عاصفة عاتية

فشل السياسات الأوروبية في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط

منظمة العفو الدولية

مرحبًا بكم

منظمة العفو الدولية حركة عالمية تضم ما يزيد على 7 مليون شخص يناضلون من أجل عالم يتمتع فيه الجميع بحقوقهم الإنسانية.

وتتمثل رؤية المنظمة في أن يتمتع جميع البشر بجميع حقوق الإنسان المنصوص عليها في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان وغيره من المعايير الدولية لحقوق الإنسان.

ومنظمة العفو الدولية منظمة مستقلة عن جميع الحكومات والعقائد السياسية أو المصالح الاقتصادية أو المعتقدات الدينية، وتتلقى تمويلها من أعضائها ومن التبرعات العامة.

© حقوق النشر محفوظة لمنظمة العفو الدولية، 2017
ما لم يذكر خلاف ذلك فإن محتوى المادة الوارد في هذه الوثيقة محمي بموجب رخصة المشاع الإبداعي (يجب نسبة المادة إلى منظمة العفو الدولية، ويحظر استخدام المادة لأية أغراض تجارية، ويحظر إجراء أي تعديل أو اجتراء في لمادة أو نشر أو عرض مواد أخرى مستقاة منها، رخصة دولية 4).
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode
لمزيد من المعلومات، يرجى زيارة صفحة الأذونات على موقعنا:
www.amnesty.org
وإذا نسبت حقوق الطبع إلى جهة غير منظمة العفو الدولية، فإن هذه المادة تكون غير خاضعة لرخصة المشاع الإبداعي.
الطبعة الأولى 2017
الناشر: مطبوعات منظمة العفو الدولية
Peter Benenson House, 1 Easton Street
London WC1X 0DW, UK

رقم الوثيقة: EUR 03/6655/2017
اللغة الأصلية: الإنجليزية

amnesty.org

منظمة العفو الدولية

صورة الغلاف: *لاجئون ومهاجرون يسبحون ويصرخون طلباً للنجدة من أفراد طاقم سفينة "فينيكس" التابعة "لمحطة غوث المهاجرين عبر الشواطئ" (مواس) عقب انقلاب قارب خشبي متجه إلى إيطاليا وعلى متنه أكثر من 500 شخص في 24 مايو/أيار 2017 قبالة جزيرة لامبيدوسا، إيطاليا.*

©Chris McGrath/Getty Images

قائمة المحتويات

مسرد المصطلحات **4**

ملخص **5**

1. طريق المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط في عامي 2016 و 2017 – أزمة مستمرة لحقوق الإنسان **7**

1.1 المزيد من الأشخاص يسلكون المزيد من الرحلات المُهلكة 7

2.1 وصفة بسيطة ناجحة: نشر المزيد من قوارب الإنقاذ بالقرب من الساحل الليبي من شأنه أن ينقذ المزيد من الأرواح 9

3.1 تغيُّر السيناريو في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط: اللاجئون والمهاجرون الذين يغادرون في ظروف محفوفة بالمخاطر على نحو متزايد 13

4.1 عمليات البحث والإنقاذ في العامين 2016 و 2017 16

5.1 دور المنظمات غير الحكومية 18

2. أثر التعاون مع ليبيا في عمليات البحث والإنقاذ في عرض البحر على حقوق الإنسان **21**

1.2 التعاون مع ليبيا لمنع الأشخاص من الوصول إلى أوروبا 21

2.2 بواعث القلق بشأن قوات خفر السواحل الليبية 24

3.2 انتهاكات الحقوق الإنسانية للاجئين والمهاجرين في ليبيا 30

3. توصيـــات **33**

مسرد المصطلحات

اللاجئ هو الشخص الذي فرَّ من بلاده بسبب خوفه المبرَّر من التعرض للاضطهاد، ولا تستطيع حكومة بلده، أو لا تريد، حمايته. وقد صُممت إجراءات اللجوء لتحديد ما إذا كان الشخص يفي بالتعريف القانوني للاجئ أم لا. وعندما يعترف بلد ما بشخص معين بصفة لاجئ، فإنه يوفر له حماية دولية كبديل لحماية بلده الأصلي.

طالب اللجوء هو الشخص الذي غادر بلده طلباً للحماية، ولكنه لم يحصل على الاعتراف به كلاجئ بعد. وخلال الوقت الذي يجري فيه فحص طلب لجوئه، يجب ألا يُرغم على العودة إلى بلده الأصلي. وبموجب القانون الدولي يعتبر اللاجئ صفة تستند إلى الحقائق وتنشأ قبل منح اللجوء الرسمي والقانوني. ولذا فإن هذا التقرير يستخدم مصطلح "لاجئ" للإشارة إلى الشخص الذي فرَّ من وجه الاضطهاد أو من أتون النزاع بغض النظر عما إذا كان قد اعتُرف به رسمياً كلاجىء أم لا.

المهاجر هو الشخص الذي ينتقل من بلد إلى آخر بهدف العيش والعمل في العادة، سواء بشكل مؤقت أو دائم، أو بهدف جمع الشمل مع أفراد عائلته. إن المهاجرين الشرعيين هم مواطنون أجانب، يحق لهم الإقامة في البلد بموجب القانون المحلي. أما المهاجرون غير الشرعيين فهم المواطنون الأجانب الذين لا تفي صفة المهاجر بمتطلبات قوانين وقواعد الهجرة المحلية. كما يُطلق عليهم اسم "المهاجرون بدون وثائق". وأما مصطلح "غير شرعي" فيشير إلى دخول الشخص أو إقامته فقط.

ملخص

لا تزال الأزمة الإنسانية تتكشَّف في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط مع وفاة آلاف الأشخاص في محاولات يائسة للوصول إلى بر الأمان أو الحصول على حياة أفضل في أوروبا. ففي النصف الثاني من العام 2017 وصل 73,000 لاجئ ومهاجر إلى إيطاليا عن طريق البحر: أي بزيادة قدرها 14% عما كانت عليه في الفترة نفسها في النصف الثاني من العام السابق. فقد لقي نحو 2,000 شخص حتفهم، مما رفع معدلات الوفيات في هذا العام إلى 2.7%. وهذا يمثل زيادة قدرها ثلاثة أضعاف ما كانت عليه في النصف الثاني من عام 2015، حيث بلغت جهود البحث والإنقاذ التي بذلها الاتحاد الأوروبي ذروتها.

ويتمثل السبب المباشر لارتفاع الخسائر في الأرواح في تدهور الأوضاع التي اضطرت اللاجئين والمهاجرين إلى عبور البحر. وردآ على الجهود التي بذلها الاتحاد الأوروبي لضرب أنشطتهم، دأب المهربون في ليبيا على تحميل عدد أكبر من الأشخاص على متن قوارب ذات نوعية أقل جودة، ومعظمها قوارب مطاطية قابلة للنفخ، وبدون توفر وقود كاف ولا سترات نجاة أو غيرها من أدوات السلامة. فهذه القوارب لا فرصة لها فعلياً للوصول إلى السواحل الأوروبية بالاعتماد على نفسها، وإنما هي بحاجة إلى إنقاذ منذ لحظة مغادرتها.

إن حجم الخسائر في الأرواح حتى الآن، وإمكانية وقوع حوادث تحطُّم كبرى في أية لحظة، مع استمرار المغادرة، كان يجب أن يدفع الزعماء الأوروبيين إلى نشر المزيد من السفن المخصصة لعمليات الإنقاذ من أقرب الأماكن الممكنة إلى المياه الإقليمية الليبية. ولكن الزعماء الأوروبيين، بدلآ من ذلك، أعطوا الأولوية لتدابير منع اللاجئين والمهاجرين من مغادرة ليبيا بهدف تخفيض عدد القادمين إلى أوروبا، وذلك من خلال زيادة التعاون في مجال الهجرة مع السلطات الليبية المعترف بها دولياً. وفي العام الماضي كان المحور المركزي في استراتيجيتهم يتمثل في التعاون مع خفر السواحل الليبيين. وبهدف إنقاذ الأرواح في عرض البحر من خلال إغلاق المعابر الخطيرة كما تزعم، عمدت الحكومات الأوروبية إلى تزويد خفر السواحل الليبيين بالتدريب والمعدات وشجَّعتهم على اعتراض قوارب اللاجئين والمهاجرين التي تحاول الوصول إلى المياه الدولية.

إن الاستراتيجية الأوروبية المستهترة لم تفشل في تحقيق النتائج المرجوَّة فيما يتعلق بوقف عمليات المغادرة ومنع وقوع المزيد من فقدان الأرواح، وإنما تعرِّض اللاجئين والمهاجرين، في الحقيقة، إلى مزيد من المخاطر في عرض البحر، وإلى إعادتهم إلى ليبيا وإنزالهم فيها في حالة اعتراضهم، حيث يواجهون ظروفآ فظيعة في الحجز، فضلآ عن التعذيب والاغتصاب.

إن الجزء الأول من هذا التقرير، الذي يأتي بعد سلسلة من المطبوعات التي صدرت في وقت سابق حول هذا الموضوع،[1] يفحص الأوضاع الراهنة على طول طريق المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، ويستعرض ما حدث في الماضي في صيف عام 2015، عندما وقعت حادثتا تحطُّم قوارب راح ضحيتهما 1,200 شخص، إذ قرر الزعماء الأوروبيون زيادة الموارد اللازمة لإنقاذ اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر، وهي خطوة نجحت في تخفيض معدلات الوفيات. ويفحص التقرير مختلف العمليات التي يجري تنفيذها حالياً في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط (عملية تريتون التي أنشأتها الوكالة الأوروبية لمراقبة الحدود، والقوة البحرية للاتحاد الأوروبي في البحر المتوسط (يونافور ميد) المخصصة لتدمير قوارب المهربين، وعملية ماري سيكورو التي أنشأتها البحرية الإيطالية) والمساهمة الحيوية في جهود الإنقاذ التي تبذلها المنظمات غير الحكومية، التي حاولت سد الفجوة التي خلقها فشل الزعماء الأوروبيين في إعطاء الأولوية لإنقاذ الأرواح في عرض البحر. ويخلص التقرير إلى القول بأن الزعماء الأوروبيين

---

[1] أرواح طافية: لاجئون ومهاجرون في محنة في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط 2014)، على الرابط:

https://www.amnesty.org/en/documents/EUR05/006/2014/en/؛أوروبا تغرق في لجة العار: التقاعس عن إنقاذ اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر (أبريل/نيسان 2015)، على الرابط:https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/1434/2015/en ؛ بحر أكثر أماناً: أثر زيادة عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط (يوليو/تموز 2015)، على الرابط:

https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en

توقفوا عن النظر لعمليات البحث والإنقاذ كأولوية، وفشلوا في الاستجابة للظروف المتغيرة وتزايد المخاطر التي يتعرض لها اللاجئون والمهاجرون حالياً.

ويتضمن الفصل الثاني من التقرير، المخصص لفحص تأثير التعاون مع عمليات البحث والإنقاذ في ليبيا على حقوق الإنسان، تفاصيل حول بواعث القلق المتعلقة بسلوك خفر السواحل الليبيين في عرض البحر، مع إشارة خاصة إلى حالات الاعتراض التي عرّضت الأشخاص المعنيين للخطر؛ وعواقب إنزال اللاجئين والمهاجرين في ليبيا من أجل سلامتهم. ويصف التقرير المخاطر الأوسع نطاقاً التي يتعرض لها اللاجئون والمهاجرون في ليبيا على نحو اعتيادي، والتي تشمل انتهاكات جسيمة وواسعة النطاق لحقوق الإنسان، ومنها عمليات القتل والتعذيب والاغتصاب والاختطاف والعمل القسري والاعتقال التعسفي في ظروف قاسية ولاإنسانية ومهينة.

وفي غياب الطرق الآمنة والشرعية الكافية للاجئين والمهاجرين الذين ينشدون دخول الأراضي الأوروبية، وما دامت عمليات المغادرة الخطيرة من ليبيا مستمرة، فإن الزعماء الأوروبيين يجب أن يلتزموا باستخدام موارد مخصصة للبحث والإنقاذ بالقرب من المياه الإقليمية الليبية وإنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في مكان آمن. وباختصار، ثمة حاجة ماسة وعاجلة إلى عملية إنسانية متعددة البلدان ومنسقة من قبل السلطات الإيطالية، تكون مشابهة لتلك التي كان معمولاً بها في عام 2015.

إن التعاون مع خفر السواحل الليبيين يجب أن يكون مدفوعاً، بشكل حصري، ببواعث القلق الخاصة بالبحث والإنقاذ، وأن يكون مشروطاً بموافقة السلطات الليبية على التدابير الآتية:

- يجب ألا يقوم خفر السواحل الليبيون بتنفيذ عمليات بحث وإنقاذ خارج المياه الليبية؛
- يتعين على خفر السواحل الليبيين السماح بعمليات البحث والإنقاذ من قبل سفن مدنية، ومنها القوارب التي تشغّلها منظمات غير حكومية، في المياه الإقليمية الليبية بلا أية عوائق؛
- ينبغي عدم السماح لخفر السواحل الليبيين بقيادة العملية في موقع الحدث خلال عمليات البحث والإنقاذ، كما يتعين عليهم نقل أي شخص تم إنقاذه إلى السفن الأوروبية أو الأجنبية المشاركة في العملية بهدف إنزاله في مكان آمن؛
- يتعين على قوات خفر السواحل الليبية قبول إنشاء آلية فورية لضمان المراقبة الصارمة لسلوك أفرادها وعملياتها في عرض البحر، وإنشاء سيرورة مساءلة في حالات انتهاك القانون الدولي والمعايير الدولية.

وعلى صعيد أوسع، يتعين على الزعماء الأوروبيين أن يجعلوا التعاون مع السلطات الليبية بشأن الهجرة مشروطاً بإحراز تقدم يمكن التأكد منه نحو وضع حد للاحتجاز التلقائي للمهاجرين غير الشرعيين في ليبيا، وإنشاء نظام لجوء، والسماح للوكالات الدولية بالوصول إلى اللاجئين والمهاجرين المحتجزين بلا عوائق.

ويستند هذا التقرير الموجز إلى معلومات زوَّدنا بها ممثلون لخفر السواحل الإيطاليين في مركز تنسيق الإنقاذ البحري في روما؛ والمنظمات غير الحكومية المشاركة في أنشطة البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط؛ فضلاً عن المعلومات التي قام بجمعها منتدى "شيد ميد" الذي نظَّمه "يونافور ميد"-عملية صوفيا في روما في 8-9 يونيو/حزيران 2017. كما تمت مراجعة سجلات التحقيقات البرلمانية التي أجرتها لجنة الدفاع في مجلس الشيوخ الإيطالي واللجنة المعنية بتنفيذ اتفاقية "شنغن" في مجلس النواب الايطالي، ونشاط الوكالة الاتحاد الأوروبي للتعاون من أجل تنفيذ القوانين "يوروبول"، وممارسة مراقبة الهجرة. كما استُخدمت البيانات والمعلومات الرسمية المقدمة من وكالات الأمم المتحدة، من قبيل المفوضية السامية لشؤون اللاجئين والمنظمة الدولية للهجرة والمفوضية الأوروبية، والوكالة الأوروبية لمراقبة الحدود "فرونتكس" والعملية العسكرية للاتحاد الأوروبي (يونافور- ميد)، عملية صوفيا، ووزارة الداخلية الإيطالية وقوات خفر السواحل الإيطالية، بالإضافة إلى تقارير المنظمات الأكاديمية والإعلامية والخبراء والمنظمات غير الحكومية. وتم جمع شهادات 18 لاجئاً ومهاجراً في مجرى عمل بعثة أُرسلت إلى صقلية في الفترة بين 23 و26 مايو/أيار 2017، وزار خلالها الباحثون مراكز الاستقبال في مينيو (كاتانيا) وراغوسا إبلا (راغوسا)، وبورغا لاكروسي (راغوسا) وفيلا سيكانيا (أغريغنتو).

1. طريق المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط في عامي 2016 و 2017 – أزمة مستمرة لحقوق الإنسان

لقد باتت كل عملية إنقاذ الآن مأساة منتظَرة

ممثل إحدى المنظمات غير الحكومية المشاركة في أنشطة البحث والإنقاذ، يونيو/حزيران 2017.

1.1 المزيد من الأشخاص يسلكون المزيد من الرحلات المُهلكة

لقد سلك اللاجئون والمهاجرون طريق العبور في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط أملاً في الوصول إلى أوروبا منذ ما يزيد على عقدين من الزمن. بيد أنه في السنوات الثلاث والنصف الأخيرة ازداد عدد الأشخاص الذين سافروا من شواطئ شمال أفريقيا نحو إيطاليا زيادة كبيرة، حيث سجَّلت وزارة الداخلية الإيطالية وصول ما يربو على 170,000 شخص في عام 2014؛ و 153,800 شخص في عام 2015؛ و 181,400 شخص في عام 2016.[2] ومنذ 27 يونيو/حزيران 2017، وصل أكثر من 73,380 شخصاً إلى إيطاليا عن طريق البحر، أي بزيادة 14% عما كانت عليه في الفترة نفسها من عام 2016[3] ومن المرجح أن تكون أرقام نهاية العام مساوية لهذه الأرقام إن لم تكن أكثر منها في عام 2016.

ومن بين الذين خاطروا بحياتهم في محاولة للوصول إلى أوروبا عبر المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط لاجئون فارون من الاضطهاد والنزاعات والحروب ومهاجرون يريدون الهروب من الفقر وإيجاد حياة أفضل. وتعطي جنسيات الأشخاص الذين يصلون إلى الشواطئ الأوروبية مؤشرات على العوامل الجيو-سياسية التي تدفع الأشخاص إلى محاولة عبور البحر. وكانت الأغلبية العظمى من الأشخاص الذين وصلوا إلى إيطاليا حتى يونيو/حزيران 2017 قادمين من بلدان أفريقيا جنوب الصحراء، حيث احتلت نيجيريا المرتبة الأولى بين جنسيات القادمين، تبعتها غينيا وساحل العاج وغامبيا والسنغال ومالي. وقد شكَّلت تلك الجنسيات،

[2] انظر الرابط:

http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/cruscotto_statistico_giornaliero_31_dicembre_2016.pdf

[3] http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/it/documentazione/statistica/cruscotto-statistico-giornaliero

مجتمعة، نحو نصف مجموع القادمين. وهبطت نسبة مواطني بنغلاديش الذين شكلوا ثاني أكبر مجموعة، حيث بلغت نسبتهم 10%، وشكّل الإريتريون، الذين كانوا ثاني أكبر مجموعة بعد السوريين في عام 2014 (أكثر من 34,000 شخص)، والمجموعة الأولى في عام 2015 (أكثر من 38,000 شخص)، والثانية في عام 2016 (أكثر من 20,000 شخص) إلى 4% من المجموع العام، حيث بلغوا أكثر بقليل من 2,600 شخص في 21 يونيو/حزيران 2017. كما سُجلت جنسيات جديدة، ولاسيما المغاربة الذين شكلوا نسبة 4% في 21 يونيو/حزيران، وعدد صغير من المواطنين الليبيين.

وفي الوقت الذي سافر عدد أقل من اللاجئين في البداية، من قبيل السوريين والإرتيريين الذين لقيت طلبات لجوئهم معدلات قبول مرتفعة عبر بلدان الاتحاد الأوروبي في السنوات الأخيرة، من ليبيا إلى إيطاليا في الأشهر القليلة الأولى من عام 2017، فإن 40% من الأشخاص الذين طلبوا اللجوء كان لديهم الحق في بعض أشكال الحماية في إيطاليا في عام 2016 [4]، و 44% في أواسط يونيو/حزيران 2017، وفقاً لبيانات وزارة الداخلية الإيطالية.[5]

وذكر بعض الأشخاص الذين قابلتْهم منظمة العفو الدولية في صقلية في مايو/أيار 2017 أن الاضطهاد السياسي وانتهاكات حقوق الإنسان، من قبيل عمليات الإعدام خارج نطاق القضاء والاعتقال التعسفي والتعذيب والخدمة العسكرية الإلزامية إلى أجل غير مسمى في ظروف تصل إلى حد العمل القسري شكلت الأسباب الرئيسية التي دفعتهم إلى مغادرة بلدانهم. وتحدث آخرون، ممن يبحثون عن عمل، عن صعوبة الوصول إلى أوروبا عن طريق القنوات الشرعية. فقد قال رجل غامبي عمره 28 عاماً، وصل إلى لامبيدوسا في مايو/أيار 2017، لمنظمة العفو الدولية إنه قبل مغادرته غامبيا في عام 2015 ليبدأ رحلته إلى أوروبا، كان قد حاول الحصول على تأشيرة إلى المملكة المتحدة، لكنه لم ينجح في ذلك. وأوضح رجل غامبي آخر قابلتْه منظمة العفو الدولية في أغاديز بالنيجر في فبراير/شباط 2017، أنه كان قد قدم أربع طلبات تأشيرة إلى السلطات القنصلية الإيطالية قبل أن يقرر السفر بصورة غير شرعية. ومع أن هذه الحالات عبارة عن قصص حدثت، فإنها تعدُّ رمزاً لمحدودية الطرق الشرعية لدخول أوروبا بالنسبة للعمال المهاجرين المحتملين. وفي اجتماعه الذي عُقد في 22-23 يونيو/حزيران 2017، وافق المجلس الأوروبي على أنه "ينبغي وضع ترتيبات براجماتية مع البلدان الثالثة على مستوى الاتحاد الأوروبي بدون مزيد من التأخير، وذلك باستخدام جميع الوسائل المملكنة، بما في ذلك إعادة تقييم سياسة التأشيرات تجاه البلدان الثالثة بحسب الحاجة."[6] إن هذه البراجماتية المرحب بها لم تنعكس بعد في سياسة الهجرة للاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه، التي لا تزال مستمرة في إعطاء الأولوية لمنع وصدّ عمليات الوصول إلى أوروبا بصورة غير شرعية من خلال التعاون مع البلدان المجاورة وبلدان العبور (الترانزيت) في مراقبة الحدود – بدلاً من الإدارة الشاملة لعمليات الهجرة، بما فيها بالنسبة للعمال المهاجرين.

إن اختيار الطريق الذي يسلكه المهاجرون واللاجئون للوصول إلى أوروبا يعتمد على العديد من العوامل. بيد أنه ما من شك في أن الضوابط الحدودية الصارمة – على الحدود الخارجية لأوروبا وفي البلدان المجاورة، كتركيا- دفعت أولئك الذين ليس أمامهم آفاق تُذكر للوصول إلى أوروبا عن طريق القنوات الشرعية إلى سلوك الطريق المهلك عبر ليبيا والبحر المتوسط، أملاً في الوصول إلى إيطاليا. فعلى سبيل المثال، يمكن أن تُعزى أسباب وصول هذا العدد الكبير من مواطني بنغلاديش إلى إيطاليا في عام 2017، جزئياً، إلى إغلاق الحدود البرية والبحرية بين تركيا واليونان.

إن الأسباب التي تكمن وراء هذه الرحلات اليائسة هي في النهاية أسباب شخصية ولا يمكن فهمها إلا كجزء من السيرة الشخصية لكل فرد. بيد أن حالة اليأس والتصميم التي تكتنف اللاجئين والمهاجرين هي التي تدفع عشرات الآلاف منهم إلى الاستمرار في اختيار الطريق الذي يعرِّضهم للعنف والاغتصاب والضرب وغيرها من أشكال الانتهاكات أثناء عبور الصحراء، وفي داخل ليبيا، حتى قبل الشروع في عبور البحر المهلك. كما أن حالات الوفاة التي تقع أثناء عبور الصحراء، والناجمة عن عمليات القتل أو التعب أو تخلي المهربين عنهم، تذهب هباء إلى حد كبير.

---

[4] http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/riepilogo_dati_2015_2016_0.pdf

[5] http://www.libertaciviliimmigrazione.dlci.interno.gov.it/it/documentazione/statistica/i-numeri-dellasilo

[6] انظر الفقرة 22 من اجتماع المجلس الأوروبي (22 و 23 يونيو/حزيران 2017) النتائج، على الرابط:

file://intsec.amnesty.org/data/users/edepieri/Downloads/22-23-euco-final-conclusions.pdf

ولعل تجربة **أبوكفير**[7]، وهو رجل غامبي عمره 20 عاماً، كان قد غادر غامبيا بعد فشله في مواجهة عمه بشأن ميراث والده في الأرض الزراعية، تقدم رؤية مرعبة للأخطار التي يواجهها المهاجرون حتى قبل وصولهم إلى السواحل الليبية:

"في الساعة الساعة السادسة من صبيحة أحد أيام ديسمبر/كانون الأول 2016 غادرنا أغاديز في النيجر على متن ست شاحنات تويوتا، كانت تسير بسرعة كبيرة ولمدة 12 ساعة بدون توقف. كان عددنا 27 شخصاً، وقد تمت مطاردتنا والإمساك بخمس سيارات تويوتا، وتُرك الأشخاص الذين كانوا يستقلونها في وسط الصحراء. كانت سيارتنا هي الأخيرة بين السيارات الست. وعندما أطلقوا النار علينا فقدتُ الوعي تقريباً. ضربوا إطار السيارة، ولكنهم لم يتوقفوا لأخذها، فقام السائق بتغيير الإطار، وواصلنا الرحلة حتى اليوم التالي عندما أوقفونا مرة أخرى. كانوا يحملون بنادق، واقتادونا إلى خلف تلة، وأمرونا بالانبطاح أرضاً. كانوا يرتدون بزات سوداء اللون وعمامات، وقد كُتبت كلمات عربية على أسفل السروال. كانوا يضربوننا كلما رفعنا رؤوسنا، وقاموا بتفتيشنا بحثاً عن نقود، وقالوا لنا: إما أن تدفعوا أو نقتلكم". ثم قاموا بفصل النساء عنا واقتادوهن إلى خلف تلة أخرى – ولا أعرف ما حلَّ بهن.

أخذوا حقائبنا والماء الذي بحوزتنا ورحلوا بسيارتنا. فاضطررنا للسير على الأقدام تحت لهيب الشمس لعدة أيام. كان معنا ثلاث فتيات، توسلن إلينا كي يشربن من بولنا... وقد لقي أربعة من مجموعتنا حتفهم. كنا نقتفي آثار السيارة... كنا أحياناً نصادف بعض السيارات في الليل، وكان ركابها يعطوننا ماء. سرْنا على الأقدام لعدة أيام، وتركنا خمسة أشخاص في الطريق. وفي يوم الجمعة كنا نستلقي على قارعة الطريق، عندما وصلت سيارة، وقال لنا سائقها: سأقلكم إلى ليبيا، لكن يجب أن تدفعوا لي مالاً بالمقابل. توقَّف لمدة يومين كي يزودنا بالطعام ويسمح لنا بالخلود إلى الراحة لأننا يجب أن نسترجع قوتنا. وقمنا بدفن شخص آخر من المجموعة في الصحراء. وركبنا السيارة لمدة ليلتين أخريين إلى أن وصلنا إلى ليبيا."

إن هذا التقرير الموجز لا يسهب في الحديث عن ضغوط الهجرة الأوسع نطاقاً على أوروبا، وعن ضرورة توفير طرق آمنة وشرعية لدخول اللاجئين والعمال المهاجرين على السواء، إذا ما أُريد تقليص مثل تلك الرحلات المهلكة، بل يركز حصراً على العواقب الإنسانية الكارثية لإعطاء الأولوية من قبل الزعماء الأوروبيين لمنع عمليات المغادرة من ليبيا على إنقاذ المعرَّضين للخطر في عرض البحر.

2.1 وصفة بسيطة ناجحة: نشر المزيد من قوارب الإنقاذ بالقرب من الساحل الليبي من شأنه أن ينقذ المزيد من الأرواح

وفقاً للمنظمة الدولية للهجرة، فقد سُجلت 3,165 حالة وفاة في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط في عام 2014، و 2,876 حالة في عام 2015، و 4,581 حالة في عام 2016، و 2,072 حالة حتى 28 يونيو/حزيران 2017.[8] وقدَّرت المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أن 2,030 شخصاً قضوا نحبهم في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط أو كانوا في عداد المفقودين حتى 28 يونيو/حزيران 2017.[9] إن عام 2016 كان العام الأشد فتكاً باللاجئين والمهاجرين في المنطقة الوسطى من

---

[7] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017، في راغوسا. وقد وصل إلى إيطاليا في مارس/آذار 2017

[8] أنظر بيانات المنظمة الدولية للهجرة على الرابط: missingmigrants.iom.int/Mediterranean

وهذه الأرقام هي مجرد تقديرات، أما الأرقام المؤكدة الوحيدة فهي عدد القادمين والجثث التي تتم استعادتها من البحر. ولا تتوفر معلومات رسمية حول عدد القوارب وعدد الأشخاص المغادرين. وإذا أخذنا بعين الاعتبار أن قارباً مطاطياً حمل 122 شخصاً في عام 2016 (بحسب تقديرات خفر السواحل الإيطالي) ووقوع حوادث تحطّم قوارب غير معلومة بدون ناجين، فإن ذلك من شأنه أن يغير معدلات الوفيات المسجلة إلى حد كبير.

[9] انظر الرابط: https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean

البحر الأبيض المتوسط حتى الآن، حيث وقعت 2.5 حالة وفاة في صفوف كل 100 شخص حاولوا عبور البحر. واستناداً إلى المعدلات الحالية، فإن معدل الخسائر في الأرواح في عام 2017 يُتوقع أن يكون مساوياً لهذا المعدل، إن لم يكن أعلى.[10]

السنة	الفترة	عدد القادمين*	عدد المغادرين	عدد الوفيات**	معدل الوفيات
2014	يناير/كانون الثاني- ديسمبر/كانون الأول	170,100	173,265	3,165	1.8
2015	يناير/كانون الثاني – ديسمبر/كانون الأول	153,842	156,718	2,876	1.8
	يناير/كانون الثاني – أبريل/نيسان	26,221 1	27,722 1	1,721	6.2
	27 أبريل/نيسان – 31 ديسمبر/ كانون الأول	127,622***	128,996	1,155	0.89
2016	يناير/كانون الثاني – ديسمبر/كانون الأول	181,436	186,017	4,581	2.5
2017	يناير/كانون الثاني – يونيو/حزيران	73,380	75,452	2,072	2.7

** مصدر البيانات وزارة الداخلية الإيطالية*

*** مصدر البيانات المنظمة الدولية للهجرة*

**** البيانات تشمل الفترة من 1 مايو/أيار إلى 31 ديسمبر/كانون الأول*

مع فقدان العديد من الأرواح التي أُزهقت والمزيد من المآسي التي تلوح في الأفق في أية لحظة، مع استمرار رحلات القوارب في ظروف محفوفة بالمخاطر الشديدة، أخذ الوضع في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط يشكل أزمة إنسانية ملحة ينبغي معها أن يتحلى الزعماء الأوروبيون بالمسؤولية الأخلاقية والقانونية عن التصدي لها بلا تأخير بما يتسق تماماً مع القانون الدولي للبحار والقانون الدولي لحقوق الإنسان واللاجئين.

ونظراً لمستوى الخطر المتأصل الذي تنطوي عليه جميع الرحلات البحرية التي ينظمها المهربون في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط – والتي تُستخدم فيها قوارب غير صالحة للإبحار مطلقاً ومكتظة بالركاب ولا تتمتع بمواصفات السلامة وبقليل من الوقود وطاقم غير مدرَّب، وغالباً بدون وسائل لطلب الإغاثة – فإنه لن يكون من الممكن أبداً منع وقوع جميع حوادث تحطُّم القوارب. وفي الحقيقة يُعتبر إنقاذ العديد من الأرواح يومياً إنجازاً هائلاً من جانب جميع المشاركين في أنشطة البحث والإنقاذ. بيد

[10] استناداً إلى بيانات وزارة الداخلية الإيطالية بشأن القادمين، وبيانات المنظمة الدولية للهجرة بشأن الوفيات في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط.

أن من الواضح أن الجهود الحالية للاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه تفشل في التكيف مع الأنماط المتغيرة في المعابر البحرية (التي تسببها سياساتها بهذا الشأن، جزئياً على الأقل)، وارتفاع عدد المعابر باستمرار، مما أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات الوفيات على مدى الثمانية عشر شهراً الأخيرة، في أعقاب النجاح النسبي في عمليات البحث والإنقاذ الذي شهدناه في النصف الثاني من عام 2015، عندما كانت القضية ذات أولوية لوقت قصير.

وبالفعل، ففي يوليو/تموز 2015 وصفت منظمة العفو الدولية المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط بأنها "البحر الأكثر أماناً"، عقب توثيق الأثر الإيجابي للتدابير التي اتخذها زعماء الاتحاد الأوروبي لتعزيز قدرات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط ابتداء من أبريل/نيسان 2015.[11] وانخفض معدل الوفيات في الفترة بين 27 أبريل/نيسان (عندما ضُمت السفينة الإضافية الأولى إلى عملية تريتون المشتركة التابعة الوكالة الأوروبية لمراقبة الحدود "فرونتكس"، انظر أدناه) و31 ديسمبر/كانون الأول 2015، إلى 1 لكل 112 شخصاً، أو ما نسبته 0.89% من مجموع الأشخاص الذين يحاولون العبور.

وبلغ معدل الوفيات 1 من كل 16 حالة، أو 6.2% في الفترة من 1 يناير/كانون الثاني إلى 26 أبريل/نيسان من ذلك العام، عندما كانت قوة حرس الحدود الإيطالية تنسق عمليات الإنقاذ بالاعتماد شبه الحصري على إمكاناتها الخاصة وعلى السفن التجارية. كان ذلك نتيجة للقرار المفجع الذي اتخذه الزعماء الأوروبيون والحكومة الإيطالية لإنهاء العملية الإنسانية الهادفة تحديداً إلى إنقاذ اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر، والمعروفة باسم عملية "ماري نوستارام"، الذي اتُّخذ بدافع الخوف من حدوث رد فعل سياسي على مواصلة عشرات آلاف الأشخاص الذين تم إنزالهم في إيطاليا رحلتهم باتجاه بلدان أوروبا الشمالية. وكانت إيطاليا قد أنشأت عملية"ماري نوسترام" في أكتوبر/تشرين الأول 2013 في أعقاب وقوع حادثتي تحطم سفن ذهب ضحيتهما ما يزيد على 560 قتيلاً في 3 و11 أكتوبر/تشرين الأول 2013. وفي الفترة من 18 أكتوبر/تشرين الأول 2013 إلى 31 أكتوبر/تشرين الأول 2014، تمكّنت عملية "ماري نوستارام" من إنقاذ 166,000 شخص وإنزالهم على نحو آمن.[12]

وكان الزعماء الأوروبيون قد اعتبروا عملية "ماري نوستارام"- وهم على خطأ- عامل جذب للاجئين والمهاجرين، وحاججوا بأن زيادة السلامة شجَّعت المزيد من الأشخاص على خوض المزيد من المخاطر في الرحلة.[13] ولمساعدة إيطاليا في نشر الدوريات على الحدود البحرية الجنوبية لأوروبا، أنشأ الزعماء الأوروبيون "عملية تريتون المشتركة التابعة لوكالة "فرونتكس"، ومنحوها صلاحيات نشر دوريات على بُعد حوالي 30 ميلاً بحرياً من الشواطئ المالطية والإيطالية ابتداء من 1 نوفمبر/تشرين الثاني 2014. وكانت مواردها متناسبة، نوعاً وكماً، مع نطاق صلاحياتها المحدود، ولكنها ليست متناسبة مع مهمة تحقيق إمكانات البحث والإنقاذ. وعلى عكس افتراضات الزعماء الأوروبيين المتعلقة بعامل الجذب المتمثل في "ماري نوستارام" خلال شتاء عام 2015/2014، فقد استمرت الرحلات، وخصوصاً من ليبيا، وازدادات حوادث الوفيات في عرض البحر، التي كانت متوقعة.

وأخيراً طرقت أبوابَ الزعماء الأوروبيين حادثتا تحطُّم قاربين في بحر أسبوع واحد في الفترة بين 12 و 19 أبريل/نيسان 2015، اللتان حصدتا أرواح ما يزيد على1,200 شخص، ليبيِّن لهم أن قرارهم بإنهاء عملية "ماري نسوترام" كان خاطئاً، وأن عملية "تريتون" كانت رداً غير كاف على الأزمة الإنسانية في عرض البحر.

وفي اجتماع طارئ للمجلس الأوروبي عُقد في 23 أبريل/نيسان 2015، اتفق الزعماء الأوروبيون على تعزيز عملية "بريتون" و"بوسيدون" (وهي عملية تابعة لوكالة فرونتكس في بحر إيجه)، بمضاعفة الموارد المالية ثلاث مرات على الأقل وتعزيز عدد المعدات المتوفرة لدى وكالة "فرونتكس". وفي الأسابيع التالية زوَّدت عدة حكومات عملية تريتون بمعدات بحرية وجوية إضافية من شأنها أن تساعدها على نشر دورياتها في حالة الطقس القاسية وإنقاذ عدد كبير من الأشخاص. وفي 26 مايو/أيار، اعتمدت وكالة فرونتكس خطة عملانية جديدة لعملية تريتون، سمحت لها بنشر دوريات على مسافة 70 ميلاً بحرياً جنوب لامبيدوسا. وفي الفترة بين مايو/أيار وسبتمبر/أيلول 2015، نشرت عملية تريتون ست سفن دورية عبر الشاطئ، و12 قارب دورية وثلاث طائرات وطائرتين

---

[11] منظمة العفو الدولية، "بحر أكثر أماناً: أثر زيادة عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط"، يوليو/تموز 2015، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en

[12] منظمة العفو الدولية، "أوروبا تغرق في لجة العار: التقاعس عن إنقاذ اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر"، أبريل/نيسان 2015، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/1434/2015/en

[13] منظمة العفو الدولية، "أرواح طافية تتقاذفها الأمواج: لاجئون ومهاجرون في محنة في المنطقة الوسط من البحر الأبيض المتوسط"، سبتمبر/أيلول 2014، على الرابط:https://www.amnesty.org/en/documents/EUR05/006/2014/en

مروحيتين. وبالإضافة إلى ذلك نشرت حكومات أوروبية، من بينها فرنسا وألمانيا وأيرلندا والمملكة المتحدة، وسائل جوية وبحرية خارج تريتون في عمليات إنسانية وطنية تهدف إلى مساعدة اللاجئين والمهاجرين في عرض البحر، حيث انضمَّت إلى السفن البحرية الإيطالية الخمس العاملة خارج تريتون. وفي أجندتها الأوروبية الخاصة بالهجرة، الصادرة في 13 مايو/أيار 2015، أكدت المفوضية الأوروبية على إعطاء الأولوية لإنقاذ الأرواح، بما في ذلك إعادة جهود الإنقاذ إلى مستوى التدخل الذي تسمح به عملية نوسترام. وقالت المفوضية "إن هذا التضامن المرحَّب به ينبغي المحافظة عليه إلى أطول مدة ممكنة طالما استمرت ضغوط الهجرة". ولكن لم تتم المحافظة على هذا الالتزام الواضح بالبحث والإنقاذ.

بيد أنه بحلول نهاية مايو/أيار 2015، تم تجاوز مستوى الموارد الذي كان متوفراً لدى عملية "ماري نوسترام": حيث نشرت عملية "تريتون" دورياتها على الحدود الجنوبية لمنطقة البحث والإنقاذ المالطية. وتمكنت السفن الأوروبية، التي نُشرت جنوب منطقة العمليات الموسعة لعملية تريتون، من الوصول إلى القوارب التي تواجه محنة على بعد 30 ميلاً بحرياً (55 كيلومتراً) من السواحل الليبية في غضون ساعتين تقريباً.

وبالإضافة إلى ذلك، ففي 22 يونيو/حزيران 2015 أطلق الاتحاد الأوروبي عملية "يونافور ميد"، وهي عملية عسكرية مشتركة، وكلَّفها بمهمة "تحديد السفن التي يستخدمها المهربون وتجار البشر والاستيلاء عليها والتخلص منها"، وذلك من أجل "ضرب النموذج التجاري لشبكات التهريب والاتجار بالبشر في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط". ولم يكن نشر الدوريات البحرية الهادفة إلى العثور على قوارب اللاجئين والمهاجرين التي تواجه محنة ومساعدة ركابها ضمن صلاحيات "يونافور ميد"، إلا أنها، بسبب نشرها في المنطقة الوسطى، حيث وقوع الحوادث يعتبر أمراً شائعاً، فإن معداتها البحرية والجوية ساهمت في إنقاذ الأرواح منذ بداية العملية.

وبدأت منظمات غير حكومية بإنشاء عمليات إنقاذ خاصة مموَّلة من قبل المجتمع المدني. إذ قامت "محطة غوث المهاجرين عبر الشواطئ (مواس)، التي كانت المنظمة غير الحكومية الأولى التي أرسلت سفينة إلى المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط في الفترة بين أغسطس/آب وسبتمبر/أيلول 2014، بنشر سفينتها "فينيكس" في الفترة بين 2 مايو/أيار و28 سبتمبر/أيلول 2015، وكانت تعمل بشكل مشترك مع الفرق الطبية التابعة لمنظمة "أطباء بلا حدود" على متنها من أجل مساعدة اللاجئين والمهاجرين.[14] كما نشرت منظمة "أطباء بلا حدود" سفينة "ذي بوربون أرغوس" في الفترة من 9 مايو/أيار 2015 إلى سبتمبر/أيلول، وسفينة "ديغنيتي1" منذ 13 يونيو/حزيران 2015. ونشرت المنظمة غير الحكومية الألمانية "سي ووتش" سفينة "سي ووتش 1" في الفترة بين يونيو/حزيران وسبتمبر/أيلول 2015.

وكان من نتائج نشر مثل تلك القدرات المتعلقة بالبحث والإنقاذ، المتوفرة أصلاً والتي تم تعزيزها، بالقرب من أماكن الحاجة إليها أن هبطت معدلات الوفيات، حتى مع ازدياد عدد طرق العبور. وعلى حد تعبير أحد ممثلي المنظمات غير الحكومية، فإن صيف عام 2015 كان وقتاً للنشاط المكثف، الذي عمل خلاله جميع الفاعلين الموجودين في البحر معاً بطريقة فعالة، وكانت عمليات الإنقاذ تحدث وفقاً لنمط منتظم ويمكن التنبؤ به، أدى إلى تيسير العمليات وإنقاذ الأرواح.[15]

وبحلول عام 2015، كان قد تم إنقاذ 152,343 شخصاً في عرض البحر. ومن بين هؤلاء تم إنقاذ 41,341 شخصاً على أيدي قوات البحرية الإيطالية؛ و 6,290 شخصاً على أيدي شرطة الجمارك الإيطالية، بما في ذلك المعدات المموَّلة بالاشتراك مع وكالة فرونتكس؛ و 16,158 شخصاً من قبل سفن تجارية؛ و 20,063 شخصاً من قبل قوارب إنقاذ تابعة لمنظمات غير حكومية؛ و 15,428 بمساعدة معدات تريتون التابعة لفرونتكس، باستثناء المعدات الإيطالية؛ و 23,885 على أيدي "يونافور ميد" وقوات بحرية أجنبية.[16]

وتتضمن الفصول التالية تحليلاً للاتجاهات المتغيرة في عمليات المغادرة من ليبيا والمخاطر المتزايدة التي يتعرض لها الأشخاص الذين تتقاذفهم الأمواج؛ وتضعها ضد التغييرات في قدرات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط.

---

[14] مصدر المعلومات مجموعة المنظمات غير الحكومية الناشطة في مجال البحث والإنقاذ حتى يونيو/حزيران 2017

[15] أُجريت المقابلة في يونيو/حزيران 2017. ويمكن الاطلاع على تقديرات مشابهة لأنشطة البحث والإنقاذ في عام 2015 في: "وضع اللوم على المنقذين"، ص 9، تقرير صدر عن فرع "الطب الشرعي لوفيات البحار" (تشارلز هيلر ولورنزو بيزاني)، وهو جزء من "مركز الأدلة المعمارية الجنائية" (بإدارة إيال وايزمان)، غولد سميث، جامعة لندن)، ونُشر في يونيو/حزيران 2017، انظر الرابط: https://blamingtherescuers.org/report

[16] مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري، نشاط البحث والإنقاذ وتدفق المهاجرين في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، 2016، على الرابط: http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx

وسرعان ما يتضح أن تصاعد الخسائر في الأرواح هو نتيجة للتغييرات في ممارسات المهربين التي لم تتكيف معها جهود البحث والإنقاذ بقيادة الاتحاد الأوروبي.

3.1 تغيُّر السيناريو في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط: اللاجئون والمهاجرون الذين يغادرون في ظروف محفوفة بالمخاطر على نحو متزايد

ليس ثمة تفسير بسيط للرقم القياسي للوفيات في عرض البحر الذي سُجل في عام 2016. غير أنه يمكن تحديد عدد من العوامل التي أسهمت في ذلك. فمع بداية عام 2015 وخلال عام 2016 تغيرت ممارسات المهربين. وفي التقرير الخاص بأنشطة البحث والإنقاذ[17] الذي أصدرته قوات خفر السواحل الإيطالية في عام 2016، أشار التقرير إلى حدوث تدهور ملحوظ في ظروف السلامة على متن القوارب التي تُستخدم للتهريب من ليبيا، ولاسيما:

- عدم توفر الهواتف المتصلة بالأقمار الاصطناعية في كثير من الأحيان، الأمر الذي يجعل من الصعب اكتشاف القوارب التي تواجه محنة، ويستهلك وقتاً طويلاً. فقد بلغت نسبة أنشطة البحث والإنقاذ باستخدام الهواتف التي تعمل بواسطة الأقمار الاصطناعية في مكالمات مع "مركز تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحرية – في روما" نحو 45% فقط في عام 2016، أي أقل بـ 56% مما كانت عليه في عام 2015، عندما بدأ 80% من عمليات الإنقاذ بمكالمات هاتفية بواسطة الأقمار الاصطناعية. وفي عام 2016، بدأ 55% من عمليات الإنقاذ بعد تحديد مواقع القوارب التي تواجه محنة عبر المعدات الجوية أو البحرية الموجودة في المنطقة؛

- كانت عمليات المغادرة من ليبيا تحدث خلال الليل على نحو متزايد وفي ظل أحوال جوية وبحرية سيئة، بينما كانت عمليات المغادرة في السنوات السابقة تحدث في الساعات الأولى من اليوم وفي ظروف بحرية ملائمة؛

- انخفض استخدام القوارب الخشبية الكبيرة بشكل حاد، وتمت الاستعاضة عنها بالقوارب المطاطية (676 قارباً في عام 2015، و1,094 قارباً في عام 2016)؛ إذ يمكن أن تحمل القوارب الخشبية 500-600 شخص، الأمر الذي يجعلها أكثر قيمة بالنسبة للمهربين. إلا أنه منذ بدأت عملية "يونافور ميد" بتدمير قوارب المهربين، شرع الأخيرون باستخدام قوارب مطاطية أرخص. ومنذ عام 2016 دأبوا على تحميل عدد أكبر من الأشخاص على متن القوارب المطاطية. وفي حين كان القارب المطاطي الواحد ينقل 103 أشخاص في عام 2015، ارتفع المعدل في عام 2016 بنسبة 18%، أي 122 شخصاً، ووصل في بعض الحالات إلى 200 شخص؛[18]

- استمرار إطلاق عدة قوارب في الوقت نفسه، مما أدى إلى مضاعفة عمليات البحث والإنقاذ بشكل متزامن، وهو ما لاحظه خفر السواحل الإيطالي في عام 2015،[19] وبالتالي إلى توسيع نطاق القدرات التنسيقية "لمركز تنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحرية في روما" وموارد البحث والإنقاذ. وقد أصبحت حوادث البحث والإنقاذ المتعددة هي النمط السائد في عام 2016، حيث ارتفع عددها إلى 112 حادثة في الفترة من 28 إلى 31 أغسطس/آب، وشملت 13,763 شخصاً؛ و77 حادثة في الفترة من 3-4 أكتوبر/تشرين الأول، وشملت 10,850 شخصاً. ووفقاً لعملية "يونافور ميد"، فقد سعى المهربون إلى تشتيت انتباه الوسائط العسكرية لعملية الاتحاد الأوروبي عن مهمتها ذات الأولوية المتعلقة بالاستيلاء على السفن والتخلص منها، بإطلاق عدة قوارب

---

[17] المصدر نفسه

[18] انظر الرابط: http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx

[19] منظمة العفو الدولية، "بحر أكثر أماناً: أثر زيادة عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط"، يوليو/تموز 2015، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en

مطاطية في الوقت نفسه لأنهم يعلمون أن الأولوية لسفن "القوة البحرية للاتحاد الأوروبي في البحر المتوسط" "يونافور ميد" ستكون لإنقاذ أرواح البشر، بما يتسق مع قانون البحار.[20]

وفي التقرير نصف السنوي "ليونافور ميد" الذي يعطي الفترة حتى 31 ديسمبر/كانون الأول 2015، أشار قائد العملية إلى أنه على الرغم من أن القوارب الخشبية أكثر قيمة من القوارب المطاطية لأنها تستطيع حمل عدد أكبر من الأشخاص، وأكثر مرونة تجاه تقلبات الطقس، ويمكن إعادة استخدامها، فإن المهربين، "بعد دخول عملية صوفيا المرحلة 2 أ (أعالي البحار)، لا يستطيعون استعادة سفن التهريب في أعالي البحار، مما يجعلها [القوارب الخشبية] خياراً غير اقتصادي لتجارة التهريب من الناحية الفعلية". كما أشار إلى أن "التحليل أظهر أن إمدادات الوقود انخفضت بمقدار النصف [مقارنة بما كانت عليه قبل بدء عملية "يونافور ميد]. وقد انخفضت من مستوى كان أصلاً غير كاف لوصولها إلى أي مكان أبعد من 30-50 ميلاً بحرياً عن الساحل. وإن الوصول إلى البر الأوروبي، في مالطا أو حتى لامبيدوسا، صعب للغاية على هذه القوارب. ومن الناحية الفعلية، ومع محدودية الإمدادات ودرجة الحمولة الزائدة، فإن سفن المهاجرين هي حالات تنطبق عليها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "سولاس" منذ لحظة إنطلاقها [ما يشكل انتهاكاً لمتطلبات الإبحار المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، الأمر الذي يقتضي إنقاذها]."[21]

كما تردَّت الأوضاع الجسدية للمسافرين، مما جعل عمليات الإنقاذ أكثر صعوبة. ففي يونيو/حزيران 2017، قال ممثل إحدى المنظمات غير الحكومية ممن شاركوا في أنشطة البحث والإنقاذ لمنظمة العفو الدولية:

"لقد لاحظنا استخدام قدر كبير من العنف من قبل المهربين عند المغادرة. فكان الأشخاص يغادرون وهم في حالة جسدية أسوأ. ووجدنا الكثير الكثير من الإصابات، بما فيها من جراء الأسلحة النارية، وكانت هناك نساء حوامل في الأشهر الأخيرة. كما كانت هناك حالات مغادرة جماعية. فقررنا العمل في أقرب نطقة ممكنة من المياه الإقليمية الليبية لأن الأشخاص لم يكونوا يغادرون وهم في حالة جسدية تتحمل السفر. وأصبحت كل محاولة إنقاذ الآن مأساة متوقعة الحدوث."

وقد أكدت الشهادات التي جمعتها منظمة العفو الدولية في صقلية في مايو/أيار 2017، بشكل متسق، على المواصفات المميتة الجديدة للمعابر البحرية.

إن عمليات المغادرة الجماعية، وعدم توفر الهواتف التي تعمل بواسطة الأقمار الاصطناعية، وعدم كفاية كميات الوقود عناصر شكَّلت قصة **إدريس**[22]، وهو رجل من نيجيريا عمره 21 عاماً، كان قد وصل إلى صقلية في أواخر يوليو/تموز 2016. وقال إدريس إنه كان قد فرَّ من نيجيريا بعد تلقّيه تهديدات من قبل عصابة قال إنها مسؤولة عن قتل والده في أواخر عام 2015. وبعد أن عمل في ليبيا لعدة أشهر بدون أجر، أجرى "صاحب العمل" ترتيبات لتسفيره على متن قارب يغادر من أحد الشواطئ القريبة من طرابلس:

"على الشاطئ كان آلاف الرجال والنساء والأطفال من ذوي البشرة السوداء... في وقت لم يتبقَّ سوى قارب واحد [بعد أن أبحرت القوارب الأخرى]. وطلب مني مسؤولي الليبي [صاحب العمل] ركوب القارب والبقاء هادئاً. لم يكن لدى أي منا هاتف متصل بالأقمار الاصطناعية. أمضينا خمسة أيام في البحر، ولم يكن لدينا وقود. مكث الليبيون معنا في القارب لمدة ساعة حتى نهاية المياه الإقليمية الليبية، ثم وصل قارب سريع للغاية ونقلهم. كان بحوزتهم الكثير من المسدسات. تركوا غالوناً واحداً من الوقود وعيَّنوا سائقاً للقارب. وعندما نضب الماء بدأنا نشرب بولنا... وفي الساعة السادسة صباحاً تم إنقاذنا. قال الرجل الأبيض: "مرحبا بكم". كنا في عرض البحر، وقال لنا: أهلاً وسهلاً بكم، الساعة الآن السادسة صباحاً. كان يتكلم الإنجليزية. شعرنا بسرور بالغ بعد أن ظننا أننا سنلقى حتفنا بسبب نفاذ الوقود".

كما أن القارب المطاطي، الذي كان يستقله **كواكيسي الابن**، وهو رجل غاني وصل إلى كتانيا بإيطاليا في 23 أكتوبر/تشرين الأول 2016، كان مكتظاً للغاية بالركاب. لم يكن لدينا طعام ولا ماء، ولم يزود المهربون اللاجئين والمهاجرين بهاتف متصل بالأقمار الاصطناعية. وقد غادر كواكيسي الابن ليبيا بعد قضاء قرابة أربع سنوات هناك. وقال إنه فقد زوجته الشابة في أحد حوادث إطلاق النار في شوارع الزنتان في عام 2015، أي بعد وصولها بوقت قصير من أجل العمل، وتركت طفلها الرضع مع والدة كواكيسي الابن

---

[20] مصدر المعلومات هو منتدى "شيد ميد" الذي نظّمه "يوناف فور ميد"، عملية صوفيا في روما في الفترة 8-9 يونيو/حزيران 2017.

[21] "يونافور ميد" – عملية صوفيا، تقرير نصف سنوي. 22 يونيو/حزيران، إلى 31 ديسمبر/كانون الأول 2015، ص. 7 على الرابط:

https://wikileaks.org/eu-military-refugees/EEAS/EEAS-2016-126.pdf

[22] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في راغوسا، صقلية

في بريستيا، غانا. وقد تم إنقاذه بعد أن انجرف القارب الذي كان يسافر على متنه لمدة أسبوع في عرض البحر. وتمت استعادة جثامين الأشخاص التسعة الذين لقوا حتفهم أثناء العبور، ونقلها إلى إيطاليا:

"كنت مشوشاً للغاية، ومريضاً ومتعباً جداً عندما تم إنقاذي. وكانت رجلاي منتفختين، فقد ظلت أرجلنا في الماء خلال الرحلة. أُصبت بصداع، وكان جسدي كله يؤلمني. لم يكن لدينا طعام أو ماء، وكان الطقس حاراً جداً، وكنا متراصّين ندوس على بعضنا بعضاً. وإذا سقط أحدنا فلن يتمكن من النهوض مجدداً. ولم يستطع أحد النوم، وكان العديد منا عطشى وجوعى ومرضى، ولم يكن لدى أي منا هاتف متصل بالأقمار الاصطناعية. لقد ضللنا الطريق..."[23]

وأمضى **إيفوسا إيديهن**، وهو رجل من نيجيريا عمره 25 عاماً، أكثر من سنة في ليبيا، حيث كان محتجزاً بغية دفع فدية، وتعرَّض للتعذيب لعدة أشهر (انظر أدناه) قبل أن يتمكن من شق طريقه إلى طرابلس والاتصال بأحد المهربين كي يرتب له عملية عبور البحر. وقد دفع للمهرب، وهو رجل من غانا، 1200 دينار نقداً. وفي الساعة الخامسة من مساء يوم 4 مارس/آذار 2017، غادر صبراته على متن قارب مطاطي، مع 140 شخصاً آخرين. وقال إيفوسا: "عندما رأيت القارب، قلت في نفسي، يا إلهي! هل هذه هي الطريقة! أبحر رجل ليبي بالقارب لمدة خمس أو ست ساعات، ثم غادر على متن أحد القوارب السريعة، الذي كان يرافقنا. وفي أحد هذين القاربين كان هناك رجل عربي يرتدي زي الشرطة. وكانوا جميعاً يعملون لدى الرجل الغاني". وعندما وصلوا إلى المياه الدولية، بدأت أمواج البحر الهائجة:

"سقط بعض الأشخاص في الماء، أظن أن عددهم تسعة، وتم إنقاذ اثنين منهم فقط. لم يكن لدينا سترات نجاة. وكنت أجلس على بالون [شريط منفوخ]، ولذا لم أستطع رؤية ما كان يحدث في الخلف. وقد مرَّت تسع ساعات قبل أن يتم إنقاذنا في الساعة الثانية من صبيحة يوم 5 مارس/آذار. وكنا جميعاً نتضرع بالصلاة. عندما رأيت الأضواء [أضواء قارب الإنقاذ] فكَّرتُ وقلت في نفسي: "أرجو ألا يكونوا من الشرطة الليبية، ولكن القارب الذي أنقذنا كان إسبانياً. قالوا لنا: الهدوء، التزموا الهدوء، نحن فريق إنقاذ إسباني تابع للاتحاد الأوروبي، إجلسوا. بعد ذلك قاموا بإنقاذ النساء والأطفال أولاً، فقلت في نفسي: نحن في الجنة. وعندما نقلونا إلى القارب الأسباني، عزفوا لنا موسيقى أغنية بوب مارلي، وقالوا لنا: لا تقلقوا، كل شيء سيكون على ما يرام. وبدأ الركاب بترديد الأغنية، ثم وزعوا علينا الماء والطعام والملابس".

في ديسمبر/كانون الأول 2016، عبرت الشابة الإريتريه **سينيت** البحر على متن قارب مكتظ للغاية، مع ابن أخيها وابنة أخيها. وبعد عبور السودان إلى ليبيا، اقتادها مهربون إلى منطقة مسوَّرة في الهواء الطلق بجانب البحر، حيث احتُجزت مع العديد من اللاجئين والمهاجرين لعدة أسابيع بانتظار أن يحين وقت الإبحار. وكانت عمليات الضرب وغيره من الانتهاكات على أيدي الحراس الليبيين شائعة. ولم يقدم لهم المهربون سوى القليل من الطعام، خبز وباستا وقليل من الماء. وقد توفي بعض الأشخاص هناك، ومن بينهم زوجة شقيق سينيت – وكانتا قد التقيتا في السودان، حيث لا يزال شقيقها هناك، وواصلتا الرحلة معاً مع ابن أخيها الصغير "فرياب". وكانت زوجة شقيق سينيت حاملاً في الأشهر الأخيرة بطفلها الثاني. ودخلت في حالة مخاض قبل أن يطلب منهم المهربون الليبيون السفر إلى البحر بوقت قصير. فولدت طفلة أسمتها "هيامير". ولكنها، بسبب عدم توفر المساعدة الطبية، فارقت الحياة بينما كان المهربون يحمِّلون الركاب في شاحنات. ولم ينتظر المهربون فحصها، وحملوا جثمانها في الشاحنة مع سينيت وفرياب والطفلة ونحو 200 شخص آخرين.

استغرقت الرحلة إلى البحر حوالي ساعتين. وتركت سينيت جثمان زوجة شقيقها على الشاطئ الليبي وواجهت المعبر البحري مع ابن شقيقها وابنته. وقد أمضوا قرابة 18 ساعة في عرض البحر:

"لقد واجهنا مشكلة، إذ امتلأ القارب المطاطي بالماء. وقد غادرنا على متن قاربين مطاطيين، يحمل كل منهما 150 راكباً. كان معظم الركاب صوماليين، وكان هناك 10 إريتريين في القارب الذي كنتُ فيه. لقد ساعدوني في العناية بالطفلين. وعندما وضع المهربون الركاب في القوارب خرجوا عن السيطرة، وبدأوا يتعاطون المخدرات ويثملون". [24]

لقد أدى تدهور مستوى الأوضاع في الأشهر الثمانية عشر الماضية، والتي تُظهرها هذه الحالات، إلى ارتفاع مستوى المخاطر في عبور البحر، مما أدى إلى تزايد عدد قوارب اللاجئين والمهاجرين التي تواجه المشكلات، وغالباً ما كانت تنطوي على وجود خطر وشيك على الأرواح بعد المغادرة مباشرة، وبالقرب من الساحل الليبي.

---

[23] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في مينيو، صقلية.

[24] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في أغريغنتو، صقلية

وكما نوضح في الفصل التالي، فإن الزعماء الأوروبيين فشلوا في التكيف مع تغيير سيناريو البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، الأمر الذي يخلق فجوة خطيرة يتعين على المنظمات غير الحكومية سدُّها.

4.1 عمليات البحث والإنقاذ في العامين 2016 و 2017

في الأشهر الثمانية عشر الماضية اضطر العاملون في مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما التابع لخفر السواحل الإيطالي والمنقذون في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط إلى مواجهة تحديات جديدة تتعلق بتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ:

أولاً، واجهوا زيادة كبيرة جداً، ليس في عدد المغادرين وحالات الوفاة في عرض البحر فحسب، وإنما في عدد حالات البحث والإنقاذ أيضاً، مع ازدياد عدد القوارب الفردية التي تحتاج إلى إنقاذ. ففي عام 2016 قامت قوات خفر السواحل الإيطالية بتنسيق 1,424 حالة بحث وإنقاذ، أي بزيادة 52% عما كانت عليه في عام 2015 و 46.5% عما كانت عليه في عام 2014.[25]

واستمر هذا الاتجاه في الربع الأول من عام 2017. ففي 19 و20 مارس/آذار 2017 قام مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما بتنسيق 41 حالة بحث وإنقاذ، وفي الفترة بين 14 و16 أبريل/نيسان 2017، قام بتنسيق 73 حالة بحث وإنقاذ في غضون 72 ساعة، مما أدى إلى إنقاذ 9,262 شخصاً.[26]

ووفقاً لتقارير إعلامية أولية، فإنه في الفترة بين 25 و27 يونيو/حزيران، تم إنقاذ نحو 13,500 شخص خلال ما لا يقل عن 23 عملية بحث وإنقاذ، شملت 18 قارباً مطاطياً وخمسة قوارب عادية. إن مهمة تنسيق وتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ الكبرى المتعددة والمتزامنة تعتبر مهمة معقدة للغاية وتقتضي المساهمة بعدد كبير من المعدات البحرية والجوية على السواء، ولاسيما تلك التي تُستخدم لأغراض الإخلاء الطبي.

ثانياً، في الأشهر الثمانية عشر الماضية، ووفقاً لمعلومات خفر السواحل الإيطالي، بدأ معظم حالات البحث والإنقاذ عندما "رأت" سفينة أو طائرة قارباً يواجه محنة واتصلت بمركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما. وفي عام 2016، كما رأينا آنفاً؛ نُفذ 55% من عمليات الإنقاذ بهذه الطريقة، بينما نُفذ 45% منها عبر مكالمة بالهاتف المتصل بالأقمار الاصطناعية مع مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما. وفي الربع الأول من عام 2017 تم أكثر من 60% من حالات البحث والإنقاذ عن طريق الرؤية.[27]

وفي حين أن الرؤية مهمة جداً لاكتشاف القوارب التي تواجه محنة، فإن عدم توفر هاتف يعمل بواسطة الأقمار الاصطناعية على متن القارب الذي يحتاج إلى إنقاذ يعني أن تحديد موقعه بالضبط وضمان العثور عليه من قبل قوارب الإنقاذ يحتاج إلى جهد مضنٍ. وعلاوةً على ذلك، فإنه لا يتيح إمكانية الاتصال المباشر بالأشخاص المعرضين للخطر، الأمر الذي يجعل من الصعب تحديد عدد الأشخاص الموجودين على متن القارب بالضبط، وما إذا كانت هناك ظروف حرجة محددة، من قبيل وجود أشخاص بحاجة إلى مساعدة طبية عاجلة، وجميع التفاصيل القيِّمة جداً في إطلاق عملية بحث وإنقاذ منذ البداية بأكبر قدر من فرص النجاح، مع وصول المنقذين إلى القارب الذي يواجه محنة في أفضل حالات الاستعداد.

ثالثاً، في الأشهر الثمانية عشر الماضية، حدثت حالات بحث وإنقاذ في مواقع أقرب فأقرب إلى السواحل الليبية، على الحدود بين المياه الإقليمية الليبية والمياه الدولية، وأحياناً داخل المياه الإقليمية الليبية. وقد تقدمت عمليات البحث والإنقاذ إلى مواقع أقرب إلى ليبيا في السنوات الأخيرة، وفقاً لخفر السواحل الإيطالي. وفي عامي 2016 و2017 أصبح واضحاً أن قوارب اللاجئين والمهاجرين تُرغم على الإبحار في ظروف تتطلب الإنقاذ منذ لحظة مغادرتها، ومتردية إلى حد أنه سيكون من المستحيل عليها الوصول إلى الشواطئ الأوروبية بالاعتماد على نفسها.

---

[25] مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري الإيطالي، نشاط البحث والإنقاذ وتدفق المهاجرين في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، 2016، على الرابط:http://www.guardiacostiera.gov.it/en/Pages/search-and-rescue.aspx

[26] مصدر المعلومات هو منتدى "شيد ميد" الذي نظَّمه "يوناف فور ميد" – عملية صوفيا في روما في الفترة 8-9 يونيو/حزيران 2017.

[27] المصدر نفسه.

ولا يمكن التصدي بنجاح للعديد من حالات البحث والإنقاذ جنوب السواحل الأوروبية إلا إذا وُجد عدد كاف من قوارب الإنقاذ بالقرب من المياه الإقليمية الليبية للوصول إلى الأشخاص المعرضين للخطر قبل فوات الأوان.

إن العناصر المبينة آنفاً، والزيادة المطلقة في حالات البحث والإنقاذ، والزيادة الكبيرة في حالات البحث والإنقاذ المتعددة، التي غالباً ما تطول لعدة أيام؛ والزيادة في حالات البحث والإنقاذ التي تتم بواسطة الرؤية، وغالباً من الجو، وكون حالات البحث والإنقاذ تحدث في مواقع قريبة جداً من الساحل الليبي، أسهمت، جميعاً، في جعل عمليات البحث والإنقاذ الناجحة أكثر تعقيداً واستهلاكاً للوقت والموارد، وتوسيع قدرات التنسيق ومعدات الإنقاذ المتوفرة.

ولم يُقابَل هذا الواقع بزيادة ضرورية في المعدات، والتركيز تحديداً على عمليات البحث والإنقاذ حيثما تكون هناك حاجة إليها. وفي حين يتم نشر المعدات البحرية لدى الاتحاد الأوروبي وإيطاليا وغيرها في أي وقت في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط كجزء من عدة عمليات، فإنه لا توجد معدات تقوم بدوريات في المنطقة البحرية القريبة من المياه الليبية في مهمة إنسانية مخصصة لمساعدة اللاجئين والمهاجرين، باستثناء سفينة "لي إثين" الأيرلندية[28] وسفن المنظمات غير الحكومية (في الوقت الذي تُرسل معدات قوات خفر السواحل الإيطالية للاهتمام بحالات انقاذ محددة عند الطلب).

وفي الوقت الذي استمرت فيه جميع الوكالات المتواجدة في البحر في تقديم موجوداتها والتعاون مع مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري في روما عند طلب المساهمة في عمليات البحث والإنقاذ، فقد ظلت عملية "تريتون" والعملية العسكرية التابعة للاتحاد الأوروبي "يونافور ميد" تركزان على الأهداف الرئيسية لكل منهما: وهي مراقبة الحدود البحرية الجنوبية لإيطاليا؛ وضرب العمل التجاري للمهربين عن طريق تحديد هوية سفن المهربين والاستيلاء عليها والتخلص منها لصالح عملية "يونافور ميد". وفي يونيو/حزيران 2016 تم توسيع نطاق صلاحيات "يونافور ميد" لتشمل تدريب خفر السواحل وسلاح البحرية الليبيين، والمساهمة في تنفيذ قرار الأمم المتحدة بشأن حظر الأسلحة في أعالي البحار عبر الساحل الليبي. ولا تتضمن العمليتان تركيزاً إنسانياً على إنقاذ الأرواح في عرض البحر. وفي النتيجة، فقد تم نشر معداتهما، ولا تزال تُنشر، بحسب ما تقتضيه الأهداف الرئيسية.

وحتى سفن الأسطول الإيطالي التي نُشرت ضمن العملية الوطنية "ماري سيكورو"، التي نفذت عدداً كبيراً من عمليات الإنقاذ في عام 2016 (تم انتشال ما يزيد على 36,000 شخص)، فقد كانت تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة وحماية المصالح الوطنية في البحر، وشملت أنشطة خفر السواحل الإيطالي، ولكنها ليست في مهمة إنسانية.[29]

ولذا فإن الوضع الحالي يختلف تماماً عما حدث في صيف عام 2015، عندما قامت عدة أساطيل بحرية بنشر سفنها، بالإضافة إلى الدور الأكثر فعالية الذي لعبته عملية تريتون. وفي حين أن تلك السفن ظلت خاضعة للتسلسل الإداري الوطني، فقد قام مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري في روما بتنسيق عمليات البحث والإنقاذ بموجب قانون البحار. وعمل سلاح البحرية الإيطالي، الذي كان ينشر خمس سفن خارج تريتون، كما يفعل الآن، على ضمان التنسيق المحلي لضمان الاستخدام الأفضل للمعدات المتوفرة.[30]

بيد أنه، مع تحوُّل اهتمام الزعماء الأوروبيين نحو طرق منع عمليات المغادرة، أصبح إنقاذ اللاجئين والمهاجرين، مرة أخرى، جهداً غير منسق وغير مخطط، وإنما عبارة عن سلسلة مستمرة من الردود الطارئة من قبل القوات المنشورة لأغراض أخرى.

---

[28] انظر الرابط: http://www.defence.ie/website.nsf/Release+ID/95EE2D1FC563A14A80258141005B2589?OpenDocument

[29] خمس سفن تعمل كجزء من "ماري سيكورو. انظر الرابط:

http://www.difesa.it/OperazioniMilitari/NazionaliInCorso/MareSicuro/Pagine/default.aspx

[30] وهذه السفن هي: سفينة القيادة البريطانية بولويرك، التابعة لعملية "ويلد"، مع ثلاث طائرات مروحية "ميرلين"، والسفينتان التابعتان للبحرية الألمانية "برلين" و"هيسن"، والسفينة الأيرلندية "لي إيثن". انظر منظمة العفو الدولية، "بحر أكثر أماناً: أثر زيادة عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط"، يوليو/تموز 2015، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur03/2059/2015/en

5.1 دور المنظمات غير الحكومية

لقد أدى ذلك إلى وجود ثغرة تسدُّها سفن المنظمات غير الحكومية؛ التي لولا جهودها لكانت الخسائر في الأرواح أكبر بكل تأكيد. ففي عام 2016 وفي الربع الأول من عام 2017 تمكنت المنظمات غير الحكومية من إنقاذ عدد أكبر من الأشخاص على نحو متزايد.

	عدد الأشخاص الذين تم إنقاذهم			
المنقذون	2014	2015	2016	2017 من يناير/كانون الثاني إلى أبريل/نيسان
خفر السواحل الإيطالي	38,047	41,341	35,875	10,673
سلاح البحرية الإيطالي	82,952	29,178	36,084	1,364
قوات الشرطة الإيطالية الأخرى (بما في ذلك عمليات التمويل المشترك مع فرونتكس)	1,627	6,290	1,867	173
فرونتكس (باستثناء المعدات الإيطالية. تريتون منذ نوفمبر/تشرين الثاني 2014	978	15,428	13,616	2,726
"يونافور ميد" منذ 22 يونيو/حزيران 2015	--	23,885	22,885	3,141
قوات البحرية الأجنبية	705	بما فيها "يونافور ميد"	7,404	بما فيها "يونافور ميد"
المنظمات غير الحكومية	1,450	20,063	46,796	12,647
السفن التجارية	40,611	16,158	13,888	5,698
المجموع	166,370	152,343	178,415	36,422– يناير/كانون الثاني-أبريل/نيسان

لقد بدأت مشاركة المنظمات غير الحكومية في عمليات البحث والإنقاذ في عام 2015 بأربعة قوارب، وتطورت في عام 2016 ابتداء من يونيو/حزيران بشكل خاص. وتقوم تسع منظمات غير حكومية حالياً بنشر، أو هي على وشك نشر سفنها في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، وهي: "محطة غوث المهاجرين عبر الشواطئ" (مواس)، ومنظمة "أطباء بلا حدود"، وجغند ريتيت، "لايف بوت، "بروأكتف أوبن أرمز" منظمة "أنقذوا الأطفال"، "سي آي"، "سي ووتش"، أنقذوا الأرواح في البحر المتوسط (سوس). إن بعض تجهيزات المنظمات غير الحكومية عبارة عن قوارب كبيرة قادرة على إنقاذ وانتشال مئات الأشخاص على متنها ونقلهم وإنزالهم في إيطاليا، بينما يتكون بعضها الآخر من قوارب أصغر توفر الدعم لعمليات الإنقاذ بتوزيع سترات النجاة وغيرها من الإمدادات والاتصال مع الأشخاص المعرضين للخطر إلى أن تصل سفينة أكبر لنقلهم من القارب المنكوب.

إن المساهمة التي قدمتها المنظمات غير الحكومية في إنقاذ الأرواح في عرض البحر في السنتين الماضيتين حظيت باعتراف وترحيب سياسيين وممثلين للمؤسسات، ومن بينهم قائد خفر السواحل الإيطالي وقائد "يونافور ميد"،[31] ولكن ذلك لم يمنع عدداً من السياسيين وممثلي المؤسسات من توجيه اتهامات لا أساس لها من الصحة ضدها، وزعموا أن ثمة توطؤاً بين المنظمات غير الحكومية والمهربين. وقد كانت تلك المزاعم موضوعاً للجان التحقيق البرلمانية في إيطاليا التي لم تعثر على أية أدلة على ارتكاب أفعال خاطئة. وانتقدت منظمة العفو الدولية حملة التشهير، التي ما برحت تعرِّض للخطر أنشطة إنقاذ الأرواح التي تقوم بها منظمات المجتمع المدني، التي تدخلت طوعاً، حيث يتعين على الحكومات نشر قواتها البحرية ومواردها من أجل إنقاذ الأرواح.[32]

وتندرج سفن المنظمات غير الحكومية تحت فئة السفن التجارية الأوسع. وقد عملت بما يتماشى مع قانون البحار، وبالتنسيق مع مركز تنسيق عمليات الإنقاذ في روما ووفقاً لتعليماته. وعمدت إلى التموضع على بعد 20-50 ميلاً بحرياً من السواحل الليبية، مع اقتراب عدد قليل منها من حدود المياه الإقليمية الليبية.

وأظهرت مشاركة المنظمات غير الحكومية في عمليات البحث والإنقاذ أنها أدت إلى تخفيض معدلات الوفيات في البحر. وعلى الرغم من أن حالات الوفيات في البحر ازدادت في عام 2016، عندما ازداد حضور المنظمات غير الحكومية، فإن نظرة أقرب، على منحى الوفيات، وعلى أساس شهري، مقارنةً بوجود سفن المنظمات غير الحكومية، تُظهر أن معدلات الوفيات كانت أعلى قبل حضور المنظمات غير الحكومية في عام 2016، وأنها انخفضت عندما تواجد المزيد من سفن هذه المنظمات في عرض البحر.[33]

وعلاوة على ذلك، فقد تحسَّنت نوعية نظام البحث والإنقاذ بسبب أنشطة المنظمات غير الحكومية، التي حلَّت، فعلياً، محل السفن التجارية في تنفيذ عمليات الإنقاذ، حيث قدمت هذه المنظمات قوارب إنقاذ مصمَّمة ومجهَّزة لإنقاذ اللاجئين والمهاجرين، وعلى متنها طواقم مدرَّبة جيداً، بمن فيهم الطواقم الطبية. وفي الوقت الذي تستمر السفن التجارية في الإسهام في إنقاذ الأرواح في البحر (في عام 2014، أنقذت ما يزيد على 40,000 شخص)، فإنها غير ملائمة لعمليات الإنقاذ الجماعية في البحر بسبب ارتفاع جوانبها وصغر طواقمها، ومحدودية المؤن المتوفرة على متنها، ولأنها تنقل حمولات خطرة في بعض الأحيان.

ومنذ أن بدأت المنظمات غير الحكومية العمل، نشأ نوع من "تقسيم العمل" على ما يبدو. ففي الوقت الذي تسهم فيه معدات دول الاتحاد الأوروبي، وغيرها من الدول، في جهود البحث والإنقاذ غالباً عن بُعد، عن طريق الرؤية مثلاً، فإن قوارب المنظمات غير الحكومية يُعتمد عليها في نقل اللاجئين والركاب على متنها وتوصيلهم إلى إيطاليا. وفي حين أن المنظمات غير الحكومية تدخلت لهذا الغرض من ناحية، فإن المنظمات التي تحدثت إليها منظمة العفو الدولية ظلت تردد باستمرار أنها تتواجد في البحر لمنع وقوع الوفيات، وتؤكد أن مهمة البحث والإنقاذ هي في نهاية المطاف من مهمات الحكومات. وإن الوضع القائم قد لا يكون مستداماً

---

[31] بما في ذلك خلال البيانات المقدمة إلى البرلمان الإيطالي أثناء التحقيق البرلماني مؤخراً. انظر نص جلسة الاستماع إلى رئيس مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري في خفر السواحل الإيطالي أمام لجنة الدفاع في مجلس الشيوخ، على الرابط: http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=SommComm&leg=17&id=1022010؛ انظر أيضاً نص جلسة الاستماع إلى رئيس "يونافور ميد أمام اللجنة نفسها على الرابط:

http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=SommComm&leg=17&id=1011982

[32] منظمة العفو الدولية، "إيطاليا: فقدان البوصلة الأخلاقية: إنوتدوز ضد المنظمات غير الحكومية التي تنقذ الأرواح في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط"، أبريل/نيسان 2017، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/6152/2017/en

[33] "وضع اللوم على المنقذين، ص. 9، تقرير صدر عن Forensic Oceanography (تشارلز هيلر ولورينزو بيزاني) كجزء من Forensic Architecture agency (بإدارة إيال وايزمان) في "غولدسميث (جامعة لندن) ونُشر في يونيو/حزيران 2017، على الرابط: https://blamingtherescuers.org/report

بالنسبة للمنظمات غير الحكومية، التي تعتمد على المساهمات الطوعية، والتي يمكن قطع عملياتها بسهولة نتيجة لقرارات الحكومات، من قبيل فرض قيود على عمليات الإنزال.[34]

يتعين على الحكومات والمؤسسات الأوروبية الاعتراف بواقع الحال في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط والتكيف معه. إذ أن استراتيجيتها المتعلقة بمنع المغادرة من ليبيا غير ناجحة، وتترك الأشخاص عالقين في ظروف مرعبة كما هو مبيَّن بالتفصيل لاحقاً. كما أنها تتنافى مع توصية المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، التي دعت جميع البلدان في عام 2015 إلى السماح للمدنيين (المواطنون الليبيون، والسكان المعتادون في ليبيا ومواطنو البلدان الثالثة)، الفارين من ليبيا بدخول أراضيها.[35] كما أن محاولات إشراك خفر السواحل الليبيين في جهود البحث والإنقاذ محفوفة بالمخاطر على اللاجئين والمهاجرين، سواء في مجرى تردي عمليات البحث والإنقاذ، أو نتيجة لإعادتهم إلى ليبيا.

وينبغي أن يكفل الزعماء الأوروبيون توفير موارد كافية مخصصة لإنقاذ الأشخاص في أقرب نقطة ضرورية إلى المياه الإقليمية الليبية ومادامت عمليات المغادرة مستمرة. إن ثمة حاجة ماسة إلى إطلاق عملية إنسانية تشارك فيها عدة بلدان بتنسيق من السلطات الإيطالية، شبيهة بتلك التي حدثت في عام 2015.

[34] على الرغم من اسهامها في إنقاذ الأرواح، فقد كانت المنظمات غير الحكومية هدفاً للاتهامات من قبل ممثلي المؤسسات والسياسيين. وقد جاءت تلك الاتهامات عقب مزاعم وردت في تقرير صدر عن "فرونتكس" في العام الماضي – لم تثبت صحتها حتى الآن – بأن بعض المنظمات غير الحكومية كانت متواطئة مع المهربين. وفي مجرى تحقيقيْن أجراهما البرلمان الإيطالي في الربع الأول من عام 2017، لم تظهر أية أدلة على وجود أية صلة بين المهربين والمنظمات غير الحكومية. أما بالنسبة للاتهام بأنها تمثل "عامل سحب"، كما حاججت منظمة العفو الدولية عندما وُجه الاتهام نفسه ضد عملية ماري نوسترم الإيطالية، فإن القضايا الحقيقية هي التي تمثل "عامل الدفع"، الذي يدفع الناس إلى مغادرة بلدانهم ومحاولة العبور باتجاه أوروبا. انظر منظمة العفو الدولية، "إيطاليا: فقدان البوصلة الأخلاقية: إنونيدوس ضد المنظمات غير الحكومية التي تنقذ الأرواح في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط" (أبريل/نيسان 2017، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/6152/2017/en/

[35] انظر الرابط: http://www.refworld.org/docid/561cd8804.html

2. أثر التعاون مع ليبيا في عمليات البحث والإنقاذ في عرض البحر على حقوق الإنسان

"تم اختطافي من الشارع وبيعي إلى سجن ليبي. هناك سألني الحراس عما إذا كان هناك أحد يمكن أن يدفع لهم مالاً مقابلي، وإلا فإنني سأموت هناك، أو يعيدونني إلى سبها. لقد قام الحراس الليبيون بجلدي وتعليقي من يديّ في وضع لم تكن رجلاي تلامسان الأرض".

أمادو، غامبيا، مايو/أيار 2016

1.2 التعاون مع ليبيا لمنع الأشخاص من الوصول إلى أوروبا

لقد شملت الجهود الأوروبية الرامية إلى مساعدة ليبيا منذ الإطاحة بالقذافي مجالات عدة. فالاتحاد الأوروبي يدعم عملية الانتقال السياسي والتفاوض بشأن التوصل إلى تسوية بين جميع الجماعات الشرعية في البلاد، من خلال بناء المؤسسات وإقامة المشاريع الرامية إلى إصلاح البنية التحتية العامة. كما يقدم الاتحاد الأوروبي مساعدات إنسانية إلى الأشخاص النازحين داخلياً وغيرهم من الجماعات الضعيفة الأخرى في المناطق المتضررة من النزاع.[36]

بيد أن الاتحاد الأوروبي يعطي الأولوية القصوى لتقليص الهجرة غير الشرعية من ليبيا باتجاه أوروبا. وبيَّنت الرسالة المشتركة للمفوضية الأوروبية بشأن "الهجرة على طريق المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط – إدارة تدفق اللاجئين والمهاجرين، إنقاذ الأرواح" المؤرخة في يناير/كانون الثاني 2017، بشيء من التفصيل خطة الاتحاد الأوروبي بشأن التعاون مع ليبيا في منطقة

[36] للاطلاع على لمحة عامة لبرامج الاتحاد الأوروبي لدعم ليبيا، أنظر: ورقة حقائق حول العلاقات بين الاتحاد الأوروبي وليبيا، على الرابط: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/19163/EU-Libya%20relations,%20factsheet

الهجرة.[37] وتتضمن الخطة تدابير لمكافحة شبكات التهريب والاتجار بالبشر، وذلك بتعزيز تبادل المعلومات والتنسيق بين قوات خفر السواحل الليبية ووكالات مراقبة الحدود في بلدان شمال أفريقيا الأخرى. كما تتضمن التزاماً بالاستمرار في تمويل برامج التدريب لخفر السواحل الليبيين؛ ومساعدة السلطات الليبية على إنشاء مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري، وتحسين مستوى التعاون العملاني مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي؛ ودعم توفير معدات إضافية لدوريات خفر السواحل الليبيين وضمان صيانتها.

وفي 3 فبراير/شباط 2017 وافق اجتماع المجلس الأوروبي الذي عُقد في مالطا على إعلان (إعلان مالطا) ركّز على طريق المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط.[38] وفي ذلك الإعلان، اتفق زعماء الاتحاد الأوروبي على إعطاء الأولوية لتوفير "التدريب والمعدات والدعم إلى قوات خفر السواحل الوطنية الليبية وغيرها من الوكالات المعنية". كما اتفق زعماء الاتحاد الأوروبي على تنفيذ التدابير اللازمة "لضمان توفير إمكانات وظروف استقبال كافية في ليبيا للمهاجرين، بالتعاون مع المفوضية السامية لشؤون اللاجئين والمنظمة الدولية للهجرة"؛ ودعم المنظمة الدولية للهجرة في "تسريع المساعدة في أنشطة العودة الطوعية بشكل كبير".

وفي إعلان مالطا رحب زعماء الاتحاد الأوروبي كذلك بالجهود الثنائية التي تبذلها إيطاليا للتعاون مع ليبيا في منطقة الهجرة، وذلك من خلال تنفيذ مذكرة تفاهم وُقعت في 2 فبراير/شباط 2017 من قبل السلطات الإيطالية ورئيس المجلس الرئاسي فايز السراج.[39] وبموجب مذكرة التفاهم تلتزم إيطاليا بتقديم الدعم المالي والتقني، ليس إلى قوات خفر السواحل الليبية فحسب، بل إلى وزارة الداخلية الليبية أيضاً، وهي الجهة المسؤولة عن مراكز احتجاز المهاجرين. ومع أن وضع الاتفاقية غير واضح بعد قرار إحدى محاكم طرابلس بتعليقها في مارس/آذار 2017، فإن الحكومتين استمرتا في تنفيذ التدابير والبرامج المبينة فيها.

إن العنصر الأساسي في استراتيجية التعاون مع ليبيا لتقليص الهجرة باتجاه أوروبا يتمثل في تعزيز قوات خفر السواحل الليبية عن طريق التدريب وتوفير المعدات، مع توقع واضح بأن خفر السواحل الليبيين سيمنعون عمليات المغادرة ويعترضون اللاجئين والمهاجرين في المياه الإقليمية الليبية لإعادتهم إلى ليبيا وإنزالهم فيها.

لقد استمر السعي إلى تحقيق هذا الهدف منذ عام 2016، وأُحرز قدر كبير من التقدم. ففي 20 يونيو/حزيران 2016، قرر مجلس الشؤون الخارجية في الاتحاد الأوروبي توسيع صلاحيات "يونافور ميد" لتشمل بناء القدرات وتدريب قوات خفر السواحل الليبية

---

[37] رسالة مشتركة للمفوضية الأوروبية إلى البرلمان الأوروبي، والمجلس الأوروبي ومجلس الهجرة على طريق المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط – إدارة التدفق وإنقاذ الأرواح، على الرابط:

https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/proposal-implementation-package/docs/20170125_migration_on_the_central_mediterranean_route_-_managing_flows_saving_lives_en.pdf

[38] انظر الرابط:http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/01/03-malta-declaration

[39] Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel campo dello sviluppo, del contrasto all'immigrazione illegale, al traffico di esseri umani, al contrabbando e sul rafforzamento della sicurezza delle frontiere tra lo Stato della Libia e la Repubblica Italiana، على الرابط:
.http://www.statewatch.org/news/2017/feb/it-libya-memo-immigration-border-security-2-2-17.pdf

وتستخدم مذكرة التفاهم، على نحو متكرر مصطلح "سري" لتشير إلى المهاجرين ولا تذكر اللاجئين وطالبي اللجوء. وتنص المذكرة التفاهم في المادة 1 على أن إيطاليا ستقدم دعماً فنياً وتكنولوجياً إلى الوكالات الليبية المسؤولة عن مكافحة "الهجرة السرية"، وتحديداً قوات "حرس الحدود وخفر السواحل" التابعة لوزارة الدفاع، والوكالات المختصة والإدارات التابعة لوزارة الداخلية". وتنص المادة 2 على أن الأطراف تلتزم باتخاذ الاجراءات اللازمة فيما يتعلق بتحديث وتمويل "مراكز الاستقبال المذكورة آنفاً" للمهاجرين (وتشير ديباجة الاتفاقية إلى "مخيمات استقبال مؤتقة خاضعة حصرياً لسيطرة وزارة الداخلية الليبية، وليس إلى مراكز) من خلال التمويل من الاتحاد الأوروبي وإيطاليا، حيث تساهم إيطاليا في توفير الأدوية والمعدات الطبية لمعالجة الأمراض المزمنة المعدية والخطيرة. كما تنص المادة 2 على أن تلتزم الأطراف باتخاذ الاجراءات اللازمة فيما يتعلق بتدريب الموظفين الليبيين داخل مراكز الاستقبال على التعامل مع "ظروف المهاجرين غير الشرعيين"، ودعم "مراكز البحوث الليبية العاملة في هذا القطاع، بحيث تتمكن من الإسهام في تحديد أكثر الأساليب ملاءمة للتصدي للهجرة السرية والاتجار بالبشر". وبموجب المادة 3. يتم إنشاء لجنة للبلدين للإشراف على تنفيذ الاتفاقية وأولويات الإجراءات. وفي المادة 5 تلتزم الأطراف بتنفيذ الاتفاقية بما يتماشى مع القانون الدولي، بما في ذلك معاهدات حقوق الإنسان.

والبحرية الليبية. وفي 30 أغسطس/آب 2016 وافقت لجنة السياسة والأمن في الاتحاد الأوروبي[40] على تدريب الطواقم الليبية. وأنشأت السلطات الليبية لجنة خبراء ليبيين مكرسة للعمل مع "يونافور ميد" لتنفيذ عمليات التدريب.

وجرت عملية التدريب الأولى على متن مراكب "يونافور ميد" في أعالي البحار بمشاركة 93 متدرباً،[41] وركزت على مهارات الإبحار الأساسية والمهارات المتخصصة الأكثر تقدماً، فضلاً عن حقوق الإنسان والقانون الدولي. وتمت عملية التدريب الثانية على شواطئ كريت ومالطا، ولا تزال جارية. ومن المقرر إجراء المزيد من التدريبات في عام 2017 في إسبانيا وإيطاليا.[42]

كما وافقت إيطاليا على إعادة 10 قوارب سريعة تابعة لخفر السواحل إلى ليبيا، وهي تلك التي كانت قد تبرعت بها لليبيا إبان حكم العقيد القذافي. وتم تسليم أربعة منها إلى السلطات الليبية في مايو/أيار 2017؛ ومن المتوقع تسليم البقية عما قريب. وتشكل القوارب السريعة تعزيزاً كبيراً جداً لقدرات قوات خفر السواحل الليبية على نشر دوريات في المياه الإقليمية وفي أعالي البحار.[43]

وفي مارس/آذار 2017، أكَّد مسؤولون في قوات خفر السواحل الإيطالية في مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحرية في روما لمنظمة العفو الدولية أن الحكومة الإيطالية طلبت منهم مساعدة السلطات الليبية في إنشاء مركز ليبي لتنسيق عمليات الإنقاذ البحري بهدف تمكين ليبيا في نهاية المطاف من تنسيق أنشطة البحث والإنقاذ في منطقة البحث والإنقاذ الخاصة بها. وقدَّرت الحكومة أن العملية ستستغرق ما لا يقل عن 18 شهراً، وأكَّدت على أنها تعتمد كثيراً على نجاح جهود بناء المؤسسات الأوسع نطاقاً. ومن وجهة نظرها كان وجود سلطة وطنية مستقرة عاملاً أساسياً في إنشاء منطقة بحث وإنقاذ وخدمتها على نحو كاف.

---

[40] "يوناف فور ميد" – عملية صوفيا تبدأ بتدريب قوات خفر السواحل والبحرية الليبية (27 أكتوبر/تشرين الأول 2016)، على الرابط https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eunavfor-med/13195/eunavfor-med-operation-sophia-starts-training-libyan-navy-coast-guard-and-libyan-navy_en:

[41] وفقاً لمعلومات قدمها منتدى "شيد ميد" الذي نظَّمه "يوناف فور ميد" – عملية صوفيا في روما، 8-9 يونيو/حزيران 2017

[42] "يوناف فور ميد" – عملية صوفيا، تبدأ تدريب قوات خفر السواحل والبحرية الليبية، 27 أكتوبر/تشرين الأول 2016، على الرابط ... وبحسب المعلومات التي قُدمت في منتدى "شيد ميد" من جانب "يوناف فور ميد"، عملية صوفيا في روبما 8-9 يونيو/حزيران 2017، فقد تم تنظيم التدريب ليشمل ثلاث رزم: الرزمة الأولى، التي نُظمت على متن سفن الاتحاد الأوروبي في الفترة بين 16 أكتوبر/تشرين الأول 2016 و 13 فبراير/شباط 2017، استُكملت وأنجزت تدريب أفراد طواقم ثلاثة قوارب دورية؛ أما الرزمة الثانية التي سيتم إنجازها على الشاطئ، فهي جارية حالياً، حيث استكملت الوحدات التدريبية في كريت ومالطا، بينما لا تزال الوحدات التدريبية مستمرة في إسبانيا وإيطاليا؛ وأما الرزمة الثالثة، التي ستتضمن تدريباً متقدماً على متن القوارب الليبية وربما في المياه الإقليمية الليبية، فهي متروكة للمستقبل. وشارك في الرزمة الأولى فرق تدريب من عدة بلدان – بلجيكا، ألمانيا، المملكة المتحدة، اليونان، إيطاليا وهولندا، بالإضافة إلى منظمات دولية من قبيل المفوضية السامية لشؤون اللاجئين والمنظمة الدولية للهجرة، وأُنجزت لـ 93 متدرباً ليبياً. أما الوحدات التي استُكملت من الرزمة الثانية فقد قُدمت في اليونان في الفترة من 30 يناير/كانون الثاني إلى 9 فبراير/شباط لعشرين ضابطاً كبيراً، وشملت الهجرة وتنفيذ القانون البحري، والتحقيق في مسرح الجريمة وجمع الأدلة ومنظمة خفر السواحل البحرية والنوعية بالنوع الاجتماعي، وفي مالطا، في الفترة من 6 إلى 17 مارس/آذار، ومن 27 مارس/آذار إلى 7 أبريل/نيسان، شملت قانون البحار التشغيلي لاثني عشر متدرباً؛ والتنسيق في مسرح الحديث لثمانية طلاب. ومن المقرر أن تُقدم وحدات تدريبية في إيطاليا في سبتمبر/أيلول، لطواقم خمسة قوارب دورية (75 طالباً)؛ الصيانة (25 طالباً)، موضوعات أخرى تشمل المحركات الكهربائية والرئيسية والآلات المساعدة والإلكترونيات؛ ومشغلي غرفة العمليات (25 طالباً)؛ ومدربين (لثمانية طلاب)؛ أفراد على ظهر المركب (56 طالباً)؛ بالإضافة إلى أسبانيا، في سبتمبر/أيلول أيضاً، وحول الصيانة والقانون الدولي البحري (36 طالباً).

[43] وفقاً للمعلومات التي قدمتها قوات خفر السواحل الليبية في منتدى "شيد ميد" الذي نظمه "يوناف فور ميد" – عملية صوفيا في روما، 8-9 يونيو/حزيران 2017، فإن لقوات خفر السواحل الليبية حالياً خمسة قوارب دورية (من بينها القوارب الأربعة التي أعادتها إيطاليا)؛ وثلاثة قوارب دورية أصغر؛ وستة قوارب "رهيب" RHIB وقاربان فايبر غلاس.

2.2 بواعث القلق بشأن قوات خفر السواحل الليبية

لا مجال للخطأ في معرفة هدف الزعماء الأوروبيين في التركيز على تدريب وتمكين قوات خفر السواحل والبحرية الليبية. فقد كانت إحدى النتائج التي طُرحت كجزء من التحديث الخاص بالعمليات الذي قدمته "يونافور ميد" في منتدى "شيد ميد" الذي عُقد في 8-9 يونيو/حزيران 2017 أن تدريب خفر السواحل الليبيين يعتبر "الطريقة الأسرع لتحقيق التأثير في تقليص عمليات تدفق المهاجرين غير الشرعيين واعتراض أنشطة المهربين داخل المياه الإقليمية". ووفقاً لبيانات المنظمة الدولية للهجرة، فإن خفر السواحل الليبيين اعترضوا 18,904 أشخاص[44] وأعادوهم إلى ليبيا".

ثمة مشكلتان بارزتان في هذه المقاربة: الأولى أن قوات خفر السواحل الليبية لا تزال بعيدة جداً عن أن تكون قادرة على تنفيذ مهمات بحث وإنقاذ بشكل سليم. والثانية أن إعادة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم وإنزالهم في ليبيا من شأنه أن يعرّض اللاجئين والمهاجرين إلى مجموعة كاملة من الانتهاكات. إن كافة عمليات مراقبة الهجرة والتعاون مع السلطات الليبية في مجال البحث والإنقاذ يحتاج إلى الاعتراف بهذه الحقائق الأساسية، وينبغي تصميمها بحيث تقلّص الأخطار وانتهاكات حقوق الإنسان التي يتعرض لها اللاجئون والمهاجرون إلى الحد الأدنى. ويتطلب هذا الأمر تبني منهج مختلف للغاية عن المنهج المعتمد حالياً، والذي يبدو أنه مدفوع، حصرياً تقريباً، بالرغبة في خفض عمليات المغادرة من ليبيا وتأمين عمليات اعتراض الأشخاص الذين يركبون القوارب وإعادتهم إلى ليبيا. وفي الوقت الذي يتعين على الاتحاد الأوروبي، بكل تأكيد، أن يستكشف جميع الطرق لإنقاذ الأرواح في عرض البحر - بما في ذلك من خلال تحسين مستوى قدرات البحث والإنقاذ في المياه الإقليمية الليبية - فإن من المهم للغاية أن يقوم بذلك مع المراعاة الواجبة - والتأثير الواجب - على أداء خفر السواحل الليبيين.

في الوقت الراهن يتم التعاون مع خفر السواحل الليبيين وتدريبهم بدون وجود إطار مساءلة وأنظمة مراقبة لتقييم سلوك وأداء أفراد خفر السواحل والبحرية الليبيين، بغية ضمان احترام القوانين والمعايير الدولية لحقوق الإنسان. وقد ظهر عدم وجود إطار للمساءلة والمراقبة من الحوار مع أفراد "يونافور ميد" في الفريق العامل بشأن التعاون مع خفر السواحل الإيطالي أثناء انعقاد منتدى "شيد ميد"، الذي نظمته "عملية صوفيا" في روما في الفترة 8-9 يونيو/حزيران 2017.

إن تدريب أفراد قوات خفر السواحل والبحرية الليبية والتعاون معها يجري تنفيذه بسرعة، بينما لا يزال هناك قدر كبير من انعدام اليقين فيما يتعلق بمستوى السيطرة التي تمارسها الحكومة الليبية المعترف بها دولياً وسلطات خفر السواحل الليبية على جميع وحداتها وأفرادها، في ضوء الأنباء التي تفيد بأن جماعات ومليشيات غير شرعية تمارس وظائف خفر السواحل بحكم الأمر الواقع في مناطق معينة من المياه الإقليمية.

ويحتوي التقرير الذي نشرته لجنة خبراء الأمم المتحدة بشأن ليبيا، في 1 يونيو/حزيران 2017، والموجَّه إلى رئيس مجلس الأمن الدولي، على مزاعم خطيرة تتعلق بالتواطؤ بين فصائل خفر السواحل والمهربين، وبالانتهاكات التي ترتكبها فصائل خفر السواحل ضد المهاجرين.[45]

وتضمَّن التقرير المعنون بـ: "انتهاكات حقوق الإنسان ضد المهاجرين" الفقرات التالية:

"104. وردت أنباء عن وقوع انتهاكات ضد المهاجرين على نطاق واسع، ومنها عمليات الإعدام والتعذيب والحرمان من الطعام والماء والمرافق الصحية. وتحدثت المنظمة الدولية للهجرة عن استرقاق المهاجرين من جنوب الصحراء الأفريقية. كما أن المهربين وإدارة مكافحة الهجرة غير الشرعية وأفراد خفر السواحل، متورطون مباشرة في مثل تلك الانتهاكات الجسيمة لحقوق الإنسان. [...]"؛ 105. إن عبدالرحمن ميلاد (الياس بيجا) وأفراداً آخرين من خفر السواحل ضالعون بشكل مباشر في غرق قوارب المهاجرين باستخدام الأسلحة النارية. وفي مدينة الزاوية، فتح محمد كشلاف مركز احتجاز بدائي للمهاجرين في مصفاة بترول الزاوية. وقد

---

[44] المنظمة الدولية للهجرة، الاتحاد الأوروبي يدرب المنقذين الليبيين للمهاجرين عبر البحر المتوسط، 6 يناير/كانون الثاني 2017، على الرابط:

https://www.iom.int/news/iom-eu-train-libyan-mediterranean-migrant-rescuers

[45] التقرير الختامي للجنة الخبراء بشأن ليبيا، التي أُنشئت بموجب القرار رقم: S/2017/466 ,(2011)1973 على الرابط:

http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/N1711623.pdf

قامت اللجنة بجمع معلومات حول الانتهاكات التي ارتُكبت ضد المهاجرين على أيدي عدد من الأفراد (انظر المرفق 30). وبالإضافة إلى ذلك، جمعت اللجنة تقارير حول الأوضاع السائدة في مراكز الاعتقال في الخمس ومصراته وطرابلس [...]".

كما احتوى تقرير آخر للأمم المتحدة من إعداد "بعثة الأمم المتحدة للدعم في ليبيا (يونسمل) ومكتب المفوض السامي لحقوق الإنسان، ونُشر في ديسمبر/كانون الأول 2016، على مزاعم لاذعة ضد أفراد خفر السواحل الليبيين، الذين اتُّهما بالفساد أو التواطؤ مع المهربين وإساءة معاملة المهاجرين الذين اعترضوهم:

"عندما يتم اعتراض قوارب المهاجرين من قبل خفر السواحل الليبيين، يُنقل المهاجرون عادةً إلى مراكز الاحتجاز التابعة "لإدارة مكافحة الهجرة غير الشرعية" (دسيم) أو إلى بيوت ومزارع خاصة، أحياناً مقابل رسوم، حيث غالباً ما يخضعون للعمل القسري، وللاغتصاب وغيره من أشكال العنف الجنسي بالنسبة للنساء. ويبدو أن خفر السواحل الليبيين استولوا على القوارب والمحركات، ثم باعوها لآخرين. وقال عدد من المهاجرين الذين قابلتهم "يونسمل"، ممن تم اعتراضهم في عرض البحر من قبل رجال مسلحين يُعتقد أنهم من أفراد خفر السواحل الليبيين، إن بعضهم كان يرتدي بزات عسكرية مموَّهة، بينما ارتدى بعضهم الآخر ملابس مدنية. وأُعيد المهاجرون إلى الشاطئ، حيث اصطفوا في طابور لعدة ساعات في العراء في بعض الأحيان. وذكر بعض المهاجرين أنهم تعرضوا للضرب بالعصي أو أعقاب البنادق، وسُلبوا مقتنياتهم، ولاسيما الهواتف الخليوية والنقود." [46]

وذكر بعض اللاجئين والمهاجرين الذين قابلتْهم منظمة العفو الدولية في مايو/أيار 2017، أن المهربين يدفعون أموالاً للمسؤولين في خفر السواحل كي يسمحوا للقوارب بمغادرة المياه الإقليمية أو من أجل إطلاق سراح الأشخاص الذين تم اعتراضهم واحتجازهم بغية السماح لهم بمحاولة العبور مرة أخرى. ويبدو أن هذه الممارسة أدت إلى تعريض اللاجئين والمهاجرين إلى مزيد من الانتهاكات، وزيادة خطورة المعبر البحري الذي حاول بعضهم اجتيازه مرات عدة.[47]

---

[46] بعثة الأمم المتحدة للدعم في ليبيا، مكتب المفوض السامي للأمم المتحدة لحقوق الإنسان، "احتجاز وشيطنة"، تقرير حول انتهاكات الحقوق الإنسانية للمهاجرين في ليبيا، 13 ديسمبر/كانون الأول 2016، على الرابط:

http://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/DetainedAndDehumanised_en.pdf

[47] انظر أيضاً التقرير "وضع اللوم على المنقذين"، الذي يقول فيه المؤلفون إن تدخل خفر السواحل الليبيين يتناقض مع تجارة التهريب ويندمج فيها، ص. 22، على الرابط: https://blamingtherescuers.org/report

معروف، من بنغلاديش

حاول معروف[48]، وهو شاب من بنغلاديش وصل إلى إيطاليا في ديسمبر/كانون الأول 2016 من ليبيا، بعد السفر بالطائرة عبر عُمان ودبي ومصر وتركيا، وحاول العبور مرتين قبل أن ينجح في الثالثة:

"تم إيقافنا مرتين في مكان يعجُّ بالأنوار [محطة لتكرير البترول على الساحل الليبي]. وكان معنا رجل يرتدي سترة رجال الشرطة، كُتب على ظهرها كلمة "شرطة". دفع عنا نقوداً في المرتين الأوليين، ثم أُعيد على متن قارب يعود لقوات خفر السواحل الليبية. ولذا عندما جاء القراصنة، لم يتبقَّ معنا أحد بوسعه أن يدفع المزيد من النقود، فأعادونا. كانوا يحملون أسلحة ولا يرتدون بزات رسمية. كان على المهرب أن يدفع عنا نقوداً. في المرة الثانية تم إيقافنا من قبل خفر السواحل الليبيين، الذين كانوا يرتدون بزات رمادية اللون ويحملون بنادق كبيرة ويستقلون قارباً كبيراً. وكنا قد غادرنا مدينة صبراته. تعطَّل محركنا واضطررنا إلى العودة لإصلاحه. وبعد إصلاحه أبحرنا مرة أخرى لمدة ساعة تقريباً، عندما أوقفنا خفر السواحل الليبيون. وشاهدتُ رجل الاتصال (الوسيط) وهو يقوم بالتفاوض. عرفت ذلك من خلال لغة الجسد، كما أنني سألت شخصاً يتكلم اللغة العربية. طلبوا [خفر السواحل الليبيون] 50%، فقال الوسيط لا. كان عددنا 170 شخصاً على متن قارب مطاطي. أعادونا إلى السجن وطلبوا منا المزيد من المال. قالوا لنا: إذا دفعتم، فلن يوقفكم أحد هذه المرة، لأننا نحن خفر السواحل. وفي مركز الشرطة [وهو عبارة عن مركز احتجاز غير شرعي على الأرجح] في صبراته، ثمة نحو 50 شخصاً في كل زنزانة. أمضيتُ فيها يومين فقط، وكانت أشبه بالجحيم. كان هناك شخص باكستاني، من أسفل من قابلتهم في حياتي. وعرفتُ أنه باكستاني بسبب اللغة الأوردية التي كان يتحدث بها. يطلبون منك الاتصال هاتفياً بعائلتك [للترتيب معها بشأن دفع المال مقابل "حريتك"]. ويختبرون صبرك... كل شيء يتعلق بالشرطة. فرجل الاتصال يعقد صفقة مع الشرطة، وإذا قرر عدم دفع أموال للشرطة، فإنها ستلقي القبض عليك..."

كما وردت أنباء خلال العام الماضي عن وقوع عدة حوادث على أيدي وحدات خفر السواحل الليبية، حيث أطلقت النار على اللاجئين والمهاجرين وسفن المنظمات غير الحكومية المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ، أو عرَّضت سلامتهم للخطر، الأمر الذي أدى إلى إثارة بواعث قلق عميقة تجاه ممارسات خفر السواحل الليبيين وقضايا التسلسل القيادي والمساءلة والمهارات التشغيلية والأساليب.

حادثة طالت القارب "بوربون أرغوس" التابع لمنظمة "أطباء بلا حدود"، 17 أغسطس/آب 2016

في 17 أغسطس/آب 2016، أطلق رجال مسلحون، يستقلون قارباً سريعاً مجهول الهوية، 13 رصاصة على عجلة القيادة وسطح قارب الإنقاذ "بوربون أرغوس" التابع لمنظمة أطباء بلا حدود، والذي كان يبحر في المياه الدولية على بعد 24 ميلاً بحرياً عن السواحل الليبية. لم يفصح المهاجمون عن هويتهم، ولم يردوا على محاولات الاتصال من قبل"بوربون أرغوس". أطلق المهاجمون النار من مسافة 400-500 متر، ثم تقدموا للصعود على متن القارب، الذي لم يكن على متنه في ذلك الوقت أي شخص ممن تم إنقاذهم. ومكث الرجال المسلحون على متن "بوربون أرغوس" لمدة 50 دقيقة تقريباً بدون إلحاق أذى بطاقم منظمة أطباء بلا حدود أو إزالة أي شيء من القارب. وفي وقت لاحق، ونتيجةً لضغوط إعلامية على ما يبدو اعترف خفر السواحل الليبيون بالمشاركة في مواجهة مع "بوربون أرغوس". وزعموا أنهم أطلقوا طلقات تحذيرية، ولكنهم لم يعترفوا بالصعود على متن سفينة المنظمة، وأصروا على أن السفينة "وربون أرغوس" لم تفصح عن هويتها.[49] وفيما يتعلق بهذه الحادثة، فإن تقرير لجنة خبراء الأمم المتحدة بشأن ليبيا الذي صدر مؤخراً يذكر الآتي:

---

[48] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في راغوسا، صقلية

[49] انظر الرابط: https://www.theguardian.com/world/2016/aug/28/libyan-navy-admits-confrontation-charity-rescue-boat-msf

https://www.theguardian.com/world/2016/sep/03/libyan-naval-attack-on-charity-ship-adds-new-danger-to-migrant-rescue

" 59. في 17 أغسطس/آب 2016 هاجم قارب سريع سفينة منظمة أطباء بلا حدود خارج ساحل ليبيا. وشارك في الهجوم اثنان من أفراد خفر السواحل في "الدلة". وتم تحديد هوية المهاجميْن بأنهما من الموالين لعبدالرحمن ميلاد (إلياس بيجا)، قائد خفر السواحل في الزاوية، والمتورط في أنشطة تهريب. " [50]

حادثة تتعلق بطاقم قارب "سي ووتش"، 21 أكتوبر/تشرين الأول 2016

ذكر طاقم قارب "سي ووتش" التابع لمنظمة غير حكومية أنه في حوالي الساعة 2-3 من صبيحة يوم 21 أكتوبر/تشرين الأول، اقترب قارب سريع كُتب عليه عبارة خفر السواحل الليبية ونحو 20 مسلحاً يرتدون نوعاً من الزي العسكري، وبسرعة عالية عندما بدأ بمساعدة قارب مطاطي على متنه نحو 150 شخصاً على بُعد 14 ميلاً من الساحل الليبي (على بعد ميليْن في المياه الدولية). وألقى أحد الرجال الموجودين على متن السفينة الليبية حبلاً إلى القارب المطاطي الذي يواجه المحنة، وهي ممارسة خطيرة تستخدمها وحدات خفر السواحل الليبية لسحب قوارب اللاجئين والمهاجرين إلى الخلف. ونزل رجل آخر إلى القارب المطاطي وانهال على اللاجئين والمهاجرين بالضرب بهراوة. وقد سبَّب الهجوم حالة من الرعب على متن القارب المطاطي. وقررت السفينة الليبية التراجع، ولكن الهواء بدأ بالتسرب من القارب المطاطي، مما تسبب بسقوط معظم الركاب في الماء. وتمكَّن طاقم "سي ووتش" من إنقاذ 120 شخصاً، ومن بينهم أربعة أشخاص انتُشلوا من الماء وهم مغمى عليهم، واستعادوا جثث أربعة أشخاص. وفي اليوم التالي نفى ناطق بلسان البحرية الليبية في طرابلس مهاجمة المهاجرين، ولكنه اعترف بأن أفراد خفر السواحل الليبيين دخلوا القارب المطاطي. وتم في وقت لاحق إنزال الناجين والجثث الأربع في باليرمو، صقلية، حيث فتح المدعون العامون تحقيقاً جنائياً في الحادثة.[51]

حادثة تتعلق بقارب "سي ووتش 2"، 10 مايو/أيار 2017

في الصباح الباكر من يوم 10 مايو/أيار 2017 اقتربت سفينة خفر سواحل ليبية نحو قارب خشبي يواجه محنة في المياه الدولية ويحمل قرابة 500 لاجئ ومهاجر بسرعة عالية، ومرَّت من أمام قارب نجاة صغير كان "سي ووتش 2" قد أنزله في الماء لمساعدة الأشخاص الموجودين على متن القارب الخشبي. وكانت قوة خفر السواحل الإيطالية التابعة لمركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري في روما قد وجَّهت "سي ووتش 2" لمساعدة القارب الذي يتعرض لمحنة. ونظراً لأن طلب المساعدة وصل مركز التنسيق في الوقت الذي كان اللاجئون والمهاجرون مازالوا في المياه الليبية، فقد أبلغ مركز التنسيق أيضاً خفر السواحل الليبي، الذي قرر التدخل وتنسيق عملية الإنقاذ، حيث مارس مهمة القيادة في موقع الحادثة". وقال قبطان "سي ووتش 2" إن سرعة المناورة التي قامت بها سفينة خفر السواحل الليبية عرَّضت طاقمها وطاقم "سي ووتش 2" للخطر. ثم تقدمت سفينة خفر السواحل الليبية لوقف قارب اللاجئين والمهاجرين. وهدد قبطان خفر السواحل الليبي الركاب بإشهار مسدسه باتجاههم وتولى قيادة القارب الذي كان يواجه المحنة.

---

[50] التقرير الختامي للجنة الخبراء الخاصة بليبيا التي أُنشئت بموجب القرار رقم: S/2017/466, (2011)1973 ، انظر الرابط:

http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/N1711623.pdf

[51] انظر الرابط: http://uk.reuters.com/article/uk-europe-migrants-italy-idUKKCN12O1IE; https://hras-seawatch.org/2016/11/04/mission-13-update-libyan-coastguard-push-back-a-personal-report/; https://sea-watch.org/en/breaking-news-libyan-coast-guard-attack-on-sea-watch-rescue-operation-causes-multiple-dead

ونُقل بعض اللاجئين والمهاجرين الموجودين على متن القارب إلى السفينة الليبية. وركب مسؤولون ليبيون على متن القارب الذي يواجه المحنة بينما كان معظم اللاجئين والمهاجرين مازالوا هناك. وأبحرت سفينة خفر السواحل الليبية والقارب الخشبي معاً عائديْن إلى طرابلس.[52]

حادثة تتعلق بقوارب كل من "جغند ريتيت" و"سوس ميدترانى" ومنظمة "انقذوا الأطفال"، 33 مايو/أيار 2017

ذكرت تقارير منظمات غير حكومية أنه في 23 مايو/أيار وجَّه مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري في روما عدة سفن، ومن بينها تلك التابعة له، إلى مساعدة ثمانية قوارب كانت تواجه محنة على بُعد نحو 14 ميلاً بحرياً من ساحل ليبيا، داخل المياه الدولية.[53]

وبحسب التقديرات الأولية فإن القوارب التي كانت بحاجة إلى مساعدة كانت تحمل حوالي 1,800 شخص.[54] وبدأت عمليات الإنقاذ في حوالي الساعة العاشرة والنصف صباحاً. وبعد مرور ساعتين تقريباً، اقتربت قوارب سريعة تابعة لخفر السواحل الليبي، وكان أحدها يحمل مدافع رشاشة، من منطقة الإنقاذ بسرعة كبيرة، مما تسبَّب بأمواج عالية. وذُكر أن مسلحين ليبيين فتحوا النار أولاً على قارب صيد في الجوار، ثم أطلقوا النار في الهواء، لكن على مسافة قريبة جداً من القوارب المطاطية للاجئين والمهاجرين. وصعد ضباط ليبيون على متن اثنين من قوارب اللاجئين والمهاجرين، وبدأوا بضرب الأشخاص الموجودين على القوارب وتصويب البنادق الكبيرة نحوهم. وقد تسبب ذلك بإثارة الرعب في صفوف الركاب، وقفز في الماء عدد كبير منهم، وصل إلى 100 شخص.

ونظراً لأن طواقم المنظمات غير الحكومية كانت قد وزعت سترات نجاة قبل وصول خفر السواحل الليبيين بوقت قصير، فقد تمكَّن العديد منهم من الطفو على سطح الماء. وقد تم انقاذ 67 شخصاً ونقلهم إلى قارب "أكواريوس" التابع لمنظمة "سوس ميديتراني". وأعاد خفر السواحل الليبيون قاربيْن مطاطييْن إلى المياه الليبية. ولم تذكر المنظمات غير الحكومية ما إذا أُصيب أي من الأشخاص الذين أُعيدوا إلى ليبيا بجروح.[55]

وكما توضح القصص التي وردت آنفاً، فإن تدخل وحدات خفر السواحل الليبية في العام الماضي عرَّض للخطر سلامة وأرواح طواقم المنظمات غير الحكومية المشاركة في عمليات الإنقاذ في المياه الدولية فضلاً عن اللاجئين والمهاجرين، لأنها لجأت إلى الأسلحة النارية والعنف، ولأنها تعمل في عرض البحر باستخفاف واضح بالبروتوكولات والمعايير الأمنية الأساسية.

وبعد سنوات من العمل في مجال عمليات البحث والإنقاذ في الظروف المحددة المتعلقة بإنقاذ اللاجئين والمهاجرين في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، بالإضافة إلى الالتزام بالمبادئ التوجيهية المنصوص عليها في دليل البحث والإنقاذ الجوي

---

[52] منظمة العفو الدولية، "إيطاليا: اللاجئون والمهاجرون في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، قطع شريانات الحياة، مايو/أيار 2017، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/documents/eur30/6319/2017/en

[53] انظر رواية مفصلة للحادثة من قبل منظمة "هيومان رايتس ووتش" في "الاتحاد الأوروبي: تحويل الإنقاذ إلى ليبيا يشكل خطراً على الأرواح"، يونيو/حزيران 2017، على الرابط: https://www.hrw.org/news/2017/06/19/eu-shifting-rescue-libya-risks-lives

[54] في الفترة بين 23 و 24 مايو/أيار قام خفر السواحل الإيطاليا بتنسيق 11 عملية في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط، ما أدى إلى إنقاذ ما مجموعه 2,100 شخص، بينهم حوالي 200 شخص ممن سقطوا في الماء إثر انقلاب قارب خشبي كبير يحمل قرابة 500 راكب. وقد تم انتشال 34 جثة، بينهم عدة أطفال، من الماء. انظر البيانات الصحفية الإيطالية الصادرة في 23 و 24 و 25 مايو/أيار 2017 على الرابط:

www.guardiacostiera.gov.it

[55] http://sosmediterranee.org/1004-people-rescued-operations-disrupted-by-gunshots/?lang=en;

http://www.independent.co.uk/news/world/europe/refugee-crisis-deaths-mediterranean-libya-coastguard-opens-fire-drowned-gunshots-ngos-rescue-boat-a7754176.html#gallery

والبحري الدولي "إيامسار"، طوّرت طواقم الإنقاذ العسكرية والمدنية وخفر السواحل ممارسات جيدة أثبتت نجاحاً باهراً في منع وقوع حالات الرعب وانقلاب القوارب، وضمان تنفيذ عمليات الإنقاذ بأكبر قدر ممكن من السلامة.

إن الحوادث المذكورة آنفاً تثير قلقاً بالغاً من أن قوات خفر السواحل الليبية غالباً - بل بشكل اعتيادي - ما تستهين بالضمانات الأساسية الآتية: الاقتراب ببطء لمنع وقوع المزيد من زعزعة الأوضاع في القوارب التي تتعرض لمحنة؛ الاتصال بسفن أخرى في مسرح الحدث لضمان استخدام كافة الموارد المتاحة بشكل أفضل وأكثر فعالية بغية لإعطاء الأولوية القصوى لهدف إنقاذ الأرواح (بدلاً من إطلاق العيارات النارية)؛ تجنب الاقتراب من قارب يواجه محنة من جانب واحد، وهي مناورة تسببت في الماضي بانقلاب القوارب لأن جميع الأشخاص الموجودين على متن القارب يتحركون نحو جانب السفينة التي تقترب لإنقاذهم؛ تحديد حالات الأشخاص الضعفاء الذين يحتاجون إلى مساعدة طبية طارئة بشكل خاص من بين اللاجئين والمهاجرين بغية نقلهم أولاً إلى سفينة الإنقاذ؛ إنزال قارب نجاة صغير في الماء لتنفيذ عمليات إنقاذ سريعة خلال نقل الأشخاص من القارب الذي يواجه محنة إلى سفينة الإنقاذ في حالة سقوط أحد في الماء؛ توزيع سترات النجاة؛ ومحاولة خلق بيئة هادئة لتنفيذ عمليات الإنقاذ في ظروف السلامة الفضلى. وتشير الأساليب التي يطبقها خفر السواحل الليبيون بأن أولويتهم ليست ضمان الإنقاذ الآمن لأرواح الأشخاص، وإنما إعادتهم إلى ليبيا.[56]

وفي ضوء ما سبق، فإن منظمة العفو الدولية تعتبر أن قوارب خفر السواحل الليبية لا يمكن، ولا ينبغي الاعتماد عليها في الاضطلاع بعمليات البحث والإنقاذ في المياه الدولية أو الإسهام فيها لأن حضورها يؤدي إلى زيادة المخاطر على السلامة، المرتفعة أصلاً. وفي سياق التعاون مع السلطات الليبية، فإن زعماء الاتحاد الأوروبي يجب أن يوضحوا بأن وحدات خفر السواحل الليبية يجب ألا تتدخل خارج حدود المياه الليبية، ما لم يكن تدخلها ضرورياً بشكل مطلق لإنقاذ الأرواح، وفقاً لمركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري المسؤول عن تنسيق عملية ما (وفي معظم الحالات يرجح أن يكون مركز التنسيق القائم في روما). وفي مثل هذه الحالات ينبغي نقل الأشخاص الذين يتم إنقاذهم إلى السفن غير الليبية المشاركة في العملية، وإنزالهم في مكان آمن، لا يمكن أن يكون ليبيا في الظروف الراهنة كما سنوضح لاحقاً.

كما يتعين على السلطات الأوروبية تذكير السلطات الليبية المختصة ولجنة الخبراء الليبية التي تلتقي بممثلي "يونافور ميد"، بأن عمليات الإنقاذ من قبل القوارب الأجنبية داخل المياه الإقليمية الليبية تعتبر عمليات قانونية بموجب قانون البحار، وينبغي السماح بها بدون أية عراقيل وبتنسيق من قبل مركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحري المختص (المرجح أن يكون مركز روما). كما يجب أن تحصل على تأكيدات قابلة للتدقيق بأنه سيُسمح بأن تتم عمليات الإنقاذ التي تنفذها سفن مدنية أجنبية، بما فيها سفن المنظمات غير الحكومية، بدون عوائق وبشكل آمن.

وعلى الرغم من أنها دولة طرف في الاتفاقية الدولية بشأن عمليات البحث والإنقاذ البحري "سار" لعام 1979، فإن ليبيا لم تعلن رسمياً بعد أية منطقة بحث وإنقاذ ولم تنشئ مركزاً لتنسيق عمليات الإنقاذ البحري قادر على تأدية الوظائف المطلوبة بموجب اتفاقية "سار" لعام 1979. وبالإضافة إلى ذلك، فإن ليبيا ليست دولة طرف في اتفاقية اللاجئين، التي تعتبر مبادؤها أساسية في تقرير المكان الآمن الذي ينبغي إنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم فيه بموجب إتفاقية "سار" لعام 1979.[57]

إن تنسيق عمليات البحث والإنقاذ في المياه الدولية بما يتماشى مع القانون الدولي والمعايير الدولية، يقتضي وجود مؤسسات مستقرة تفتقر إليها ليبيا في الظرف الراهن. وفي هذا السياق، فإن السعي إلى إنشاء مركز ليبي لتنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحري، بهدف تشغيله في عام 2018، بحسب تأكيدات مصادر رسمية في الاتحاد الأوروبي لمنظمة العفو الدولية، يبدو وهماً في أحسن الأحوال، ومحاولة استخفاف بالآخرين لضمان إعادة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم إلى ليبيا في أسوأ الأحوال. وعلى الرغم

---

[56] انظر مثلاً صور فيديو لإساءة معاملة اللاجئين والمهاجرين على أيدي خفر السواحل الليبيين على الرابط:

https://www.thetimes.co.uk/article/video-shows-libyan-coastguard-whipping-rescued-migrants-6d8g2jgz6

[57] الإنقاذ في عرض البحر، دليل المبادئ والممارسات التي تنطبق على اللاجئين والمهاجرين، إعداد المنظمة الدولية الخاصة بالبحار، والمفوضية السامية لشؤون اللاجئين والغرفة الدولية للشحن، على الرابط:

http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/UNHCR-Rescue_at_Sea-Guide-ENG-screen.pdf

من الجهود التي يبذلها الاتحاد الأوروبي ووكالات الأمم المتحدة، لتقديم العون للاجئين والمهاجرين في بعض مواقع إنزالهم في ليبيا، فإن الواقع يُظهر أن الأغلبية العظمى من الأشخاص الذين يتم إنزالهم في ليبيا ما زالوا يُنقلون إلى مراكز الاحتجاز، حيث يتعرضون لانتهاكات حقوق الإنسان مثلما يوثّق الفصل التالي.

3.2 انتهاكات الحقوق الإنسانية للاجئين والمهاجرين في ليبيا

لقد حذَّرت منظمة العفو الدولية زعماء الاتحاد الأوروبي، مراراً، من أن التعاون مع السلطات الليبية - ولا سيما التعاون من أجل تعزيز قدرات حرس الحدود وخفر السواحل على وقف محاولات مغادرة ليبيا - من شأنه أن يؤدي إلى وقوع المزيد من الأشخاص في الفخ الليبي، حيث يتعرضون لانتهاكات ممنهجة وواسعة النطاق.

وعلى الرغم من مثل هذه التحذيرات فقد عزَّز الزعماء الأوروبيون تعاونهم مع السلطات الليبية، ولا سيما أولئك المسؤولين عن مراقبة الحدود، في غياب أية ضمانات لأن يعطي هذا التعاون الأولوية لتعزيز حماية حقوق الإنسان التي تعتبر البلاد بحاجة ماسة إليها، بما في ذلك إلغاء احتجاز اللاجئين والمهاجرين بشكل تلقائي، واتخاذ التدابير اللازمة للتصدي لإساءة المعاملة الممنهجة، وذلك بوضع حد للإفلات من العقاب، فضلاً عن وضع نظام لجوء في البلاد يفي بالمعايير القانونية الدولية.

إن السلطات الإيطالية والأوروبية على دراية تامة بالأوضاع الدرامتيكية التي يواجهها مئات الآلاف من اللاجئين والمهاجرين في ليبيا المعرَّضين لسوء المعاملة والاحتجاز التعسفي في حالة احتجازهم في مراكز الاعتقال، إلى جانب عمليات القتل التعسفي والعنف والاستغلال عندما يكونون طلقاء.

وقد أسهم انحدار ليبيا إلى حالة انعدام القانون والحرب الأهلية منذ نهاية حكم القذافي في عام 2011 على مدى السنوات القليلة الماضية إسهاماً كبيراً في لجوء الناس إلى الرحلات البحرية عبر المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط باتجاه إيطاليا باعتبارها السبيل الوحيد للخروج من هذا العنف المتفشي وانعدام الأمن. وقد وجد آلاف الأشخاص، ممن كانوا يعتزمون البقاء في ليبيا، أنفسهم عاجزين عن الاستمرار في العيش هناك، وليس أمامهم أي طريق آخر سوى البحر.

وأصبحت الظروف المعيشية لا تُطاق بالنسبة للمهاجرين الأفارقة بشكل خاص مثلما تُظهر الشهادات التي جمعتها منظمة العفو الدولية. ويترافق مع تفشي العنصرية انتهاكات مزمنة ضد الأفارقة ذوي البشرة السوداء، الذين يتم استغلالهم في العمل بشكل اعتيادي، واختطافهم واحتجازهم بهدف الحصول على فدى، كما يتم شراؤهم وبيعهم مثلما توضح الحالات الواردة أدناه.[58]

فهذا **جوزيف**[59]، وهو رجل نيجيري في العشرينيات من العمر، الذي غادر بلاده بعد وفاة شقيقته وإصابته هو بجروح في تفجير نفذته منظمة "بوكو حرام" في عام 2014. وفي يوليو/تموز 2016، وصل إلى إيطاليا، ولكنه كان يريد الإقامة في ليبيا في البداية:

"اختُطفتُ في سبها لمدة ستة أشهر وسُجنت من قبل "أولاد أسمى" (عصابات إجرامية). لم يكن لدي أحد أتصل به [لدفع الفدية]. هربتُ بينما كان الحراس الليبيون يطلقون علينا النار. كنت ضعيفاً جداً لأنهم لم يقدموا لنا طعاماً. واصطحبني رجل عربي إلى منزله، حيث أقمتُ معه لمدة شهرين، عملت خلالها في بناء البيوت بدون أجر. عشتُ في ليبيا لمدة سنة وأردت أن أبقى هناك. وذات يوم من أيام عام 2016، وكنت لا أزال في سبها، طلب مني الرجل الذي كنت أعيش معه أن أجمع ملابسي وأتبع رجلاً عربياً آخر، اصطحبني إلى طرابلس ورتَّب أمر عبوري بالقارب".

في سجل الأشخاص الذين سافروا عبر ليبيا في السنوات القليلة الماضية، غالباً ما تُذكر شخصية "رجل الاتصال"، وهو الشخص الذي يلعب دور صلة الوصل بين اللاجئ أو المهاجر وبين المهرب الذي ينظم رحلات القوارب. وهو الذي يتلقى النقود مقابل العبور. و"رجل الاتصال" غالباً ما يضع الأشخاص الذين يريدون العبور في "بيت الاتصال"، وهو مكان مغلق يُحتجز فيه الأشخاص لبضعة

---

[58] وثَّقت منظمة العفو الدولية انتهاكات تتسق مع تلك الواردة في هذا التقرير، وفي التقرير المعنون بـ: "اللاجئون والمهاجرون الفارون من العنف الجنسي في ليبيا"، على الرابط: https://www.amnesty.org/en/latest/news/2016/07/refugees-and-migrants-fleeing-sexual-violence-abuse-and-exploitation-in-libya

[59] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في راغوسا، صقلية.

أيام، وقد تصل إلى بضعة أشهر، إلى أن يتوفر قارب يقلّهم. وفي "بيت الاتصال" تتنوع الظروف ولكنها يمكن أن تصبح مزرية: إذ كثيراً ما وردت أنباء عن الاكتظاظ المفرط، وعدم توفر الطعام والماء النظيف، والضرب أحياناً. وفي شهادات وردت مؤخراً ذُكر أن الأشخاص المحتجزين في "بيت الاتصال" غالباً ما يُرغمون على دفع ثمن طعامهم وشرابهم.

وقال **صامويل**[60]، وهو رجل نيجيري عمره 22 عاماً، كان قد غادر نيجيريا عقب مقتل والديه في هجوم شنته منظمة "بوكو حرام" على كنيسة في مادوغو في عام 2010، لمنظمة العفو الدولية إنه في الفترة بين ديسمبر/كانون الأول 2016 ويناير/كانون الثاني 2017 كان هناك الكثير من الأشخاص من ذوي البشرة السوداء الذين يخافون من إطلاق النار عليهم في طرابلس:

"كنت أعمل في مستشفى وأنام في منزل مستأجر. وبعد عيد الميلاد نشب قتال كثيف، ولم أعد أستطيع الذهاب إلى العمل لأن الوضع كان خطيراً جداً. وقُتل الكثير من الأشخاص ذوي البشرة السوداء، ولكن الله حباني بحمايته. كنت مختبئاً، ولم أستطع الخروج من مخبأي. كان لدي أصدقاء، ولكنهم جميعاً تبعثروا عقب ذلك الهجوم. استمر الهجوم شهراً كاملاً، ولم يخرج أحد من ملجأه. وفي فبراير/شباط أنقذنا أحد الرجال. سألنا: "ماذا ستفعلون، إن سبيل الخروج الوحيد هو البحر. أصطحبَنا إلى صبراته لمقابلة "رجل اتصال"، طلب 1,000 دينار عن كل واحد. كانت النقود معي، فلا يستطيع المرء أن يضعها في أي مكان آخر في ليبيا. أقمت في "بيت الاتصال" حتى 21 مايو/أيار. كان الوضع رهيباً. فقد كنا 80 شخصاً، كلنا رجال. وكانوا يقدمون لنا وجبتين يومياً. وإذا أردنا أي شيء آخر، كالمشروبات أو الماء، كان يتوجب علينا أن نطلب من "رجل الاتصال" شراءه لنا، ونحن ندفع له ثمنها. وبعد ظهر يوم 21 مايو/أيار أخبرونا بأنهم سيدفعون بنا إلى البحر في تلك الليلة".

واحتُجز **أبو كفير** (ورد ذكره آنفاً) وتم شراؤه وبيعه أثناء وجوده في ليبيا:

"أقلّنا السائق إلى سبها وباعنا إلى سجن "أبو كفير" [اختار اسمه لغايات هذا التقرير]. أمضيتُ شهراً هناك. فهم يعطونك هاتفاً كي تتصل بذويك [يضحك]. الليبيون مجانين! كانوا يستخدمون هراوة لضربي بها تحت الركبتين وعلى باطن القدمين يومياً وعلى مدار الأسبوع. وفي اللحظة التي يجيب أحد على الهاتف، يطلقون النار بالقرب من رأسه. أمضيتُ شهراً في سبها، حيث كنت أعمل. لم يكن المكان آمناً، كان هناك قتال، وكان ذوو البشرة السوداء يُقتلون بصورة عشوائية. وتمكنتُ من الذهاب إلى طرابلس. كان هناك رجل غامبي يدعى سانكو في بني وليد. دفعتُ له نقوداً كي يوصلني إلى طرابلس. وفي طرابلس كنا رقيقاً. كان لنا رئيس، وكان أصحاب العمل يأتون ويأخذوننا ويدفعون له. كنا ننقل الطوب. وذات يوم جاءت امرأة ليبية تبحث عن عمال، واصطحبتني إلى منزلها كي أقوم بأعمال التنظيف. كان لديها طفل واحد، وقالت لي إن زوجها توفي. أرادت أن ترغمني على مضاجعتها، وهددتني بالإبلاغ عني. وعرفتُ أنها إذا أبلغت عني فإنني سأُقتل. لم يعجبني ما كان تفعله لي. وبعد بعض الوقت سألتني عما إذا كنت أريد مغادرة ليبيا، وعرضتْ عليَّ ثلاثة خيارات: أن أصبح جندياً لدى الليبيين؛ أو أن يتم تهريبي إلى تونس؛ أو أن تدفع لي أجور قارب يقلّني إلى إيطاليا. كنت أخشى تهريبي إلى تونس، فاخترت أن أصبح جندياً. في ليبيا لكل مدينة جنودها الخاصون بها. والليبيون يريدون الرجال ذوي البشرة السوداء لأنهم يعتقدون أنهم أقوياء، ولكن الشخص الذي كانت المرأة على صلة به لم يكن يريدني. ولذا لم يعد أمامي سوى خيار واحد. ولا أعلم ما إذا دفعت المرأة عني نقوداً أم لا، ولكنها قالت لي ذات يوم: يجب أن ترحل".

يجرّم القانون الليبي دخول البلاد بصورة غير شرعية، وبموجبه يُعاقَب المذنبون بدفع غرامة ويمكن أن يواجهوا أحكاماً بالسجن. ولا يوجد إطار قانوني للجوء في ليبيا، ولذا فإن الاعتقال التلقائي ينطبق على المهاجرين غير الشرعيين بالإضافة إلى طالبي اللجوء واللاجئين. وقامت وكالات الأمم المتحدة والعديد من المنظمات غير الحكومية لحقوق الإنسان، ومنها منظمة العفو الدولية، بتوثيق انتهاكات جسيمة لحقوق الإنسان في مراكز الاحتجاز الليبية: حيث يتم احتجازهم إلى أجل غير مسمى ويتعرضون للتعذيب وغيره من ضروب المعاملة السيئة والضرب والاستغلال والعنف الجنسي على أيدي الحراس في مراكز الاحتجاز التي تديرها الحكومة، أو تلك التي تديرها الجماعات المسلحة والتي لا تخضع للسيطرة الفعلية للحكومة. وتُرتكب هذه الانتهاكات مع الإفلات التام من العقاب، لأنه لا وجود في الممارسة العملية لإشراف قضائي على مراكز الاحتجاز هذه ولا لإنصاف المحتجزين فيها.

[60] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في راغوسا، صقلية.

أمادو، غامبيا

قال أمادو[61]، من غامبيا لمنظمة العفو الدولية: "في أكتوبر/تشرين الأول 2016 كنت في صرمان، التي تقع بين صبراته والزاوية، عندما تم اختطافي من الشارع وبيعي إلى سجن ليبي. لم يكن الحراس يرتدون زياً رسمياً موحداً. ففي بعض الأحيان يصبح السجناء الذين يمكثون طويلاً في السجن حراساً. ومع ذلك كان لدى الليبيين أسلحة وبزات مموَّهة. وكان أصحاب العمل يأتون إلى هناك ويصطحبون أشخاصاً كي يعملوا لديهم بدون أجر، ويدفعون نقوداً للحراس. قضيتُ ثلاثة أشهر في السجن. كنا ننام على فرشات على الأرض في الزنزانة على جنب واحد متراصين كعلب سمك السردين بسبب ضيق المساحة. وإذا لم ينم السجين بالطريقة الصحيحة، كانوا يضربونه. وكان ماء المراحيض يُستخدم للشرب أيضاً.

في بعض الأحيان كانوا يحرموننا من الماء طوال اليوم، ويقدمون حصة واحدة من المعكرونة لشخصين، وكنا نستخدم الملعقة بالتناوب. كان الإفطار في الساعة الواحدة بعد الظهر والغداء في الساعة الثالثة مساء، والعشاء، إن وُجد، في الساعة السابعة مساءً. ولم تتوفر أية أدوية، وإذا مرض السجين فعلاً، فإنهم يلقون به في الخارج.

ذات مرة جاء رجل عربي وسيدة بيضاء من المنظمة الدولية للهجرة لزيارة السجن. لم تستغرق الزيارة طويلاً. ولم يُسمح لنا بالتحدث إليهما. كان السجناء يوضعون في زنازين منفصلة بحسب جنسياتهم. ولم يُسمح بالكلام إلا "لقائد" كل مجموعة من جنسية واحدة، وكانوا يقولون أشياء جيدة. قدم الزائران صابوناً ومناشف إلى الحراس الليبيين، كما أخذوا عينات من الماء الذي كان يشربه السجناء. وقال بعض السجناء إنهما أحضرا معهما أدوية، لكن لم يتم توزيع أي شيء من ذلك. وقالت السيدة من المنظمة الدولية للهجرة إن شخصاً ما سيأتي لإجراء بعض الترتيبات من أجل إعادة السجناء إلى ديارهم. ولكنني لم أر وجه أحد بعد ذلك. ولم تستغرق زيارتهم أكثر من 15 دقيقة. وشاهدتُ شخصين يتعرضان للتعذيب أثناء وجودي في السجن. ولقي صبي حتفه تحت وطأة التعذيب، فألقوا به خارج السجن. ولا أعرف من أي بلد هو. لكنهم عذَّبوه لأنه حاول الفرار. كما حاول رجل ليبيري الفرار، فعذَّبوه حتى أُصيب بالمرض. وتعرَّض رجل آخر من غامبيا لتعذيب شديد، وأعادوه إلى سبها لأنهم لم يوافقوا على الثمن [مقابل إطلاق سراحه]... وأنا نفسي تعرضتُ للتعذيب كذلك.... وسألني الحراس عما إذا كان هناك من يدفع نقوداً مقابل إطلاق سراحي، وإلا فإنني سأموت هناك أو تتم إعادتي إلى سبها. وقام الحراس الليبيون بجَلدي، حيث تم تقييد يديَّ بدون أن تلامس رجلاي الأرض، وضربوني على كافة أنحاء جسدي. كانوا يضربون السجناء بالمواسير وتعرضتُ للضرب في الليل، حوالي الساعة 11 مساءً. كنت ضعيفاً جداً. وإذا أصبحت مريضاً جداً إلى حد يصعب معه شفاؤك، فإنهم يقذفونك في بطن الصحراء. في الليل وضعوني في سيارة وأُغمي عليَّ، فألقوا بي في غابة. وعندما استيقظتُ رأيتُ رجالاً أفارقة يعملون في مزرعة. فساعدوني وأقمتُ معهم".

ثمة مئات الآلاف من الأشخاص العالقين في ليبيا حالياً، ولا سبيل أمامهم للخروج سوى الذهاب في الرحلة الخطرة عبر المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط. وبحسب بيانات المنظمة الدولية للهجرة، هناك ما يربو على 270,000 مهاجر في ليبيا، ولكن جهات أخرى تقدِّر عددهم بمليون شخص تقريباً. أما عدد المسجلين كلاجئين أو طالبي لجوء لدى المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين فهو 40,700 شخص. وحتى لو كانت العودة إلى بلدانهم خياراً بالنسبة لبعضهم، فإن عبور الصحراء مرة أخرى لن يقل خطورة وكُلفة عن عبور البحر. وربما يتمكن بعضهم من الاستفادة من برامج العودة الطوعية بمساعدة المنظمة الدولية للهجرة، التي يجري توسيع نطاقها عن طريق المساهمات المالية من قبل الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه. وعلى أية حال، وبالنسبة للاجئين الفارين من أتون الحرب أو من وجه الاضطهاد، الذين لا يعتبرون عودتهم إلى بلدانهم خياراً، فإن المجازفة بحياتهم في المعابر البحرية الخطرة هي السبيل الوحيد فعلياً لمغادرة البلاد.

[61] أُجريت المقابلة في مايو/أيار 2017 في أغريغنتو، صقلية.

3. توصيـــات

- يتعين على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ومؤسساتها، بما فيها وكالة الأوروبية لمراقبة الحدود "فرونتكس"، ضمان نشر عدد كاف من سفن الاتحاد الأوروبي التي يكون غرضها الرئيسي القيام بعمليات البحث والإنقاذ على طول الطرق التي تسلكها قوارب اللاجئين والمهاجرين، بما في ذلك بالقرب من المياه الإقليمية الليبية مادامت عمليات مغادرة اللاجئين والمهاجرين من شواطئ ليبيا مستمرة.

- تعتبر منظمة العفو الدولية أن تعميق التعاون مع قوات خفر السواحل والبحرية الليبية وتدريبها، ولاسيما فيما يتعلق بإنشاء مركز ليبي لتنسيق عمليات الإنقاذ البحري ومنطقة بحث وإنقاذ ليبية، وتوفير موارد إضافية، بما فيها السفن، لا يزال يشكل مسألة إشكالية كبرى. وأن استمرار التعاون والتدريب يجب أن يكون مشروطاً من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ومؤسساتها بقبول السلطات الليبية عدداً من القيود على أنشطتها، وعلى وجه التحديد:

  - ينبغي ألا تنفذ قوات خفر السواحل الليبية أنشطة بحث وإنقاذ خارج المياه الإقليمية الليبية؛

  - ينبغي أن تسمح قوات خفر السواحل الليبية للسفن المدنية، بما فيها القوارب التي تشغّلها المنظمات غير الحكومية، بالقيام بعمليات بحث وإنقاذ في المياه الإقليمية الليبية بلا عوائق؛

  - ينبغي ألا يُسمح لقوات خفر السواحل الليبية بالمطالبة بالقيادة أو ممارستها في موقع الحدث أثناء عملية البحث والإنقاذ، ويتعين عليها نقل جميع الأشخاص الذين يتم إنقاذهم إلى سفن الاتحاد الأوروبي أو السفن الأجنبية المشاركة في العملية لإنزالهم في مكان آمن؛

  - يتعين على قوات خفر السواحل الليبية القبول فوراً بإنشاء آلية لضمان المراقبة الصارمة لسلوكها وعملياتها في عرض البحر، وبعملية مساءلة في حالة انتهاك قواعد القانون الدولي. ويتعين على الزعماء الأوروبيين وقف الخطط المتعلقة بإنشاء مركز ليبي لتنسيق عمليات الإنقاذ البحري، إلى أن تنشأ في ليبيا مؤسسات مستقرة ويمكن الاعتماد عليها وتستطيع القيام بتنسيق عمليات البحث والإنقاذ وفقاً للمستوى الذي تتطلبه القوانين والمعايير الدولية ذات الصلة.

- ينبغي أن تقوم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بفتح طرق شرعية في أوروبا، ولاسيما من خلال السماح بحالات القبول ومنح التأشيرات لأسباب إنسانية لآلاف الأشخاص الذين يحتاجون الحماية، ممن تقطعت بهم السبل في ليبيا.

- يجب أن تجعل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ومؤسساتها جميع أشكال التعاون مع ليبيا وتمويلها فيما يتعلق بالهجرة مشروطة باتخاذ السلطات الليبية خطوات ملموسة وقابلة للتدقيق نحو وضع حد لاحتجاز المهاجرين بصورة تلقائية، وخلق نظام حماية فعال في ليبيا (بما في ذلك بالتصديق على اتفاقية اللاجئين؛ والاعتراف بالمفوضية السامية للأمم المتحدة، والسماح للوكالات الإنسانية بدخول أماكن الاحتجاز كافة). ويجب أن يكون الزعماء الأوروبيون مستعدين لوقف التعاون بشأن الهجرة إذا لم يتم الإيفاء بهذه الشروط.

- يتعين على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ومؤسساتها ضمان تمكين المنظمات غير الحكومية التي تقوم بإنقاذ الأرواح في عرض البحر من الاستمرار في الإسهام في إنقاذ اللاجئين والمهاجرين، بما يتماشى مع القوانين والمعايير الدولية ذات الصلة.

منظمة العفو الدولية حركة عالمية لحقوق الإنسان.
عندما يقع ظلم على أي إنسان فإن الأمر يهمنا جميعاً.

اتصل بنا

info@amnesty.org

+44 (0)20 7413 5500

انضم إلى المحادثة

www.facebook.com/AmnestyArabic

@AmnestyAR

عاصفة عاتية

فشل السياسات الأوروبية في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط

لا تزال الأزمة الإنسانية تتكشَّف في المنطقة الوسطى من البحر الأبيض المتوسط مع وفاة آلاف الأشخاص في عرض البحر في محاولات يائسة للوصول إلى بر الأمان أو الحصول على حياة أفضل في أوروبا. ففي عام 2017 لقي نحو 2,000 شخص حتفهم في لجة البحر.

وبدلاً من أن يحاولوا منع فقدان المزيد من الأرواح بنشر مزيد من السفن المخصصة لعمليات الإنقاذ بالقرب من المياه الإقليمية الليبية، يركز الزعماء الأوروبيون على منع اللاجئين والمهاجرين من مغادرة ليبيا بهدف تخفيض عدد القادمين إلى أوروبا.

ويُظهر هذا التقرير كيف تؤدي هذه الاستراتيجية الأوروبية غير المسؤولة، التي تتمحور حول التعاون مع قوات خفر السواحل الليبية، إنما تعرِّض اللاجئين والمهاجرين إلى مخاطر أكبر في عرض البحر، وإلى إنزالهم في ليبيا – عند اعتراض طريقهم – حيث يواجهون ظروفا رهيبة وانتهاكات جسيمة في الحجز، ويتعرضون للتعذيب والاغتصاب.

ويدعو التقرير الزعماء الأوروبيين إلى نشر الموارد المخصصة للبحث والإنقاذ بالقرب من المياه الإقليمية الليبية، وضمان إنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في مكان آمن. وثمة حاجة ماسة إلى عملية إنسانية متعددة البلدان شبيهة بتلك التي نُفذت في عام 2015. وينبغي حصر أشكال التعاون مع قوات خفر السواحل الليبية في الحالات التي يكون فيها تدخلها ضرورياً لمنع وقوع وفيات فورية، وأن تكون مشروطة باتخاذ التدابير اللازمة لتخفيف مخاطر إنزالهم في ليبيا. كما يتعين على الزعماء الأوروبيين مضاعفة جهودهم من أجل توفير طرق آمنة وقانونية كافية للاجئين والمهاجرين لدخول الأراضي الأوروبية.

رقم الوثيقة: EUR 03/6655/2017
يوليو/تموز 2017
اللغة الأصلية: الإنجليزية

amnesty.org

منظمة العفو الدولية