

أوروبا تغرق في لجة العار

التقاعس عن إنقاذ
اللاجئين والمهاجرين
في عرض البحر



**منظمة العفو
الدولية**

مطبوعات منظمة العفو الدولية

الطبعة الأولى 2015

الناشر: مطبوعات منظمة العفو الدولية

Amnesty International Publications
International Secretariat
Peter Benenson House
1 Easton Street
London WC1X 0DW
United Kingdom
www.amnesty.org/ar

© حقوق النشر محفوظة لمنظمة العفو الدولية، 2015

رقم الوثيقة: EUR 03/1434/2015

اللغة الأصلية: الإنجليزية

الطباعة: الأمانة الدولية لمنظمة العفو الدولية، المملكة المتحدة

جميع الحقوق محفوظة

لا يجوز نشر، أو تسجيل، أو تخزين، أو نقل، أو نسخ أي جزء من هذه المطبوعة، بأية وسيلة ميكانيكية، أو إلكترونية، أو غيرها، دون الحصول على إذن مسبق من الناشر.

منظمة العفو الدولية هي حركة عالمية للدفاع عن حقوق الإنسان، لديها ما يربو على 3 ملايين من الأعضاء والمؤيدين في ما يزيد عن 150 بلداً وإقليماً في جميع أرجاء العالم. وتتطلع المنظمة إلى بناء عالم يتمتع فيه كل فرد بجميع حقوق الإنسان المنصوص عليها في "الإعلان العالمي لحقوق الإنسان" وفي غيره من المواثيق الدولية لحقوق الإنسان. وتقوم المنظمة بأبحاث وحملات وأنشطة للدعاية وحشد الجهود من أجل وضع حد لانتهاكات حقوق الإنسان. والمنظمة مستقلة عن جميع الحكومات والمعتقدات السياسية والمصالح الاقتصادية والعقائد الدينية. وتعتمد المنظمة في تمويلها أساساً على مساهمات وتبرعات أعضائها وأنصارها.



منظمة العفو
الدولية

قائمة المحتويات

5	ملخص
7	غياب البدائل
9	الحوادث المميتة في عرض البحر في 2015
9	حادثة 22 يناير/كانون الثاني
10	تحطم أحد القوارب في 9/8 فبراير/شباط 2015
12	تحطم قارب في 4 مارس/آذار 2015
14	مغادرة متوقعة ووفيات منظورة
	الفجوة في عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر المتوسط عقب وقف
16	عملية ماري نوسترم
18	العبء الملقى على عاتق الشحن البحري التجاري
20	أوجه القصور في عملية "تريتون"
23	توصيات

ملخص

يدأب آلاف الأشخاص الفارين من النزاعات والاضطهاد والعنف على ركوب الأهوال من أجل الوصول إلى بر السلامة في أوروبا. ويهرب آخرون من الفقر. ويسافر العديد من هؤلاء عن طريق البحر. وعلى الرغم من مخاطر الرحلة عبر البحر الأبيض المتوسط- الذي ابتلع حياة 3,500 شخص في 2014- ورغم الأتواء الجوية، شهدت الأشهر الثلاثة والنصف الأولى من 2015 أعداداً قياسية من اللاجئين والمهاجرين الذين حاولوا العبور إلى أوروبا عن طريق البحر، حيث وصل ما يربو على 21,000 منهم إلى إيطاليا. ولم يفرض قرار إيطاليا بإنهاء العملية الإنسانية للبحرية الإيطالية للبحث والإنقاذ المسماة "ماري نوسترم" (بحرنا) في نهاية 2014، التي أنقذت أرواح عشرات الآلاف من الأشخاص في عرض البحر، إلى النتيجة المرجوة من جانب بعض الحكومات الأوروبية بردع طالبي اللجوء عن ركوب أهوال البحر.

وفي حين لم يؤد إنهاء عملية "ماري نوسترم" إلى تناقص عدد المغادرين، يمكن على نحو منطقي الربط ما بينها وبين زيادة أعداد من ابتلعهم البحر. فبينما كان هذا التقرير الموجز في طريقه إلى الطبع، كانت التقارير تتوالى حول حادثة تحطم سفينة في 12 أبريل / نيسان 2015، من الممكن أن تكون قد أدت، طبقاً لأقوال أشخاص نجوا، إلى غرق 400 شخص. وقد رفعت هذه الكارثة الأخيرة عدد من لقوا مصرعهم في عرض البحر في الثلاثة أشهر ونصف الشهر الأولى من 2015، وفق التقديرات، إلى نحو 900 شخص. وهذا يزيد بمقدار 53 ضعف عن عدد الوفيات التي جرى التبليغ عنها للفترة نفسها من 2014. فخلال سنة 2014 بأكملها، وعندما كانت عملية "ماري نوسترم" لا تزال قيد التنفيذ، كان معدل الوفيات بين من كانوا يحاولون اجتياز المتوسط هي 1 من كل 50 شخصاً. أما في الأشهر الثلاثة والنصف من 2015، فبلغت 1 من كل 23.

ويظل الطريق البحري عبر المتوسط إلى أوروبا أشد الطرق البحرية خطورة وتسبباً بالموت. وهي أيضاً الطريق التي سيواصل اللاجئين والمهاجرون سلوكها. ويعود السبب في هذا إلى المخاطر التي يواجهها اللاجئون في بلدانهم الأصلية، والصعوبات التي ما انفك الكثيرون يواجهونها في البلدان المجاورة المضيفة، وسد السبل البرية أمام الوصول إلى القارة، وندرة الفرص التي توفر لإعادة التوطين والقبول على أساس إنساني، وعدم كفاية القنوات النظامية للهجرة. وما دامت الحكومات الأوروبية تمتنع عن توفير الطرق الآمنة والعادية الكافية إلى أوروبا، سيظل الناس يختارون ركوب البحر رغم مخاطره.

لقد أصبحت بواعث القلق بشأن مآسي المهاجرين شأناً يقض مضاجع المجتمع الدولي على نطاق واسع.

ففي كلمة له أمام مجلس الأمن الدولي في فبراير/ شباط 2015، أكد "مفوض الأمم المتحدة السامي لشؤون اللاجئين" بوضوح ما يلي:

"... عملية 'ماري نوسترم' قد توقفت، بينما تظل مبادرة 'تريتون'، التي تبنها الاتحاد الأوروبي محدودة الصلاحيات والموارد، على السواء. ويتعين على أوروبا أن تزيد من قدراتها على إنقاذ الأرواح، من خلال عملية بحث وإنقاذ قوية في المنطقة الوسطى من البحر المتوسط- وإلا فإن آلافاً إضافية من البشر، بينهم العديد من السوريين سوى يلقون حتفهم."

إن الخيار الذي تواجهه الحكومات الأوروبية هو الاختيار على نحو صارخ بين الحياة والموت. فما الذي ستفعله

الحكومات الأوروبية لخفض عدد من يلقون حتفهم؟

منذ توقف "ماري نوسترم"، عادت عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من المتوسط إلى الترتيبات المعتادة، التي تعتمد على قدرات حرس السواحل، بمساعدة من السفن التجارية. فجميع قباطنة هذه السفن ملزمون- بموجب القانون الدولي للبحار- بأن يقدموا المساعدة لمن يواجهون الخطر في عرض البحر، بغض النظر عن جنسيتهم أو وضعهم أو الظروف التي يوجدون فيها. وقد أظهر خفر السواحل الإيطالي التزاماً يثير الإعجاب بإنقاذ الأرواح في عرض البحر، وقام بتخصيص الأرصد اللازمة وبتنسيق عمليات الإنقاذ من قبل السفن التجارية. كما قدمت القوات المسلحة المالطية المساعدة في ذلك، ضمن حدود إمكانياتها. ولكن ما يتطلبه الوضع أكثر بكثير. وقد أوضحت السلطات الإيطالية والمالطية ذلك ببساطة. كما أكدت ذلك منظمات تمثل قطاع الشحن البحري التجاري، الذي واجه أعضاؤه خسائر مالية ومخاطر لا يستهان بها على طواقمه بسبب عمليات البحث والإنقاذ التي تكفلت لها.

أما رد الحكومات الأوروبية حتى الآن فقد اقتصر على مباشرة وكالة مراقبة الحدود التابعة للاتحاد الأوروبي "فرونتكس" ما سمي "عملية تريتون المشتركة" (تريتون)، في 1 نوفمبر/ تشرين الثاني 2014. وهي عملية لإدارة الحدود متخصصة بمراقبتها، أكثر منها عملية بحث وإنقاذ. والسفن التي تشغلها "تريتون" أصغر حجماً، وعدد الطائرات أقل، بالمقارنة مع "ماري نوسترم"، وكذلك الأمر بالنسبة لعدد العاملين فيها. ويقتصر تشغيل موجودات "تريتون" على مناطق أقرب بكثير إلى الشواطئ الإيطالية والمالطية بالمقارنة مع "ماري نوسترم"، وأبعد بكثير عن المنطقة التي تتم فيها معظم أعمال الإنقاذ. ويمكن أن ترسل موجوداتها، كما حدث حتى الآن، للقيام بعمليات بحث وإنقاذ وفق ما تطلبه "المراكز البحرية لتنسيق عمليات الإنقاذ" صاحبة الصلاحية، وطبقاً للقانون الدولي للبحار. بيد أن إسهام "تريتون" في تعزيز قدرات البحث والإنقاذ في وسط البحر المتوسط، تظل، رغم أنه لا يمكن التقليل من أهميتها، غير كافية لمواجهة الطلب الراهن والمنظور على عمليات البحث والإنقاذ في الأسابيع والأشهر المقبلة.

ويتعين على الحكومات الأوروبية أن تخصص موارد أكبر في سياق العملية الإنسانية الأوروبية المتعددة الجنسيات، المكرسة لمساعدة اللاجئين والمهاجرين ممن يواجهون المخاطر في وسط البحر المتوسط، ونقلهم إلى مكان آمن وضمان وصولهم إلى الحماية الدولية. وفي الوقت نفسه، ينبغي على الحكومات الأوروبية توفير خيارات أكثر أمناً، بما في ذلك إعادة توطين هؤلاء وتخصيص أماكن للقبول على أسس إنسانية، وكذلك زيادة قنوات الهجرة النظامية، على نطاق يتيح بديلاً حقيقياً لمن يفكرون حالياً في اجتياز البحر.

وفي هذا التقرير الموجز، تقدّم منظمة العفو الدولية بيانات تظهر مدى ضخامة الأزمة الإنسانية في وسط البحر المتوسط، وشهادات لناجين من الكوارث تصف تأثيرها على حياة الأشخاص وحقوقهم، وتحليل للفجوة في موارد البحث والإنقاذ التي نجمت عن وقف عملية "ماري نوسترم"، وأوجه القصور في عملية "تريتون".

غياب البدائل

كان أكثر من 43 في المئة من أولئك الذين سافروا عبر البحر الأبيض المتوسط في 2014 من اللاجئين على نحو باد للعيان من الوهلة الأولى. ووفقاً للوكالة الأوروبية "فرونتكس"، يمثل السوريين واللايرتيون 46 في المئة من أكثر من 170,000 شخص وصلوا إلى إيطاليا عن طريق القوارب في 2014. وجاءت أعداد كبيرة أخرى من السودان أو أفغانستان أو العراق.

وقد عرضت حكومات أوروبية بدائل محدودة جداً لهذه المجموعة. وتعهدت بتوفير أماكن قليلة جداً لإعادة التوطين وقدمت عدداً محدوداً للغاية من فرص القبول الإنساني للاجئين السوريين التي كانت دائماً غير كافية في ظل الأوضاع المعيشية بالغة الصعوبة في لبنان والأردن وتركيا والعراق ومصر. إذ سُجل تواجد أكثر من 3.9 مليون لاجئ في البلدان المجاورة لسوريا ومصر. ومنذ 2013، قَدّمت دول الاتحاد الأوروبي 40,137 مكاناً لإعادة التوطين وقبول حالات إنسانية اعتباراً من 12 مارس/ آذار 2015 (30,000 من هؤلاء في ألمانيا). وبين عامي 2012 و2014، تلقت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي الثماني والعشرين أيضاً 186,305 طلبات لجوء جديدة من مواطنين سوريين.

وأغلقت الحكومات الأوروبية طرقاً برية أيضاً، مما حد بشكل متزايد من خيارات دخول الأراضي الأوروبية عبر البر. ولم يعد طالبو اللجوء قادرين على الاقتراب من مناطق الحدود البرية التركية-اليونانية والتركية البلغارية، بسبب الإجراءات الأمنية المشددة على كلا جانبي الحدود. وتتواتر مزاعم بالتعرض للإعادة عند الحدود، كثيراً ما ترافقها أعمال عنف، إلى تركيا، من كل من بلغاريا واليونان لأشخاص يحتاجون إلى الحماية الدولية. كما تجري عمليات إعادة على الحدود من مقدونيا إلى اليونان بصورة روتينية. أما بالنسبة لأولئك الذين ينجحون في الوصول إلى صربيا، فيظل الحصول على الحماية أمراً يطول أمده ويتعذر في معظم الأحيان، الأمر الذي يدفع العديد من هؤلاء إلى تفضيل مواصلة رحلتهم نحو المجر. ويعد دخول أسبانيا من المغرب، من خلال المعابر الحدودية الرسمية في سبتة ومليلية شبه مستحيل بالنسبة للأفارقة السود. وغالباً ما يعاد أولئك الذين يصلون من خلال القفز فوق الأسلاك الشائكة إلى المغرب دون أية إجراءات رسمية. ولا يستطيع العديد من السوريين الوصول سوى باستخدام وثائق مزورة أو عن طريق الاختباء بين العمال والتجار المغاربة الذين يدخلون الجيبين يومياً بأعداد كبيرة.

وفي ليبيا، المصدر الرئيسي للغالبية العظمى من الأشخاص الذين غادروا على متن القوارب في العام الماضي، يتضرر عدد كبير من اللاجئين والمهاجرين على نحو متزايد من الصراع بين الفصائل المتحاربة، بينما يضطر الآلاف منهم إلى النزوح. وقد أدت أشهر من القتال الشرس، وغالباً في المناطق السكنية، إلى وقوع مئات الإصابات في صفوف المدنيين وإلحاق أضرار في المستشفيات والمدارس ومحطات الطاقة والمطارات والطرق. وتعاني بعض المناطق من عجز في المستلزمات الطبية والوقود والكهرباء والماء والغذاء.

وفي هذه البيئة التي ينعدم فيها القانون نتيجة تلك الأوضاع، وحيث يرتكب كل أطراف النزاع انتهاكات خطيرة لحقوق الإنسان، يتعرض اللاجئون والمهاجرون بشكل خاص لخطر سوء المعاملة على أيدي الجماعات المسلحة والمليشيات والمهربين. ويتحدث هؤلاء عن التعرض لعمليات اختطاف للحصول على الفدية، وعن اعتداءات جسدية وأعمال تعذيب وغير ذلك من صنوف المعاملة السيئة في مراكز الاحتجاز، وعن التعرض للاستغلال والاعتداء الجنسي والعمل القسري. تم وقتل البعض دون محاكمة بسبب دينهم، كما حدث للأقباط المسيحيين المصريين. وفقد الكثيرون مصادر عيشهم. وتنزلق ليبيا إلى مزيد من العنف، بينما أخذت عدة دول تجلي رعاياها. ولكن العديد من

اللاجئين والمهاجرين، كما هو الحال بالنسبة لمواطني الدول الأفريقية جنوب الصحراء والمواطنين السوريين، لا يستطيعون الاعتماد على مساعدة بلدانهم أو طلب الحماية في البلدان المجاورة، التي تغلق بشكل متزايد الحدود البرية مع ليبيا وسط مخاوف من امتداد النزاع.

حيث أغلقت مصر معابرها الحدودية أمام اللاجئين والمهاجرين، وسمحت فقط بدخول المواطنين الليبيين. وبينما تظل الحدود التونسية مفتوحة لليبيين، يتعين على أصحاب الجنسيات الأخرى تقديم وثائق سارية المفعول ليتمكنوا من الدخول، كما يتعين عليهم الخروج من تونس بعد إقامة قصيرة مؤقتة. وجراء محدودية الخيارات الأخرى، يغدو اللاجئون والمهاجرون، ولا سيما أولئك الذين لا يحملون وثائق شخصية سارية المفعول، محاصرين في واقع الحال، ولا يبقى لديهم خيار آخر سوى ركوب الأمواج إلى بر الأمان.

وتدفع حالة انعدام الأمن الأشخاص للخروج من بلدانهم الأصلية أو البلدان المضيفة المجاورة، إلى جانب إغلاق منافذ الدخول عن طريق البر من جانب الحكومات الأوروبية، وعدم استعدادها لتقديم طرق آمنة ونظامية كافية، اللاجئين والمهاجرين إلى سلوك طريق البحر المحفوف بالمخاطر. ولا يمكن للحكومات الأوروبية، التي ساهمت سياساتها في خلق هذه الحالة، التنصل من مسؤولية العمل على إنقاذ حياة أولئك الذين يدفعهم بأسهم إلى اجتياز البحر.

الحوادث المميتة في عرض البحر في 2015

منذ وقف عملية "ماري نوسترم"، خضعت ترتيبات البحث والإنقاذ في وسط البحر المتوسط للاختبار إلى أقصى حد. فبعد إنقاذ حياة أكثر من 1,200 شخص بواسطة اثنتين من سفن الشحن قادمتين من تركيا، بين 30 ديسمبر/كانون الأول 2014 و1 يناير/كانون الثاني 2015، استمرت عمليات البحث والإنقاذ بشكل مطرد، وغالباً ما أدت إلى مساعدة عدة مئات من الناس في كل مرة. وتم إنقاذ أكثر من 2,800 شخص في ما لا يقل عن 18 قارباً بين 13 و15 فبراير/ شباط. وفي 15 فبراير/شباط وحده، تم إنقاذ 2,225 شخصاً كانوا على متن نحو عشرة قوارب. وفي 16 فبراير/شباط، جرى إنقاذ 1,088 شخصاً آخر. وما بين 4 و5 مارس/آذار، تمت إغاثة أكثر من 1,000 مهاجر. وفي الأيام الأولى من أبريل/نيسان، أنقذ ما مجموعه 2,700 شخص. وفي 10 أبريل/نيسان، أُغيب 1,000 شخص آخر في ثلاث عمليات إنقاذ منفصلة. وبين 11 و14 أبريل/نيسان، أنقذ ما يقرب من 10,000 شخص في عمليات متعددة قامت بها السلطات الإيطالية وسفن تجارية في إطار عملية "ترايتون". وفي فترة ما بعد الظهر من 12 أبريل/نيسان، تم انتشال 144 من اللاجئين والمهاجرين إلى جانب تسعة جثث من قبل خفر السواحل الإيطالي وسفينة تابعة للبحرية الإيطالية، بعد أن انقلب قاربهم الخشبي على بعد 80 ميلاً بحرياً قبالة السواحل الليبية. ووفقاً لقوات خفر السواحل الإيطالية، كان القارب قد انقلب عندما عثر عليه رجال الإنقاذ في المنطقة أثناء التعامل مع حالات أخرى. وفي وقت إرسال هذا التقرير الموجز للطباعة، نقلت تقارير عن شهادات ناجين جمعتها منظمة "أنقذوا الطفولة" غير الحكومية، و"المنظمة الدولية للهجرة"، أن ما يصل إلى 400 شخص قد لقوا حتفهم جراء غرق القارب. واستمرت عمليات البحث في المنطقة لعدة أيام، لكن لم يعثر على ناجين آخرين أو أية جثث.

وبالرغم من الجهود المبذولة من قبل خفر السواحل الإيطالي والقوات البحرية الإيطالية والقوات المسلحة المالطية والسفن التجارية، وفي بعض الأحيان من قبل سفن وأطقم عملية "ترايتون"، تشير التقديرات إلى أن ما يصل إلى 900 من الرجال والنساء والأطفال لقوا حتفهم أو اختفوا في وسط البحر الأبيض المتوسط في الأشهر الثلاثة والنصف الأولى من 2015.

وقد أجرت منظمة العفو الدولية تحقيقات في ثلاث حوادث انطوت جميعها على وفيات عديدة. وفي كل منها، أسهمت الفجوة في موارد البحث والإنقاذ التي نجمت عن إنهاء عملية "بحرنا" ولم تسدها عملية "ترايتون" في خسائر في الأرواح. ففي الحالتين الأوليين، اللتين وقعتا في 22 يناير/كانون الثاني و 9/8 فبراير/شباط 2015، كان من الممكن رصد زوارق اللاجئين والمهاجرين ومساعدتها في وقت أبكر، لو كان قد تم نشر عدد أكبر من القطع البحرية جنوباً، قريباً من شواطئ ليبيا. وفي الحالة الثالثة، في 4 مارس/آذار 2015، كان يمكن لنشر رجال إنقاذ متمرسين بدلاً من تلقي المساعدة من قبل سفينة تجارية أن يمنع خطر انقلاب أحد القوارب.

حادثة 22 يناير/كانون الثاني

أبو بكر جالو، رجل من غامبيا يبلغ من العمر 21 سنة

"طلب منا الرجل العربي أن نحافظ على وجهتنا لمدة ثماني ساعات، ودلنا على كيفية ملء خزان الوقود، ثم قفز في

الماء ورحل. أمضينا الليلة بطولها في البحر، ولكننا لم نصل إلى إيطاليا ... بدأ الناس يفقدون صوابهم. وقال البعض إنهم يريدون الذهاب حيث يمكنهم الحصول على الطعام أو العودة إلى بلادهم، ثم قفزوا في الماء. لا أعرف عدد من قفزوا ... فقد فقدت التركيز ... وشرب بعضهم من ماء البحر ... مات كثيرون ... فألقينا بالجثث في الماء، ولا أعرف عددها ... وعندما وصلنا إلى مالطا سمحوا لنا بمهاتفة عائلتنا. اتصلت بأمي. بكت عندما قلت لها إن آخرين قد لقوا حتفهم."

جان، رجل من كوت ديفوار

"هربت من بلدي لأن عائلتي هددتني بعد أن رفضت أن تخضع ابنتي لعملية تشويه لأعضائها التناسلية ... وكان المهربون مسلحين. وكان البعض منا يشعر بالخوف. لم أكن أريد الذهاب، ولكن لم يكن هناك مجال للعودة. لم يعطونا أية خرائط، لا شيء. قالوا لنا فقط: إنذهبوا إلى الأمام مباشرة وستصلون إلى إيطاليا!"

وتوفي ما يصل إلى 34 شخصاً في عرض البحر من نحو 122 مسافراً كانوا على متن قارب جرى إنقاذه من قبل القوات المسلحة المالطية في 22 يناير/كانون الثاني 2015. وأنقذ 88 شاباً من دول أفريقيا جنوب الصحراء، لكن أحدهم توفي في المستشفى بعد وقت قصير من عملية الإنقاذ.

وأبلغ ناجون محتجزون في "مركز صافي" لاحتجاز المهاجرين في مالطا منظمة العفو الدولية أنهم تركوا ميناء القربولي، في ليبيا، في 15 يناير/كانون الثاني حوالي الساعة 18:00. ولم تكن بحوزتهم هواتف أو ماء أو طعام أو سترات للنجاة. وكان القارب المطاطي الصغير مكتظاً بشدة بحيث لم يكن باستطاعتهم الجلوس أو الاستلقاء للنوم. وسرعان ما أصبحوا منهكين وشعروا بالبرد والعطش الشديد. وبعد بضعة أيام، نفذ الوقود وبدأت المياه تتسرب إلى القارب. ولم تكن لديهم دلاء لتفريغها، وشعر البعض بأن أقدامهم تتجمد جراء عمرها لعدة أيام بالماء البارد.

وظلت الأمواج تجرف قاربهم نحو ثمانية أيام قبل أن يرصدهم أحد قوارب الصيد، على بعد 2.5 ميل بحري شرقي الشواطئ المالطية، في الساعة 7:00 صباحاً. وفي غضون 30 دقيقة، وصلت دوريتان من زوارق القوات المالطية المسلحة، واحدة منها كانت تعمل تحت مظلة "ترايتون"، إلى مكان القارب الجانح. ولم تكن السلطات المالطية أو قوارب "ترايتون" قد رصدته قبل ذلك، بينما كان قد دخل المياه الإقليمية لمالطا وشارف على الوصول إلى اليابسة.

تحطم أحد القوارب في 9/8 فبراير/شباط 2015

الأمين، رجل من مالي يبلغ من العمر 24 سنة

"اضطرت لمغادرة ليبيا، إذ كان من الممكن أن يشكل البقاء أو العودة إلى بلدي خطراً شديداً ... كنا 107 أشخاص على القارب الذي كنت فيه، وفق حسابات المهريين...راح الناس يتساقطون في الماء، ولكن لم يكن هناك من يقدم المساعدة. وحاول الذين سقطوا في البحر العودة إلى القارب ولكنهم لم يستطيعوا. رأيت ثلاثة يسقطون في الماء. توفي البعض لأسباب أخرى، وربما لنقص الغذاء والماء ... الله وحده يعلم ما شعرت به عندما كنت أرى الآخرين يموتون ... لم يكن قد تبقى منا سوى سبعة عندما وصل الإنقاذ."

وفي 8 فبراير/شباط 2015، أسفر غرق أربعة قوارب عن وفاة أكثر من 330 ضحية.

حيث ذكر مسؤولون في خفر السواحل الإيطالي لمنظمة العفو الدولية أنهم تلقوا مكالمات هاتفية عن طريق الأقمار الصناعية لطلب النجدة بعد ظهر 8 فبراير/شباط، من موقع يبعد 120 ميلاً بحرياً إلى الجنوب من لامبيدوزا و40

ميلاً بحرياً شمال ليبيا، وكانت المكاملة في معظمها غير مفهومة ولكن المسؤولين تمكنوا من فهم عبارة "خطير..خطير" باللغة الإنجليزية، وأرسل خفر السواحل الإيطالي طائرة بحث وزورقي دورية، تبعهما اثنان آخران بعد إبلاغ واحد من الزورقين عن مشكلة في المحرك.

وبالرغم من الظروف الجوية الصعبة للغاية، بسبب هبوب رياح قوية بشكل استثنائي وموجات بعلو عدة أمتار، تمكنت قوات خفر السواحل الإيطالية من الوصول إلى القارب الجانح بعد حوالي 6.5 ساعة من الإبحار وأنقذت 105 أشخاص من طوف واحد في الساعة 21:00، واستقل الأشخاص الذين تم إنقاذهم اثنين من زوارق دورية الحراسة. كما شهدت أحوال الطقس مزيداً من التدهور أثناء رحلة العودة لمدة 18 ساعة، جراء تساقط المطر والبرد وارتفاع الموج ليصل إلى ثمانية أمتار، ما أدى إلى وفاة 29 من الذين تم إنقاذهم. فبسبب لباسهم الخفيف، والإنهاك الذي تسبب به يومان من الانجراف في ظل سوء الاحوال الجوية ودرجات حرارة قريبة من الانجماد، لم يتمكنوا من تحمل المزيد من الأنواء في دوريات خفر السواحل المكشوفة وماتوا من انخفاض حرارة أجسامهم.

"كانوا منهكين وعطشى وجائعين للغاية... وعندما تقدمنا لنقل الرجال إلى مركباتنا، بينما كانت سفينة تجارية تحاول حمايتنا، أصبح البحر أكثر هيجاناً، وكانت الرؤية متدنية. قدمنا لهم البطانيات وستراً حرارية، لكنها لم تقدمهم كثيراً... وإن كان الجو بارداً جداً، ودرجة حرارة أقرب إلى الصفر. وكان البعض شديد البلل بحيث نزعوا كل ملابسهم... ولمنحهم الدفء جعلناهم يدورون داخل المقصورة، ولكن كان كل ذلك صعباً للغاية. كنا جميعاً نشعر بالتعب، وخائفين. كنا نحشى على حياتنا... شعرت بالغضب: لقد أنقذناهم ولكننا نراهم الآن يموتون على هذا النحو..."

المرضى سالفاتوري كابوتو، الذي كان على متن سفينة خفر السواحل الإيطالية CP 302

بعد ذلك بوقت قصير، أنقذت سفينتان تجاريتان تسعة رجال آخرين في المنطقة نفسها، اثنان في طوف واحد وسبعة في طوف آخر.

وقابلت منظمة العفو الدولية بعض الناجين بعد وقت قصير من وصولهم إلى لامبيدوزا. وتبينت لها القصة المروعة. إذ غادر نحو 420 من اللاجئين والمهاجرين من ميناء قربولي الليبي، الواقع على بعد 40 كيلومتراً غرب طرابلس، في أربعة قوارب مطاطية. وكان معظم هؤلاء شبان من غرب أفريقيا والعديد منهم من القاصرين. وأبقى المهربون هؤلاء بالقرب من طرابلس في انتظار الرحلة، بعد تقاضي ما يعادل 650 يورو من كل منهم. وفي مساء 7 فبراير/شباط، جمع المهربون المسلحون هؤلاء على متن قوارب كانت مرقمة من 1 إلى 4. وكانت القوارب تعمل بمحركات صغيرة على سطحها، ولم يقدم المهربون ما يكفي من البنزين لهذه الرحلة. وأكد مسؤولون في حرس السواحل الإيطالية قابلتهم منظمة العفو الدولية في وقت لاحق أن الطقس المتوقع في ذلك الجزء من البحر الأبيض المتوسط كان سيئاً لأسبوع كامل وأن اللاجئين والمهاجرين كانوا يبحرون نحو موت محقق.

وجنحت القوارب في وقت مبكر من 8 فبراير/شباط، في البحر الأبيض المتوسط شمال ليبيا، ما شكّل خطراً شديداً. وكانت الأمواج العالية تجرف الأشخاص معها من الأطواف لتلقي بهم في البحر. إذ أخذ الهواء يتسرب من الطوف الأول وراحت المياه تغمره إلى أن وجدته قوارب دورية خفر السواحل الإيطالية. ولم يعثر على الطوف الثاني، كما لم يعثر على أي ناجين. وكان على متن واحد من من القوارب سبعة أشخاص أحياء فقط وغرق ومعه العديد من الجثث، بينما كان الناجون يتسلقون الحبل الذي ألقاه إليهم فريق الملاح في سفينة تجارية. وعثرت سفينة تجارية أخرى على الطوف الرابع بعد ظهر 9 فبراير/شباط، وكان قد خسر الكثير من الهواء، بينما لم يبق منه فوق سطح الماء سوى مقدمته، التي تمكن رجلان من التمسك بها.

ويعتقد الناجون أن ما يربو على 330 من رفاق سفرهم قد لقوا حتفهم، حيث قدروا أن كل طوف من الأطواف الأربعة كان يحمل 105 أشخاص.

وبخلاف السفينتين التجاريتين اللتين كانتا في المنطقة، تُرك حرس السواحل الإيطاليون وحدهم لتقديم العون للغارقين في ذلك اليوم، حسبما أبلغ رئيس "المركز الإيطالي البحري لتنسيق عمليات الإنقاذ" منظمة العفو الدولية.

وثمة متغيرات عديدة يصعب الإلمام بها فيما يخص عدد الأرواح التي كان من الممكن إنقاذها لو توافرت موارد أفضل، ولكن من المرجح أن عدد الوفيات كان سيكون أقل. وطبقاً لخبراء حرس السواحل، كانت قوارب دورياتهم هي الوحيدة القادرة على الاقتراب من القارب الذي يتعرض لخطر الغرق في ذاك الطقس العاصف في تلك الساعات. بيد أنه كان الممكن الوصول إلى القوارب المنكوبة في وقت أبكر لو أن قوارب إنقاذ أخرى كانت قد نشرت في منطقة أقرب إلى الشواطئ الليبية، ولربما حتى قبل أن يتحول الطقس إلى طقس عاصف.

تحطم قارب في 4 مارس/آذار 2015

محمد، رجل فلسطيني من لبنان يبلغ من العمر 25 سنة

"في الساعة 5:00 من بعد الظهر، كانت سفينة أمريكية [ليبيرية، حيث تتشابه الأعلام] تتجه نحونا، ورأيناها. اقتربت من قاربنا... وألقوا لنا بسلم من الحبال... وحاول عديدون القفز إليه فانقلب القارب.. سقطت في الماء، وكنت الأول. لم أستطع التنفس. وعندما كنا في الماء كان المشهد وكأننا في حرب. وكانت هناك حوامات وقوارب حولنا.. فارقت إمبردان، وهي امرأة سورية تبلغ من العمر 35 سنة، الحياة مع طفلها البالغ من العمر سنة واحدة. لم يستطيعا السباحة. كانت قد طلبت مني بعض الخبز والشوكولاتة والجبن، وأعطيتها. وبعد 20 دقيقة، انقلب القارب. رأيتها. ورأيت امرأة أخرى أيضاً تغرق. ورأيت موظفين في البحرية على القارب الكبير يحاولون إجراء التنفس الاصطناعي لأحد الرجال. ولكنهم لم يفلحوا."

وبعد ظهر 4 مارس/آذار 2015، انقلب قارب يحمل نحو 150 شخصاً، بينهم نحو 20 امرأة و10 أطفال، على بعد نحو 50 ميلاً بحرياً من الشواطئ الليبية، عندما اقترب منه قارب قطر كبير كان في الخدمة حول منصة نفط ليبية في المنطقة لمساعدتهم. وكان القارب قد غادر طرابلس، بليبيا، في الليلة التي سبقت. وكان الأشخاص الذين على متنه، ومعظمهم من السوريين والفلسطينيين والإريتريين والسودانيين والصوماليين، في وضع يائس وبحاجة إلى المساعدة نظراً لتسرب الماء إليه. وانتقل العديد منهم إلى جانب واحد من القارب، نحو سلم الحبال الذي ألقى به طاقم قارب القطر إليهم، ما تسبب بانقلاب القارب.

وكان مركب خفر السواحل الإيطالي، داتيلو، القريب من المكان، قد أنقذ 381 شخصاً في عملية سابقة ونقلهم لتقديم المساعدة الطارئة لهم على متنه. وتمكن من إنقاذ 121 شخصاً من البحر. كما انتشل 10 جثث.

وأبلغ حرس السواحل الإيطاليون والمالطيون، على السواء، منظمة العفو الدولية أن باعث القلق الرئيسي في عمليات الإنقاذ هو منع القارب الذي يوشك على الغرق من أن ينقلب. فهم يعرفون أن الأشخاص الذين على متن القارب سوف ينهضون فجأة عندما يرون المنقذين يقتربون منهم وينتقلون معاً إلى الجانب الذي يقترب منه قارب الإنقاذ. ولتجنب مثل هذه المخاطرة، فإن عمال الإنقاذ المحترفين يقتربون من القارب في قارب مطاطي صغير متين (ضلع) نحو مقدمة القارب المنكوب، أو بضلعين، واحد نحو كل جانب من جانبي القارب. ولم يتمكن ملاحو قارب القطر من القيام بذلك في هذه الحالة. وتوضح هذه الحادثة ليس فحسب الجهود التي تبذلها السفن التجارية لتقديم العون، وإنما أيضاً ما يرافق ذلك من صعوبات. فقد يكون سطح السفن التجارية مرتفعاً كثيراً، أو تكون السفينة

غير مصممة أو مجهزة للقيام بعمليات الإنقاذ، أو لا تستطيع الاقتراب كثيراً من قارب منكوب صغير دون مخاطرة.

مغادرة متوقعة ووفيات منظورة

"عندما تنطلق عمليات المغادرة عقب انتهاء الشتاء، لن نكون قادرين على أخذهم جميعاً، إذا ما بقينا الوحيدين الموجودين هناك."

الأميرال جيوفاني بيتورينو، رئيس "المركز الإيطالي البحري لتنسيق عمليات الإنقاذ" التابع لحرس السواحل الإيطالية

لا خلاف حول مدى ضخامة وإلحاح الأزمة الإنسانية التي تتكشف في البحر الأبيض المتوسط. فالمنظمات الدولية ووكالات من قبيل "فرونتكس" والحكومة الإيطالية متفقون جميعاً على أنه من المرجح أن يوازي عدد اللاجئين والمهاجرين الذين يغادرون شواطئ شمال أفريقيا للوصول إلى أوروبا في 2015 أعدادهم القياسية في 2014، أو حتى يتجاوزها.

ففي 2014، أحصت "فرونتكس" 278,000 عملية عبور حدودية غير شرعية نحو أراضي الاتحاد الأوروبي، أي ما يقارب ضعف ونصف لعمليات العبور في 2013 (107,000)، وضعف ما كانت عليه في 2011 (141,000). إبان "الربيع العربي". وكانت معظم عمليات العبور هذه عبر البحر المتوسط، أي نحو 218,000 طبقاً لتقارير "مفوضية الأمم المتحدة السامية للاجئين"، وكانت وجهة نحو 170,000 منهم إيطاليا.

وشهد الشهران الأولان من 2015 زيادة بنسبة 42 بالمئة في العمليات غير الشرعية لاجتياز الحدود عبر المنطقة الوسطى من البحر المتوسط، وانطلق معظمها من ليبيا، بالمقارنة مع الشهرين الأولين من 2014 (من 5,506 إلى 7,834). وجاءت هذه الأعداد، بحسب وصف "فرونتكس"، لتقلب رأساً على عقب "المعدلات المنخفضة المعتادة لفصل الشتاء، وهو الموسم الذي يحمل معه أشد المخاطر لمن يحاولون عبور البحر الأبيض المتوسط".

وشهد شهر مارس/آذار تراجعاً طفيفاً ومؤقتاً في أعداد الواصلين. إذ أظهرت بيانات وزارة الداخلية الإيطالية التي غطت الأشهر الثلاثة الأولى من السنة انخفاضاً طفيفاً بالمقارنة مع الفترة نفسها من 2014 (10,132 حالة وصول بالمقارنة مع 10,744). وتصاعدت أعداد الواصلين مجدداً في مطلع أبريل/نيسان، حيث وصلت إلى 21,385 حالة حتى 15 أبريل/نيسان، بالمقارنة مع 20,899 في 15 أبريل/نيسان 2014. ويبدو أن هذا الاتجاه، الذي يوازي المستوى الاستثنائي العالي من حالات الوصول في 2014، يتسم بالثبات.

وينبغي عدم تفسير هذه الأعداد على أنها تمثل تدفقات على نطاق لا يمكن تدبره من جانب الدول الأوروبية. فهي صغيرة بالمقارنة مع البلدان المجاورة لسوريا، على سبيل المثال، حيث وجد 3.9 مليون لاجئ سوري ملأداً لهم.

بيد أنه يمكن لعمليات البحث والإنقاذ لمثل هذه الأعداد من الأشخاص المسافرين على قوارب لا تصمد أمام أنواع البحر أن تصبح غير قابلة للتدبر قريباً ما لم تقم الحكومات الأوروبية بجهود منسقة لهذا الغرض. فالمخاطر

والمعاناة التي يواجهها الأشخاص الذين يركبون هول البحر؛ والتحديات التي تواجهها الدول الأوروبية الساحلية وشركات الشحن البحري في إنقاذها لهؤلاء الأشخاص واستقبالهم ليست بالقليلة وتتطلب تحملاً جماعياً للمسؤولية من جانب الحكومات الأوروبية.

وطبقاً لتقارير "المفوضية السامية للأمم المتحدة للاجئين"، فارق قرابة 900 شخص الحياة أو فقدوا في عرض البحر في الأشهر الثلاثة والنصف الأولى من 2015، بالمقارنة مع 17 للفترة نفسها من 2014. أي بمعنى غرق شخص واحد من كل 23 شخصاً يحاولون العبور أو زيادة في عدد الوفيات بمعدل 53 مرة عما كان عليه الوضع في الفترة نفسها من 2014، رغم أن العدد الإجمالي للأشخاص الذين حاولوا العبور ظل على حاله بصورة عامة.

الفجوة في عمليات البحث والإنقاذ في المنطقة الوسطى من البحر المتوسط عقب وقف عملية ماري نوسترم

"استغرقنا الأمر أكثر من عطلة نهاية الاسبوع
بقليل لتنظيم العملية [ماري نوسترم]. والبحرية
الإيطالية على أهبة الاستعداد. ولدينا إجراءات
تمرنّا عليها جيداً. وقد بنينا خبراتنا. وإذا ما طلب
منا، فباستطاعتنا البدء بعملية إنسانية من جديد
خلال فترة قصيرة جداً، أي 48- 72 ساعة، أقل أو
أكثر بقليل."

Commander Massimiliano Lauretti, Capitano di Vascello, Stato Maggiore Marina, 3° Reparto Piani,
Operazioni e Strategia Marittima

من أجل مساعدة الأشخاص الفارين من شمال أفريقيا على متن قوارب لا تصمد أمام أنواء البحر، باشرت إيطاليا،
ما بين 18 أكتوبر/تشرين الأول 2013 و31 أكتوبر/تشرين الأول 2014، عملية إنسانية كبيرة باسم "ماري
نوسترم" (بحرنا)، هدفت أيضاً إلى مكافحة تهريب البشر والاتجار بهم.

وأنقذت السلطات الإيطالية في 2014، في إطار "ماري نوسترم"، ما يربو على 166,000 شخص (حيث وصل
إجمالي عدد الواصلين أكثر من 170,000 شخص، بمن فيهم أولئك الذين تمكنوا من الوصول إلى الشواطئ
بأنفسهم). ومن بين هؤلاء، أنقذت موجودات "ماري نوسترم" /البحرية الإيطالية قرابة 83,000؛ بينما أنقذت
موجودات حرس السواحل الإيطالي أكثر من 38,000؛ والسفن التجارية، بالتنسيق مع "المركز الإيطالي البحري
لتنسيق عمليات الإنقاذ"، ما يربو على 42,000؛ وشرطة الجمارك الإيطالية وقوارب خاصة وموجودات
"فرونكس" 1,700.

وتظهر هذه الأرقام أنه بينما يستطيع النظام العادي لعمليات البحث والإنقاذ أن ينقذ عشرات الآلاف، بالاعتماد على حرس السواحل والمراكب التجارية، فإن الزيادة الهائلة في القدرات التي قامت البحرية الإيطالية بتنظيمها في 2014 قد أتاحت للنظام ككل أن ينقذ 83,000 شخصاً إضافياً من خلال إجراءات مناسبة وأمنة.

وكانت ميزانية "ماري نوسترم" 9 ملايين يورو شهرياً واستخدمت في كل وقت من الأوقات خمس سفن تابعة للبحرية الإيطالية ترافقها وحداتها الجوية ونحو 900 من العاملين. وكانت موجوداتها منتقاة وصممت إجراءاتها لتعظيم القدرة على مساعدة القوارب المنكوبة واستقبال الأشخاص على نحو آمن في البحر وتقليص وقت الرسو وإنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم إلى الحدود القصوى، حتى يمكنها العودة إلى البحر بسرعة لإنقاذ آخرين.

ومما كان له أثره الحاسم اتساع نطاق منطقة عمليات "ماري نوسترم" جنوباً لمسافة تقرب من 100 ميل بحري. وكما تؤكد "فرونكس"، فإن معظم عمليات البحث والإنقاذ المتعلقة بقوارب اللاجئين والمهاجرين تتم على بعد 40 ميلاً بحرياً عن الشواطئ الليبية، أو 155 ميلاً بحرياً عن لامبيدوزا.

وعلى الرغم من نجاحها في إنقاذ الأرواح في عرض البحر، فقد أقدمت إيطاليا، بالاتفاق مع حكومات أوروبية أخرى تشعر بالقلق من تدفق الأشخاص القادمين عن طريق البحر، على وقف عملية "ماري نوسترم". وعقب شهرين من الإنهاء المتدرج للعملية، واصلت البحرية الإيطالية خلالهما تقديم موارد إضافية للبحث والإنقاذ، عاد نظام البحث والتفتيش في المنطقة الوسطى من البحر المتوسط إلى إيقاعه المعتاد في 1 يناير/كانون الثاني 2015، معتمداً بالدرجة الأولى على موارد خفر السواحل والسفن التجارية. بيد أن الطلب على المساعدة لم يتراجع عن معدلاته الجديدة.

العبء الملقى على عاتق الشحن البحري التجاري

أدى وقف عملية "ماري نوسترم" إلى زيادة الضغوط على السفن التجارية لإنقاذ اللاجئين والمهاجرين. وفي 31 مارس/آذار 2015، أعرب ممثلو جمعيات شركات الشحن الرئيسية ونقابات ملاحي السفن عن بواعث قلقهم بعبارة لا لبس فيها:

"...من غير المقبول أن يعتمد المجتمع الدولي بصورة متزايدة على السفن التجارية وشركات الملاحة في أن يتحملوا المزيد والمزيد من أعباء عمليات الإنقاذ على نطاق واسع، بحيث تضطر السفينة الواحدة إلى أن تتكفل بإنقاذ ما يصل إلى 500 شخص في المرة الواحدة. فالسفن التجارية ليست مجهزة للقيام بعمليات إنقاذ واسعة كبيرة على هذا النحو، ما يعرض بحارة هذه السفن أيضاً لمخاطر جدية تهدد سلامتهم وصحتهم وصالحتهم، ولا ينبغي أن ينتظر منهم التعامل مع مثل هذه الأوضاع... ويجب أن تكون الأولوية المباشرة للاتحاد الأوروبي وللدول الأعضاء في المنطقة الاقتصادية الأوروبية زيادة الموارد والدعم المقدمين لعمليات البحث والإنقاذ في البحر الأبيض المتوسط، بالنظر إلى الأعداد الكبيرة جداً من عمليات الإنقاذ المحتملة الخطورة التي تقوم بها السفن التجارية الآن؛ وهذا وضع نعتقد أنه لم يعد مقبولاً."

توماس ريهدر، الرئيس، جمعيات مالكي السفن في الاتحاد الأوروبي؛ إدواردو شاغاس، الأمين العام، الفدرالية الأوروبية لعمال النقل؛ ماساميتشي موروكا، الرئيس، الغرفة الدولية للشحن البحري؛ ديف هايندل، الرئيس (قسم البحارة)، الفدرالية الدولية لعمال النقل.

طبقاً لقوة خفر السواحل الإيطالية، جرى تغيير اتجاه 822 مركب تجاري بتوجيهات من "المركز الإيطالي البحري لتنسيق عمليات الإنقاذ"، بروما، في 2014، في سياق عملية "ماري نوسترم"، للتعامل مع حوادث تتطلب جهوداً للبحث والإنقاذ. وفي هذه الحوادث، التقطت 254 لاجئاً ومهاجراً ونقلوا على متن السفن، وأنقذ ما مجموعه 42,061 شخصاً. ووفقاً "للغرفة الدولية للشحن البحري"، حولت وجهة 111 سفينة تجارية، في 2015، وحتى مطلع أبريل/نيسان من السنة، لتلبية نداءات البحث والإنقاذ في منطقة وسط البحر المتوسط. وأنقذت 41 من هذه السفن 3,809 أشخاص.

إن عمليات الإنقاذ الواسعة النطاق في البحر، التي تتطلب أحياناً إنقاذ مئات الأشخاص في المرة الواحدة، تضع السفن التجارية وملاحيها أمام تحديات كبيرة. فحتى السفن الكبيرة كثيراً ما تشغل عدداً صغيراً من الطواقم التي لا تزيد عن 20 شخصاً، ولا تملك من المواد التموينية وأماكن الإقامة إلا ما يكفيهم. وبالنسبة لفرق الملاحة، فإن العناية بالاحتياجات المباشرة لعشرات الأشخاص المنكوبين يفرض ضغوطاً شديدة عليهم ويعني ساعات عمل إضافية عديدة وعدم النوم وبواعث قلق لا يستهان بها تتعلق بصحتهم وسلامتهم.

كما تعرض عمليات الإنقاذ بواسطة سفن تجارية اللاجئين والمهاجرين أيضاً لمخاطر أعظم إلى حد كبير. فحجم السفن وارتفاع جوانبها عن سطح الماء وعدم توافر الأدوات المناسبة لنقل الأشخاص، وعدم تلقي ملاحيها تدريباً

خاصاً بهذا الغرض تشكل جميعاً عوامل تزيد من مخاطر انقلاب القوارب أو الغرق أثناء عملية الإنقاذ.

وبينما يظل من الأمور الأساسية للعمل الفعال في نظام البحث والإنقاذ أن تواصل السفن التجارية احترام التزاماتها بمساعدة من يواجهون الخطر في عرض البحر، ينبغي أن تتحمل الحكومات الأوروبية مسؤولياتها في ضمان عدم إلقاء العبء على السفن التجارية وتحميلها ما لا يلزم من مخاطر ونفقات. وينبغي على الحكومات الأوروبية، على وجه الخصوص، ضمان عمليات إنزال من يتم إنقاذهم على وجه السرعة في أماكن آمنة يسهل توقعها، وكذلك تقليص عمليات تحويل الوجهة عن خط السير الأصلي للسفينة إلى الحد الأدنى. وفوق هذا وذاك، ينبغي على الحكومات الأوروبية تحمل مسؤوليتها واعتماد نظام للبحث والإنقاذ تقوم المراكب والطائرات الوطنية المناسبة بموجبه بأداء القسط الأعظم من عمليات الإنقاذ.

"أوجه القصور في عملية 'تريتون'"

"لا يمكن توقع أن تتكفل عملية 'تريتون' بالتعامل مع تحدي المهاجرين وحدها. فهي تملك طائرتين وطائرة مروحية واحدة تحت تصرفها، إضافة إلى مركبي دورية للإنقاذ في عمق البحر، وأربع سفن ساحلية: وهذا الأسطول يتناسب مع مهمتها، وهي ضبط حدود الاتحاد الأوروبي، لا حراسة 2.5 مليون كيلومتر مربع من مياه البحر الأبيض المتوسط. وميزانية 'تريتون'، وهي 2.9 مليون يورو في الشهر، تعادل ثلث ما كانت تنفقه إيطاليا على عملية 'ماري نوستروم'."

فرونتكس، عملية "تريتون" - تطورات فصل الشتاء، 24 ديسمبر/كانون الأول 2014

إثر إنهاء عملية "ماري نوستروم"، أقرت الحكومات الأوروبية فكرة تقاسم المسؤولية عن القيام بدوريات على الحدود الأوروبية الجنوبية على طول السواحل الإيطالية والمالطية. وإعمالاً لما اتفق عليه، وضعت "وكالة حدود الاتحاد الأوروبي" (فرونتكس) "عملية تريتون المشتركة" موضع التنفيذ في 1 نوفمبر/تشرين الثاني 2014.

وتهدف "تريتون" إلى مراقبة الحدود "للسيطرة على تدفقات الهجرة غير الشرعية نحو أراضي الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والتصدي للجريمة عبر الحدود" شرق وجنوب إيطاليا ومالطا. وتغطي جزءاً كبيراً من هذا المجال من خلال المراقبة الجوية فقط وتقوم مراكز "تريتون" بعملياتها على مسافة 30 ميل بحري من الشواطئ الإيطالية والمالطية لا أكثر. وتعتبر "فرونتكس" وغيرها من الخبراء ميزانية 'تريتون'، البالغة 2.9 مليون يورو في الشهر، وموجوداتها كافية للأهداف التشغيلية، أي مراقبة الحدود. وقد كتبت 'فرونتكس' لمنظمة العفو الدولية ما مفاده أن ما بين 1 نوفمبر/تشرين الثاني 2014 و29 مارس/آذار 2015، وبصرف النظر عن عمليات عبور الحدود غير النظامية، لم تقع سوى حادثة تهريب سلع واحدة فقط، احتجز خلالها قارب صيد واحد كان يحمل 1,600 كيلوغرام من المخدرات وعلى متنه تسعة مهاجرين.

وعلى الرغم من أنه لم يقصد به على نحو صريح بأن تكون بديلاً عن "ماري نوسترم"، إلا أن "تريتون" تتضمن عمليات بحث وإنقاذ فعلاً. فقد كتبت "فرونتكس" لمنظمة العفو الدولية بأن الخطط التشغيلية للعمليات المشتركة الجارية تحتوي على معلومات تشغيلية حساسة لا يمكن الكشف عنها. غير أن مسؤولين في "المركز الدولي لتنسيق عملية تريتون"، في براتيكا دي ماري، بإيطاليا، أبلغوا منظمة العفو الدولية أن خطة "تريتون" التشغيلية تنص بشكل لا لبس فيه على الاستجابة لطلبات الإغاثة، إذا ما طلبت الجهة المخولة في "المركز الإيطالي البحري لتنسيق عمليات الإنقاذ" من "تريتون" ذلك، حيث ينبغي عليها أن تتبع التوجيهات مباشرة، طبقاً لأحكام قانون البحار.

وبناءً عليه، فإن موجودات "تريتون"، وإن لم تكن مخصصة بشكل صريح للبحث والإنقاذ في وسط البحر الأبيض المتوسط، فمن الممكن أن تكون متاحة في حال الضرورة.

وبحسب "فرونتكس"، شاركت قطع بحرية ممولة جزئياً من "فرونتكس" في إنقاذ 8,108 أشخاص من بين 24,434 شخصاً تم انقاذهم في وسط البحر المتوسط ما بين 1 نوفمبر/ تشرين الثاني 2014 و29 مارس/ آذار 2015، أثناء الفترة التي كانت "تريتون" خلالها قيد التشغيل.

إن هذه المساهمة لها أهميتها. بيد أن تمويل الاتحاد الأوروبي بعض قدرات البحث والإنقاذ من خلال "تريتون" لا يعني تلقائياً أنه قد أضاف إلى القدرات الموجودة في المنطقة. فعلى سبيل المثال، عهدت "القوات المسلحة المالطية" بمجمل موجوداتها إلى "تريتون"، وغالباً ما تقوم بأنشطة البحث والإنقاذ تحت علم "تريتون". وبالرغم من أن ذلك يفضي إلى مساهمة "تريتون" في عمليات البحث والإنقاذ، فمن المرجح أن مالطا تستخدم، في أي حال من الأحوال، الموجودات نفسها للاستجابة إلى أي نداء استغاثة، عندما لا تكون "تريتون" متواجدة في المكان. والأمر نفسه ينطبق على الموجودات الإيطالية.

إن مقارنة موجودات "تريتون" مع "ماري نوسترم" يظهر بوضوح الفجوة الحالية في الموارد المخصصة للبحث والإنقاذ. وبالرغم من رفض "المركز الإيطالي البحري لتنسيق عمليات الإنقاذ" تزويد منظمة العفو الدولية بقائمة بالموجودات المتاحة للعمليات على وجه الدقة، فقد قَدِّمت "فرونتكس"، في رسالة بعثت بها إلى المنظمة، بيانات عن الحد الأدنى والحد الأقصى للموجودات المتاحة. وأكدت "فرونتكس" أن غالبية السفن المنتشرة حالياً في إطار "تريتون" هي دوريات ساحلية، وهي مراكب صغيرة، بالإضافة إلى سفينة دورية بحجم أكبر (كما يسميها فرونتكس، "الحد الأدنى للانتشار في موسم اعتيادي"). في المقابل، لم تكن تحت تصرف "ماري نوسترم" دوريتان كبيرتان فحسب، ولكن أيضاً واحدة أو اثنتين من أكبر الفرقاطات، وحتى سفينة حربية كبيرة جداً كذلك، يحمل كل منها زوارق مطاطية على متنه لتسهيل عمليات الإنقاذ، فضلاً عن تسهيلات الرعاية الطبية.

ومن حيث الموجودات الجوية، أشار مسؤولون في "تريتون" بأن طائفة مروحية وطائرة عادية تشاركان بشكل روتيني في العملية، في حين كانت تحت تصرف عملية "ماري نوسترم" ثلاث طائرات، وبعض الطائرات من دون طيار، وست مروحيات (متمركزة إما على السفن أو على الأرض).

وتظهر المقارنة أن الموجودات المتاحة لعملية "تريتون" بعيدة كل البعد عن ما كان تحت تصرف "ماري نوسترم".

حيث كانت "ماري نوسترم" تشغّل موجوداتها ضمن مسافة 95 ميلاً بحرياً من الشواطئ الليبية، بهدف تغطية نحو 55 ميلاً بحرياً، هي المسافة التي ينبغي قطعها للوصول إلى المنطقة التي تم فيها إنقاذ معظم القوارب المنكوبة (على بعد نحو 40 ميلاً بحرياً من الشواطئ الليبية). بينما تحتاج موجودات "تريتون" البحرية الأقل عدداً والأصغر حجماً إلى قطع 125 ميلاً بحرياً للوصول إلى المنطقة نفسها.

ولذا فإن عملية "تريتون" هي الرد الخطأ على أزمة اللاجئين والمهاجرين في وسط البحر المتوسط. فقدرتها على مساندة عمليات البحث والإنقاذ محدودة.

ولا بد من عملية مختلفة، أي عملية إنسانية بحجم يتناسب مع ضرورات البحث والإنقاذ الأوسع نطاقاً. وتظل عملية "ماري نوسترم" هي المقياس المناسب للحد الأدنى الذي تتطلبه الأزمة.

توصيات

- ينبغي على الحكومات الأوروبية أن تطلق، على وجه السرعة، عملية إنسانية متعددة البلدان، بحيث تتمتع بصلاحيّة إنقاذ الأرواح في أعالي البحر الأبيض المتوسط، وبحيث تكون مزودة بموارد بحرية وجوية على نطاق يكفي لمواكبة الاتجاهات المنظورة للمغادرة واجتياز البحر، ولأن تجوب أعالي البحار في دوريات منتظمة، إضافة إلى مراقبة خطوط الإبحار الرئيسية التي تسلكها قوارب المهاجرين.
- إلى حين وضع هذه العملية الإنسانية موضع التنفيذ، ينبغي على الحكومات الأوروبية أن تزود إيطاليا ومالطا بالدعم المالي و/أو اللوجستي الذي يمكنهما من رفع مستوى قدرتهما في البحث والإنقاذ.
- ينبغي على "المفوضية الأوروبية" دعم الحكومات الأوروبية ودعوتها إلى إطلاق عملية إنسانية منسقة تملك صلاحيّة إنقاذ الأرواح في عرض البحر. ويجب أن يتضمن "جدول الأعمال الأوروبي بشأن الهجرة"، الذي سوف سيعلن عنه في مايو/أيار 2015 لضمان انتهاء "مقاربة موحدة" للتصدي للهجرة إلى أوروبا، مثل هذه الدعوة، وأن يوفر للاجئين طرقاً بحرية آمنة ومنتظمة إلى أوروبا.
- لتقليص أعداد من يسلكون الطرق البحرية للوصول إلى أوروبا، ينبغي على الحكومات الأوروبية زيادة عدد فرص إعادة التوطين، والقبول على أسس إنسانية، وتأشيرات الدخول الممنوحة للأشخاص الذين يحتاجون إلى الحماية الإنسانية، وضمان وجود التسهيلات اللازمة على الحدود البرية لمعالجة طلبات اللجوء على نحو فعال.

منظمة العفو الدولية

International Secretariat
Peter Benenson House
1 Easton Street
London WC1X 0DW

www.amnesty.org/ar



منظمة العفو
الدولية