

بالتعاون مع وزارة الداخلية المغربية وبمشاركة ثلاث عشرة دولة عربية
الأكاديمية تعقد دورة تدريبية موضوعها:

أمن الحدود والمطارات والموانئ

مساعد رئيس الأكاديمية في حفل اختتام الدورة:

• حماية الحدود والموانئ والمطارات تعد دفاعاً عن المكتبات الحضارية والإنسانية من الأخطار

الدورة تطرح موضوعات مهمة.. ومناقشات حيوية جادة

الأمن والحياة - طنجة:

نظمت أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع وزارة الداخلية بالمملكة المغربية دورة تدريبية موضوعها (أمن الحدود والمطارات) وذلك بمقر المعهد الملكي للشرطة في الفترة من الحادي والعشرين من ربيع الأول



حتى الثالث من ربيع الثاني ١٤٢٠هـ الموافق للخامس إلى السادس عشر من يوليو ١٩٩٩م وشارك في هذه الدورة عدد من العاملين في المجالات الأمنية من دول عربية هي: المملكة الأردنية الهاشمية، دولة الإمارات العربية المتحدة، دولة البحرين، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المملكة العربية السعودية، جمهورية السودان، الجمهورية العربية السورية، سلطنة عمان، دولة فلسطين، دولة الكويت، الجمهورية اللبنانية، المملكة المغربية، الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

والقوة للدولة والمجتمع، وأضاف بأن اهتمام الحكومات والدول في عصرنا الحاضر بالأمن والحماية وبكل ما لها من صلة بتحسين الحدود والمنشآت العامة والمهمة كالمطارات والموانئ التجارية والصناعية باعتبارها من الأهداف الحيوية والاستراتيجية وكذلك باعتبارها من المنافذ الأساسية إلى داخل الدولة وخارجها.

وأوضح مساعد رئيس الأكاديمية أن الحدود باشكالها المتعددة هي المنفذ الأول لدخول أي بلد وعليه فإن دول العالم وهي تحرص على الأمن والمحافظة على كيانها السياسي وحدودها الإقليمية تولي الحفاظ على أمن الموانئ وأمن الحدود اهتماماً علمياً مدروساً، وأضاف بأن عقد هذه الدورة يأتي حرصاً من أكاديمية

أعضاء الهيئة العلمية وكانت الفوائد كبيرة والنتائج مثمرة.

تملقى مساعد رئيس الأكاديمية كلمة رحب فيها بالمشاركين وبأعضاء الهيئة العلمية للدورة معرباً عن شكره لوزارة الداخلية في المملكة المغربية وتقديره للمسؤولين في المعهد الملكي للشرطة على ما بذلوه من جهد في المشاركة في تنظيم هذه الدورة، وأشار مساعد رئيس الأكاديمية إلى أهمية هذه الدورة وما شهدته من موضوعات قدمها أعضاء الهيئة العلمية موضحاً أن حماية الحدود والمطارات والموانئ من الأهمية بمكان لأنها تعد دفاعاً عن المكتسبات الحضارية والإنسانية من الأخطار مؤكداً أن سلامة الأرض من الأخطار إنما هي التجسيد لدعائم التنمية

وقد اختتم مساعد رئيس الأكاديمية د. جمعان بن رشيد أبا الرقوش أعمال هذه الدورة وحضر حفل الاختتام عدد من المسؤولين بوزارة الداخلية المغربية والأجهزة المعنية وبدى الحفل بتلاوة آيات من القرآن الكريم. وقدلقى المشرف العلمي على الدورة كلمة أوضح فيها أهمية هذه الدورة مشيراً إلى أنها قد حققت الأهداف المرجوة وأشاد المشرف العلمي بالمشاركين في الدورة وما تحلوا به من انضباط أثناء فعالياتاتها وما شهدته من مناقشات جادة، ثملقى أحد المشاركين كلمة زملائه في الدورة معرباً عن شكره لأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية على تنظيم هذه الدورة بالتعاون مع وزارة الداخلية في المملكة المغربية، وأوضح بأن المشاركين قد نهلوا معلومات قدمها



الموانئ تجمع الخليج من الجنسيات والأعراق والأهداف المختلفة ولا بد لمخططي الأمن من إمكانات جيدة للتحري والمتابعة والمراقبة.

نايف العربية للعلوم الأمنية على رفع كفاءة رجال الأمن العاملين في الحدود والمنافذ وتنمية قدراتهم بالتدريب المستمر على إجراءات الحماية والوقاية واستخدام الأجهزة التقنية المطورة لحماية الموانئ بكافة أنواعها مؤكداً أن تنفيذ الأكاديمية لهذه الدورة وغيرها من الأنشطة العلمية الأخرى إنما هو بتوجيهات من أصحاب السمو والمعالى وزراء الداخلية العرب، وفي ختام كلمته قام مساعد رئيس الأكاديمية بتسليم الشهادات للمشاركين في هذه الدورة.

من موضوعات الدورة

وقد شهدت هذه الدورة موضوعات قدمها أعضاء الهيئة العلمية وكان من بينها محاضرة قدمها العقيد بحري ركن عبدالعزيز محمد الصعب وموضوعها «أمن وحماية السفن بالموانئ الإقليمية» استهلها بلمحة تاريخية عن الموانئ موضحاً أن الإنسان في عصره الأول انتقل بالبحر واستخدم السفن الشراعية لأغراض التنقل والتجارة ولقد كانت التكوينات الجغرافية والجيولوجية من الانبعاثات في الشواطئ ومصاب الأودية والأنهار والتكوينات المرجانية عاملاً مهماً في لجوء هذه السفن إليها أثناء اشتداد الرياح والعوامل الجوية الأخرى.

وأضاف بان هذه التكوينات الطبيعية كانت هي الأساس في استخدام الإنسان لها كمرافق دائمة يجد فيها الأمان لسفينته وتمكنه من الوصول إلى الساحل وتحميل وانزال بضائعه والتي كانت تعتمد على القوة البشرية، ولا يمكن معرفة منذ متى بدأ الإنسان في استخدام الموانئ ولكن الميناء يشكل الأساس في الرحلات البحرية على مدى العصور حتى عصرنا الحاضر.

وأضاف المحاضر بان الإنسان قد طور الموانئ واستفاد من التكوينات الجيولوجية والجغرافية بطريقة تخدم أهدافه وتنميته الاقتصادية وقال أن الشواطئ العربية مليئة بالمرافق الطبيعية منها ما



يخص التحميل والتفريغ والتخزين، أما فيما يخص أمن الزائرين من اطقم السفن والبواخر وسفنهم فإنها تخضع للأنظمة الداخلية للدولة إلا أنه يجب إشعار دولة علم السفينة عن المخالفات التي تمت من السفن أو أطقمها.

فالموانئ تجمع الخليج من الجنسيات والأعراق والأهداف المختلفة وعليه فإن مخططي الأمن لا بد وأن يكون لديهم الإمكانيات الجيدة للتحري والتتبع والمتابعة والمراقبة، ثم القبض على المخالفين للأنظمة العالمية أو أنظمة الدولة الداخلية.

واجبة حضارية

وقد أوضح المحاضر ان الميناء الواجبة الحضارية البحرية وإليه تصل سفن وبواخر من مختلف اصقاع المعمورة فالميناء يعتبر نقطة التقاء خليط من الأجناس والأعراق والثقافات والتوايا كما أن الميناء نقطة وصل اقتصادية بين داخل الدولة وبلاد العالم وهذه النقطة ذات حساسية بالغة لما تحتويه من مصالح وبضائع يجب أن تصل مالكها سالمة غير منقوصة.

من أفضل الموارد

وأشار المحاضر إلى أن عائدات الموانئ تعتبر من أفضل الموارد التي تعتمد على التشغيل.

وقال ان البنية الأساسية للموانئ وتوافقها مع الاحتياجات التنموية للدولة يعطي دفعا قويا لاقتصاد الدولة إذ أن عدد الأرصفة وعمق مياهها وكفاءة معدات التحميل والتفريغ والقدرة التشغيلية يدعم حركة التجارة الواردة والصادرة ويربط الميناء

اندثر وأصبح جزءاً من التاريخ ومنها ما طور لتمييز موقعه الجغرافي ليظل نقطة انفتاح والتقاء بالعالم الخارجي.

تصنيف الأمن بالميناء

وقدم المحاضر تصنيفاً للأمن بالميناء ويتمثل في أمن المرافق بالميناء وأمن البضائع والمستودعات وأمن الزائرين وسفنهم وأمن الدولة ومكتسياتها، وفيما يتعلق بأمن المرافق والعاملين بالميناء وأمن البضائع والمستودعات فإن الأنظمة الداخلية للأمن تطبق بحذافيرها ورجل الأمن مطلوب منه التعامل الدقيق والسريع وإنهاء الإجراءات بطريقة لا تعطل المصانع ولا تمس أمن الدولة ومواطنيها إذ لا بد من إقرار نظام أمن داخلي في الميناء يهدف إلى حفظ حقوق الناس وممتلكاتهم وبضائعهم وكذلك إحكام الرقابة على السفن ومنع التهريب والتسلل والتحقق من الأشخاص المصرح لهم بالصعود إلى البواخر وكذلك الساحات المختلفة للميناء ومواقع التخزين وأخذ الحيطة والحذر فيما يخص الصعود أو النزول من البواخر والتي تحمل مواداً خطرة أو متفجرات وكذلك المراقبة المستمرة لمستودعات تخزين البضائع الخطرة والمتفجرات والتأكد من تطبيق النظم الدولية فيما

التهريب أخطر عوامل هدم الاقتصاد واستنزاف للاحتياجات.



على أنه اجتياز البحر الإقليمي دون الدخول في المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو رصيف أو عبور البحر الإقليمي. بهدف الدخول أو الخروج إلى المياه الداخلية باتجاه البحر العالمي.

والاجتياز يجب أن يكون مستمراً دون تباطؤ ويسمح بالتوقف والرسو في حالات القوة القاهرة اشدة أو عند قيام السفينة بتقديم المساعدة إلى طائرات أو سفن أو أشخاص في حالة خطر أو شدة.

المطاردة الساحلية

وتطرق المحاضر إلى موضوع مطاردة السفن في البحر العالمي فأوضح أن من الأمور الثابتة في العرف الدولي مسألة المطاردة الحثيثة للسفن في البحر العالمي، وذلك عندما ترتكب السفينة الخاصة مخالفة لأنظمة الدولة الساحلية، داخل بحرهما الإقليمي أو مياهها الداخلية أو منطقتها المناخمة سواء فيما يتعلق بالشؤون الجمركية أو الصحية أو الصيد أو أي نظام آخر ثم تحاول السفينة الهروب من هذه المناطق تجنّباً لخضوعها لاختصاص الدولة الساحلية وأشار في هذا الصدد إلى أن المادة ١١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م قد قننت الأحكام المتعلقة بتنظيم عملية المطاردة الحثيثة من جانب الدولة الساحلية وذلك على النحو التالي:

١ - يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة ويجب أن تبدأ هذه المطاردة داخل المياه الداخلية أو المياه الأريخيلية أو البحر

الدولة إلا أن حقوق الدول في مساراتها الملاحية القديمة والتاريخية والتي كانت تستخدم للملاحة قبل إعلان الدولة في منطقة ما من أنها مياه داخلية قد حفظت باستخدام المرور البريء.

السفن في البحر الإقليمي

وقد بين المحاضر أن البحر الإقليمي هو شريط من البحر ملاصق للمياه الداخلية في اتجاه البحر حددت المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢م امتداد البحر الإقليمي بمسافة لا تزيد على ١٢ ميلاً ابتداءً من خط الأساس ونصت على التالي: (لكل دولة الحق في تعيين عرض البحر الإقليمي إلى مسافة لا تزيد على ١٢ ميلاً بحرياً يبدأ بقياسه من خط الأساس الموضح بهذه الاتفاقية).

وتمارس الدولة كامل صلاحيتها وضمناً سيادتها على هذا الجزء من البحر إلا أن هذه السيادة قد قيدت بموجب العرف الدولي البحري وأقرته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة، ونصت عليه المادة رقم (١٧) من حق سفن جميع دول العالم ساحلية أم غير ساحلية حق المرور البحري دون تفرقة بين جنسية وأخرى أو سفينة عسكرية أو تجارية وجاءت المادة ١٨ لتعرف المرور بشكل عام

الميناء نقطة وصل اقتصادية بين داخل الدولة وبلاد العالم.

بوسائل المواصلات المختلفة لضمان سرعة النقل من وإلى الميناء وتلعب المسافة دوراً مهماً في خفض التكاليف وقد بين المحاضر أن دراسة الجدوى الاقتصادية لهذا المرفق مهمة جداً إذ أن توسيع ميناء وتجهيزه بالمعدات أكثر من المطلوب يعود بالخسارة على مشغليه، ولا بد من أن تشمل دراسة الجدوى على الخطة المستقبلية للتنمية الاقتصادية وكذلك الإعداد للتشغيل الأمثل مثل هذه المرافق.

الموانئ والاقتصاد الوطني والعالمي

وتطرق المحاضر إلى جانب آخر فيما يخص الموانئ والاقتصاد الوطني والعالمي فأوضح في هذا الصدد أن الميناء نقطة اتصال الدولة الخارجي عن طريق البحر، وواجهتها الحضارية البحرية وتعتمد الدول في نشاطها الاقتصادي عليه سواء كانت مستوردة، أم مصدرة.

والنقل البحري يعتبر أرخص وسيلة نقل في العالم بعد الأنابيب ولذلك كان للموانئ الدور الريادي في تنمية الدول. ومن أجل تنمية شاملة كان لا بد من تنمية الموانئ أولاً بشكل يخدم أهداف خطط التنمية وكان لزاماً أن تقوم الدول أو قطاعاتها الخاصة بذلك وتبدأ الفكرة بإيجاد الموقع الجغرافي المناسب للبحر والبحر وتوسيع قنواته لسلامة الملاحة وبناء الأرصفة والساحات ومستودعات التخزين وتركيب الآليات اللازمة للشحن والتفريغ، وإيصاله بشبكة طرق برية وحديدية للنقل إلى داخل الدولة ولاحظ المحاضر أن بناء ميناء من الطراز الأول قد يكون مكلفاً بالنسبة لمعظم الدول النامية ولكن هذه الدولة بمعرفتها بمدى الحاجة الاقتصادية إلى إنشاء هذا المرفق الحيوي قد تضطر إلى الاستدانة من البنوك الدولية لتمويل المشروع، وتجد هذه المشاريع كل ترحيب من بيوت التمويل العالمية.

وانتقل المحاضر للحديث عن إجراءات أمن السفن في المياه الإقليمية وقال إن لسلطة الميناء الحق في تفتيش السفن فيما يختص بتطبيقها لأنظمة السلامة أو القواعد الدولية والمحلية أو تفتيش السفينة نفسها في حالة الاشتباه بتورط هذه السفينة بمخالفات أمنية مثل التهريب والتسلل وإدخال الممنوعات أو بما لا يتفق مع النظام العام للدولة، وتطبيق أنظمة الدولة القضائية على السفن الراسية في الميناء الداخلية بما فيها الموانئ مع إشعار دولة العلم بالمخالفة حسب الأعراف الدبلوماسية، وليس لسفن الدول الأخرى الحق في الدخول إلى المياه الداخلية إلا بعد موافقة



ضعف الرقابة على الحدود، يجعل من التهريب عملية سهلة ومضمونة.

الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت لم تنقطع وليس من الضروري حين تتلقى السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة.

وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متاخمة لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت للمنطقة من أجل حمايتها.

٢ - ينطبق حق المطاردة الحديثة مع مراعاة ما يقضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت القائمة في الجرف القاري من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة.

٣ - ينتهي حق المطاردة الحديثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

٤ - لا تعتبر المطاردة الحديثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العلمية المتاحة لها بأن السفينة هدف المطاردة أو أحد زوارقها، أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد.

التهريب عبر الموانئ والحدود والمطارات

وقدم الفريق أول شرطة إبراهيم أحمد عبد الكريم محاضرة موضوعها التهريب عبر الموانئ والحدود والمطارات والتنسيق بين الأجهزة الأمنية في المنافذ الحدودية أوضح فيها أن التهريب واحد من أخطر مهددات الأمن القومي لأنه يستهدف اقتصاد الدولة وبما أن القوة الاقتصادية هي أهم عوامل الدولة الشاملة فإن أي تهديد لها يعتبر تهديداً مباشراً للأمن القومي لتلك الدولة والتهريب ينفذ من كل التفرغ براً وبحراً وجواً.



عرض للبحر الإقليمي بمسافة لا تتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً من خطوط الأساس وهي حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط المعترف بها رسمياً، وقد منحت هذه الاتفاقية الدول الساحلية شقة من أعالي البحار تقع بين أعالي الحار والبحر الإقليمي لا يتجاوز عرضها أربعة وعشرين ميلاً بحرياً لتمارس فيها الدول سلطات إدارية تتمثل في:

أ - منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

ب - المعاقبة على أي خرق للقوانين أو الأنظمة المذكورة آنفاً حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.

أما الحدود الجوية فتعرف بالفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة ودون مساس بهذا التعريف فإن اصطلاح الحدود الجوية يستعمل مجازاً للمطارات والموانئ الجوية.

وفي ممارسة الدولة لسلطاتها الوظيفية فإنها تحدد الأماكن المخصصة للدخول أو الخروج من الدولة وهذه الأماكن المخصصة على الحدود للدخول أو الخروج وحركة السلع والبضائع تعتبر خط الدفاع الأول لسلامة أراضيها.

واقع خطير

إن التهريب واقع خطير تعاني منه جميع بلدان

العالم المتقدمة والنامية إلا أن آثاره أشد وطأة على

البلدان النامية لأنه يصعد البنية الاقتصادية في

حين أن البلدان النامية هي في الأصل فقيرة، وبجانب

أن التهريب له آثاره الاقتصادية الضارة فإن له آثاراً

وقال إن الحدود الدولية مفهوم قانوني ظهر حديثاً مع نشأة الدولة في القرن السادس عشر وهي عبارة عن خطوط وهمية تفصل بين دولتين، وتبدأ سيادة الدولة وتنتهي عند حدودها السياسية وتمارس سلطاتها داخل حدودها المتمثلة في ضبط خروج ودخول الأشخاص ولضبط ومراقبة حركة البضائع والسلع عبر منافذ تلك الحدود.

وبعد أن قسم المحاضر الحدود إلى برية وبحرية وجوية أوضح أن الحدود البرية هي الأوعية التي تنشئها الدولة بالقرب من حدودها الدولية بغرض تأمين سلامتها والحفاظ على أمنها.

أما الحدود البحرية للبلاد التي تطل على البحار فهي ما يعرف بالبحر الإقليمي وهي عبارة عن مساحة من البحار تتأخذ اليابسة وتتحصر بين المياه الداخلية من ناحية وأعالي البحار من ناحية أخرى وتمتل المياه الداخلية البحريات المغلقة والأنهار الداخلية والمياه التي تنحصر بين سواحل الدولة وخط الأساس الذي يبدأ منه البحر الإقليمي وأشار إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م قد حددت أقصى

النقل البحري أرخص، وسيلة نقل في العالم وللموانئ دورها الريادي في تنمية الدول.



اجتماعية سالبة لا تقل خطورة عن الآثار الاقتصادية ولقد تعددت أساليبه وازداد حجمه بصورة تدعو للقلق.

وأضاف بأن التهريب كجريمة اقتصادية فقد ظهر بظهور السياسات الاقتصادية التي تقيد حركة البضائع من وإلى داخل الأقطار وفرض الرسوم الجمركية على الواردات والضرائب المختلفة على الصادرات وبظهور التشريعات الحافظة لبعض السلع فبدأت حركة التهريب بواسطة الجهات والأشخاص الذين تضررت مصالحهم من جراء تلك القوانين، وقال إن أجهزة مكافحة التهريب تبذل جهوداً كبيرة لضبط التهريب أو الحد منه عبر الحدود والموانئ والمطارات ومع ذلك فإن عملية التهريب تستمر بشكل أو بآخر وذلك نظراً لإمكانات المهربين الكبيرة المتاحة نتيجة لدخولهم السريع العالي والثغرات التي يغفون منها سواء في القوانين أو الإجراءات المصاحبة واستغلال الفرص والتحايل داخل الخطيرة الجمركية وتفادي نقاط المراقبة على الحدود البرية أو البحرية وبإفساد الذمم في بعض الحالات وبإخذ التهريب اتجاهين من وإلى داخل الدولة المعنية.

وأضاف بأن التهريب يعني استيراد أو تصدير أو نقل البضائع بقصد الاحتيال على دفع الإيرادات العامة أو تفادي أي تقييد على استيراد أي واردات أو تصدير أي صادرات ممنوعة أو مقيدة من أي بضائع ويشمل ذلك أي شروع للقيام بأي فعل مما تقدم ذكره.

وقال إن هذا التعريف يضع التهريب في ثلاثة محاور:

- ١ - تفادي دفع الإيرادات العامة من رسوم جمركية وضريبة إنتاج وغيرها من الضرائب.
- ٢ - تفادي قيد أو ترخيص باستيراد أو تصدير السلع التي يستوجب استيرادها أو تصديرها الحصول على ترخيص معين.
- ٣ - استيراد أو تصدير سلعة ممنوعة أو محظورة كالأسلحة والمخدرات والخمور في البلدان التي تطبق الشريعة الإسلامية.

العوامل المساعدة على التهريب

وانتقل المحاضر للحديث عن العوامل المساعدة على التهريب فحددها على النحو التالي:

- ١ - الوضع الجغرافي: كلما كانت الدولة محاطة بعدد كبير من دول الجوار ولا تفصل بينها حدود

طبيعية كالبحار والأنهار والجبال كلما ازداد نشاط التهريب فيها وعادة ما يتم التهريب من الدول الغنية للدول الفقيرة في السلع الكمالية ويتم التهريب من الدول الفقيرة للدول الغنية في المواد الخام والإنتاج الزراعي والحيواني.

٢ - مساحة الدولة: كلما ازدادت مساحة الدولة ازداد العبء على قوات حرس الحدود وقوات الجمارك وفتحت الثغرات التي ينفذ من خلالها التهريب.

٣ - الحدود: بالرغم من وضوح الحدود السياسية للدول على الخريطة إلا أنها لا تتسم بهذا الوضوح في الواقع، فهي متداخلة بشكل يصعب معه معرفتها بجلاء على الطبيعة مما يساعد على تسهيل عمليات التهريب.

٤ - إن عمليات التهريب ترتبط ارتباطاً وثيقاً

بسياسة الدولة في التجارة الخارجية لأن مصنع تصدير السلع يشجع تهريب الصادرات ومنع الاستيراد يشجع تهريب الواردات وفرض الضرائب والرسوم الجمركية العالية يشجع عمليات التهريب لتفادي تلك الرسوم وتقييد حركة النقد يشجع على تهريب العملات وهكذا.

٥ - الامتيازات الممنوحة للبعثات الدبلوماسية تمثل هي أيضاً ثغرة لعمليات التهريب في بعض الحالات كاستيراد السلع التي تباع في السوق المحلي وقد ضبقت حالات كثيرة لتهريب الخمور والسجائر والمخدرات بواسطة بعض ضعاف النفوس.

٦ - الجزاءات القانونية: كلما كانت ضعيفة وتميل للتسويفات المالية فتحت شهية المهربين للمغامرة.

دوافع التهريب

ثم انتقل المحاضر للحديث عن دوافع التهريب فحددها على النحو التالي:

أ - العائد المالي السريع والسهل هو الحافز الأول لعمليات التهريب.

ب - يشكل الدافع السياسي أحياناً جزءاً هاماً من دوافع التهريب حيث يتم تهريب السلع الاستراتيجية خارج القطر ليس سعياً وراء الكسب المالي ولكن لخلق أزمة في تلك الدولة لإثارة الرأي العام وفي هذا الإطار وإلى داخل القطر يتم تهريب الأسلحة والمتفجرات والأفكار المعادية للنظام بواسطة المنشورات السياسية وأشرطة الفيديو والكاسيت والصحف والمجلات التي تقدر المواطنين كما يتم تهريب الأشخاص غير المرغوب فيهم أمنياً إلى داخل

التهريب واقع خطير تعاني

منه جميع بلدان العالم

المتقدمة والنامية.

كلما كانت الجزاءات

القانونية ضعيفة.. فتحت

شهية المهربين للمغامرة.



على النحو التالي:

- ١ - عن طريق التهريب تدخل أفلام الجنس والصور الفاضحة وأشرطة الفيديو والكاسيت والصحف والمجلات التي تحض على الخلاعة والمجون وإثارة الغرائز الوضيعة التي تقود إلى انحراف الشباب كما تدخل أيضاً الكتب والأفلام المخالفة لقيم الدين والمثل الأخلاقية العليا.
- ٢ - من أجل الدخل العالي الذي يدره التهريب فإن المواطن الذي يمتنّ التهريب يموت عنده الحس الوطني ويتزلق إلى مهاوي الجرائم الأخرى كال تزوير والتزييف وإعطاء المعلومات الكاذبة وتضليل السلطات بل ويمتد إلى جرائم القتل والأذى من أجل تنفيذ عمليات التهريب.
- ٣ - إن المال السائب في أيدي المهربين يغريهم بأفساد الحرث والنسل لأنه يذهب المال الحرام من حيث أتى.
- ٤ - عن طريق التهريب تدخل الخمور والمخدرات مع كل أضرارها المعروفة على الفرد والأسرة والمجتمع.
- ٥ - تهريب الواردات الصناعية يؤدي إلى كساد الصناعات الوطنية وعرقلة نموها وتطويرها مما يؤدي إلى تشريد العاملين بها ويفتح باباً للبطالة بكل شروها على المجتمع.
- ٦ - إن الأموال الطائلة من عائدات التهريب تستخدم في إفساد الذمم وتفشي الرشوة في ضعاف النفوس من الموظفين العموميين.
- ٧ - عن طريق التهريب تدخل السلع الفاسدة والملوثة والتي تحمل في طياتها أمراضاً خطيرة تفتك بالمجتمع. ■

القطر وتهريب الأشخاص المحظور خروجهم إلى خارج القطر.

ج - وهناك أيضاً الدوافع الاجتماعية التي تنشأ عندما تكون القبيلة الواحدة مشتركة بين دولتين متجاورتين حيث يلي أفراد القبيلة في هذا القطر حاجيات أفراد قبيلتهم في القطر الآخر بالسلع الاستراتيجية كما هو حادث في السودان.

د - استغلال الفرض المتاحة: كما أن المال السائب يغري بالسرقة فإن ضعف الرقابة على الحدود يجعل من التهريب عملية سهلة ومضمونة تغري بعض الذين لم يكن في أذهانهم أن يقوموا بعمليات التهريب لولا أنهم وجدوا الفرصة سانحة أمامهم.

أنواع التهريب

ثم تحدث المحاضر عن أنواع التهريب وقد حضرها على النحو التالي:

- ١ - التهريب العيني ويعني تهريب السلع والبضائع والذهب والعملات.
- ٢ - التهريب اللاعيني الذي يستتر وراء بعض المعاملات التجارية على النحو التالي:
 - أ - في حالة الاستيراد حيث يتم إعلان سعر أعلى من السعر الحقيقي.
 - ب - في حالة التصدير يتم إعلان سعر أدنى من سعر البضاعة في الخارج.
 - ج - إعطاء مواصفات غير صحيحة للواردات.
 - د - عن طريق المقاصة لتهريب العملات.
- ٣ - يقسم التهريب أيضاً إلى تهريب الواردات مقابل تهريب الصادرات.
- ٤ - التهريب الواضح والتهريب الخفي فالتهريب الواضح هو الذي يتعلق بنقل أو استيراد أو تصدير بضائع مرئية وملموسة بقصد تفادي الرسوم أو القيد أو الحظر على تلك البضاعة أما التهريب الخفي فهو الذي يتم عبر المستندات بتضمينها معلومات غير صحيحة أو بتزييفها أو تزويرها كما أن التهريب الخفي يشمل الإعفاءات الممنوحة لبعض المنشآت الصناعية الوطنية أو لبعض الأعمال الخيرية كبناء المساجد والمستشفيات والمدارس حيث يشتغل جزء من تلك الإعفاءات في غير الغرض الذي من أجله منح.

الآثار الاقتصادية للتهريب

وتطرق المحاضر للحديث عن الآثار الاقتصادية للتهريب فأشار إلى أن الضرر الأكبر من عمليات التهريب أنها تستهدف النظام الاقتصادي ويعتبر

التهريب واحداً من أخطر عوامل هدم وتخريب الاقتصاد وهو استنزاف مزيج للاقتصاد لأنه استنزاف لاحتياجات يتم توفيرها بالإنتاج في الداخل لتحقيق الوفرة والاستيراد من الخارج لسد الفجوة في الإنتاج وأنه مقايضة لما هو ضروري بما هو كماله ومن ناحية أخرى فإنه منافسة غير مشروعة لصادرات الدولة للخارج لأن السلع المهربة تعرض بأسعار أقل نسبة لتفادي رسوم التصدير والرسوم الأخرى كالحجر الصحي وقياس الجودة وغيرها.

كما أن التهريب يؤثر على التحكم في سياسة الاستيراد والتصدير نتيجة استيراد وتصدير السلع خارج القنوات الرسمية وتنعقد الإحصائيات الدقيقة لمعرفة احتياجات الدولة من الواردات والفائض من الإنتاج الذي يمكن تصديره كما أن العائد من عمليات الاستيراد والتصدير بدل أن يذهب لخزينة الدولة لاستغلاله في التنمية يذهب إلى جيوب قلة من الأفراد مما يضعف الاقتصاد ويؤثر سلباً على مشاريع التنمية.

الآثار الاجتماعية

وللتهريب كما أوضح المحاضر في جانب آخر من محاضراته آثاره الاجتماعية وقد حدد هذه الآثار

المال السائب في أيدي المهربين يغريهم بالافساد والإضرار بالمجتمع.