



## ORIGINAL RESEARCH PAPER

## Strategies for tracking illegal immigration and mobility in maritime territories

A.Karami<sup>1\*</sup><sup>1</sup> Department of Geography, Faculty of Literature, Shahid Chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran

## ARTICLE INFO

**Article History:**

Received: 2023/09/17

Revised: 2024/11/3

Accepted: 2024/11/5

**Keywords:**Sea,  
Territory,  
Illegal Immigration,  
State,  
Interception

\*Corresponding author:

✉ [a.karami@scu.ac.ir](mailto:a.karami@scu.ac.ir)Doi: [10.52547/joc.15.58.1](https://doi.org/10.52547/joc.15.58.1)ORID: [0000-0003-0077-595x](https://orcid.org/0000-0003-0077-595x)

## ABSTRACT

**Background and Theoretical Foundations:** The sea is an important place where borders and border arrangements are multiplying, and it is a place where countries' maritime surveillance policies and strategies can be examined. The goal of national governments in maritime interception is to make their maritime territories impervious to undesirable elements and at the same time remain permeable to desirable groups and individuals as well as certain goods and services. The immigration policies of destination countries play an important role in the expansion of migration routes and smuggling operations. At the same time as the authorities make offshore arrangements, people smuggling operations also change their tricks and routes. All over the world, the intensification of border measures leads to the complexity of smuggling networks, and they are likely to take measures that increase the risk and cost of migrants' journeys. Interception at sea provides the possibility of spatial and geographical stretching of borders and has made maritime borders mobile. Migrants who are detained at sea are basically arrested for a crime they have not yet committed because they have not yet crossed the borders of their destination country. Countries of origin, destination and transit have each adopted different maritime strategies to contain and block the sea routes of illegal immigrants and it is important to identify and analyze these strategies.

**Methodology:** This research is descriptive-analytical in nature. Part of the information of this research has been prepared and analyzed through documents and libraries, and in the other part, it has been tried as much as possible from the information and data available on the websites of the International Organization for Migration, EU border guard and other databases related to migrants and maritime transit should be used. In this article, three types of spatial strategies in the field of maritime border arrangements in three separate regions are examined. In all three discussed regions, the destination countries take measures based on the concept of externalization. These measures are carried out with the aim of preventing immigrants from entering the sovereign territory and preventing access to a range of legal rights, social services and economic facilities.

**Findings:** The argument of this research is that the new geographies of executive measures have gained a special place and a set of spatial tracking strategies has cast a shadow over all territories where executive measures are applied. This research tries to identify these types of patterns in areas where national governments have invested heavily in maritime surveillance. To trace these patterns, the United States' maritime interception strategies and arrangements in the Caribbean and Atlantic Oceans, Australia's actions in the Pacific and Indian Oceans, and the operations of EU member states in the Mediterranean have been used as examples.

**Conclusion:** The investigation of the maritime interception strategy shows that the national governments exercise their sovereignty with a geographically flexible method and while encroaching on the territory of others, they push their borders to the offshore side. As a result, the peripheral areas of the dominant powers' sovereignty are both ambiguous and flexible. The borders of powerful destination countries are less permeable and according to maritime interception strategies, they have expanded towards the sovereign territory of other countries. On the contrary, the borders of less powerful countries of origin and transit have become more permeable and are increasingly out of the control of their sovereignty



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

5



NUMBER OF REFERENCES

32

## مقاله پژوهشی

## استراتژی‌های رهگیری تردد و مهاجرت غیرقانونی در قلمروهای دریایی

افشین کرمی<sup>۱\*</sup><sup>۱</sup> گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران

## اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۶/۲۶  
تاریخ بازبینی: ۱۴۰۳/۸/۱۳  
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۱۵

## واژگان کلیدی:

دریا  
قلمرو  
مهاجرت غیرقانونی  
دولت  
رهگیری

## چکیده

**پیشینه و مبانی نظری پژوهش:** دریا مکانی است که در آن مرزها و تمهیدات مرزی در حال تکثیر هستند و جایی است که در آن می‌توان سیاست‌ها و استراتژی‌های رهگیری دریایی کشورها را مورد بررسی قرار داد. هدف حکومت‌های ملی از رهگیری دریایی آن است که قلمروهای دریایی خود را در برابر عناصر نامطلوب نفوذناپذیر کند و در عین حال در برابر گروه‌ها و افراد مطلوب و نیز کالاها و خدمات خاص نفوذپذیر باقی بمانند. سیاست‌های مهاجرتی کشورهای مقصد نقش مهمی در گسترش مسیرهای مهاجرت و عملیات قاچاق دارند. همزمان با انجام تمهیدات فرا ساحلی توسط مقامات، عملیات قاچاق افراد نیز ترندها و مسیرها را تغییر می‌دهند. در سراسر جهان، تشدید تمهیدات مرزی منجر به پیچیده‌تر شدن شبکه‌های قاچاق می‌شود و احتمال زیاد قاچاقچیان دست به اقداماتی می‌زنند که خطر و هزینه سفرهای مهاجران را افزایش می‌دهد. رهگیری در دریا امکان کشتش مکانی و جغرافیایی مرزها را فراهم می‌سازد و موجب تغییراتی در قلمروهای دریایی شده است. از آنجاکه برخی کشورهای مقصد مهاجرت شروع به گشت‌زنی در قلمروهای دریایی کشورهای مبدأ کرده‌اند، مهاجرانی که به این طریق در دریا بازداشت می‌شوند اساساً برای جرمی که هنوز در قلمروهای دریایی کشور مقصد مرتکب نشده‌اند دستگیر می‌شوند زیرا آنها هنوز مرزهای کشور مقصد خود را نقض نکرده‌اند. کشورهای مبدأ، مقصد و ترانزیت هر کدام استراتژی‌های دریایی مختلفی برای مهار و مسدودسازی مسیرهای دریایی مهاجران غیرقانونی اتخاذ کرده‌اند و شناسایی و تحلیل این استراتژی‌ها حائز اهمیت است.

\*نویسنده مسئول

✉ a.karami@scu.ac.ir

Doi: 10.52547/joc.15.58.1

ORID:0000-0003-0077-595x

**روش شناسی:** این تحقیق به لحاظ ماهیت توصیفی — تحلیلی است. بخشی از اطلاعات این پژوهش از طریق اسنادی و کتابخانه‌ای تهیه و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است و در بخش دیگر تلاش شده تا حد امکان از اطلاعات و داده‌های موجود در وبسایت‌های سازمان بین‌المللی مهاجرت، آژانس مرزبانی اتحادیه اروپا و سایر بانک‌های اطلاعاتی مربوط به مهاجران و عبور و مرور دریایی استفاده شود. در این مقاله سه نوع استراتژی فضایی درزمینه تمهیدات مرزی دریایی در سه منطقه مجزا مورد بررسی قرار می‌گیرد. در هر سه منطقه مورد بحث، کشورهای مقصد بر اساس مفهوم برون‌سازی دست به اقداماتی می‌زنند. این اقدامات با هدف جلوگیری از ورود مهاجران به قلمرو حاکمیت و ممانعت از دست‌رسی به طیفی از حقوق قانونی، خدمات اجتماعی و امکانات اقتصادی انجام می‌شود.

**یافته‌ها:** استدلال این پژوهش آن است که جغرافیاهای جدید تمهیدات اجرایی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده و مجموعه‌ای از استراتژی‌های رهگیری فضایی بر تمام قلمروهایی که تمهیدات اجرایی در آنجا اعمال می‌شود سایه افکنده است. این پژوهش تلاش می‌کند این نوع الگوها را در مناطقی که حکومت‌های ملی سرمایه‌گذاری زیادی روی رهگیری دریایی انجام داده‌اند مورد شناسایی قرار دهد. برای ردیابی این الگوها استراتژی‌های رهگیری دریایی و تمهیدات ایالات متحده در کارائیب و اقیانوس اطلس، اقدامات استرالیا در اقیانوس‌های آرام و هند، و عملیات کشورهای عضو اتحادیه اروپا در مدیترانه به‌عنوان مصداق مورد استفاده قرار گرفته است.

**نتیجه‌گیری:** بررسی استراتژی رهگیری‌های دریایی نشان می‌دهد حکومت‌های ملی با یک روش انعطاف‌پذیر جغرافیایی دست به اعمال حاکمیت می‌زنند و در حین تجاوز به قلمرو سایرین، مرزهای خود را به سمت فراساحل پس می‌رانند. در نتیجه، مناطق پیرامونی قلمرو حاکمیت قدرت‌های چیره‌هم میهم است و هم‌قابل‌انعطاف. مرزهای کشورهای قدرتمند مقصد کمتر نفوذپذیر هستند و طبق استراتژی‌های رهگیری دریایی، به سمت قلمرو حاکمیت سایر کشورها گسترش یافته‌اند. برعکس، مرزهای کشورهای کمتر قدرتمند مبدأ و ترانزیت، نفوذپذیرتر شده‌اند و به‌طور فزاینده‌ای از کنترل حاکمیت‌شان خارج می‌شوند.

## مقدمه

مرزهای زمینی ملی به‌طور سنتی خطوط ثابت (البته نه لزوماً غیرقابل مناقشه) و قابل‌شناسایی هستند که محدوده‌های سرزمینی را مشخص می‌کنند [۱]. اما مرزهای معاصر به‌شدت متحرک، پراکنده و همیشه در حال تکثیر هستند. این تکثیر شکل‌های بسیاری دارد، از اطلاعات دیجیتال در بانک‌های مشترک اطلاعاتی گرفته تا فعالیت دریایی کارمندان دولت و کارکنان نیروی دریایی. تحرک مرزها همیشه به تحرک انسان‌گره‌خورده است. افرادی که در دولت استخدام می‌شوند به‌منظور ملاقات، رهگیری، پردازش یا ممانعت از ورود مهاجران اغلب در حال حرکت هستند. دریا مکان مهمی است که در آن مرزها و تمهیدات مرزی در حال تکثیر هستند و جایی است که در آن می‌توان سیاست‌ها و استراتژی‌های رهگیری دریایی کشورها را مورد بررسی قرار داد. استدلال این پژوهش آن است که جغرافیاهای جدید تمهیدات اجرایی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده و مجموعه‌ای از استراتژی‌های رهگیری فضایی بر تمام قلمروهایی که تمهیدات اجرایی در آنجا اعمال می‌شود سایه افکنده است. این پژوهش تلاش می‌کند این نوع الگوها را در مناطقی که حکومت‌های ملی سرمایه‌گذاری زیادی روی رهگیری دریایی انجام داده‌اند مورد شناسایی قرار دهد. برای ردیابی این الگوها استراتژی‌های رهگیری دریایی و تمهیدات ایالات‌متحده در کارائیب و اقیانوس اطلس، اقدامات استرالیا در اقیانوس‌های آرام و هند، و عملیات کشورهای عضو اتحادیه اروپا در مدیترانه به‌عنوان مصداق مورد استفاده قرار گرفته است. هدف حکومت‌های ملی از رهگیری دریایی آن است که قلمروهای دریایی خود را در برابر عناصر نامطلوب نفوذناپذیر کنند و در عین حال در برابر گروه‌ها و افراد مطلوب و نیز کالاها و خدمات خاص نفوذپذیر باقی بمانند [۲]. کشورها تلاش می‌کنند مرزهای سرزمینی خود واقع در آب‌های بین‌المللی را از طریق اعمال تمهیدات مهاجرتی پوشش دهند. در دریا، مرزهای سرزمینی بر اثر این تمهیدات حالت کش‌سان پیدا کرده‌اند. به‌منظور فهم نحوه تحرک مرزها در دریا، نه تنها باید مناطقی که در آن تمهیدات مرزی در جریان است را بررسی کرد بلکه توسعه رویه‌ها و سیاست‌های رهگیری در طول زمان و فضا، گفتمان‌های پیرامون آنها و جغرافیای حقوقی که حرکت مرز را امکان‌پذیر می‌سازد نیز باید مورد بررسی قرار بگیرد. برای دستیابی به این هدف پس از ذکر چارچوب نظری، سه استراتژی فضایی که زیربنای تمهیدات اعمال‌شده در قلمروهای دریایی است را مورد بررسی و شناسایی قرار می‌دهیم. با استفاده از این استراتژی‌ها، کشورهای مجری عملاً مرزهای دریایی خود را به سمت آن سوی ساحل جابجا می‌کنند.

## پیشینه و مبانی نظری پژوهش

استراتژی‌های کشورهایهایی که مقصد مهاجران محسوب می‌شوند به‌طور فزاینده بر روند برون‌سازی متمرکز است که مستلزم توسعه سیاست‌های مهاجرتی به‌منظور جلوگیری از رسیدن اجسام متحرک به مرزهای سرزمینی کشورهاست. برون‌سازی به‌جای تأکید بر حقوق انسانی مهاجران و پناهندگان معمولاً با فرض حفاظت از امنیت ملی انجام می‌شود. این رویه‌ها

اغلب از مفاد میثاق‌های بین‌المللی مربوط به رفتار با پناهنجویان طفره می‌روند [۳]. برون‌سازی با طیفی از رویه‌ها و سیاست‌ها انجام می‌شود که عملاً باعث فضایی شدن مجدد کنترل مهاجرت می‌گردند. این رویه‌ها و سیاست‌های مرتبط با آن شامل توافقات دوجانبه با کشورهای مبدأ و ترانزیت می‌شوند که موارد زیر را امکان‌پذیر می‌سازد: شناسایی، بازداشت و بازگرداندن مهاجران؛ شناسایی مهاجران در قلمروهای غیر حکومتی؛ و رسیدگی به درخواست‌های پناهندگی در کشورهای مبدأ پناهندگان. برون‌سازی تردیدهای مهمی در مورد محدودیت‌های قلمرو حاکمیت و تحرک مرزهای ملی ایجاد می‌کند. مفهوم برون‌سازی زمینه‌ساز تکامل تمهیدات مهاجرتی در دریا و مرزبانی از آب‌های سرزمینی و بین‌المللی کشورهاست. در همین راستا طبق آنچه والتری آن را «مرزبندی دوباره دریا» نامیده است سه استراتژی فضایی اصلی به این شرح می‌توان شناسایی کرد: رهگیری، بازداشت و رسیدگی و دست‌کاری حقوقی وضعیت سرزمینی [۴]. در اینجا به اختصار هر کدام از این سه استراتژی و جلوه‌های جغرافیایی اصلی آن را مورد بررسی قرار می‌دهیم. از طریق رهگیری در دریا، مقامات کشورهای مقصد از ورود مهاجران به قلمرو حاکمیت خود جلوگیری می‌کنند و بدین ترتیب مانع از دسترسی به آن دسته از حقوق، خدمات و رویه‌های قانونی می‌شوند که مهاجران به‌خشکی رسیده از آن برخوردارند. تلاش‌ها برای رهگیری باعث پیش آمدن دو استراتژی بعدی می‌شود که خودشان شامل طیف وسیعی از ترفندها، از نگاه داشتن مهاجران در قایق‌ها و جزایر گرفته تا فشار وارد آوردن به کشور ثالث برای بازداشت یا پذیرش مهاجران به‌منظور اسکان مجدد، را در بر می‌گیرند. رهگیری در دریا اغلب با بازداشت و رسیدگی در قلمروی که یا خارجی است و یا وضعیت قضایی فراملی مثل مستعمره یا قلمرو فراساحلی دارد همراه می‌شود [۵]. کشورهای مقصد توافقات دوجانبه‌ای با کشورهای مبدأ و ترانزیت انجام می‌دهند که به آنها اجازه گشت‌زنی و رهگیری فعالیت‌ها در آب‌های خارجی یا کشتی‌های پرچم‌دار و بدون پرچم را می‌دهد. کشورهای مقصد برای به دست آوردن این توافقات رسمی و تمهیدات غیررسمی (مثل ارائه کمک مالی در ازای همکاری کشورهای مبدأ) اغلب از کمک خارجی یا سایر انواع نفوذ استفاده می‌کنند. برای مثال کشورهایی اروپایی و اتحادیه اروپا به‌طور فعال کشورهای شمال آفریقا را درگیر جلوگیری و مبارزه با مهاجرت غیرقانونی کرده‌اند. این مشارکت با ابزارهای مختلفی انجام می‌شود مانند توافقات پذیرش مجدد؛ که به‌موجب آن کشورهای مبدأ و گذری مهاجران، متعهد به پذیرش مجدد کسانی هستند که کشورهای اروپایی آنها را بازگردانده‌اند؛ توافقات همکاری پلیسی که امکانات زیر را فراهم می‌سازد: نظارت مشترک بر گشت‌زنی در دریای مدیترانه، فعالیت‌های تحقیقاتی و غیررسمی مشترک، افسران رابط اعزام‌شده از یک کشور به کشور دیگر به منظور هماهنگ‌سازی فعالیت‌های همکاری و ساخت مراکز بازداشت و تقویت اخراج مهاجران غیرقانونی کشورهای شمال آفریقا. این نوع همکاری در مبارزه با مهاجرت غیرقانونی،

کشتی نجات تعریف شده است. مسئله بعدی مربوط به نقض حق پناهندگی و حمایت بین‌المللی از وضعیت پناهندگی است. برای مثال کشورهای اروپایی با توقیف و بازگرداندن مهاجران قایقی چندین هنجار حقوقی بین‌المللی و اروپایی که شامل نظام چند سطحی پناهندگی می‌شود را نقض می‌کنند. این نظام چند سطحی بر منابع حقوقی متفاوتی مبتنی است: ماده ۳ کنوانسیون اروپا درباره حقوق بشر<sup>۳</sup> که شکنجه و رفتار غیرانسانی و بی‌احترامی یا مجازات را ممنوع کرده و نوعی حق دوفاکتو برای پناهندگی و اصل عدم اجبار قائل شده است. کنوانسیون ۱۹۵۱ سازمان ملل درباره وضعیت پناهندگی، دستورالعمل‌های پناهندگی اتحادیه اروپا و ماده ۱۰ قانون اساسی ایتالیا که برای پناهندگی حق قانونی مستقل قائل شده است [6]. کشورها همچنین موفق به دست‌کاری حقوقی وضعیت سرزمینی نیز شده‌اند. به این صورت که گاه کشورهای مقصد در آب‌های سرزمینی و منطقه نظارت کشورهای مبدأ شروع به گشت‌زنی و کنترل مهاجرت می‌کنند. این نوع دستکاری‌های وضعیت سرزمینی و قوانین موجود و جعل قوانین جدید در برخی موارد بسیار قابل توجه است و در برخی سازمان‌های بین‌المللی غیرقانونی بودن آن به اثبات رسیده است. برای مثال مهاجران غیرقانونی درصد هستند بدون مجوزهای لازم برای عبور از مرزهای زمینی، هوایی و دریایی وارد کشور مقصد شوند و تقاضای پناهندگی کنند؛ اما دریایی کشتی خارجی در دریاهای آزاد از سوی دولت ساحلی، جلوه‌ای از اعمال صلاحیت قضایی آن دولت است که به صورت فرامرزی رخ می‌دهد. اعمال صلاحیت فرامرزی دولت ساحلی در اینجا با اعمال قدرت و کنترل رفتار اتباع بیگانه توأم است. در حالی که پناهجویان خارج از قلمرو دولت ساحلی هستند. عملکرد دولت ساحلی نسبت به پناهجویان از این طریق در تقابل با موازین حقوقی حمایت از پناهجویان است. دولت ساحلی در قبال پناهجویان دارای تعهدهایی است که از اجازه ورود به قلمرو سرزمینی شروع می‌شود و با تقاضای پناهندگی ادامه می‌یابد و بعد از طی فرایند قانونی به موافقت با پناهندگی یا مخالفت با آن مواجه می‌شود [8]. در واقع برخورد حقوق بشر با حقوق دریاها ممکن است موجبات تعارض میان هنجارهای دو نظام حقوقی یا تعامل آنها را فراهم نماید. لزوم رعایت حقوق بشر در دریا در موارد متعددی مورد توجه نهادهای بین‌المللی قرار گرفته است. به عنوان مثال می‌توان به یکی از قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل اشاره کرد که در آن به لزوم رعایت حقوق بشر در دریا اشاره شده است [9].<sup>۴</sup>

### قاچاق مهاجران و افزایش تمهیدات دریایی

مقامات اغلب تشدید فعالیت‌های اجرایی مهاجرتی در دریا و نیز اختلال در فعالیت‌های قاچاق و دستگیری قاچاقچیان را جزء اهداف اصلی تلاش‌های

مشکلات سیاسی و اقتصادی متعددی برای این کشورها به وجود می‌آورد. زیرا این مبارزه به ظاهر یک همکاری دوجانبه است در حالی که اساساً تحت سلطه کشورهای اروپایی است. اروپا با ارائه برخی مشوق‌ها موفق به کسب این کمک‌ها شده است. مشوق‌هایی مانند کمک‌های مالی به منظور خرید تجهیزات نظارت مرزی یا ساخت مراکز بازداشت؛ بودجه‌های مخصوص در چارچوب توسعه همکاری؛ رزرو سهمیه از سهمیه‌های سالانه مهاجرت قانونی و تسهیلاتی برای اتباع کشورهای همکاری‌کننده که در کشور اروپایی مقصد اقامت دارند [6]. بحران مهاجران طی سال‌های ۲۰۱۶ - ۲۰۱۴ همچنین شدت پروژه‌های نظارتی در خشکی و دریا را آشکار کرد. مهاجران اغلب با دور زدن وسایل نظارتی و تلاش‌های کنترل مرز مثل سوژه‌هایی سرکش عمل می‌کنند. از آنجا که طبق پروتکل‌ها عملیاتی گشت‌های دریایی، مشاهده نیاز به اقدام دارد، مهاجران می‌توانند خودشان را نمایان کنند تا در معرض اقدام قرار بگیرند. مثلاً زمانی که یک قایق مهاجر مشاهده می‌شود، افرادی که در این قایق هستند می‌توانند تبدیل به سوژه‌های نوع اورژانسی شوند. به این ترتیب با ایجاد بریدگی در قایق لاستیکی با چاقو و پریدن در آب یا واژگونی شناور، می‌توان حالت اضطراری پدید آورد. بنابراین در این صورت قایق گشتی دیگر غیرقانونی بودن مهاجران را بررسی نمی‌کند بلکه با وضعیت اضطراری روبرو است و از لحاظ قانونی موظف به آغاز عملیات جستجو و نجات است. بنابراین یکی از چالش‌هایی که گشت‌های دریایی با آن روبرو هستند این است که اگر یک قایق دستور توقف را نادیده گرفت واقعاً چگونه می‌توان از ورودش به آب‌های ملی جلوگیری کرد؟ برای مثال در سال ۲۰۱۷ هدف دولت ایتالیا این بود که فعالیت سازمان‌هایی که مهاجران را در دریا نجات می‌دادند محدود کند. دولت ایتالیا در زمینه عملیات جستجو و نجات انحصار ایجاد کرد و مانع از فعالیت آنها شد. در سال ۲۰۱۹ دولت ایتالیا یک فرمان امنیتی به تصویب رساند که طی آن جستجو و نجات و کمک بشردوستانه جرم‌انگاری شده و امکان جریمه سازمان‌های غیردولتی و امدادگران مهاجران را فراهم می‌ساخت [7]. در مجموع در سراسر اروپا کمک‌های بشردوستانه به مهاجران تحت فشار قرار گرفته است. دامنه این محدودیت‌ها از ممنوعیت کمک در دریا تا ممنوعیت توزیع غذا توسط داوطلبان و ایراد اتهام علیه افرادی که به مهاجران سرپناه می‌داند را شامل می‌شود. این نوع سیاست‌ها با چالش نقض کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها ۱۹۸۲، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جانی در دریا<sup>۱</sup> ۱۹۷۴، کنوانسیون بین‌المللی جستجو و نجات دریایی<sup>۲</sup> و کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ همراه است. همه ناخدایان کشتی‌ها، بدون هرگونه تبعیض و ضمن احترام به کرامت انسانی، باید به افراد حادثه-دیده در دریا کمک کنند. طبق این کنوانسیون‌ها مهاجران غیرقانونی از حق پیاده شدن در یک «محل امن» برخوردارند که با عنوان «بندر بعدی تماس»

<sup>3</sup> . ECHR (European Convention on Human Rights)

<sup>4</sup> . UNSC RES/1816(2 June 2008), para.11.

<sup>1</sup> . Convention for the Safety of Life at Sea

<sup>2</sup> . Convention on Maritime Search and Rescue

۴۰ درصد از تمام مهاجران بین‌المللی جهان در سال ۲۰۲۰ متولد آسیا بوده‌اند و حدود ۲۰ درصد آنها از شش کشور آسیایی شامل هند، چین، بنگلادش، پاکستان، فیلیپین و افغانستان بوده‌اند [۱۲]. بخش عمده‌ای از این مهاجرت‌ها به صورت غیرقانونی و از مسیرهای دریایی صورت می‌گیرد. برای مثال ایالات متحده در سال ۲۰۲۱ شاهد ۱۴,۵۰۰ تلاش مهاجران غیرقانونی در دریای کارائیب بوده است. اروپا در سال‌های ۲۰۲۳، ۲۰۲۲ و ۲۰۲۱ به ترتیب شاهد ورود ۲,۸۱,۴۳۱، ۱۸۹,۶۲۰ و ۱۵۱,۴۱۷ مهاجر غیرقانونی از طریق دریایی بوده است که از این مقدار در سال‌های ۲۰۲۳، ۲۰۲۲ و ۲۰۲۱ به ترتیب ۳,۵۴۶، ۲,۹۷۰ و ۳,۱۸۸ مهاجر در دریا غرق و مفقود شده‌اند [۱۲].

تحرك انسان فقط به موجب قوانینی که باعث غیرقانونی شدن آن گردیده عملی غیرقانونی محسوب می‌شود. «قوانین حکومتی ناگزیر باعث آفرینش همتایان آن، یعنی مناطق ابهام و قانون‌گریزی آشکار می‌شوند». بنابراین، رابطه بین سیاست‌های مهاجرتی حکومت و مهاجرت غیرقانونی رابطه‌ای متقابل و نزدیک است. در حقیقت بسیاری از محققان اعتقاد دارند با تشدید اقدامات اجرایی، رابطه‌ای متقابل بین سیاست‌های مهاجرتی و قاچاق مهاجران ایجاد می‌شود. بسیاری از فعالیت‌های صنایع دریایی خارج از قلمرو حاکمیت کشورها صورت می‌گیرد، بنابراین فعالیتی مثل قاچاق مهاجران می‌تواند در سطوح مختلف بر امنیت این صنعت نیز تأثیرگذار باشد. قاچاق انسان می‌تواند بر امنیت دریایی، امنیت ملی، محیط‌زیست دریایی و توسعه اقتصادی تأثیر بگذارد. در صنعت دریایی مسئله قاچاق عمدتاً به دلیل میزان پولی که در آن جریان دارد اتفاق می‌افتد. این موضوع باعث شده فعالیت‌های ماهیگیری نیز درگیر حمل‌ونقل مردم کشورهای فقیر و استفاده از آب‌های بین‌المللی برای رساندن آنها به کشورهای مقصد شوند [۱۳]. افزایش شبکه‌های قاچاق با افزایش پایش مرزی و مقررات مهاجرتی در کشورهای مقصد ارتباط دارد، به این صورت که افزایش دشواری در انجام یک سفر موفق باعث می‌شود مهاجران غیرقانونی با قاچاقچیان وارد قرارداد شوند. معمولاً می‌توان در رویدادهای خاص سرخ‌ساز از سیاست‌های اجرایی مهاجرتی پیدا کرد. مثلاً سیاست رهگیری دریایی<sup>۲</sup> ایالات متحده را می‌توان در قضیه پناهجویان قایق ماربل در سال ۱۹۸۰ که از کوبا عازم آمریکا بودند جستجو کرد. «راه حل اقیانوس آرام» استرالیا<sup>۱</sup> را می‌توان به ورود قایق تامپا در سال ۲۰۰۱ که ۴۳۳ پناهجوی افغان را با خود حمل می‌کرد نسبت داد. سیاست‌گذاران و دیوان‌سالارانی که سیاست‌های میدانی را وضع می‌کنند اغلب موقع بروز بحران در حالتی واکنشی عمل می‌کنند و با شتاب سیاست‌گذاری کرده و تصمیمات و اقدامات را بر اساس اطلاعات ناچیز یا فرضیات تأیید نشده اتخاذ می‌کنند [۱۴]. در نتیجه سیاست‌های حاصله معمولاً بدون آنکه طیفی از تبعات احتمالی از جمله اثر بر عملیات آینده قاچاق مهاجران را در نظر بگیرد طراحی می‌شود. بنابراین سیاست‌های مهاجرتی غالباً در واکنش به یک رویداد یا بحران خاص و به صورت عجولانه به‌عنوان الگویی برای سیاست‌ها و رویه‌های آینده مورد تصویب قرار می‌گیرند. کشورها در مواضع خود درباره

خود به منظور جلوگیری از ورود مهاجران قرار می‌دهند. بنابراین مهم است نحوه دقیق فعالیت قاچاق انسان را بدانیم. مهاجرت غیرقانونی از طریق دریا به دلیل میزان برنامه‌ریزی، هزینه، دانش و تجهیزات موردنیاز معمولاً توسط دست‌اندرکاران قاچاق سازمان‌یافته انسان انجام می‌شود. به طور کلی قاچاق انسان شامل پرداخت پول توسط یک خانواده یا فرد در ازای هماهنگی و انجام یک سفر است. طبق این تعریف و بر اساس فعالیت جهانی آن، از نظر هزینه، دشواری و طول سفر، روش و زمان‌بندی پرداخت، و پیچیدگی شبکه قاچاق، انواع بی‌نهایتی از قاچاق وجود دارد [۱۰]. قاچاق مهاجر به‌طور کلی در ازای پول و با رضایت شخصی که بدون اسناد و مدارک منتقل می‌شود، انجام می‌گیرد. قاچاق انسان معمولاً به این معنی است که فرد بدون رضایت و به بهانه‌های دروغین، صرفاً برای نفع مالی شخص یا شبکه هماهنگ‌کننده حرکت او، منتقل می‌شود. اما در عمل با توجه به تغییر شرایط با گذشت زمان، در طول سفر و پس از آن، زمانی که مهاجران به مقصد می‌رسند، تفاوت بسیار ظریفی بین این دو نوع قاچاق (قاچاق انسان و قاچاق مهاجر) وجود دارد. اما در مجموع باید گفت که در قلمروهای مورد اشاره در این پژوهش عموماً با قاچاق مهاجر روبرو هستیم. با توجه به طیف انگیزه‌های مختلفی که برای سفر وجود دارد، سیاست‌گذاران اغلب از قایق‌های مهاجران قاچاق‌شده با عنوان «جریان‌های ترکیبی»<sup>۱</sup> یا گروهی از افراد که به دلایل مختلف سفر می‌کنند نام می‌برند. بعضی از آنها شاید در دسته پناهندگان قرار داشته باشند، در حالی که سایرین جزء مهاجران اقتصادی باشند. افراد بنا به دلایل زیادی از جمله وعده استخدام در بدو ورود، حضور اعضای خانواده یا امید به پناهندگی رهسپار کشور مقصد می‌شوند. در بسیاری از موارد، مقصد دقیق فرد مهاجر به جای خود مهاجر توسط قاچاقچی انتخاب می‌شود. بر این اساس، لازم به تأکید است که انجام یک سفر غیرقانونی جزء اساسی و لاینفک قاچاق مهاجران است [۱۱].

برآوردهای جهانی حاکی از آن است که در سال ۲۰۲۰ حدود ۲۸۱ میلیون مهاجر بین‌المللی در جهان وجود داشته است که معادل ۳/۶ درصد از جمعیت جهان است. در مجموع، تعداد تخمینی مهاجران بین‌المللی طی پنج دهه گذشته افزایش یافته است. در سال ۲۰۲۰ اروپا و آسیا هر کدام به ترتیب میزبان حدود ۸۷ و ۸۶ میلیون مهاجر بین‌المللی بوده‌اند که ۶۱ درصد از جمعیت جهانی مهاجران را تشکیل می‌دهد. پس از این مناطق، آمریکای شمالی با تقریباً ۵۹ میلیون مهاجر بین‌المللی در سال ۲۰۲۰ یا ۲۱ درصد از جمعیت جهانی مهاجران، آفریقا با ۹ درصد، آمریکای لاتین و منطقه کارائیب با ۵ درصد و اقیانوسیه با ۳ درصد در مرتبه‌های بعدی قرار داشته‌اند. هنگامی که این آمار را با اندازه جمعیت در هر منطقه مقایسه کنیم، متوجه می‌شویم که سهم مهاجران بین‌المللی در سال ۲۰۲۰ در اقیانوسیه، آمریکای شمالی و اروپا بالاتر از همه بوده و مهاجران بین‌المللی به ترتیب ۲۲ درصد، ۱۶ درصد و ۱۲ درصد از کل جمعیت را تشکیل داده‌اند. در مقابل، سهم مهاجران بین‌المللی در آسیا و آفریقا (به ترتیب ۱/۸ درصد و ۱/۹ درصد) و آمریکای لاتین و منطقه کارائیب (۲/۳ درصد) نسبتاً کم بوده است. بیش از

2. Pacific Solution: The Australian Government passed legislation on 27 September 2001.

1. combined streams

2. US interception policies at sea

نوع دومینوی سیاست‌ها و تمهیدات مرزی را در هر سه منطقه‌ای که در این مقاله به‌عنوان مصداق مورد بررسی قرار گرفته‌اند می‌توانیم مشاهده کنیم.

### روش‌شناسی

این تحقیق به لحاظ ماهیت توصیفی - تحلیلی است. بخشی از اطلاعات این پژوهش از طریق اسنادی و کتابخانه‌ای تهیه و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است و در بخش دیگر تلاش شده تا حد امکان از اطلاعات و داده‌های موجود در وب‌سایت‌های سازمان بین‌المللی مهاجرت، آژانس مرزبانی اتحادیه اروپا و سایر بانک‌های اطلاعاتی مربوط به مهاجران و عبور و مرور دریایی استفاده شود. در این مقاله سه نوع استراتژی فضایی در زمینه تمهیدات مرزی دریایی در سه منطقه مجزا یعنی تمهیدات ایالات متحده در کارائیب و اقیانوس اطلس، اقدامات استرالیا در اقیانوس‌های آرام و هند، و عملیات کشورهای عضو اتحادیه اروپا در مدیترانه، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

### یافته‌ها و نتایج

#### ۱. استراتژی رهگیری دریایی ایالات متحده: از دریای کارائیب

##### تا شمال اقیانوس آرام

ایالات متحده ۸,۸۹۱ کیلومتر با کانادا و ۳۲۰۰ کیلومتر با مکزیک مرز مشترک دارد. مرز دریایی آمریکا شامل ۱۵۲,۰۰۰ کیلومتر خط ساحلی و منطقه انحصاری - اقتصادی با مساحت ۳/۴ میلیون کیلومتر مربع می‌شود. هر سال بیش از ۵۰۰ میلیون نفر برای ورود به ایالات متحده از این مرزها عبور می‌کنند و حدود ۳۳۰ میلیون نفر از آنها اتباع خارجی هستند. بنابراین هر بندرگاه اصلی این کشور مثل یک درگاه بالقوه برای ورود افراد و مواد غیرقانونی و غیرمجاز عمل می‌کند [۱۷].

تلاش‌های ایالات متحده برای متوقف ساختن مهاجرت غیرقانونی از طریق دریا طیف مختلفی از استراتژی‌ها از گشت‌های دریایی در آب‌های داخلی و بین‌المللی، توافقات دوجانبه و فشار دیپلماتیک بر دولت‌های خارجی گرفته تا دستگیری، بازداشت و اخراج مهاجرانی که در مسیر احتمالی به ایالات متحده قرار دارند، را در بر می‌گیرد. توسعه این استراتژی را می‌توان به دوره خاصی از مهاجرت شدید اتباع کشورهای آمریکای مرکزی و حوزه کارائیب به ایالات متحده در اوایل دهه ۱۹۸۰ نسبت داد. مهمترین رویداد قضیه ماربل در سال ۱۹۸۰ بود که طی آن حدود ۱۲۵,۰۰۰ کوبایی ظرف یک دوره هفت‌ماهه با تمام انواع وسایل دریانوردی وارد جنوب ایالات متحده شدند [۱۸]. شرایط وخیم هائیتی تحت حکومت دیکتاتوری و سرکوبگرش در طول این دوره ۲۵,۰۰۰ نفر از اهالی هائیتی را برای رسیدن به ایالات متحده به سمت گذرگاه‌های خطرناک اقیانوسی واقع در اقیانوس آرام، دریای کارائیب و خلیج مکزیک سوق داد. این ورودها که هم‌زمان با مهاجرت از مکزیک و آمریکای مرکزی اتفاق می‌افتاد، باعث افزایش نگرانی در بین مردم ایالات متحده شد و موجب نوعی سیاست‌های اجرایی گردید تا این افزایش فزاینده را محدودتر کند [۱۸]. مسیرهای اصلی مهاجرتی به سمت ایالات متحده را می‌توان در شکل شماره (۱) مشاهده کرد.

قاچاق افراد تمایل دارند نقش خودشان و عاملیت مهاجر را بیش‌ازحد ساده کنند. برخی کشورها مهاجران را کاملاً به شبکه‌های جنایی بین‌المللی مرتبط می‌دانند [۱۵]. مطمئناً، موارد بسیاری وجود دارد که شبکه‌های جنایی در آن دخیل هستند، اما این نوع دیدگاه محدود پیچیدگی‌های قاچاق را نادیده می‌گیرد. مثلاً قاچاق مهاجران را می‌توان نوعی کسب و کار جهانی دانست. همچنین طیف وسیعی از بازیگران وجود دارند که درگیر قاچاق هستند، از جمله مدیران شبکه، مقامات دولتی فاسد، بانک‌ها و سایر سازمان‌های تسهیل‌کننده انتقال پول، کسانی که اسکان و تغذیه مهاجران را در مسیر انجام می‌دهند، و حتی در این راه برای نقل و انتقال پیام از کودکان نیز استفاده می‌کنند. افزون بر این، سیاست‌گذاران این واقعیت را نادیده می‌گیرند که در اثر روابط متقابلی که بین کشورهای مقصد و مبدأ مهاجرت ایجاد می‌شود مهاجرت بین‌المللی افزایش پیدا می‌کند [۱۶].

در رویارویی با این روابط، این فرض که سیاست‌های مهاجرتی سخت‌گیرانه مانع از ورود مهاجران می‌شود فرضی نادرست است. در واقع، تحقیقات نشان می‌دهد سیاست‌های مهاجرتی اغلب تأثیر اندک و ناچیزی بر تصمیمات فردی مهاجرت دارند. برای مثال، «بسیاری از افرادی که در رویارویی با سخت‌تر شدن فزاینده مرز بین ایالات متحده و مکزیک و خطرهای مرتبط با آن همچنان اقدام به مهاجرت می‌کنند تأثیر قدرت نیروهای محرک مهاجرت را نشان می‌دهند» [۱۷]. این فرض که سخت‌تر شدن رژیم تمهیدات مرزی مانع از ورود مهاجران آینده خواهد شد عوامل ساختاری عمیق و پیش‌برنده موجود در پس موضوع مهاجرت را نادیده می‌گیرد. وقتی رویه یا سیاست جدیدی به منظور هدف قرار دادن یک الگوی تحرک خاص وضع می‌شود، مهاجران و عملیات قاچاق با تغییر روش‌ها و مسیرهای جغرافیایی با این رویه و سیاست جدید سازگار می‌شوند. مسیرهای قاچاق تصادفی نیستند. مثلاً در قضیه مهاجرت اکوادوری‌ها، تغییر سیاست‌های ایالات متحده سرانجام باعث شد تا قاچاقچیان مسیر دریایی بین اکوادور و آمریکای مرکزی را وارد برنامه‌های خود کنند. وقتی کشورهای مقصد مسیری را می‌بندند، مسیر دیگری باز می‌شود. نیاز مهاجران به سفر و عزم قاچاقچیان برای ادامه کار عملاً باعث تکرار بی‌پایان این الگو می‌شود. افزون بر این، استراتژی‌های دائماً محدودکننده تمهیدات مرزی باعث افزایش هزینه و زمان مهاجران می‌شود. یکی دیگر از این پیامدها، افزایش خطر برای مهاجران است. مهاجرانی که تلاش می‌کنند از بازداشت شدن توسط مقامات بگریزند بسیار آسیب‌پذیر هستند؛ این نوع مهاجران در معرض کلاهبرداری، سوءاستفاده فیزیکی و جنسی، شرایط فیزیکی سخت و حتی مرگ قرار دارند. هدف از مطرح ساختن قاچاق مهاجران در بخش چارچوب مفهومی این بود که اهمیت و پویایی جغرافیایی متحرک شدن مرزهای دریایی یادآوری گردد. هرچند شاید استراتژی‌های اجرایی تصادفی و خلق‌الساعه به نظر برسند، اما این استراتژی‌ها معمولاً نسبت به تغییرات در مسیرهای قاچاق و سیاست‌های اجرایی سایر کشورها حالت واکنشی دارند. اعتقاد بر این است که قاچاقچیان به دنبال «من‌ترین» نقاط ورود هستند. به این ترتیب، اگر یک کشور تمهیدات دریایی را افزایش دهد، دیگران نیز از این الگو پیروی می‌کنند. این



شکل شماره (۱): مسیرهای مهاجرتی آمریکای مرکزی به سمت

#### ایالات متحده؛ منبع: IOM Weblog

بر اساس این برنامه، کشتی‌های گارد ساحلی ایالات متحده حامل مقامات مهاجرتی ایالات متحده بودند که حین گشت‌زنی در آب‌های هائیتی مهاجران را از نظر پناهندگی غربالگری می‌کردند. از حدود ۲۳,۰۰۰ نفر هائیتیایی که بین سال‌های ۱۹۸۱ تا ۱۹۹۱ در دریا دستگیر شدند، تنها ۱۱ نفر «غربالگری» و برای درخواست پناهندگی به ایالات متحده فرستاده شدند. در طول دهه ۱۹۹۰، از طریق حذف غربالگری پناهندگی مهاجران دستگیر شده در دریا و استفاده از مکان‌های خارج از قلمرو ایالات متحده برای بازداشت مهاجران، تلاش‌ها برای جلوگیری از رسیدن مهاجران غیرقانونی به ساحل ایالات متحده شدت یافت. برای مثال ایالات متحده بعضی از مهاجران غیرقانونی کشتی گلدن ونچر را به زندان یورک کانتی پنسیلوانیا<sup>۷</sup> منتقل کرد. در این راستا ایالات متحده بعضی‌ها را به کشور مبدأ و بعضی را نیز به کشور محل‌عزیمت مهاجران باز می‌گرداند. در مه ۱۹۹۲ بوش<sup>۸</sup> دستور بازگشت خودکار هائیتیایی‌های رهگیری‌شده را صادر کرد<sup>۹</sup>، بدون اینکه بررسی شود آیا بازگشت آنها به هائیتی خطری برای آنها در پی دارد یا خیر. طولی نکشید که سیاست ایالات متحده در مورد مهاجرت کوبایی‌ها نیز شبیه همین سیاست شد. دولت کلینتون که از رهگیری حدود ۴۰,۰۰۰ کوبایی در سال ۱۹۹۴ نگران بود دستور داد کوبایی‌های رهگیری‌شده دیگر به ایالات متحده آورده نشوند و در عوض به خلیج گوانتانامو و از آنجا به کوبا بازگردانده شوند و اینکه می‌توانند از پاسگاه ایالات متحده در هاوانا اقدام به درخواست پناهندگی کنند [۱۸].

طبق قانون مهاجرت ایالات متحده<sup>۱</sup> در آن زمان، مهاجرانی که در دریا رهگیری می‌شدند مثل بسیاری از مهاجرانی که هنگام ورود به خشکی دستگیر می‌شدند قبل از برگزاری دادگاه مهاجرت حق ارائه پرونده خود را نداشتند<sup>۲</sup>. بنابراین، رهگیری دریایی برای ایالات متحده تبدیل به اولویت شد و دستیابی به توافقات دوجانبه و چندجانبه باعث شد کشتی‌های ایالات متحده بتوانند در آب‌های بین‌المللی و خارجی (منطقه نظارت و دریای سرزمینی کشورهای مبدأ مهاجران) که محل فعالیت مهاجران بود دست به عملیات بزنند. از جمله می‌توان به بیانیه لس‌آنجلس<sup>۳</sup> در سال ۲۰۲۲ در مورد مهاجرت و حفاظت اشاره کرد. این بیانیه از طریق توافق با ۲۱ کشور در سراسر قاره آمریکا حاصل شده است. باهاما، ترکز و کایکوس از جمله شرکای کلیدی ایالات متحده در اجرای قوانین مهاجرتی در دریای کارائیب به شمار می‌روند. این قلمروها متشکل از صدها جزیره در منطقه‌ای وسیع در مجاورت آب‌های ایالات متحده قرار دارند. این کشورها به‌عنوان بخشی از این مشارکت، اطلاعات عملیاتی را بلافاصله در اختیار گارد ساحلی ایالات متحده قرار می‌دهند. از سال ۱۹۸۲، ایالات متحده، باهاما، ترکز و کایکوس توافق سه‌جانبه‌ای تحت‌عنوان عملیات باهاما، ترکز و کایکوس (OPBAT)<sup>۴</sup> دارند. این عملیات ابتدا بر مبارزه با مواد مخدر متمرکز بود اما در سال ۲۰۰۴ به سمت هماهنگی در جلوگیری از مهاجران دریایی گسترش یافت. OPBAT به گارد ساحلی، نیروی پلیس سلطنتی باهاما<sup>۵</sup> و نیروهای پلیس ترکز و کایکوس<sup>۶</sup> اجازه می‌دهد تا برای ایجاد هماهنگی و به اشتراک‌گذاری اطلاعات وارد آب‌های سرزمینی یکدیگر شوند. این سازمان‌ها نرم‌فزارهای ناوبری را به اشتراک می‌گذارند و در زمینه جستجو و نجات، جلوگیری از ورود مهاجران غیرقانونی و عملیات ضد قاچاق با یکدیگر همکاری دارند [۱۹]. برای مثال در سال ۱۹۸۱ دولت ریگان با کشور هائیتی توافقی انجام داد که اجازه می‌داد گارد ساحلی ایالات متحده وارد کشتی‌ها شده و قایق‌های هائیتی که مظنون به حمل مهاجران غیرقانونی بودند را بازرسی کند و سپس آنها را به هائیتی بازگرداند [۲۰].

6. Royal Turks and Caicos Police Force (RTCPF)

7. York County Jail in Pennsylvania

8. George Herbert Walker Bush

9. Executive Order, No 12,807, May 24, 1992

1. Immigration and Nationality Act of 1965

2. Section 101(a)(13) of the Immigration and Nationality Act.

3. Los Angeles Declaration on Migration and Protection

4. Operation Bahamas, Turks and Caicos (OPBAT)

5. Royal Bahamas Police Force (RBPF)



شکل شماره (۲): تعداد ممانعت‌ها و شناسایی‌های مهاجران در امتداد مسیره‌های دریایی به ایالات متحده از ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۱؛ منبع Chishti & Bolter, 2022

سرانجام ایالات متحده درگیر تلاش‌های رهگیری مهاجران در آب‌های آن سوی اقیانوس اطلس واقع در ماریانا ترنچ<sup>۴</sup> شد. گارد ساحلی همچنین در تلاش برای رهگیری مهاجران درزمینه آموزش اجرای قوانین دریایی و ترفندهای رهگیری به ده‌ها کشور دیگر، با «شرکای بین‌المللی» همکاری می‌کند. امروز ایالات متحده توافقات دوجانبه‌ای با ۲۶ کشور آمریکای مرکزی و جنوبی دارد که به گارد ساحلی اجازه می‌دهد تا کشتی‌های پرچم‌دار را تعقیب کند و فعالیت‌های مشکوک به قاچاق را از طریق گشت‌زنی در آب‌های سرزمینی یا از طریق هواپیما بررسی کند. در حالی که این توافقات اغلب بر روی مواد مخدر متمرکز است، رهگیری مهاجران نیز طبیعتاً اغلب همراه آن صورت می‌گیرد<sup>[۱۱]</sup>. در نتیجه ایالات متحده از استراتژی رهگیری دریایی و رسیدگی در فراساحل برای رسیدگی به ورودهای غیرقانونی استفاده می‌کند. هرچند سیاست پای‌خشک/پای‌خیس ایالات متحده را نیز می‌توان نوعی دستکاری حقوقی - جغرافیایی برای محدودیت دسترسی مهاجران غیرقانونی به خاک ایالات متحده قلمداد کرد. در واقع حکومت‌ها برای مهار جریان‌های ورود غیرقانونی از هیچ کوششی حتی دستکاری و تحریف وضعیت حقوقی قلمروشان نیز باک ندارند.

#### ۲. استراتژی رهگیری دریایی استرالیا در اقیانوس آرام و هند

از دهه ۱۹۸۰، خط ساحلی شمال غرب استرالیا که نزدیک‌ترین نقطه به اندونزی است تبدیل به نقطه فرودی شد که جریان ثابتی از پناهجویان با شناورهای دریایی خودشان را به آنجا می‌رسانند. با وجود سابقه طولانی پناهندگان و اسکان مهاجران، دولت‌های استرالیا تدابیر تنبیهی سختی برای پناهندگان و مهاجران غیرقانونی در پیش گرفته‌اند<sup>[۲۲]</sup>. رابطه دولت استرالیا و ورود مهاجران غیرقانونی از میانه دهه ۱۹۷۰ یعنی زمانی که

تفاوت‌های متعددی بین کسانی که سعی دارند از طریق دریا عبور کنند و آنهایی که قصد عبور از خشکی را دارند وجود دارد. مهاجران دریایی غیرقانونی در حال حاضر همان مسیری را دنبال می‌کنند که دهه‌هاست مورد استفاده قرار می‌گیرد. مهاجران با هر ملیتی اگر در دریا رهگیری شوند راهی برای آمدن به ایالات متحده ندارند. آنها یا بازگردانده می‌شوند و یا در خلیج گوانتانامو نگهداری می‌شوند و ایالات متحده به دنبال اسکان مجدد آنها در یک کشور ثالث است<sup>[۲۱]</sup>.

این تغییرات منجر به رویه «پای‌خیس/پای‌خشک»<sup>۱</sup> در مورد مهاجرت دریایی کوبایی‌ها شد که تا زمان دولت اوباما وجود داشت. بر این اساس، اگر یک کوبایی موفق می‌شد به ساحل ایالات متحده برسد، آنگاه معمولاً اجازه ماندن داشت. اگر نمی‌توانست به ساحل برسد، به کوبا بازگردانده می‌شد. این نوع خوانش خشک/خیس که توسط گارد ساحلی و سازمان‌های مختلف دولتی ایالات متحده دنبال می‌شود باعث اقدامات شگفت‌آور - و گاهی بحث‌برانگیز - در جلوگیری از «پای‌خشک» شدن مهاجران شده است. برای مثال، در سال ۱۹۹۹، گارد ساحلی برای بی‌نتیجه ساختن تلاش شش کوبایی در رسیدن به ساحل فلوریدا اقدام به آب‌پاشی و اسپری فلفل به سوی آنها کرد<sup>[۱۱]</sup>.

در دو دهه گذشته سیاست‌های مربوط به رهگیری کوبایی‌ها و هائیتیایی‌ها به الگوی ایالات متحده برای افزایش نظارت بر مهاجرت از طریق دریا در کشورهای داخل و خارج دریای کارائیب تبدیل شده است. برای مثال عملیات کاملاً سازمان‌یافته قاچاق باعث شد در دهه ۱۹۹۰ هزاران مهاجر چینی رهسپار ایالات متحده شوند. در سال ۱۹۹۳ کشتی چینی گولدن ونچر<sup>۲</sup> درست در ساحل لانگ‌آیلند به گل نشست و دادگاه حکم داد چون این مهاجران نتوانسته‌اند به خشکی برسند پس حق دادرسی مهاجرتی ندارند و باید اخراج شوند<sup>۲</sup>. اکوادور نیز به منبع جدید مهاجران رهگیری‌شده توسط ایالات متحده تبدیل شده است. قاچاقچیان برای انطباق با این افزایش شدید و ناگهانی تقاضا در گام نخست سفر از ساحل اکوادور تا شمال گواتمالا، نیکاراگوئه یا مکزیک، شروع به انتقال اکوادورایی‌ها از طریق دریا می‌کنند<sup>[۱۱]</sup>.

<sup>3</sup> . 8 C.F.R 3.1(e) (1993).

<sup>4</sup> . Mariana Trench

<sup>1</sup> . wet foot/dry foot practice

<sup>2</sup> . Golden Venture



رهگیری شدند بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۸ در نائورو در بازداشت به سر بردند [۱۱]. استرالیا برای ایجاد برخی مراکز از جمله در نائورو با سازمان بین‌المللی مهاجرت قرارداد بست. ناظران حقوق بشر، روزنامه‌نگاران، وکلای پناهجویان و سایر مدافعان مهاجران در دیدار از این جزیره دچار محدودیت بودند. این امر سرمایه‌گذاری قابل توجه استرالیا برای دور نگه داشتن پناهجویان از قلمرو حاکمیت خود و دور نگاه داشتن وکلای حقوقی و اطلاعات از بازداشت‌شدگان را نشان می‌دهد. مهاجران مستقر در جزایر اطلاعات اندکی در مورد پرونده خود داشتند. پس از چانه‌زنی‌های زیاد، سرانجام سازمان پناهندگان سازمان ملل توانست ترتیب اسکان بسیاری از بازداشت‌شدگان در «کشورهای ثالث» از جمله کانادا و نیوزیلند را بدهد. اما با وجود پایان این سیاست رسمی در سال ۲۰۰۸ هنوز هم افرادی در این جزایر باقی مانده‌اند. راه‌حل پاسیفیک در دوران نخست‌وزیری کوین رود رهبر حزب کارگر در شعار پایان یافت، هرچند بقایای آن وجود داشت و چند سال بعد دوباره احیا شد. اما دولت همچنان به سرمایه‌گذاری در رهگیری و ساخت یک بازداشتگاه امنیتی به ارزش ۴۰۰ میلیون دلار استرالیا در جزیره کریسمس ادامه داد [۱۱]. این مرکز در سال ۲۰۰۸ گشایش یافت و کسانی که در دریا رهگیری می‌شدند همچنان آنجا در بازداشت به سر می‌بردند و با نظام دوگانه دسترسی به پناهندگی روبرو هستند. در ابتدا تعداد افراد موجود در این مراکز کم بود. اما با ادامه و تشدید مناقشات در افغانستان، عراق و سریلانکا، تعداد افرادی که تلاش می‌کردند برای پناهندگی وارد استرالیا شوند افزایش یافت. به همین ترتیب سرمایه‌گذاری‌های استرالیا در رهگیری و توافقات دوجانبه برای بازگرداندن مهاجران به کشور خود نیز افزایش یافت. تا جولای ۲۰۱۰، ۲،۶۰۰ مهاجر در سه مرکز واقع در جزیره کریسمس بازداشت شدند. به دلیل دورافتادگی و اندازه کوچک، بازداشت در جزیره کریسمس هزینه‌های بسیار زیادی به همراه داشت. تنها یک پرواز به جزیره کریسمس صورت می‌گرفت، آن هم از شهر پرت واقع در فاصله ۱،۸۶۶ کیلومتری این جزیره. مواد غذایی به‌اندازه کافی در این جزیره وجود نداشت. خدمات پزشکی ناکافی بود، حتی پشتیبانی پزشکی برای مردم محلی با جمعیت اندک ۱،۱۰۰ نفری هم کافی نبود. در نتیجه، تمام مواد غذایی و مایحتاج و کارگرانی که اینها را حمل می‌کردند می‌بایست در جزیره‌ای که هرگز آمادگی پذیرش این همه جمعیت را نداشت مستقر می‌شد [۱۱]. در مجموع باید گفت راه‌حل پاسیفیک استرالیا به‌صورت هماهنگ از هر سه استراتژی فضایی استفاده می‌کرد: رهگیری شدید در دریا، بازداشت و رسیدگی در فراساحل، و دستکاری حقوقی قلمرو استرالیا به‌منظور کاهش دسترسی به پناهندگی.

پناهجویان از خشونت و آشوب‌های جنگ ویتنام به سمت آب‌های شمالی استرالیا فرار کردند آغاز شد. از آن زمان به بعد گروه‌های مختلفی از مهاجران غیرقانونی که از مناقشات و رژیم‌های سیاسی خطرناک آواره شده بودند به سمت استرالیا سفر کردند. آخرین و جدیدترین گروه در سال‌های بین ۲۰۰۹ و ۲۰۱۴ از راه رسیدند که شامل اقلیت‌های قومی و سیاسی هزاره‌های افغانستان و پاکستان، کردهای عراق و تاملیل‌های سریلانکا می‌شدند [۲۳]. استرالیا کشوری جزیره‌ای است که تا حدودی موفق به کنترل جریان‌های فرامری شده است. با این وجود در اواخر دهه ۱۹۹۰ همزمان با فعالیت قاچاقچیان در جنوب شرقی آسیا تعداد ورودها از طریق دریا افزایش یافت. پناهجویانی که بدون ویزا از راه می‌رسیدند در محل‌های بازداشت فراساحلی دوردست استقرار داده می‌شدند. انزوا منجر به دسترسی محدودتر می‌شد چون بازداشت‌شدگان از وکلا، اطلاعات، مترجمان و مشاوران حقوقی دور بودند. استراتژی دریایی استرالیا به نام «راه‌حل پاسیفیک» به جای سیاست پای خیس/پای خشک، اصلاً اجازه ورود مهاجران به خاک استرالیا را فراهم نمی‌ساخت. در عوض، دولت سرمایه‌گذاری زیادی روی رهگیری در دریا و برون‌سپاری بازداشت و رسیدگی در جزایر شمال استرالیا از جمله مانوس در پاپوا گینه‌نو و جزیره کوچک نائورو انجام داد. این راه‌حل باعث گسترش استراتژی‌های دور کردن بازداشتگاه‌های پراکنده داخلی از خاک استرالیا شد. بازداشت‌شدگان در خارج از ساحل و بسیار دور از وکلا، رسانه‌ها، مردم و روند پناهندگی نگهداری می‌شدند. پس از تبلیغات بسیار در این مورد، پارلمان در راستای قانون جدید مهاجرت<sup>۱</sup> اقدام به دستکاری حقوقی قلمرو استرالیا کرد و اعلام نمود هزاران قطعه زمین کوچکی که پیش از این جزء خاک استرالیا به حساب می‌آمدند از این پس دیگر جزء خاک استرالیا نیستند [۲۴]. مثل سیاست پای خشک/پای خیس، این نوع استراتژی نیز باعث ایجاد نوعی جغرافیای جدید دسترسی برای پناهجویان شد. کسانی که موفق شوند خود را به ساحل برسانند از حقوق و دسترسی بیشتری برخوردار می‌شوند، در حالی که کسانی که در دریا رهگیری شوند با دسترسی محدودتری روبرو خواهند شد. بنابراین وقتی مهاجران غیرقانونی وارد منطقه دریایی استرالیا می‌شوند معمولاً قبل از آنکه به خاک اصلی استرالیا برسند، توسط مجموعه‌ای از بازیگران و زیرساخت‌های مرزی استرالیا دستگیر و محاصره می‌شوند. ویژگی کلیدی نظام کنترل مرز استرالیا جغرافیای متحرک آن است که در ابتدا توسط نخست‌وزیر استرالیا جان هوارد در سال ۲۰۰۱ تحت عنوان راه‌حل پاسیفیک مطرح شد [۲۳]. همان‌طور که اشاره شد طبق بخشی از این استراتژی استرالیا طوری مرزهای دریایی‌اش را بازتعریف کرد که بسیاری از جزایر و قلمروهای دریایی که قبلاً جزء منطقه مهاجرتی استرالیا محسوب می‌شدند بر اساس این تعریف جدید دیگر منطقه مهاجرتی به حساب نمی‌آمدند نبودند و این را می‌شد نوعی دستکاری حقوقی - جغرافیایی قلمروهای دریایی تلقی کرد.

مهاجرانی که طی حادثه تامپا (کشتی نروژی تامپا که در سال ۲۰۰۱، ۴۳۳ پناهجوی افغان را از کشتی اندونزیایی نجات داد) و افرادی که بعدها در دریا

<sup>1</sup> Migration Amendment (Unauthorized Maritime Arrivals and Other Measures) Bill 2012

از مرزهای دریایی، برنامه‌های سفر مهاجران نیز خلافتانه‌تر و مخاطره‌آمیزتر شد [۲۶].

لامپدوزا جزیره‌ای کوچک واقع در جنوب‌غربی سیسیل است که فاصله چندانی با تونس ندارد. بین سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۷ بیش از ۵۰,۰۰۰ مهاجر آفریقایی از طریق قایق وارد لامپدوزا شدند و بیش از ۶,۵۰۰ نفر دیگر تا جولای ۲۰۰۸ از راه رسیدند. تقریباً در همان بازه زمانی بین ژانویه و سپتامبر سال ۲۰۰۶ حدود ۲۳,۰۰۰ مهاجر تلاش کردند از طریق جزایر قناری وارد اتحادیه اروپا شوند. مهاجران پیش از عبور از دریا مسیرهای زمینی موریتانی، مراکش و الجزیره را پیمایش می‌کردند. فرانتکس (اژانس مرزبانی اتحادیه اروپا) در طول دوره شدید ورود مهاجران در سال ۲۰۰۶ شروع به مرزبانی از این مجمع‌الجزایر کرد و رهگیری‌های دریایی باعث شد قاچاق افراد با قایق به سمت سایر جزایر منتقل شود [۲۷]. در طول جنگ سوریه و در پی مناقشات پس از بهار عربی و پیدایش مسیرهای مهاجرتی از کشورهای مختلف موجود در آفریقا، آسیا و خاورمیانه، کشورهای اروپایی و به‌ویژه یونان در فاصله سال‌های ۲۰۱۶ - ۲۰۱۴ حدود ۱,۰۴۷,۹۳۹ مهاجر غیرقانونی دریافت کرد که این آمار حدود ۶۶ درصد کل ۱,۵۸۲,۷۵۹ مهاجری است که از طریق دریا در تمام مدیترانه در طول این دوره وارد و ثبت شده- اند (کتاب زیرساخت‌های مرزی، فصل پنجم).

در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ بیش از ۲/۵ میلیون نفر در اتحادیه اروپا درخواست پناهندگی دادند در حالی که هزاران نفر دیگر برای رسیدن به آنجا جان خود را از دست دادند و دریای مدیترانه را به یک قبرستان واقعی تبدیل کردند. در فاصله سال‌های ۲۰۱۶ - ۲۰۱۴ مهاجرت غیرقانونی به اروپا و به‌ویژه به ایتالیا و یونان از سمت سوریه، شمال آفریقا، خاورمیانه و بخش‌هایی از آسیا افزایش یافت. عمده‌ترین کشورهای مبدأ مهاجران غیرقانونی شامل سوریه، عراق، افغانستان، نیجریه و پاکستان بودند. از چند دهه پیش سازمان‌های مختلفی برای مدیریت مهاجرت در اروپا تشکیل شده‌اند که از میان آنها می‌توان به یوروپل، یوروجاست و مهم‌تر از همه فرانتکس اشاره کرد. وظیفه اصلی فرانتکس هماهنگ‌سازی عملیات مشترک در مرزهای هوایی، دریایی و زمینی خارجی است. یکی از نوآوری‌های اصلی این سازمان تأسیس تیم مداخله سریع مرزی در سال ۲۰۰۷ بود. اهداف سیاست‌گذاری‌های اتحادیه اروپا در رابطه با مهاجرت بین‌المللی شامل ترکیبی از تحرک، امنیت، حقوق اساسی و ملاحظات بشردوستانه است [۲۸].

پیشرفت‌های فنی همراه با سیستم یکپارچه مراقبت خارجی باعث شد استراتژی‌های فضایی در این مکان‌ها به‌خوبی عمل کنند. انتقال تمهیدات اجرایی به سمت خارج مرزهای دریایی باعث شد عملیات قاچاق نیز به سمت دورتر از ساحل هدایت شود، ابتدا دورتر از سرزمین اصلی و سپس دورتر از جزایر قناری و سرانجام به سمت مراکش. هم‌زمان با تشدید مرزبانی فرانتکس در مدیترانه، کشورهای جزیره‌ای مالت و یونان به‌ویژه از ساحل لیبی شاهد افزایش ورودی‌ها بودند. این افزایش ورودی‌ها از سال ۲۰۰۲ اتفاق افتاد [۲۹]. در حال حاضر نیز بر سر مسئله قایق‌های پناهجویان هر از چندگاهی مشاجرات سیاسی بین یونان و ترکیه روی می‌دهد. ترکیه همواره



شکل شماره (۳): مسیر مهاجرتی آسیای شرقی؛ منبع IOM Weblog

### ۳. استراتژی رهگیری دریایی اتحادیه اروپا در قلمرو دریای مدیترانه

مثل استرالیا و ایالات متحده، استراتژی‌های مهار مهاجرت و تحرک در اتحادیه اروپا نیز بر «برونی‌سازی پناهندگی» مبتنی است. کشورهای اتحادیه اروپا حین هماهنگ ساختن سیاست‌های شهروندی و از بین بردن مرزهای داخلی برای تسهیل مهاجرت نیروی کار، تلاش کردند تا به سیاست‌های پناهندگی مشترکی دست پیدا کنند. سیاست‌ها و رویه‌های مشترک باعث شد پناهجویان به آن سوی قلمرو حاکمیت منتقل شده و به مناطق مبدأ نزدیک‌تر شوند [۲۵].

با انتقال تمهیدات اجرایی و رسیدگی به فراساحل، برخی جزایر تبدیل به «نقاط داغی»<sup>۱</sup> شدند که مهاجران اغلب برای ورود به اتحادیه اروپا از طریق دریا از آن استفاده می‌کردند و جاهایی بودند که مهاجران پس از رهگیری در آنجا مورد رسیدگی قرار می‌گرفتند. بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۸، لامپدوزای ایتالیا و جزایر قناری اسپانیا به محبوب‌ترین ورودی‌های «پنهانی» به اتحادیه اروپا از سمت آفریقای شمالی و غربی و سپس به مکان‌های افزایش تمهیداتی اجرایی تبدیل شدند [۵].

هم‌زمان با افزایش ورود مهاجران کشورهای آفریقایی از مسیرهای دریایی به سمت جزایر قناری، اسپانیا برای محدودسازی و مسدودسازی این جریان وارد مذاکرات دوجانبه یا چندجانبه با کشورهای آفریقایی از قبیل سنگال و موریتانی شد و از این طریق تقریباً مسیر دریایی اقیانوس اطلس به‌روی مهاجران غیرقانونی بسته شد. ظرف چند ماه از به اوج رسیدن ورود به جزایر قناری در سال ۲۰۰۶، اتحادیه‌اروپا نیز پروژه موسوم به اسب دریایی را برای تقویت پایش مسیرهای دریایی به راه انداخت. هم‌زمان با سخت‌تر شدن عبور

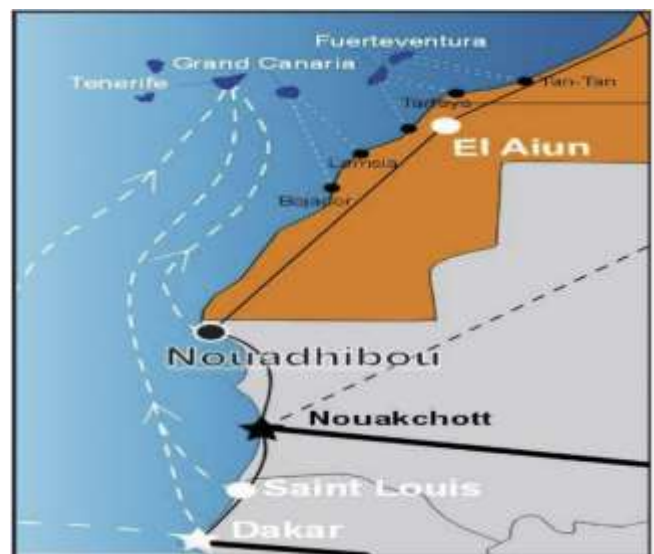
1. Hot spot

را در برزخ یا بازداشت در لیبی طی می‌کنند. توافقات دوجانبه ایتالیا و مالت سفرهای فراملی به این دو کشور را دشوارتر از پیش کرده است. بنابراین، ایتالیا با اقدام به اخراج و بازداشت و جلوگیری از رهسپار شدن از طریق دریا، عملاً در خاک لیبی از مرزهای خود مرزبانی می‌کند [۳۲]. بنابراین اتحادیه اروپا و کشورهای عضو آن از دو استراتژی رهگیری دریایی و رسیدگی در فراساحل استفاده می‌کنند. هرچند در مورد عملیاتی که آنها در خارج از قلمروهای دریایی خود برای بازگرداندن مهاجران غیرقانونی انجام می‌دهند می‌توان گفت نوعی دستکاری حقوقی - جغرافیایی در قلمروهای دریایی اتفاق افتاده است.

یونان را متهم می‌کند که با استراتژی‌های خود موجبات مرگ پناهجویان را در دریا فراهم می‌سازد. مقامات ترکیه مدعی هستند که یونانی‌ها با سوراخ کردن قایق‌های مهاجران آنها را در نزدیکی سواحل ترکیه به حال خود رها می‌کنند. از آن سو، یونانی‌ها نیز مدعی هستند ترکیه با سیاست‌های سهل-گرایانه خود موجب به راه افتادن امواج مهاجران به سمت آب‌های ساحلی یونان می‌شود و این وضعیت، گارد ساحلی یونان را با چالش‌های اساسی روبرو ساخته است. در کانال مانس نیز گارد ساحلی فرانسه با همراهی انگلیس بر اساس سیاست پسرانی اقدام به سوراخ کردن قایق مهاجران می‌کند که این امر می‌تواند تلفات جمعی زیادی به همراه داشته باشد.



شکل شماره (۵): مسیرهای اصلی ورود غیرقانونی به اتحادیه اروپا در بازه زمانی ۲۰۱۶ - ۲۰۱۵؛ منبع: ICMPD, 2018



شکل شماره (۴): مسیرهای ورودی به جزایر قناری در سال ۲۰۰۶؛ منبع: Vives, 2017

### نتیجه‌گیری

در این مقاله سه نوع استراتژی فضایی درزمینه تمهیدات مرزی دریایی در سه منطقه مجزا مورد بررسی قرار گرفت. در هر سه منطقه مورد بحث، کشورهای مقصد بر اساس مفهوم برونی‌سازی دست به اقداماتی می‌زنند. این اقدامات با هدف جلوگیری از ورود مهاجران به قلمرو حاکمیت و ممانعت از دسترسی به طیفی از حقوق قانونی، خدمات اجتماعی و امکانات اقتصادی انجام می‌شود. کشورها از طریق توافقات دوجانبه با کشورهای مبدأ و ترانزیت که امکان گشت‌زنی در آب‌های خارجی و رهگیری شناورهای خارجی را برای آنها فراهم می‌سازد در مورد محدودیت‌ها یا قابلیت‌های قوانین موجود مذاکره می‌کنند. آنها با رسیدگی به مهاجران در دریا یا قلمروهای خاص، دسترسی پناهندگی را محدود می‌کنند. کسانی که رهگیری می‌شوند اغلب در دریا، جزایر یا کشور ثالث تحت بازداشت درمی‌آیند. مهاجران معمولاً بدون در نظر گرفتن دلیل اقدام به مهاجرتشان یا پیامدهای بازگرداندنشان به کشور خود بازگردانده می‌شوند. تصادفی نیست که کشورهای مقصد

در بحبوحه شدت یافتن مرزبانی دریایی و پیاده‌سازی «سیاست پس‌زدن» ایتالیا برای جلوگیری از ورود و افزایش رهگیری و بازگرداندن به لیبی، مسیرهای قاچاق دوباره جابجا شدند. سیاست پس‌زدن یا پسرانی به اقدامات کشورهای اروپایی در آب‌های سرزمینی و منطقه نظارت کشورهای مبدأ مهاجران جهت جلوگیری از ورود آنها به قلمروهای دریایی کشورهای مقصد اشاره دارد. در این بازه زمانی با جابجایی مسیرهای قاچاقچیان و ورود مهاجران به سمت یونان و مالت، تعداد ورودیان به لامپدوزا به طرز چشمگیری کاهش یافت [۳۰]. در نتیجه موفقیت سیاست‌های رهگیری و بازگرداندن ایتالیا، تا سال ۲۰۱۰ فقط چند کشتی از طریق دریا وارد شدند. اما در اوایل سال ۲۰۱۱ فوران ناآرامی‌های سیاسی در کشورهای آفریقای شمالی در تونس، مصر، لیبی و سایر جاها دوباره لامپدوزا را به کانون توجه بدل کرد. در پایان فوریه ۲۰۱۱ حدود ۵,۰۰۰ مهاجر تونسی و مصری وارد این جزیره شدند و یک بار دیگر نقش و تبعات مداخلات فراساحلی را گوشزد کردند. در ژوئن ۲۰۱۱، این تعداد به حدود ۴۲,۰۰۰ نفر افزایش یافت [۳۱]. مهاجران مدت‌های طولانی از مرزهای بین‌المللی متعدد و چشم‌اندازهای بیابانی خطرناک عبور می‌کنند تا به ساحل آفریقا برسند و سال‌های بسیاری

سمت فراساحل پس می‌رانند. در نتیجه، مناطق پیرامونی قلمرو حاکمیت قدرت‌های چیره هم مبهم است و هم قابل انعطاف. مرزهای کشورهای قدرتمند مقصد کمتر نفوذپذیر هستند و طبق استراتژی‌های رهگیری دریایی، به سمت قلمرو حاکمیت سایر کشورها گسترش یافته‌اند. برعکس، مرزهای کشورهای کمتر قدرتمند مبدأ و ترانزیت، نفوذپذیرتر شده‌اند و به‌طور فزاینده از کنترل حاکمیت‌شان خارج می‌شوند. همزمان با پذیرش بین‌المللی دستکاری‌های جغرافیایی اعمال شده در فرایند رهگیری‌های دریایی، مفهوم حاکمیت نیز طوری گسترش یافته که آنها را عادی‌سازی کرده و در بر بگیرد.

### تعارض منافع

«هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.»

### منابع

- [1] Nevins, J., (2010). Operation Gatekeeper: The Rise of the "Illegal Alien" and the Making of the US – Mexico Boundary. New York: Routledge.
  - [2] Sparke, M. B., (2006). A Neoliberal nexus: economy, security and the biopolitics of citizenship on the border. *Political Geography* 25:151–180. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2005.10.002>
  - [3] Hyndman, J., Mountz, A., (2008). Another brick in the wall? Neo-refoulement and the externalization of asylum in Australia and Europe. *Government and Opposition* 43 (2): 259 – 269. DOI:10.1111/j.1477-7053.2007.00251.x
  - [4] Walters, W., (2008). Bordering the sea: shipping industries and the policing of stowaways. *Borderlands* 7 (3): 1 – 25. <https://www.semanticscholar.org/paper/Bordering-the-Sea-%3A-Shipping-Industries-and-the-of-Walters/b1d9e3293ba2991585d87295349b1f1826e03411>.
  - [5] Mountz, A., (2011). The enforcement archipelago: detention, haunting, and asylum on islands. *Political Geography* (30): 118 – 128. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2011.01.005>
  - [6] Walt, E., (2021) *Borders; Fences and Walls*, translated by Afshin Karami, University of Police Sciences Publications.
  - [7] Spijkerboer, T., (2020) "Afterword: From the Iron Curtain to Lampedusa," in *Border Deaths: Causes, Dynamics and Consequences of Migration- Related Mortality*, ed. Paolo Cuttitta and Tamara Last (Amsterdam: Amsterdam University Press, 164.
  - [8] Salehi, J., (2022) Tracking asylum seekers at sea in an emergency situation from the perspective of the European
- مهاجرت در هر سه منطقه مورد بحث در اینجا به‌طور فزاینده از طرفندهای مشابهی استفاده می‌کنند. کشورهای مقصد در سراسر جهان به این نتیجه رسیده‌اند که تحرکات مهاجران تهدیدآمیز هستند. مقامات و سیاست‌گذاران اغلب به همدیگر نگاه می‌کنند و از هم یاد می‌گیرند و بهترین رویه‌های سایر کشورها را اتخاذ می‌کنند. مبنای اساسی این استراتژی‌های فضایی، رابطه بازگشتی بین رهگیری در دریا و عملیات قاچاق مهاجران است که بخش عمده‌ای از این مهاجرت‌ها را تشکیل می‌دهد. سیاست‌های مهاجرتی کشورهای مقصد نقش مهمی در گسترش مسیرهای مهاجرت و عملیات قاچاق دارند. همزمان با انجام تمهیدات فراساحلی توسط مقامات، عملیات قاچاق افراد نیز طرفندها و مسیرها را تغییر می‌دهند. برای مثال، در حالی که رهگیری مهاجران قبلی آسیایی توسط گارد ساحلی ایالات متحده در قرن بیست و یکم کاهش چشمگیری یافته است، اما گزارش‌ها نشان می‌دهد قاچاقچیان مسیرهای جدیدی برای آوردن مهاجران (از دریا و خشکی) به آمریکای مرکزی و جنوبی و سپس سفر به سمت شمال از طریق خشکی و دریا پیدا کرده‌اند. در سراسر جهان، تشدید تمهیدات مرزی منجر به پیچیده‌تر شدن شبکه‌های قاچاق می‌شود و احتمال زیاد آنها دست به اقداماتی می‌زنند که خطر و هزینه سفرهای مهاجران را افزایش می‌دهد. رهگیری در دریا امکان کشتی مکانی و جغرافیایی مرزها را فراهم می‌سازد و مرزهای دریایی را متحرک ساخته است. مهاجرانی که در دریا بازداشت می‌شوند اساساً برای جرمی که هنوز مرتکب نشده‌اند دستگیر می‌شوند زیرا آنها هنوز مرزهای کشور مقصد خود را نقض نکرده‌اند. این برداشت و فهم انعطاف‌پذیر و موقت کشورهای مقصد از مرزهاست که به آنها اجازه می‌دهد مهاجران را پیش از آنکه واقعاً ورود بدون مدرک داشته باشند با پیش‌نگری و رهگیری تخلف مجازات کنند. در سه منطقه‌ای که در این پژوهش مورد مطالعه قرار گرفت، مهاجران به‌طور فزاینده مجرم شناخته می‌شوند و دلایل مهاجرت آنها به‌گونه‌ای پنهان می‌شود که گویی حرکت آنها به سمت یک قلمرو خاص به‌معنای به خطر افتادن امنیت ملی است. با استقرار این استراتژی‌های فضایی در دریا، شاهد آن هستیم که چطور کشورها از نظر زیست‌سیاستی هویت مهاجران را طوری بازتولید و جنایی می‌کنند که تهدید امنیتی به‌حساب بیایند. دلایل ساختاری و سیاسی موجود در پس این الگوهای مهاجرتی به حداقل رسانده شده یا کلاً نادیده گرفته می‌شود. بنابراین ملاحظات امنیتی باعث نادیده گرفته شدن ملاحظات بشردوستانه می‌شود. وعده کمک و نجات مهاجران در دریا، اکنون با یک هدف صورت می‌گیرد: دستگیری مهاجران پیش از آنکه بتوانند به قلمرو خاصی برسند. افزون بر این، دولت‌ها اغلب سیاست‌های سخت برای رهگیری را با این توجیه که مانع از سفرهای دریایی خطرناک و تهدیدکننده جان افراد می‌شوند پیاده می‌کنند، بدون اینکه بررسی کنند آیا این مفروضات مربوط به بازدارندگی اساساً توانسته‌اند به حل این موضوع کمک کنند یا خیر. بنابراین، استراتژی‌های و تمهیدات فراساحلی تمامیت مهاجران و محافظت از پناهندگان را در معرض تهدید قرار می‌دهد. بررسی استراتژی رهگیری‌های دریایی نشان می‌دهد حکومت‌های ملی با یک روش انعطاف‌پذیر جغرافیایی دست به اعمال حاکمیت می‌زنند و در حین تجاوز به قلمرو سایرین، مرزهای خود را به

- [20] Wasem, R. E. (2009). Cuban Migration to the United States: Policy and Trends. Congressional Research Service, Report for Congress R40566
- [21] Wasem, R. E. (2010). US Immigration Policy on Haitian Immigrants. Congressional Research Service, Report for Congress RS21349
- [22] Palmer, Gary W. (1997). Guarding the coast: alien migrant interdiction operations at sea. Connecticut Law Review 29 (4): 1565. <https://digitalcommons.usnc.edu/ils/vol72/iss1/11/>
- [23] Chishti, M, Bolter, J. (2022). Rise in Maritime Migration to the United States Is a Reminder of Chapters Past, Migration Policy Institute (MPI), May 25, <https://www.migrationpolicy.org/article/maritime-migration-united-states-rise>
- [24] Tazreiter, C. (2015). Lifeboat politics in the Pacific: Affect and the ripples and shimmers of a migrant saturated future, Space and Society 16 (2015) 99e107, <http://dx.doi.org/10.1016/j.emospa.2015.04.002>
- [25] Everuss, Louis (2017) Mobile sovereignty: The case of 'boat people' in Australia, Political Geography 79 (2020) 102162, <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2020.102162>
- [26] Taylor, J. (2009). Behind Australian Doors: Examining the Conditions of Detention of Asylum Seekers in Indonesia. At <http://www.law.monash.edu.au/castancentre/news/behind-australian-doors-report.pdf>
- [27] Boswell, C. (2003). The external dimension of EU immigration and asylum policy. International Affairs 79 (3): 619 – 638. DOI:10.1111/1468-2346.00326
- [28] Dijstelbloem, H, (2021) Borders as Infrastructure, The MIT Press Cambridge, Massachusetts London, England
- [29] Vives, L. (2017). Unwanted sea migrants across the EU border: The Canary Islands, Political Geography 61 (2017) 181e192, <http://dx.doi.org/10.1016/j.polgeo.2017.09.002>.
- [30] Carling, J. (2007). Unauthorized migration from Africa to Spain. International Migration 45 (4): 3 –37. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2007.00418.x>
- [31] Lutterbeck, D. (2009). Small Frontier Island: Malta and the challenge of irregular migration. Mediterranean Quarterly 20 (1): 119 – 144. DOI:10.1215/10474552-2008-038
- [32] Andrijasevic, R. (2010). From exception to excess: detention and deportations across the Mediterranean space. In Nicholas De Genova and Nathalie Peutz, eds, The Deportation Regime: Sovereignty, Space, and the Freedom of Movement, pp. 147 – 165. Durham: Duke University Press.
- Court of Human Rights, Legal Studies, Volume 14, Issue 1, Spring.
- [9] Sharq, Z, Rezazadeh, H., (2022) Humanizing the rights of the seas in the light of the interaction of human rights and the rights of the seas, Public Law Research, Volume 23, Number 74, Spring.
- [10] Kyle, D., Koslowski, R., (2001). Introduction. In David Kyle and Rey Koslowski, eds, Global Human Smuggling: Comparative Perspectives, pp. 1 – 25. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- [11] Wilson, T. M., Donnan, H., (2019). A Companion to Border Studies, Second Edition. Blackwell Publishing Ltd. Published 2012 by Blackwell Publishing Ltd.
- [12] IOM (2022) World Migration Report 2022. Available at: <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/>.
- [13] Mileski, J. P., Galvao. C., Forester, D., (2019.) Human trafficking in the commercial fishing industry: A multiple case study, Marine Policy, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103616>.
- [14] Mountz, A., (2010). Seeking Asylum: Human Smuggling and Bureaucracy at the Border. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- [15] Wong, D., (2005). The rumor of trafficking: border controls, illegal migration, and the sovereignty of the nation - state. In Willem van Schendel and Itty Abraham, eds, Illicit Flows and Criminal Things: States, Borders, and the Other Side of Globalization, pp. 69 – 100. Bloomington: Indiana University Press.
- [16] Bauder, H., (2006). Labor Movement: How Migration Regulates Labor Markets. New York: Oxford University Press
- [17] Nevins, Joseph, (2007). Dying for a cup of coffee? Migrant deaths in the USA – Mexico border region in a neoliberal age. Geopolitics 12 (2): 228 – 247. DOI:10.1080/14650040601168826.
- [18] Bullock, J, Haddow, G, Coppola, D., (2013). Introduction to Homeland Security Principles of All-Hazards Risk Management, Fourth Edition, Butterworth-Heinemann is an imprint of Elsevier, 225 Wyman Street, Waltham, MA 02451, USA
- [19] Chishti, M, Bush-J. K, Putzel-Kavanaugh, C., (2023) Migration Policy Institute (MPI) Can the Biden Immigration Playbook Be Effective for Managing Arrivals via Sea?, available at: <https://www.migrationpolicy.org/article/biden-migration-sea>.

Karami, A., Assistant Professor, Department of Geography, Faculty of Humanities, Shahid Chamran University of Ahwaz, Ahwaz, Iran

✉ a.karami@scu.ac.ir



این قسمت توسط نشریه تکمیل می گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

 <http://doi.org/10.52547/joc.15.58.1>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1771-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0003-0077-595x>



COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.