آبی در واقع مهاجرینی هستند که راه آبی را برای رسیدن به مقصد خود انتخاب کرده وسیله ای و مکانیزی که از آن استفاده می کنند به طور کامل غیر قانونی است اما مسافر قاچاق دریایی هر چند کشتی و دریا را برای مهاجرت غیر قانونی خود انتخاب کرده اما مکانیزم و وسیله که برای رسیدن به هدف خود استفاده می کند کاملاً قانونی است. توضیح این که کشتی که مسافر قاچاق دریایی از آن استفاده می کند به صورت معمول و قانونی در حال فعالیت بوده و صرفاً مورد سوء استفاده مسافر قاچاق دریایی قرار می گیرد. اما در مورد مهاجرین غیر قانونی از راه آبی، لنج یا قایقی که آن ها را به مقصد می رساند درگیر در فعالیت غیر قانونی است.

۲- در مورد مسافر قاچاق دریایی، فرمانده و مسوولین وسیله حمل یعنی کشتی از ورود مسافر قاچاق و اختفای او کاملاً بی اطلاعند اما در مورد مهاجرین

غیرقانونی از راه آبی مسوول وسیله حمل خود اقدام به انجام کار غیر قانونی (انتقال مهاجرین غیر قانونی) نموده است.

۳- مسافر قاچاق دریایی معمولاً در مقیاس بسیار محدودتر اتفاق می افتد چرا که کشتی به دلیل اعمال طرح امنیتی^{۱۴۸} اصولاً امکان ورود مسافر قاچاق در شمار زیاد را غیر ممکن می سازد، اما در مورد مهاجرین غیر قانونی کل سکنه وسیله حمل مهاجر غیر قانونی بوده و در شمار بسیار زیادتر از مسافر قاچاق صورت می گیرد.

۴- موضوع مسافر قاچاق دریایی از جمله موضوع هایی است که سازمان بین المللی دریانوردی به آن پرداخته و قوانین و مقررات مربوط به آن را تدوین نموده است در حالی که موضوع مهاجرین غیرقانونی از راه آبی در حوزه فعالیت این سازمان قرار نمی گیرد.

۵- در مورد مسافر قاچاق دریایی مسوولین کشتی (فرمانده کشتی یا هر فرد دیگری که مسوولیت کشتی را بر عهده دارد) به سبب قصور در انجام وظیفه مسوول است، بدون این که خود در امر قاچاق به صورت مستقیم دخیل بوده باشد، در حالی که در مهاجرین غیر قانونی از راه آبی مسوول وسیله حمل به خاطر مشارکت مستقیم در حمل غیر قانونی مهاجرین مرتکب جرم شده و مسوولیت های وی با فرمانده کشتی از این نظر متفاوت است. به دلیل تفاوت های ماهوی و شکلی دو مساله فوق اشاره، تمایز بین آن ها لازم و ضروری می باشد. موضوع قابل ذکر این که در محافل عمومی و رسانه ها معمولاً اخبار و

^{۱۴۸} منظور از طرح امنیتی (Security Plan) یک دستورالعملی است که توسط فرمانده کشتی برای جلوگیری از ورود مسافر قاچاق به داخلی کشتی تهیه شده است.

اطلاعات مربوط مهاجرین غیر قانونی از راه آبی منتشر می شود و موضوع های مربوط به مسافر قاچاق دریایی به خاطر این که در یک حیطه تخصصی مورد بررسی قرار می گیرد، منعکس نمی شود و افکار عمومی با این موضوع آشنایی و اطلاعات بسیار کمی دارند، به گونه ای که ممکن است این دو را با یکدیگر اشتباه کنند.

بند دوم: تعریف حقوقی مسافر قاچاق دریایی

به طور کلی مهم ترین اسناد حقوقی که به طور مستقیم به موضوع مسافر قاچاق دریایی پرداخته اند عبارتند از:

- کنوانسیون بین المللی مسافر قاچاق دریایی (کنوانسیون بروکسل)^{۱۴۹}
 - دستورالعمل اجرایی سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص تخصیص مسوولیت های اطراف ذیربط جهت حل و فصل موفقیت آمیز موارد مربوط به مسافر قاچاق دریایی^{۱۵۰}
 - کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی^{۱۵۱}
- در کنوانسیون بین المللی مسافر قاچاق دریایی^{۱۵۲} تعریفی از مسافر قاچاق دریایی ارائه نموده که عبارتست از: "شخصی که در بندر یا هر جایی دیگر در مجاورت آن خود را بدون اجازه مالک کشتی، فرمانده کشتی یا هر شخص دیگری که مسوولیت کشتی را بر عهده دارد مخفی کرده و پس از عزیمت کشتی در عرشه یافت می شود" (ماده ۱).
- تعریفی نیز در دستورالعمل سازمان بین المللی دریانوردی در خصوص مسافر قاچاق برای مسافر قاچاق دریایی ارائه شده است که عبارتست از: "شخصی که خود را در یک

¹⁴⁹ International Convention relating to Stowaways, Brussels, 1957

¹⁵⁰ IMO Guidelines on the Allocation of Responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases

¹⁵¹ International Convention on Maritime Traffic (FAL)

¹⁵² این کنوانسیون در سال ۱۹۵۷ تدوین شد اما بنا به دلایلی هیچگاه لازم الاجرا نشد.

کشتی یا کالایی که متعاقباً بار کشتی خواهد شد بدون اجازه مالک، فرمانده یا هر فردی دیگری که مسوولیت کشتی را بر عهده دارد مخفی نموده و بعد از عزیمت کشتی از بندر در کشتی یافت می شود و توسط فرمانده کشتی به عنوان مسافر قاچاق دریایی گزارش می شود" (بند ۲).

یکی از موارد حایز اهمیت در خصوص مسافر قاچاق دریایی این است که بر اساس تعاریف ارائه شده فوق، فردی که خود را مخفی کرده باید پس از عزیمت کشتی از بندر در کشتی یافت شود. به این معنا که اگر قبل از عزیمت کشتی مسافر در کشتی یافت شود نمی توان او را به عنوان مسافر قاچاق تلقی کرد. توضیح این که صرف مخفی شدن در کشتی نمی تواند اوصاف مسافر قاچاق را به فردی که در کشتی پنهان شده را بدهد. در واقع زمانی که مسافر قاچاق به نوعی موفق می شود که طرح خود را عملی کرده و در حالی که در کشتی مخفی شده به سمت بندر بعدی به حرکت درآید در آن زمان است که می توان به لحاظ حقوقی وصف مسافر قاچاق دریایی را به او اطلاق نمود.

تعریف ارائه شده توسط سازمان بین المللی دریانوردی کامل تر بوده و از شمول بیش تری برخوردار است. در این تعریف سعی شده است که کلیه حالاتی که ممکن است فردی خود را در کشتی مخفی نماید در نظر گرفته شده است. به عنوان مثال در بسیاری از موارد مسافر قاچاق مستقیماً وارد کشتی نشده و خود را در کالایی که قرار است در کشتی بارگیری شود پنهان می نماید.

گفتار دوم: مسوولیت های اطراف مرتبط با مسافر قاچاق دریایی

بند اول: فرمانده کشتی^{۱۵۳}

اولین مقام رسمی و مهمی که با مسافر قاچاق دریایی مواجه می شود، فرمانده

¹⁵³ Ship Master

کشتی است. در واقع فرمانده کشتی را می توان اولین حلقه در زنجیره حقوقی وضعیت مسافر قاچاق دریایی تلقی نمود. از این رو، چگونگی آغاز این روند بر عهده اوست. در کنوانسیون بین المللی مسافر قاچاق دریایی و نیز دستورالعمل های تدوین شده از سوی سازمان بین المللی دریانوردی، وظایف و مسوولیت های فرمانده کشتی در رابطه با مسافر قاچاق دریایی تعیین شده است. کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (استاندارد شماره ۲-۴)^{۱۵۴} از کلیه طرف های ذیربط در موضوع مسافر قاچاق دریایی از جمله فرمانده کشتی درخواست می کند تا نهایت همکاری را در جلوگیری از ورود مسافر قاچاق به کشتی و یا تحویل آن به کشور متبوعش صورت دهند. هر چند که این مسوولیت از کلیه طرف های ذیربط از جمله مقامات بندری، مالک کشتی، نمایندگان کشتیرانی و غیره نیز خواسته شده است، اما در این میان نقش فرمانده کشتی از همه افراد دیگر بارزتر به نظر می رسد. شایان ذکر است که همکاری کلیه افراد ذیربط درخصوص مسافر قاچاق دریایی که در استاندارد شماره ۲-۴ کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی بدان تصریح شده، جنبه الزام آور دارد چرا که استانداردهای کنوانسیون مذکور لازم اجرا بوده و جنبه توصیه ای ندارد (به پاورقی شماره ۸ مراجعه کنید).

لازم به ذکر است که در کلیه اسناد حقوقی مربوط به مسافر قاچاق دریایی، هدف اصلی جلوگیری از ورود مسافر قاچاق دریایی به کشتی بوده و در صورت ورود مسافر

^{۱۵۴} مفاد مندرج در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (FAL Convention) که در سال با هدف یکسان سازی رویه ها و تشریفات مربوط به ورود و خروج کشتی به/از بندر به تصویب اعضای سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) رسید دو دسته اند. دسته اول استانداردها (Standards) هستند که برای کلیه اعضا لازم الاجرا بوده و کشورهای متعاقد می بایست آنها را اجرا نمایند، دسته دوم نیز توصیه ها (Recommendations) هستند که الزامی نبوده و به کشورهای عضو توصیه شده که بر اساس آن عمل نمایند. رویه کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی تبدیل کلیه مفاد به استاندارد است.

قاچاق به داخل کشتی، قدم بعدی جلوگیری از بلا تکلیف ماندن او روی کشتی خواهد بود و در نهایت تحویل وی به کشور متبوعش مورد نظر می باشد. با مراجعه به اسناد فوق الذکر می توان وظایف فرمانده کشتی در قبال موضوع مسافر قاچاق دریایی را به شرح زیر بیان نمود:

الف - تهیه و اجرای طرح امنیتی^{۱۵۵}: همانطور که گفته شد، اولین قدم در مواجهه

شدن با مسافر قاچاق دریایی پیشگیری از ورود وی به داخلی کشتی است. در صورتی که تمهیدات لازم برای پیشگیری از ورود مسافر قاچاق به کشتی اندیشیده شود، می توان از تبعات بعدی موضوع جلوگیری به عمل آورد. لذا در اسناد حقوقی مربوط به مسافر قاچاق دریایی به این موضوع توجه ویژه ای شده و از کلیه افراد خواسته شده است تا اقدامات لازم را برای تحقق این امر به مورد اجرا بگذارند^{۱۵۶}. تهیه و اجرای طرح امنیتی کشتی از جمله وظایفی است که بر عهده مالک کشتی و فرمانده کشتی گذارده شده است. شایان ذکر است که در این موضوع مقامات بندری نیز به نوعی دخالت داده شده و از آن ها خواسته شده که مالک و فرمانده کشتی را ملزم به تهیه و اجرای این طرح امنیتی نمایند^{۱۵۷}.

استاندارد شماره ۱-۲-۳-۴ کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی مقرر می دارد: " دولت های عضو کنوانسیون باید مالکان و فرماندهان کشتی و نمایندگان آن ها در بندر را ملزم به داشتن تمهیدات امنیتی نموده تا حتی المقدور از ورود مسافر قاچاق دریایی به کشتی ممانعت به عمل آید". در بخش آخر استاندارد مذکور تصریح شده " است در

¹⁵⁵ Ship Security Plan

^{۱۵۶} بند ۳-۴ کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی و بند ۴-۴ دستورالعمل اجرایی سازمان بین المللی دریانوردی

^{۱۵۷} بند ۱-۲-۳-۴ کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی

صورت عدم وجود طرح امنیتی و احتمال ورود مسافر قاچاق دریایی به کشتی، فرمانده کشتی قبل از حرکت ملزم است تا به صورت ویژه نسبت به جست و جو در داخل کشتی اقدام و از عدم وجود مسافر قاچاق در کشتی اطمینان حاصل نماید". لذا چنانچه این تمهیدات صورت نگیرد، به این معنا که طرح امنیتی توسط فرمانده کشتی تهیه نشده و مقامات بندری نیز نظارت لازم را اعمال نمایند، مسوول خواهند بود.

در استاندارد شماره ۲-۲-۳-۴، برخی پیشنهادهای عملیاتی برای تهیه طرح امنیتی به منظور جلوگیری از ورود مسافر قاچاق دریایی ارائه شده است که به شرح زیر هستند:

- قفل کردن تمامی درها و مبادی ورودی به انبارهای کشتی که در زمان توقف کشتی در بندر مورد استفاده نمی باشند؛
- به حداقل رساندن راه های ورود به کشتی تا حد ممکن و تامین امنیت راه های ورودی موجود؛
- اعمال نظارت و نگهبانی روی عرشه کشتی؛
- وجود وسایل ارتباطی لازم در کشتی؛
- به کارگیری تجهیزات لازم برای تامین روشنایی در کشتی در هنگام شب
- با هدف جلوگیری از ورود مسافر قاچاق دریایی به کشتی با استفاده از تاریکی شب؛

معمولا کلیه کشتی ها برای جلوگیری از ورود مسافر قاچاق دریایی به داخلی کشتی طرح امنیتی دارند که در آن راه های جلوگیری از ورود غیر قانونی مسافر قاچاق شناسایی شده است. فرمانده و خدمه کشتی قبل از عزیمت موارد مندرج در طرح امنیتی را چک می کنند. در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی مواردی پیشنهاد شده که در واقع تکمیل کننده طرح امنیتی کشتی هاست. هر چند که موارد پیشنهاد شده اغلب در طرح های امنیتی پیش بینی شده است اما گنجاندن چنین ماده ای برای

تصریح بیشتر و نیز پیشنهاد مواردی است که ممکن است در طرح امنیتی برخی از کشتی‌ها از قلم افتاده باشد.

ب- رفتار انسان دوستانه با مسافر قاچاق دریایی: یکی از الزامات مهمی که بر

عهده فرمانده کشتی می باشد، رفتار انسان دوستانه با مسافر قاچاق دریایی است. فرمانده کشتی مکلف است کلیه استانداردهای حقوق بشر در خصوص مسافر قاچاق را رعایت نماید. در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی^{۱۵۸} به لزوم رعایت اسناد و کنوانسیون‌های مربوط به حقوق بشر به ویژه کنوانسیون سازمان ملل راجع به وضعیت پناهندگان^{۱۵۹} تصریح شده است. البته فرمانده کشتی در این کنوانسیون ملزم شده است تا ضمن رعایت رفتار بشردوستانه با مسافر قاچاق دریایی، ایمنی کشتی را نیز در نظر گیرد^{۱۶۰}، چرا که در برخی از مواقع نوع رفتار مسافر قاچاق دریایی می تواند ایمنی کشتی را به خطر اندازد. از این رو، فرمانده کشتی مکلف است بین این دو موضوع تعادل برقرار نماید. هم چنین در این کنوانسیون از کشورهای عضو خواسته شده تمامی فرماندهان کشتی‌هایی که تحت پرچم آن کشور فعالیت می کنند را مکلف نمایند تا اقدامات لازم در خصوص ایمنی، امنیت، بهداشت و رفاه مسافرین قاچاق دریایی به عمل آورند^{۱۶۱}. هم چنین اجبار به کار مسافرین قاچاق دریایی در کشتی ممنوع بوده و فرماندهان کشتی حق ندارند که سنت قدیمی به کارگیری مسافرین قاچاق دریایی را اعمال نمایند^{۱۶۲}.

^{۱۵۸} استاندارد شماره ۴-۱

^{۱۵۹} United Nations Convention Relating to the Status of the Refugees

^{۱۶۰} استاندارد شماره ۴-۴-۱

^{۱۶۱} استاندارد شماره ۴-۴-۲

^{۱۶۲} استاندارد شماره ۴-۵-۱

ج- تحویل مسافر قاچاق دریایی: بر اساس کنوانسیون بروکسل^{۱۶۳}، فرمانده کشتی می تواند مسافر قاچاق دریایی را در اولین بندر متعلق به آن دسته از کشورهای که عضو کنوانسیون هستند، تحویل مقامات ذیصلاح دهد. تحویل مسافر قاچاق دریایی توسط فرمانده کشتی صرفاً منوط به عضویت کشور مزبور نمی باشد و قید دیگری نیز در این کنوانسیون ذکر شده است که عبارت است از تشخیص و صلاحدید فرمانده کشتی مبنی بر این که حق و حقوق مسافر قاچاق بر اساس مفاد مندرج در کنوانسیون در کشور و بندر مذکور رعایت خواهد شد. این موضوع تبیین کننده چنین معنایی است که اگر فرمانده کشتی بر اساس اطلاعات و تجربه ای که دارد تشخیص دهد که احتمال عدم رعایت حقوق مسافر قاچاق دریایی بر اساس کنوانسیون بروکسل در کشور مورد نظر وجود دارد، می تواند از تحویل دادن مسافر قاچاق دریایی به مقامات ذیصلاح آن کشور خودداری نماید. از جمله عواملی که ممکن است در تشخیص و صلاحدید فرمانده کشتی دخیل باشد می توان به شرایط سیاسی کشور مذکور، قوانین داخلی آن کشور در خصوص مسافر قاچاق دریایی، وضعیت بندر محل تحویل مسافر و ... اشاره نمود.

د- ارائه اطلاعات لازم به مقامات ذیصلاح: یکی دیگری از مسوولیت‌های فرمانده کشتی مطابق با کنوانسیون بروکسل^{۱۶۴} و نیز کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی^{۱۶۵}، ارائه اطلاعات مورد نیاز مقامات ذیصلاح بندر محل تحویل مسافر قاچاق دریایی است. این اطلاعات در کنوانسیون اخیر بدین شرح ذکر شده است: تابعیت مسافر قاچاق، زمان و مکان کشف مسافر قاچاق در کشتی، بندر محل عزیمت کشتی و سایر

^{۱۶۳} ماده ۲- بند ۱

^{۱۶۴} ماده ۲- بند ۲

^{۱۶۵} استاندارد ۱-۶-۴

بنادری که پس از کشف مسافر قاچاق کشتی وارد آن ها گردیده همراه با ذکر تاریخ ورود و خروج از این بنادر.

داشتن اطلاعات فوق کمک شایان توجهی در تعیین تکلیف مسافر قاچاق دریایی می کند و تصمیم گیری بعدی را در مورد وی امکان پذیر می سازد. ممکن است دریافت چنین اطلاعاتی از خود مسافر قاچاق دریایی امکان پذیر نبوده یا این که اطلاعاتی که توسط وی ارائه می شود قابل اطمینان نباشد. لذا در کنوانسیون بروکسل، وظیفه ارائه اطلاعات صحیح بر عهده فرمانده کشتی گذارده شده است^{۱۶۶}.

بند دوم: مسوولیت بندر مبدأ^{۱۶۷}

بنادری که مسافر قاچاق دریایی در آن وارد کشتی شده است به عنوان بندر محل سوار شدن مسافر قاچاق دریایی یا همان بندر مبدأ تلقی می شود. در کنوانسیون بروکسل تعریف دقیق تری از این محل ارائه شده که عبارتست از: بندر یا هر محل نزدیک به بندری که مسافر قاچاق دریایی در آنجا وارد کشتی می شود^{۱۶۸}. در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی دو وظیفه اصلی بر عهده بندر مبدأ قرار داده شده که عبارتند از:

الف - همکاری در جهت حل و فصل سریع موضوع مسافر قاچاق دریایی: در

استاندارد شماره ۲-۴ کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی، یکی از وظایف کلیه بنادر عضو همکاری کامل با کلیه اطراف درگیر مسافر قاچاق دریایی از جمله فرمانده و مالک کشتی ذکر شده است. بدیهی است که در صورت همکاری کامل بندر مبدأ، امکان ورود مسافر قاچاق دریایی به درون کشتی به میزان قابل توجهی کاهش می یابد. چرا که این

^{۱۶۶} ماده ۲ بند ۲

^{۱۶۷} Port of Embarkation

^{۱۶۸} ماده ۱ بند ۳

معضل صرفاً تک بعدی نبوده و نمی توان همه تقصیرها را متوجه کشتی نمود.

ب- اتخاذ تدابیر و تامین زیرساخت های امنیتی لازم: دراستاندارد شماره ۱-۱-

۳-۴ تصریح شده "مقامات بندری کشورهای متعاقد می بایست از وجود زیرساخت های لازم و تمهیدات عملیاتی و امنیتی، با توجه اندازه بندر و نوع کالایی که از آن بندر حمل می شود، با هدف پیشگیری از افرادی که سعی دارند از طریق دست یابی به تاسیسات بندری و کشتی ها به صورت قاچاق سوار کشتی شوند، اطمینان حاصل نمایند. این کار باید با همکاری نزدیک مقامات دولتی مربوطه، مالکان کشتی، و نهادهای ساحلی در بنادر مستقل صورت گیرد". همان گونه که از متن کنوانسیون بر می آید، اتخاذ تدابیر امنیتی لازم توسط گارد بندر و تامین زیرساخت های لازم از جمله لوازم و تجهیزات امنیتی بر عهده بندر مقصد گذارده شده است. در صورتی که بندر مقصد این وظیفه را به نحو شایسته ای محقق نماید، امکان ورود مسافر قاچاق دریایی به میزان قابل توجهی کاهش خواهد یافت. مضاف بر این که، این وظیفه با مسوولیتی که بر عهده فرمانده کشتی مبنی بر تهیه و اجرای طرح امنیتی تکمیل خواهد شد.

بند سوم - مسوولیت بندر مقصد^{۱۶۹}

منظور از بندر مقصد یا تخلیه مسافر، بندری است که در آن مسافر قاچاق دریایی تحویل مقامات ذیصلاح داده می شود^{۱۷۰}. این بندر ممکن است اولین بندر بلافاصله بعد از بندر محل سوار شدن مسافر قاچاق دریایی باشد یا چندین بندر در طول مسیر حرکت کشتی بعد از بندر محل سوار شدن مسافر قاچاق باشد. این حالت در مواقعی رخ می دهد که مسافر قاچاق دریایی بلافاصله کشف نمی شود و مقامات کشتی از حضور او

¹⁶⁹ Port of Disembarkation

^{۱۷۰} کنوانسیون بروکسل (بند ۳- ماده ۱)

در کشتی اطلاعی ندارند یا این که در صورت کشف مسافر قاچاق، بندر بعدی حاضر به قبول مسافر قاچاق دریایی نیست و مقامات کشتی به ناچار مسافر قاچاق را با خود به بندر یا بنادر بعدی حمل می کنند. در کنوانسیون بروکسل از کسانی که مسافر قاچاق دریایی را از کشتی تحویل می گیرند به عنوان مقامات ذیصلاح^{۱۷۱} یاد شده است. زمانی که مسوولین کشتی پس از کشف مسافر قاچاق دریایی و در زمان تحویل وی اولین مساله ای که با آن رو به رو می شوند تعیین مقاماتی است که صلاحیت تحویل گرفتن او را دارند. بر اساس کنوانسیون بروکسل، مقامات ذیصلاح عبارتند از نهاد یا شخصی که در بندر محل تخلیه مسافر قاچاق دریایی از سوی دولت کشوری که این بندر در آن واقع است صلاحیت دریافت مسافر قاچاق را بر اساس مفاد مندرج در این کنوانسیون را داشته باشند^{۱۷۲}.

هر چند که فرمانده کشتی اولین حلقه در زنجیره روند حقوقی مسافر قاچاق دریایی می باشد اما مقامات ذیصلاح بندر مقصد که حلقه بعدی به شمار می روند، مهم ترین حلقه محسوب می شوند. چرا که باید مسافر قاچاق دریایی را تحویل بگیرند تا قدم بعدی پس از کشف مسافر قاچاق برداشته شود. بسیاری از کشورها به دلیل همین مسوولیت حاضر به پیوستن به کنوانسیون بروکسل نمی باشند. بر اساس کنوانسیون بروکسل، مقامات ذیصلاح اولین بندر پس از کشف مسافر قاچاق دریایی ملزم به تحویل مسافر قاچاق دریایی هستند^{۱۷۳}. رفتار بر اساس کنوانسیون بروکسل و رعایت حق و حقوق وی مطابق با مفاد مندرج در این کنوانسیون نیز از جمله وظایف و مسوولیت های

¹⁷¹ Appropriate Authority

^{۱۷۲} ماده ۱ بند ۴

^{۱۷۳} ماده ۲ بند ۳

مقامات ذیصلاح بندر محل تحویل مسافر قاچاق دریایی می باشد. شایان ذکر است که این مقامات در کشورهای مختلف متفاوت است و به ساختار حقوق داخلی کشورها بستگی دارد. در برخی از کشورها اداره مهاجرت آن بندر مسوول تحویل گرفتن مسافر قاچاق است و در برخی از بنادر نیز مقامات انتظامی این مسوولیت را بر عهده دارند. در مواردی نیز مقامات بندری مبادرت به این کار می کنند.

در کنوانسیون بروکسل تعهداتی نیز برای مقامات ذیصلاح در بندر تحویل گیرنده کشتی در نظر گرفته شده است که مهم ترین آن ها همان تحویل گرفتن مسافر قاچاق دریایی از مسوولین کشتی است. پس از تحویل گرفتن مسافر قاچاق، مقامات مذکور می بایست بعد از انجام تشریفات قانونی مبنی بر احراز هویت مسافر قاچاق نسبت به تحویل وی به کشور متبوعش اقدام نمایند. در صورتی که با توجه به اطلاعات موجود، کشور متبوع مسافر قاچاق احراز نشده یا این که اصولاً وی بی تابعیت باشد، این مقامات باید وی را به بندری که مسافر قاچاق از آن بندر وارد کشتی شده است تحویل نمایند.^{۱۷۴}

یکی از موارد بسیار مهمی که در کنوانسیون بروکسل به آن توجه شده این است که هم فرمانده کشتی و هم مقامات ذیصلاح تحویل گیرنده مسافر قاچاق دریایی می بایست ملاحظات و دلایلی که از سوی مسافر قاچاق دریایی مبنی بر عدم تحویل وی عنوان می شود را در نظر گیرند.^{۱۷۵} این ماده برای عدم تضییع حقوق انسانی مسافر قاچاق دریایی پیش بینی شده است. به این معنا که اگر در زمان تحویل مسافر قاچاق توسط فرمانده کشتی به مقامات ذیصلاح، درخواست عدم تحویل وی به مقامات مزبور را نموده

^{۱۷۴} ماده ۳ بند ۴

^{۱۷۵} ماده ۵- بند ۲

و دلایلی مبنی بر این امر را برای فرمانده کشتی ارائه نماید، فرمانده کشتی با توجه به اوضاع و احوال و منطقی بودن دلایل وی می بایست با توجه ملاحظات مطرح شده توسط مسافر قاچاق دریایی تصمیم گیری نماید. چنانچه فرمانده کشتی به این نتیجه رسید که تحویل مسافر قاچاق دریایی ممکن است باعث عدم رعایت حقوق انسانی وی شده یا خطر جانی وی را تهدید نماید مکلف است از چنین اقدامی خودداری نماید^{۱۷۶}. همین موضوع در مورد مقامات ذیصلاح نیز پیش بینی شده است. به این معنی که اگر مقاماتی که مسافر قاچاق دریایی را از فرمانده کشتی تحویل گرفته اند و قصد تحویل وی را به مقامات کشور متبوع او را دارند در صورتی که مسافر قاچاق درخواست عدم تحویل خودش را نموده و دلایلی را برای این امر ارائه نماید، مقامات مذکور باید ملاحظات وی را در تحویل وی مد نظر قرار داده و در صورتی که برای آن ها محرز شود که تحویل وی ممکن است موجبات تضییع حقوق وی را فراهم آورد از تحویل او خودداری نمایند^{۱۷۷}.

نکته دیگر این که مقامات تحویل گیرنده مسافر قاچاق دریایی می بایست کلیه قوانین و مقررات مربوط به پناهندگان مندرج در کنوانسیون سازمان ملل در خصوص وضعیت پناهندگان^{۱۷۸} (مصوب ۲۸ جولای ۱۹۵۱) و نیز پروتکل سازمان ملل مربوط به وضعیت پناهندگان^{۱۷۹} (مصوب ۳۱ ژانویه ۱۹۶۷ را رعایت نمایند)^{۱۸۰}.

^{۱۷۶} ماده ۵ بند ۲

^{۱۷۷} ماده ۵ بند ۲

^{۱۷۸} UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951

^{۱۷۹} UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January

1967

گفتار سوم: حقوق و مسوولیت های مسافر قاچاق دریایی از دیدگاه حقوق بشر

بند اول: حقوق مسافر قاچاق دریایی

همان گونه که پیش تر نیز اشاره شد موضوع مسافر قاچاق دریایی یکی از معضلات صنعت کشتیرانی است که طی دهه های اخیر پیچیده تر شده است. از جمله عوامل این پیچیدگی می توان به تصویب قوانین و مقررات متعدد در این صنعت و رعایت ملاحظات مربوط به حقوق بشر نام برد. با پیشرفت روز افزون حقوق بین الملل و پررنگ شدن ملاحظات مربوط به حقوق بشر، عمده نگرانی که در مورد مسافر قاچاق دریایی وجود دارد محافظت از این افراد به عنوان افراد بی پناه است، چه در زمانی که توسط فرمانده کشتی کشف و مدتی را روی عرشه می گذرانند و چه زمانی که توسط کشتی به مقامات ذیصلاح در یک کشور تحویل داده می شوند.

کنوانسیون بروکسل چندان به حقوق مسافر قاچاق دریایی نپرداخته و بیش تر به دنبال یکسان سازی رویه های برخورد با مسافر قاچاق و انجام مراحل تعیین تکلیف این گونه مسافران بوده است. اما با این حال بند ۲ و بند ۳ این کنوانسیون به نوعی به حقوق مسافر قاچاق دریایی اشاره می کند. در این مفاد به ضرورت مد نظر قراردادن دلایل مسافر قاچاق مبنی بر عدم تحویل او به بندر مقصد از سوی فرمانده کشتی و نیز حق درخواست پناهندگی سیاسی از بندر مقصد اشاره دارد. کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی در بخش چهارم که به موضوع مسافر قاچاق دریایی اختصاص دارد اولین موضوعی را که مورد اشاره قرار داده است، موضوع حقوق مسافر قاچاق دریایی است. در این بخش تصریح شده است: "مفاد این بخش باید با توجه به اصول حفاظت بین المللی و همانگونه که در اسناد بین المللی، هم چون کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص

وضعیت پناهندگان ۲۸ جولای ۱۹۵۱ و پروتکل سازمان ملل متحد در خصوص وضعیت پناهندگان ۳۱ ژانویه ۱۹۶۷ و قانون ملی مربوطه، ارائه شده، اعمال گردد" (استاندارد شماره ۱-۴). در کنوانسیون بروکسل نیز تصریح شده که فرمانده کشتی باید به دلایل عدم تمایل مسافر قاچاق دریایی در تحویل وی به هر یک از اعضای کنوانسیون توجه داشته باشد^{۱۸۱}. به عبارتی دیگر اگر فرمانده کشتی بر اساس مفاد کنوانسیون قصد تحویل مسافر قاچاق دریایی را به یکی از بنادر واقع در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون را داشته باشد اما در عین حال مسافر قاچاق دریایی با این تحویل مخالف بوده و برای این مخالفت نیز دلایلی عنوان نماید، فرمانده کشتی باید دلایل او را مورد توجه قرار دهد و در تصمیم خود مبنی بر تحویل و عدم تحویل وی تجدید نظر نماید. در واقع می توان گفت که این ماده یکی از حقوق مسافر قاچاق دریایی به شمار می آید. البته در کنوانسیون بروکسل به کشورها این حق داده شده است که در صورت تشخیص و تمایل بتوانند به مسافر قاچاق دریایی پناهندگی سیاسی اعطا نمایند^{۱۸۲}. در دستورالعمل تدوین شده از سوی سازمان بین المللی دریانوردی نیز در ارتباط با لزوم رعایت حقوق بشردوستانه مسافر قاچاق دریایی تصریح شده و به رعایت مفاد مندرج در اسناد و معاهدات بین المللی در این خصوص از جمله کنوانسیون سازمان ملل در خصوص وضعیت پناهندگان مصوب ۲۸ جولای ۱۹۵۱^{۱۸۳} و نیز پروتکل ملل متحد در خصوص وضعیت پناهندگان مصوب ۳۱ ژانویه ۱۹۶۷^{۱۸۴} و سایر قوانین ملی در این رابطه تاکید شده است. با وجود این که انگیزه اصلی سازمان ها و نهادهای بین المللی (از

^{۱۸۱} ماده ۵- بند ۲

^{۱۸۲} ماده ۵ بند ۳

¹⁸³ the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951

¹⁸⁴ UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967

جمله سازمان بین المللی دریانوردی) برای پرداختن موضوع مسافر قاچاق دریایی مشکلاتی است که مسافر قاچاق برای صنعت کشتیرانی ایجاد نموده، اما به جرات می‌توان گفت تضييع حقوق اولیه مسافر قاچاق نیز از جمله دلایل اصلی ورود سازمان‌های مذکور برای ساماندهی این موضوع و تدوین استانداردها و دستورالعمل‌هایی در این خصوص می‌باشد. چرا که این سازمان بارها گزارش‌هایی مبنی بر سو رفتار با مسافر قاچاق دریایی و عدم رعایت حداقل استانداردهای بشردوستانه در خصوص این گونه افراد و حتی به آب انداختن آن‌ها برای رهایی از مشکلات بعدی که مسافر قاچاق برای آن‌ها ایجاد خواهد نمود دریافت نموده است. لذا می‌توان گفت که حقوق یک مسافر قاچاق دریایی در واقع همان حقوقی است که در اسناد فوق‌الشاره و نیز سایر اسناد و کنوانسیون‌های بشردوستانه (از جمله اعلامیه حقوق بشر و کنوانسیون اروپایی حفاظت از آزادی‌های اساسی) مورد تاکید و تصریح قرار گرفته است.

اسناد حقوق بشری که مفاد آن قابل تعمیم به مسافر قاچاق دریایی بوده و کلیه اطراف درگیر در این موضوع مکلف به رعایت آن هستند عبارتند از:

- اعلامیه جهانی حقوق بشر^{۱۸۵}
- کنوانسیون اروپایی حقوق بشر و آزادی‌های اساسی^{۱۸۶}
- کنوانسیون سازمان ملل در خصوص وضعیت پناهندگان مصوب ۲۸ جولای ۱۹۵۱^{۱۸۷}

¹⁸⁵ Universal Declaration of Human Rights

¹⁸⁶ The Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms

¹⁸⁷ the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951

- پروتکل ملل متحد در خصوص وضعیت پناهندگان مصوب ۳۱ ژانویه ۱۹۶۷^{۱۸۸} با توجه به مراتب فوق، مهم ترین حقوقی که می توان بر اساس اعلامیه جهانی حقوق بشر برای مسافر قاچاق دریایی شناسایی نمود به شرح زیر می باشند:

۱. حق حیات (ماده ۳)
۲. عدم بردگی (ماده ۴)
۳. رفتار بشردوستانه (ماده ۵)
۴. حق شناسایی در برابر قانون (ماده ۶)
۵. حق محاکمه عادلانه (ماده ۱۰)
۶. آزادی دین، عقیده و فکر (ماده ۲)
۷. حق برخورداری از امنیت (ماده ۳)
۸. حق آزادی (ماده ۳)
۹. حق مالکیت اموال (ماده ۱۷)
۱۰. حق دریافت دستمزد (ماده ۲۳)
۱۱. حق رفاه و بهداشت (ماده ۲۵)

با توجه به اینکه فرمانده کشتی در ارتباط مستقیم با مسافر قاچاق دریایی قرار دارد به لحاظ منطقی رعایت حقوق فوق الذکر بر عهده فرمانده کشتی خواهد بود. مضاف بر این که این وظیفه در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی مورد تصریح قرار گرفته است.^{۱۸۹}

¹⁸⁸ UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967

¹⁸⁹ استاندارد شماره ۲-۴-۴

بند دوم: مسوولیت مسافر قاچاق دریایی

بدون شک مسافر قاچاق دریایی با ورود بدون مجوز به کشتی مرتکب جرم شده است. در کنوانسیون بروکسل هیچ گونه اشاره ای به مسوولیت مسافر قاچاق دریایی به خاطر ورود غیر قانونی به کشتی و تحمیل خسارات مالی و غیر مالی به کشتی نشده است. اما در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی در استاندارد شماره ۳-۳-۴ به مسوولیت مسافر قاچاق دریایی اشاره شده است. در ماده مذکور هیچ گونه مجازاتی برای مسافر قاچاق پیش‌بینی نشده است و این موضوع به قوانین داخلی کشورها موکول شده است. بر اساس این ماده: "کشورهای متعاقد در صورت ضرورت، با توجه به قوانین ملی خود، مسافران قاچاق و کسانی که سعی در سفر قاچاقی داشته و کسانی که مسافران قاچاق را در دسترسی به کشتی‌ها یاری می‌کنند را مورد پیگرد قانونی قرار خواهند داد". با توجه به تصریح ماده مذکور نه تنها خود مسافر قاچاق، بلکه تمامی کسانی که به وی در ورود غیر قانونی به کشتی کمک کرده‌اند نیز قابل مجازات می‌باشند. با توجه به این که مسوولیت جزایی مسافر قاچاق دریایی به قوانین داخلی کشورها احاله شده است، لذا نمی‌توان یک مجازات مشخصی را برای مسافر قاچاق تعیین نمود. در برخی از کشورها مجازات این گونه افراد که عمدتاً در حد خروج یا ورود غیر قانونی از مرز تلقی می‌شود مجازات سبکی در نظر گرفته شده و در برخی از کشورها نیز مجازات سنگین تری مثلاً حبس تعیین شده است. ایران از جمله کشورهایی که برای مسافر قاچاق دریایی مجازات سبکی تعیین کرده است. هر چند در بنادر ایران قوانین مدونی در خصوص مجازات مسافر قاچاق دریایی وجود ندارد اما در عمل یک جریمه نقدی سبک برای آن‌ها در نظر گرفته می‌شود. لذا به لحاظ عدم بازدارندگی این مجازات، در مواردی دیده شده است که یک فرد بارها به دلیل ورود غیر مجاز به درون کشتی به عنوان مسافر قاچاق کشف و تحویل مسوولین گارد بندر شده است.

نتیجه گیری:

هر چند که امروزه مسافر قاچاق دریایی به عنوان یکی از معضلات حمل و نقل دریایی به‌شمار می‌رود و مسافر قاچاق دریایی با ورود خود به داخلی کشتی مرتکب یک عمل غیرقانونی شده و مشکلاتی عدیده ای را برای فرمانده و خدمه کشتی ایجاد می‌کند، اما این امر مانع از آن نیست که ملاحظات حقوق بشری در مورد مسافر قاچاق دریایی نادیده گرفته شود و مسوولیت فرمانده کشتی، بندر مقصد و بندر مبدا در نظر گرفته نشود. با توجه به مسوولیت هایی که برای فرمانده کشتی به عنوان مهم ترین حلقه در زنجیره مواجهه با موضوع مسافر قاچاق دریایی در اسناد بین المللی تعیین شده است، می‌توان این گونه نتیجه گرفت که هر گونه برخورد غیر مسوولانه ای فرمانده کشتی با مسافر قاچاق قابل پیگرد بوده و بنادر مقصد (بندری که مسافر قاچاق دریایی در آن وارد کشتی شده) و بندر مبدا (بندری که مسافر قاچاق توسط کشتی تحویل می‌شود) ملزم به همکاری جهت حل و فصل موضوع و جلوگیری از هر گونه بلاتکلیفی مسافر قاچاق در روی کشتی می‌باشند. نکته مهم دیگر این که قوانین و مقرراتی که در خصوص مسافر قاچاق دریایی وضع شده است اغلب بار مسوولیت را بر عهده فرمانده کشتی گذارده و نقش بندر مبدا و بندر مقصد در قوانین موضوعه در این زمینه برجسته نیست. به همین دلیل به نظر می‌رسد که توازن منطقی در تعیین مسوولیت بین اطراف ذیربط در ارتباط با موضوع مسافر قاچاق دریایی وجود ندارد. شاید یکی از دلایل عمده این امر این است که کشورها (غالباً کشورهای عضو سازمان بین المللی دریانوردی) مبادرت به تدوین قوانین مربوط به مسافر قاچاق دریایی در قالب کنوانسیون و دستورالعمل هایی اجرایی می‌کنند و تمایلی برای تعیین مسوولیت برای بنادر خود نداشته و همواره سعی دارند که فرمانده و خدمه کشتی را در این خصوص مسوول بدانند.

هر چند بخش چهارم کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی به موضوع مسافر قاچاق

دریایی اختصاص دارد اما به نظر می رسد تدوین یک کنوانسیون مجزا در ارتباط با مسافر قاچاق دریایی که در آن مسوولیت های افراد ذیربط به طور دقیق، شفاف و متوازن مشخص شده و راه کارهای اجرایی مناسب تری در رابطه با مسافر قاچاق دریایی ارائه شده باشد، بتواند گام موثری در مواجهه و حل و فصل این موضوع بردارد. هر چند که این تلاش یک بار در سال ۱۹۵۷ با تدوین کنوانسیون بروکسل صورت گرفت که به نتیجه مشخصی منتج نگردید.

Archive of SID

منابع:

الف) - منابع فارسی

- ۱- سازمان بنادر و دریانوردی، کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی، اداره کل سازمان های تخصصی
- ۲- تقی زاده، ابراهیم، (۱۳۸۹)، حمل و نقل دریایی، انتشارات مجد، تهران

ب) - منابع اینترنتی

1. www.imo.org
2. <http://www.unhcr.org/3d2eef9b7.html>
3. <http://www.marinelink.com/news/article/stowaway-focal-point-set-up-at-the-imo/314744.aspx>
4. <http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/453/Stowaways.pdf>
5. <http://www.tugboatlife.com/20070809247/News-display/Scuttle-Butt/imo-tackles-stowaway-issue.html>
6. <http://www.intertanko.com/Topics/Marine-safety/Marine-safety-IMO-designates-Stowaway-Focal-Point-SFP-to-assist-masters-in-the-resolution-of-stowaway-problems/>
7. <http://www.intercargo.org/others/71-stowaways-briefing.html>
8. http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=373

ج) منابع انگلیسی

1. *International Convention for Stowaways, 1957*
2. *Universal Declaration of Human Rights, United Nations*
3. *International convention for maritime traffic, IMO*
4. *The Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms*
5. *Guidelines on allocation of responsibilities to seek successful resolution of stowaway cases, International Maritime Organization (IMO)*

Archive of SID