

مكتب رئيس التحرير

لاجئ أم مهاجر؟

فى حالة الرجل الذى يظهر على غلاف هذه المجلة، فى لحظة التقاط هذه الصورة، لا معنى لهذا السؤال. كائناً من كان، فإنه يستحق أن يتم إنفاذه – وذلك بالتحديد ما كان حرس السواحل يحاولون فعله عقب انقلاب القارب الذى يُعتقد أنه كان يحمل مهاجرين قبالة سواحل جنوب أسبانيا، مما أدى إلى غرق العديد من ركابه بمن فى ذلك ما لا يقل عن اثنتين من النساء الحوامل. ومع ذلك، فبمجرد وصوله سالماً إلى الشاطئ، قد يتضح جلياً على الفور مسألة إذا كان لاجئاً أم مهاجراً.

من المبكر جداً أن نعرف: مهاجر أو لاجئ تم التقاطه من البحر المتوسط.

فباعتباره لاجئاً، فرّ من اضطهاد أو صراع مسلح، تم منحه "حماية دولية" فى بلد اللجوء – وفى هذه الحالة أسبانيا على الأرجح. من ناحية أخرى، إذا كان شخصاً ينتقل لأسباب مالية- للحصول على معيشة أفضل مما كان متاحاً فى وطنه – فإنه يتم تصنيفه باعتباره مهاجراً اقتصادياً، ويتم على الأرجح إعادته إلى وطنه.

وهذا هو قرار تتخذه العديد من البلدان حول العالم لعدد مختلف من الحالات كل يوم.

وفى بعض الأحيان فإن القرار يكون يسيراً نسبياً، وفى أحيان أخرى يكون من الصعب للغاية اتخاذه. يوجد بعض البلدان التى يخرج منها الكثير من المهاجرين الاقتصاديين، وعدد قليل للغاية من اللاجئين. إلا أنه يخرج منها بعض اللاجئين، ومهمة متخذى قرار منح اللجوء تحديد هؤلاء. وهناك ملتمسو لجوء لا يحملون وثائق وهم فعلاً لاجئون، وهناك ملتمسو لجوء يحملون وثائق سفر صالحة وهم فى الغالب ليسوا لاجئين. كما يوجد أشخاص يستطيعون رواية قصة مزيفة بشكل جيد، بينما هناك آخرون يروون قصة حقيقية بشكل سيئ – أو لا يروونها على الإطلاق (لأنها مؤلمة للغاية وخاصة للغاية).

وهناك منطقة رمادية: هم الأشخاص الذين يغادرون بلداناً يقع فيها الاضطهاد والتمييز بدون أي شك، وفى نفس الوقت تعاني من وضع اقتصادى بائس. فهل يفر الأشخاص من مثل هذه البلدان من أجل اللجوء، أم لأسباب اقتصادية – أم أن كل هذه الأسباب تجتمع فى حزمة واحدة، فى الكثير من الحالات، يكون من المستحيل تقريباً فصلها؟

وماذا بشأن الأشخاص الذين يغادرون بلدهم لأسباب تتعلق باللجوء، ثم يواصلون الانتقال لأسباب اقتصادية (أو ما يطلق عليه "التحركات الثانوية")؟ إن تقرير ما إذا كانت تلك التحركات لها ما يبررها أم لا قد يعتمد على طبيعة العلاقات بين بلد منشئهم والبلد الذي يقومون بتقديم طلب اللجوء به في نهاية المطاف.

وبالطبع، إن انتقال الأشخاص ليس بالأمر الجديد. فهجرة الأشخاص سواء من أجل اللجوء أو لأسباب خلاف ذلك تحدث منذ ما قبل بداية التاريخ المسجل. وإذا ما تتبعنا أصولنا لمدة كافية في الماضى فإننا جميعا سنجد أننا ننتمى لمكان آخر.

ولا ينبغي النظر للهجرة الطوعية – لأسباب اقتصادية أو لغيرها من الأسباب – بالضرورة باعتبارها أمرا سلبيا (رغم أنه غالبا ما يُنظر إليها على هذا النحو). فالمهاجرون غالبا ما يسدون الفجوة في قوة العمل، أكثر من كونهم يسلبون الآخرين وظائفهم - ومع ذلك فهم يمثلون الذريعة المفضلة لعلل المجتمع، ويتم في الغالب إخفاء مساهمتهم أو تجاهلها.

إن القضايا المترابطة للهجرة واللجوء أصبحت محل للنقاش (ولسوء الفهم) اليوم أكثر من أى وقت مضى: ربما لأن عدد الأشخاص الذين ينتقلون قد ارتفع؛ أو ربما لأن الكوكب – أو بلدان معينة فيه – يشعر بالاكنتاظ؛ أو ربما لمجموعة من الأسباب الأخرى، الحقيقية والخيالية.

ومع توالى سنوات القرن الـ 21، فغالبا ما سيصبح الأمر أكثر تعقيدا، حيث يتم إجبار المزيد من الأشخاص – بشكل أو بآخر (الحرب، الأسباب الاقتصادية، التغير المناخي) – على اقتلاع جذورهم والانتقال إلى مكان آخر.

ويُعتقد أن ما يربو على 200 مليون شخص يعيشون خارج أوطانهم الأصلية بالفعل. عدد ضئيل نسبياً منهم هم من اللاجئين. ولكن، نعم – العمل الشاق بتحديد أى من هؤلاء هم لاجئون لازال أمرا مهما.

إن إفساد النظام الذى يحدد اللاجئ، ويمنع إعادته أو إعادتها إلى وطنهم، سيكون فى بعض الحالات كقيام حرس السواحل على صورة الغلاف بقطع الحبل بدلا من شده إلى القارب. وهذا أمر لا ينبغي أن يكون محلا للتفكير – وهو ليس قابلا للتفكير، عندما ننظر إلى ملتسى اللجوء واللاجئين كأفراد من البشر.

ولكن عندما تتراجع النظرة إلى كونهم مجرد إحصاءات، ويتم وصفهم بمصطلحات من قبيل "طوفان"، "أمواج"، "أمواج لا يمكن وقفها من المد" (وغيرها من الاستعارات المتصلة بالمياه والتي تحمل قدرا من السخرية المأساوية نظراً لعدد الأشخاص الذين كانوا سيصبحون لاجئين أو مهاجرين الذين غرقوا)، يكون من اليسير للغاية تحييتهم جانبا وتجاهلهم.

البحر من أمامكم والعدو من ورائكم

بقلم وليام سبندلر

لا يسافر سوى عدد قليل نسبيا من المهاجرين فى العالم عبر البحر. ورغم ذلك فقد يكون مشهد الرجال والنساء والأطفال- الذين يحشرون حشرا فى قوارب صغيرة لا تكاد تصلح للملاحة- وهم يصارعون الأمواج العاتية فرارا من الفقر والصراعات والاضطهاد، هو مشهد الهجرة الأكثر شيوعا.

وتعتبر "ديستا" إحداهم. فعقب رحلة الأهوال التى خاضتها عبر دروب الصحراء الكبرى، غدت تجارب هذه المرأة الإثيوبية ذات التسعة وعشرين ربيعا فى سعيها لعبور البحر المتوسط نسخة مكررة لتلك الخاصة بالآلاف غيرها يسعون إلى دخول أوروبا كل عام: "كنا 60 شخصا، بمن فى ذلك 11 امرأة وخمسة أطفال. وكان القارب أضيق من أن يسعنا. لم يكن بوسعنا التحرك قيد أنملة. لم يكن هناك ما يمسك رمقنا أو يروى ظمأنا... كان معنا هاتف جوال يتصل عبر الأقمار الصناعية، ولذا اتصلنا نطلب الغوث- ولكننا لم نعرف مكاننا. وفى اليوم الثالث لقيت امرأتان مصرعهما. فأجهش الناس بالبكاء وتملكهم الرعب. لقد استبدت بنا الظنون بأننا سنلقى حتفنا جميعا. ثم ما لبثنا أن أبصرنا قاربا". وتم إنقاذ "ديستا" واصطحبها إلى جزيرة لامبوسا الإيطالية، وهى واحدة من بين 11800 من المهاجرين واللاجئين الذين انتهى بهم المطاف هناك فى غضون الأشهر العشرة الأولى من عام 2007.

وهناك كثيرون غيرهم لم تبتسم لهم الأقدار هكذا.

التضحية بالروح من أجل حياة أفضل

ويلقى الآلاف من الأشخاص اليائسين مصرعهم غرقا، كل عام، وهم يبحثون عن الحماية أو حياة جديدة، إذ تنقلب قواربهم المهلهلة فى عرض البحر المتوسط والمحيطات: الأطلسى والهندي والبحر الكاريبي وغيرها من البحار والمجارى المائية فى شتى أنحاء العالم. ورغم بذل المساعى لاقتفاء أثر الضحايا، فلن يغدو ممكنا أبدا معرفة الحجم الحقيقى لهذه المأساة العالمية، حيث يتعرض كثير من المراكب للغرق دون أن يترك أثرا.

ويقول ميشيل نيوسى، القائد البحرى بحرس السواحل الإيطالى، "إن حقيقة وجود أطفال فى صفوف أولئك المعرضين للخطر، وأنه يتعين علينا بكل أسف انتشار عدد من جثامين من لقوا مصرعهم منهم، تمس أوتار قلوبنا. فالأطفال رموز يجسدون الأمل فى الحياة، وفى تلك الظروف يعترضنا الشعور بالخيبة والآلام بالنشوة والآمال".

ومع أن ضباط البحرية وأفراد حرس السواحل يجنحون إلى خفض جناح الذل من الرحمة لمن ينقذونهم، فإن الحكومات تجنح إلى معالجة ظاهرة أهل القوارب من منظور الأمن القومى. فقد أعلنوا، من وقت لآخر، "حالة الطوارئ" للتعامل مع ما ينظرون إليه باعتباره "غزوات" من

أناس ليسوا عزل فحسب، بل أضناهم الجوع والمرض والفقر فى كثير من الأحيان. بل وصل الأمر ببعض المسؤولين على الصعيدين الوطنى والمحلى إلى حد اقتراح إطلاق نيران الذخيرة الحية على القوارب.

اعتراض سبيلهم فى عرض البحر

فى الوقت الذى تقف فيه بعض البلدان عاجزة عن اتخاذ تدابير حاسمة لعلاج المشكلة، فإنها ترسل بوارج حربية لإعادة القوارب المشتبه فى نقلها لمهاجرين أو ملتمسى لجوء، وهو إجراء يعرف باعتراض السبيل أو المنع القسرى من المرور فى البحر.

ونظرا لعدم الصلاحية للملاحة للكثير من هذه المراكب التى تحمل على متنها من سيغدون مهاجرين، فلا ريب أن سفن القوات البحرية وحرس السواحل التى تجوب أعالي البحار بحثا عنهم تنقذ الكثير من الأرواح. ورغم ذلك، فإن إجراء اعتراض السبيل يعتبر مثيرا للجدل بشدة لطائفة من الأسباب، بما فى ذلك الأخطار التى قد ينطوى عليها. فثمة حقيقة جلية، على سبيل المثال، وهى لجوء أهل القوارب إلى سلوك طرق أطول وأكثر خطورة لئلا يكتشف أمرهم.

والباعث الرئيسى الآخر للقلق هو أن بعض من يشرعون فى خوض غمار هذه الرحلات المحفوفة بالمخاطر هم من اللاجئين. وتختلف نسبتهم المئوية من قارب لآخر ومن طريق لآخر. وتعلق على هذا إريكا فلر، مساعد المفوض السامى للأمم المتحدة لشئون اللاجئين، فتقول: "لهذا السبب تهتم المفوضية بالقضايا البحرية مثل اعتراض سبيل المراكب والبحث والإنقاذ وإجبار الركاب على مغادرة المراكب وتهريب البشر والمسافرين خلسة عبر البحار. ونحن مازلنا على موقفنا بضرورة أن تنطوى أى عملية لاعتراض سبيل المراكب، حتى لو كانت ضرورية للحفاظ على الأرواح وحماية الحدود، على ضمانات تكفل لأى لاجئين على متنها حق التماس اللجوء".

ولا يعتبر اعتراض سبيل المراكب، سواء فى المياه الإقليمية أو الدولية، أمرا حديث العهد. فإبان سبعينيات القرن العشرين، كان أهل القوارب من فيتنام وكمبوديا يتعرضون بصفة منتظمة لإلقاء القبض عليهم من قبل بلدان فى منطقتهم تقوم بسحب سفنهم وزجهم إلى عرض البحر، الأمر الذى ربما أسفر عن إزهاق أرواح آلاف الفيتناميين فى عرض البحر من جراء عمليات "الزج بهم قسرا" هذه.

وعلى الجانب الآخر من العالم، دأب حرس السواحل الأمريكى على مدى سنين على اعتراض السفن فى البحر الكاريبى وعلى متنها مهاجرون وملتمسو لجوء من كوبا وهايتى.

وأردفت فلر: "لقد أعربنا عن مخاوفنا من احتمال أن تسفر هذه السياسة عن تقييد فرص الوصول لإجراءات التماس اللجوء، لاسيما فى حالة مواطنى هايتى. وبيت القصيد قد يؤدى هذا إلى إرغام اللاجئين على العودة قسرا إلى أماكن تتعرض حياتهم أو حريتهم فيها للخطر".

التدخلات الأوروبية

كما قامت عدة بلدان أوروبية باعتراض سبيل قوارب فى البحر المتوسط يشتبه أنها تحمل على متنها مهاجرين غير مرحب بهم. وقام عدد من مختلف الدول الأعضاء فى الاتحاد الأوروبى بسلسلة من العمليات المشتركة رفيعة المستوى لاعتراض سبيل السفن فى كل من البحر المتوسط والمحيط الأطلسى، وذلك منذ إنشاء "الوكالة الأوروبية لإدارة عمليات التعاون عند الحدود الخارجية" (أو "فرونتكس").

وجرت عملية من هذا القبيل، أطلق عليها اسما رمزيا "هيرا 2007"، بالاستعانة بسفن بحرية وطائرات إسبانية وإيطالية لمراقبة المياه الإقليمية قبالة شواطئ موريتانيا والسنغال والرأس الأخضر واعتراض سبيل أى محاولة غير عادية للمهاجرين للإبحار لسواحل جزر الكنارى الإسبانية.

ووفقا لوزارة الداخلية الإسبانية، فقد انخفض عدد الوافدين إلى جزر الكنارى انخفاضا هائلا، من 32000 فى عام 2006 إلى 9500 فى الأشهر العشرة الأولى من عام 2007، نتيجة لتكثيف عمليات اعتراض المراكب وتحسين التعاون مع بلدان المغادرة وإطلاق حملات توعية لتبصير المسافرين بالأخطار المحدقة المحتملة.

كما انخفض عدد الوافدين إلى أراضى إيطاليا الرئيسية وجزرها، حيث جرت بفعالية عملية أطلق عليها "عملية نوتيلس" التى نظمتها وكالة "فرونتكس"، انخفاضا طفيفا من 22000 فى عام 2006 إلى 19000 فى غضون الأشهر العشرة الأولى من عام 2007.

وعلى النقيض من ذلك، فقد تضاعف عدد المهاجرين واللاجئين الذين وصلوا على متن قوارب من تركيا إلى جزر ساموس وتشبوس ولسفوس اليونانية من 3500 عام 2006 إلى 7000 فى الأشهر العشرة الأولى عام 2007- ربما يعزى ذلك فى جانب منه إلى أن هذا الطريق يعد أحد الطرق الرئيسية التى يسلكها العراقيون.

المهربون عديمو الرحمة

يعد أحد الأسباب الرئيسية التى تبديها الحكومات مبررة اعتراضها للمراكب فى عرض البحر، هو مكافحة تهريب البشر والإتجار فيهم. ونكاد نقطع الشك باليقين بأن المهربين، الذين يبدو أن بعضهم له صلة بالجرائم الدولية المنظمة، هم المسؤولون عن معظم العمليات غير الشرعية لعبور البحار. وبعضهم لا تعرف قلوبهم أدنى معانى الرحمة، إذ غالبا ما يسلبون زبائنهم ممتلكاتهم ويبرحونهم ضربا بل ويسفكون دمائهم.

فى آذار/ مارس 2005، على سبيل المثال، قامت جماعة من مهربى البشر (يطلق عليها " رؤوس الأفاعى ") بإرغام 15 مهاجرا صينيا على القفز من فوق أحد القوارب إلى عرض البحر على بعد زهاء 30 كيلومترا قبالة سواحل صقلية. ولم ينج من الموت سوى امرأتان وأربعة

رجال. وكشف فحص المعمل الجنائي لأحد الجثامين أصابته بكسور وكدمة شديدة في الجمجمة، يبدو أن الضحية أصيب بها قبل إلقائه في البحر.

كما يبلغ موظفو المفوضية في اليمن من أن لآخر عن حالات يتعرض فيها أهل القوارب في خليج عدن- حيث يتسم المهربون بوحشية بالغة – للضرب أو القتل أو الإلقاء من على متن القوارب حيث تفتك بهم أسماك القرش (انظر صفحة 12).

ورغم ذلك، فإن تضيق الخناق على المهربين – وهي مسألة لا تقل أهمية عن هذه القضية- لن تحد من الهجرة غير الشرعية فحسب، ولكنها ستغلق السبيل الوحيد الباقي أمام اللاجئين للهروب من الاضطهاد أو الصراعات. ويؤكد عمر، وهو عراقي دفع 1600 دولار أمريكي للمهربين لنقله على متن مركب من ليبيا إلى إيطاليا في آب/ أغسطس 2007، قائلاً: "لا يمكن أن أعود إلى العراق، لو عدت سيعذبونني ويسفكون دمي. لقد كنت أعمل في ليبيا ولكن عقدي انتهى. وكنت أخشى أن يرحلوني إلى العراق...لن يمنحني بلد (آخر) تأشيرة. فماذا عساي أن أصنع؟ لم يكن أمامي أي خيار آخر". واعترفت السلطات الإيطالية في وقت لاحق بعمر كلاجئ.

شقيقي المنفذ في الشدة والضيق

ظل قانون غير مدون يحكم عمليات الإنقاذ في عرض البحر على مدى قرون، كان ينطبق حتى على الأعداء وقت الحرب. فقد كتب كلايتون إيفانز في كتاب عن تاريخ الإنقاذ في عرض البحر يقول: "على مر التاريخ وعبر فصول الصراعات البشرية التي مازالت تتكشف صفحاتها، ظل هناك عدوٌ مشترك واحد يمكن للبشر جميعاً أن يعتبروا أنهم في حرب معه، ألا وهو بطش البحر وغضبه وقوى الطبيعة التي يحركها. ويضيف: " وكان قد نما وساد عهدٌ ينضوي تحت لوائه الركاب والعابرون والمسافرون بحراً في شتى بقاع العالم: متى وصل الأمر إلى إنقاذ الأرواح في عرض البحر فالجميع أشقاء يهبوا لنجدة بعضهم البعض".

إن الحتمية الأخلاقية التي تقتضى منا إنقاذ إخواننا من البشر المعرضين للخطر في عرض البحر وضع لها أخيراً إطار قانوني، لاسيما في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979.

بيد أنه لا زال كثير من المهاجرين واللاجئين المكرويين في البحر يتم نجدتهم ليس بمعرفة منقذين محترفين بل بمعرفة صيادي السمك العابرين ويخوت التنزه والسفن التجارية وسفن الرحلات البحرية الفارحة – بل وحتى أهل القوارب الآخرين.

ويجسد خوسيه ديوران، ربان سفينة القطر الإسبانية " فرانسيسكو إي كاتالينا"، التي أنقذت 51 شخصاً – بمن في ذلك عشر نساء وطفلاً يبلغ من العمر عامين – من على متن زروق شرعى صغير، مبدأ التضامن الذي يؤلف بين أفئدة الناس في البحر. وقد علقت " فرانسيسكو إي

كاتالينا" قبالة سواحل مالطا لمدة أسبوع، حيث اختلفت بلدان المنطقة حول المكان الذي ينبغي فيه إنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم.

وحيثما سئل صياد الأسماك هذا، وهو من سانتا بولا – القريبة من أليكانت، عما إذا كان سيقدم على ذلك مجدداً، على ضوء الخسائر المالية والإشكاليات القانونية التي قد ينطوي عليها فعله هذا، أجاب: " سأكرر ما فعلته بالضبط. لا ريب في هذا. فنحن من منظور تفكيرنا، نضع نصب أعيننا ماذا لو كنا نحن مكانهم. لو كنت مكانهم يقينا لم أكن لأتمنى أن تمر سفينة أخرى بجوارى دون أن تمد إليّ يد العون. " كنت لأصرخ: "رباه! أغيثونى سألقى مصرعي".

هل تكلفة الإنقاذ باهظة جدا؟

لكن، مثلما يكشف حادث " فرانسيسكو إي كاتالينا"، فإن المراكب التي تؤدي واجبها بإنقاذ الأشخاص في عرض البحر ما يرحوا يواجهون مشكلات بشكل متزايد، إذ ترفض الدول السماح للمهاجرين واللاجئين بالنزول من المراكب. وما يثير القلق لمجال الشحن والنقل بالسفن، إن مثل هذه الحوادث قد تعرقل بدرجة خطيرة التقاليد الإنسانية المتوارثة عبر قرون والخاصة بإنقاذ البشر في عرض البحر.

كما أثار محاکمة سبعة من صيادي السمك التونسيين في خريف 2007 في صقلية، بدعاوى المساعدة والتحريض على الهجرة غير الشرعية، قلقا كبيرا في صفوف الناس الذين يعتقدون أن صيادي السمك أنقذوا بالفعل 44 شخصا (بمن في ذلك 11 امرأة وطفلان) عثر عليهم على مركبهم بعد أن التقطوهم من على متن زورق شرعي مطاطي صغير متهاك. وإذا تمت إدانتهم، فإنهم سيواجهون حكما بالسجن لفترة تتراوح بين عام و15 عاما.

ويقول جون ليراز، رئيس لجنة سياسات النقل البحري بالغرفة الدولية للنقل البحري: " لا ينبغي معاقبة ربابنة السفن الذين ينفذون الأشخاص المنكوبين في البحر بتغريمهم المزيد من النفقات. بل ينبغي السماح لهم بإنزال الناس من المراكب بسرعة قدر المستطاع".

وتم إدخال تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 والاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار لعام 1979 في تموز/ يولييه 2006، من شأنها إلزام الدول بالتعاون والتنسيق بهدف السماح بإنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم من المراكب إلى أماكن مأمونة بسرعة قدر الإمكان. ومع ذلك، فهناك عدة دول بحرية رئيسية لم تصدق بعد على هذه التعديلات.

كما تطغى الضغوط المالية أحيانا على المبادئ الإنسانية. ففي أيار/ مايو 2007، على سبيل المثال، انقذت البحرية الإيطالية مجموعة من 27 أفريقيًا بعد أن قضوا ثلاثة أيام وليال متشبثين بشبكة لصيد أسماك التونة يسحبها مركب مالطي لصيد الأسماك، " بودافيل". وأبلغ ربان

المركب وسائل الإعلام بأنه رفض تحويل وجهة السفينة لإنزال الرجال لأنه خشى فقدان حمولة التونة الثمينة التي اصطادها.

مثل هذه الحوادث تثير المخاوف من احتمال أن تؤدي توليفة من السياسات المناهضة للهجرة والمهربين الرعناء والحسابات التجارية التي لا تعرف الرحمة حقاً إلى إعلان وفاة ممارسة نبيلة قديمة قدم الإنسانية نفسها تقريباً.

=====

تعليقات الصور:

ص 16:

قارب مكتظ بالركاب يبحر في جنوبي البحر الأبيض المتوسط

ص 18

فتاة كانت تأخذ حماماً شمسياً تساعد مجموعة من 46 شخصاً خارت قواهم وأصيبوا بالجفاف بعد أن جنح قاربهم على شاطئ للسائحين في جزر الكناري.

ص 20

ضابط بحرس السواحل الإيطالي يتفقد رجلاً وضعوه على الشاطئ عقب إنقاذه من عرض البحر.

ص 20

حادث مأساوي مروّع: مجموعة تضم 27 شخصاً أنقذتهم البحرية الإيطالية عقب قضائهم ثلاثة أيام متعلقين بشبكة لصيد أسماك التونة.

المسافرون خلسة

تفضى المواقف اليانسة إلى حلول يانسة وقد يكون السفر خلسة على متن القوارب أو الشاحنات أو الطائرات، في بعض الحالات، هو السبيل الوحيد المتاح للهروب أمام أولئك الفارين من ويلات الحروب أو الاضطهاد.

وعلى غرار الأشكال الأخرى للهجرة غير الشرعية، فإن اللاجئين والمهاجرين غالبا ما يجدون أنفسهم، بالفعل، فى القارب نفسه. وبصرف النظر عن الأسباب التى دعت كل منهم إلى السفر خلسة والاختباء فى مخازن الشحن، فإنهم يواجهون أخطارا جسيمة تتراوح ما بين الموت خنقا إلى التعرض لدرجات حرارة عالية جدا. وعلاوة على ذلك، فإن طاقم البحارة فى السفن غالبا ما يمقتون وجودهم، حيث تتكبد شركات السفن التى تنقل مهاجرين لا يحملون وثائق شرعية غرامات ضخمة وتكاليف باهظة لإعادتهم إلى أوطانهم وفترات تأخير إدارية.

ورغم أن اللوائح البحرية الدولية المنظمة تنص على ضرورة معاملة المسافرين خلسة معاملة إنسانية، فإن الخوف من فقدان الوظيفة أو الحوافز المالية قد حوّل البحارة فى بعض الأحيان إلى قتلة. ويوضح دافيد كوكروفت، الأمين العام للاتحاد الدولى لعمال النقل، فى مقابلة أجرتها معه مجلة تجارية: " فى بعض الحالات الرهيبة، تم إلقاء المسافرين خلسة من على متن المراكب، لأن ربابنة السفن أو شركات الشحن يتكبدون غرامات إذا اصطحبوا معهم المسافرين خلسة على متن المركب إلى الميناء".

وفى كانون الثانى/يناير 2006، استمعت محكمة فى جنوب أفريقيا إلى الكيفية التى قام بها ربان السفينة " أفريكان كالاهاى" بإصدار أوامره إلى اثنين من طاقم البحارة لإجبار أربعة تنزانيين وثلاثة كينيين مسافرين خلسة على القفز فى عرض البحر قبالة مرفأ "ديربان". فلم يستطع رجلان، هما عمر كمو وأمير جيش، السباحة ولقيا مصرعهما غرقا على الفور.

وفى كل عام تنتقل إلينا وسائل الإعلام العالمية أنباء مماثلة عن مسافرين خلسة أطلق عليهم الرصاص أو تم إلقاؤهم من على متن المراكب أو أبحروا ضربا حتى الموت. وفى بعض الحالات، أبلغ طاقم البحارة عن رؤساهم للسلطات المختصة؛ وفى حالات أخرى، نجا المسافرون خلسة وقصّوا حكايتهم. ورغم ذلك فالملاحقات القضائية نادرة جدا، إذ غالبا ما تضيع أدلة الجريمة فى أعماق المحيط، جنبا إلى جنب مع الأسباب التى ولدت اليأس لدى المسافرين خلسة لدرجة حدث بهم إلى مغادرة بلدان منشئهم الأصلية.

=====

الانحراف المميت عن الطريق

فى 29 نيسان/أبريل عام 2006، اتجه بعض صيادى الأسماك صوب زورق أبيض صغير ويكسو محركه الصدا جرفته الأمواج فى البحر الكاريبى، قبالة سواحل بربادوس. وكان على متنه حمولة ترتعد لها الأوصال. جاثمين 11 رجلا، وقد تحنطت إلى حد ما بفعل الشمس ورذاذ الملح. ويبدو أن الرجال لقوا مصرعهم منذ عدة أسابيع. وترك أحدهم رسالة صغيرة إلى أسرته فى السنغال وكان اسمه ضياو صونكار ديام.

ولم يتم بعد التعرف على هوية الأشخاص العشرة الآخرين، والذين يُعتقد أنهم أيضا من السنغال، حتى تم أخيرا دفنهم فى بربادوس فى كانون الثانى/ يناير 2007، مع صلاة عامة مشتركة للمسلمين والكاثوليك والرومان.

ويعتقد المحققون أن الزورق غادر جزر الرأس الأخضر، قبالة غرب أفريقيا، عشية عيد الميلاد عام 2006 وعلى متنه زهاء 50 شخصا. لقد كانوا يقينا تقريبا يقطعون الطريق الطويل للوصول إلى جزر الكنارى الإسبانية، ولكن الزورق صادف متاعب إذ جرفته التيارات العاتية عبر المحيط الاطلسى. وأشارت بعض التقارير إلى احتمال قطره لفترة ثم ما لبث حبل القطر أن انقطع. ويبدو أن جثامين الركاب الآخرين إما أنها ألقيت من فوق متن الزورق أو جرفتها الأمواج.

وتُستخدم قوارب من جميع الأشكال والأحجام للوصول إلى جزر الكنارى. ورغم ذلك، فحتى أواخر عام 2005، كان معظم المهاجرين يستخدمون مراكب يطلق عليها "بيروج" من غربى افريقيا، أو "بطيروس" (تحمل ما يناهز 20 شخصا) من المغرب وإقليم الصحراء الغربية، حيث يستغرق الأمر 10 أو 12 ساعة فحسب حتى تبحر إلى جزر الكنارى.

وفى غضون العامين المنصرمين الأخيرين، أصبح استخدام قوارب مفتوحة أكبر (تعرف باسم " كايوكوس"، تحمل على متنها ما يناهز 150 شخصا، أكثر شيوعا. وتسلك " الكايوكوس" طرقا اطول وأكثر التفافا من بلدان مثل: السنغال وجامبيا وغينيا وسيراليون وغانا، من أجل تجنب اكتشافها. ونتيجة لذلك، قد تستغرق الآن الرحلة إلى جزر الكنارى نحو 25 يوما وتتطوى على أخطار أكثر جسامة – مثلما يتضح من المصير المأساوى الذى آل إليه الركاب غير معروفى الهوية على متن القارب الذى انجرف 4000 كيلومترا صوب بربادوس.

*أود أن أرسل مبلغا من المال إلى أسرته فى
باسادا. أرجو أن تقبلوا اعتذارى واستودعكم الله.
فها هى حياتى تسدل ستارها فى خضم بحر
المغرب هذا...*

نقلا عن رسالة صغيرة وجدت فوق جثمان ضياو وصوناكار ديام.

أسوأ من أسماك القرش

بقلم استريد فان جندرين ستورت

تحاول عائشة وهي تجلس أمام خيمتها الفارغة في مخيم الخرز للاجئين باليمن، المضى في الحياة. إلا أن حملها لطفلين صغيرين على يدها وتفكيرها بطفلها البالغ من العمر ثلاث سنوات لا ينفك يهز كيانها.

وتقول، بعد عشرة أيام من عبور خليج عدن إلى اليمن: " لقد كان مريضاً وكان يبكي كثيراً. ولم يرق ذلك للمهربين. ف جذبوه – وأنا أتوسل إليهم ألا يفعلوا ذلك. وبعد ذلك ألقوا به في البحر".

"لقد شاهدته وهو يضيع في المياه العميقة المظلمة".

وعائشة هي واحدة من عشرات الآلاف من الصوماليين والإثيوبيين الذين يخاطرون كل عام بحياتهم لعبور خليج عدن، بحثاً عن الأمان والحياة الأفضل. وتشرح قائلة: " عندما شعرت أننا لم نعد آمنين في الصومال، عندما أصبح الرجال المسلحون يهاجمون كل ليلة، قررت الرحيل".

لقد سافرت العائلة من مقديشو إلى بوساسو في بونت لاند، شمالي الصومال، حيث قضوا سبعة أيام مع أقاربهم، أعقبها ثلاثة أيام مع المهربين، قبل انطلاق القارب من الساحل قبل الفجر مباشرة. وكان هناك 115 شخصاً آخرين مكسبين في نفس القارب المتهالك.

وتقول: " لم أكن أعلم أي نوع من البشر كان المهربون. إلا أنني أعلم الآن. أنهم ليسوا بشراً. إنهم حيوانات".

وتشتهر العصابات التي تعمل في الممر المائي الذي يفصل الصومال عن اليمن والذي تسوده الفوضى بسوء سمعتها ووحشيتها البالغة. وخلال الشهر الـ11 الأولى من عام 2007، دفع ما يربو على 26 ألف شخص – معظمهم من الصوماليين والإثيوبيين – من 50 إلى 150 دولاراً لكل فرد للقيام برحلة العبور. وخلال تلك الفترة لقي ما لا يقل عن 1030 شخصاً حتفهم أو أُعتبروا في عداد المفقودين- وهو ما يقرب من ضعف الإجمالي لعام 2006.

وقد لقي العديد من الأشخاص مصرعهم بشكل وحشي : إما تم طعنهم وضربهم من جانب المهربين؛ أو غرقوا بعد أن تم إنزالهم بعيداً من الشاطئ اليمني؛ أو اختنقوا نتيجة حشر عدد كبير من الأشخاص في باطن القارب. وكان آخرون " أسعد حظاً": حيث تم اغتصابهم، أو سلب متعلقاتهم أو ضربهم؛ أو لسعهم المحرك. إلا أنهم نجحوا في الوصول إلى الشاطئ.

وخلال عام 2007، ثلثا الأشخاص الذين وصلوا إلى اليمن على قيد الحياة التمسوا المساعدة، واختار عدة آلاف الإقامة في مخيم اللاجئين الذي تديره المفوضية بالقرب من عدن. بينما حاول آخرون الحياة البسيطة اعتماداً على أنفسهم في المدن اليمنية أو كزراعة على أعلى التلال. وهناك آخرون انتقلوا إلى دول الخليج للعمل كخدم، أو غاسلي سيارات – أي شيء لكسب الرزق وإرسال بعض المال إلى الوطن. وعندما تنتهي تصاريح إقامتهم، يحاول آخرون الانتقال إلى مكان آخر في الشرق الأوسط أو الاتجاه شمالاً إلى أوروبا.

إن تحركات الأشخاص داخل القرن الأفريقي – وهى منطقة تعاني بشكل بالغ من الفقر، والمجاعة، والاضطراب السياسى – ليست ظاهرة جديدة. إلا أنه فى العقود الأخيرة، أضحت اليمن أهم حلقة تربط بين القرن الأفريقي وبلدان الخليج النفطية الغنية أكثر من أي وقت مضى.

والغالبية العظمى ممّن يقومون بالعبور هم من الصوماليين، الذين كانوا يفرون خلال معظم الـ 19 عاما الماضية نتيجة النوبات المتعاقبة من الاضطرابات المفرطة والصراعات المستمرة، بما فى ذلك أحدث موجات القتال بين المسلحين الصوماليين وقوات الحكومة الاتحادية الانتقالية المدعومة من إثيوبيا.

واليمن، وهى من أفقر بلدان العالم، هو البلد الوحيد فى شبه الجزيرة العربية الذى صادق على اتفاقية 1951 الخاصة بوضع اللاجئين. وقد أبقي أبوابه مفتوحة لسنوات وقام بمنح اللجوء على أساس الوهلة الأولى لجميع الصوماليين الذين نجحوا فى عبور خليج عدن (وينبع هذا الكرم بشكل جزئى من حقيقة أنه فى بعض الأوقات فى الماضى كانت الصومال هى بلد الملاذ لليمنيين).

وفى نهاية عام 2006، كان هناك 95 ألف لاجئ يعيشون فى اليمن، 95 فى المائة منهم صوماليون (حيث لا تحصل الجماعات الأخرى، مثل الإثيوبيين على وضع اللاجئين بشكل تلقائى)، وتتزايد هذه الأعداد – رغم الجهود على كلا جانبي خليج عدن لتحذير الناس من المخاطر التى ينطوى عليها التعامل مع المهربين.

ونتيجة الضغوط المتزايدة، ناشدت اليمن المجتمع الدولى لتقديم المزيد من الدعم للتعامل مع هذا التدفق المختلط المستمر من المهاجرين واللاجئين. ونتيجة لذلك، فعلى مدى العام الماضى، قامت المفوضية وشركاؤها بالإسراع بوتيرة العمل فى اليمن من خلال عملية مقدارها 7 ملايين دولار تشمل تعيين موظفين إضافيين، وتعزيز الوجود الميدانى، وتقديم المزيد من المساعدات وتوفير المزيد من أماكن الإيواء للاجئين وبرامج التدريب لمسئولى حرس السواحل وغيرهم من المسئولين.

وعلى الجانب الصومالى، تم إطلاق مشروعات للإعلام وتقديم المساعدة فى محاولة لتثبيط الأشخاص عن وضع حياتهم فى أيدي المهربين ما لم يكن هناك من سبيل آخر أمامهم.

ولكن إلى أن تنعم الصومال بنوع ما من السلام الدائم والاستقرار الاقتصادى، وإلى أن يتم التعامل بطريقة صحيحة مع الأسباب الجذرية للفقر فى المنطقة، فإن المواطنين اليائسين سيواصلون على الأرجح اعتلاء القوارب، بغض النظر عن الأخطار التى تواجههم.

وكما تقول عائشة: "كان علىّ الرحيل. لقد فقدت طفلى فى البحر. ولكن أى خيار كان أمامى؟".

خريطة القرن الأفريقي، والطريق إلى اليمن (الجزيرة العربية)، مرسومة على جدار حصن قديم بالقرب من الحدود

الكيفية الصومالية.

فروق جوهرية

تواجه الدول صعوبات متزايدة في التمييز بين اللاجئين والمهاجرين

بقلم جيف كريست

في 13 أيلول/سبتمبر، عثر حرس الحدود البولندي خلال دورية لهم في منطقة الحدود الجبلية بالقرب من أوكرانيا على امرأة شيشانية شاردة الذهن ومنهكة القوى وتحمل على ذراعيها رضيعا عمره عامان. وتوسلت إلى حرس الحدود أن يصطحبها للبحث عن بناتها الثلاث اللاتي تركتهن ورائها لتبحث عن يساعدهن. وبعد بضع ساعات، عند منتصف الليل تقريبا، عثروا على جثامين بناتها الثلاث اللاتي تبلغ أعمارهن 13 و 10 و 6 أعوام وهن يحتضن بعضهن ويتدثرن بأوراق السرخس. وقد لقين مصرعهن من جراء قضائهن أربعة أيام بملابس صيفية في العراء تحت رحمة ظروف مناخية قاسية وهن يسرن على غير هدى في دروب الجبال. وقالت "قميصة جمالدينوفا" للمحققين البولنديين خلال تلقيها العلاج في المستشفى، إنها دفعت لبعض المهربين في موسكو ألفين من الدولارات لكي ينقلوها هي وأسرتها إلى النمسا. ولكن عند الحدود، قام الدليل المرشد بالإشارة ببساطة إلى الاتجاه العام لبولندا ثم تركهم لمصيرهم المحتوم- حيث انخفضت درجة حرارة الجو في جبال بيتسزادي انخفاضا حادا حتى ناهزت الصفر تقريبا.

في شتى أنحاء العالم، يشرع الناس في خوض رحلات طويلة محفوفة بالمخاطر متوارين عن الأنظار على غرار ما فعلته أسرة "جمالدينوفا". ففي آسيا، على سبيل المثال، يحاول أفراد من جماعة "روهينجيا" شق طريقهم من ميانمار إلى تايلند ثم إلى ماليزيا وإندونيسيا. ويتحرك أناس آخرون من بلدان أمريكا الوسطى إلى الشمال، حيث يقصدون المكسيك بادئ ذي بدء ثم- إذا تيسر لهم الأمر- يتجهون بعد ذلك إلى الولايات المتحدة وكندا.

ويعبر صوماليون وإثيوبيون خليج عدن متجهين إلى اليمن ودول الخليج، في حين يشق أناس آخرون من وسط وشرقي أفريقيا طريقهم صوب جنوب أفريقيا.

وشهت الأعوام الأخيرة تحركا متصاعدا من الناس من بلدان غرب أفريقيا أو عبرها صوب المركز الحدودي جنوبي أسبانيا، جزر الكناري؛ وعبر شمال أفريقيا والبحر المتوسط صوب الاتحاد الأوروبي. ويدخل آخرون بلدان الاتحاد الأوروبي برا من الجنوب الشرقي، إذ يسلكون طرقا تمر ببلدان مثل تركيا ودول البلقان.

دوافع متباينة

تشهد ظاهرة "الهجرة غير الشرعية" مثلما يشير إليه المثال، والتي تنطوي على انتقال الناس من بلد في إحدى القارات إلى آخر في قارة أخرى دون جواز سفر أو تأشيرة دخول، تصاعدا في

الحجم والنطاق. فما القوى التي تحرك هذا الاتجاه؟ ومن هم الأناس المهاجرون؟ وكيف تؤثر فيهم هذه الرحلات التي يقومون بها؟

ينتقل الناس من مكان لآخر لدواع مختلفة. ففي بعض الحالات يفرون من طائلة الاضطهاد وانتهاكات حقوق الإنسان والصراعات المسلحة في موطنهم الأم، ومن ثم يمكن اعتبارهم لاجئين بمقتضى القانون الدولي.

وهم، في أغلب الحالات، مهاجرون يحاولون الهرب من صعوبات العيش وتقلبات الحياة في البلدان النامية ذات الاقتصادات الضعيفة والمعدلات المرتفعة للبطالة وازدياد التنافر المتصاعد على الموارد الشحيحة وسوء مستويات التنظيم والإدارة.

وكثيرا ما يتحرك اللاجئون والمهاجرون جنبا إلى جنب مستخدمين نفس المسارات ووسائل الانتقال، ومستعنين بخدمات مهربي البشر عينهم في سعيهم للوصول إلى نفس بلدان المقصد. وأصبح يطلق على هذا "تحركات الهجرة المختلطة".

عوامل اجتماعية- اقتصادية معقدة

تتطوى هذه التحركات عموما- ولكن ليس دوما- على أناس يشدون رحالهم من دول أفقر وأقل استقرارا إلى بلدان أكثر ازدهارا وأمنا. ومع ذلك (وخلافا للرأى الشائع في الدول الصناعية)، تمثل التحركات المختلطة ظاهرة عالمية تؤثر في بلدان المقصد في الجنوب والشمال على حد سواء. ففي حين يقصد - مثلا- عدد صغير من بلدان غرب أفريقيا بلدان أوروبا، فإن عددا أكبر بكثير يهاجر في داخل إقليمهم نفسه، مستغلين معاهدة الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، التي تسمح بحرية الانتقال لمواطني دول غرب أفريقيا.

وثمة توافق آراء واسع عن أن الهجرات المختلطة في سبيلها للازدياد. وأوضح خبراء الهجرة أن العالم أصبح يتسم بالتناقضات المتزايدة فيما يتعلق بالتنمية والتطور الديمقراطي. إذ تنقلص أعداد السكان في بعض المناطق ويتقدمون في العمر، في حين تزداد أعدادهم لاسيما من هم في مقتبل العمر في مناطق أخرى حيث توجد فرص قليلة للعمالة أولا توجد بالمرّة. ويشجع توافر وسائل الاتصالات والمواصلات المزيد من الناس على البحث عن حياة فيما وراء حدود مجتمعهم وبلدهم وقارتهم.

الفقراء المدقعون لا يبرحون أماكنهم

لا تجد عادة الفئات الأشد فقرا وحرمانا في صفوف حركات الهجرة المختلطة. إذ قد يكون السفر لمسافات طويلة بأساليب غير شرعية أمرا باهظ التكلفة، لاسيما عندما (وهو ما يصدق عليه الوضع غالبا) يضطر الناس إلى شراء وثائق سفر مزورة وإلى الاستعانة بالمهربين ليجدوا مهربا من إجراءات الرقابة الصارمة على الحدود التي تشدها الدول باطراد.

وأحيانا تباع الأسر والجماعات كل ما تملكه من حطام الدنيا وتتصافر معا حتى يمكن إرسال شخص أو شخصين لتجريب حظوظهم فى الخارج. وفى مواقف أخرى، يقوم المتاجرون بالبشر المحترفون بنقل الأفراد- لاسيما النساء والأطفال- من بلد لآخر من أجل استغلالهم لأغراض جنسية وغير ذلك من أشكال الاستغلال.

ويتعرض الأشخاص الذين يشاركون فى حركات الهجرة المختلطة- سواء أكانوا لاجئين أو مهاجرين، سواء جرى الإتجار بهم أم لا - للكثير من المخاطر وانتهاكات حقوق الإنسان عيناها التى يتعرضون لها فى أثناء رحلتهم. وتشمل الاحتجاز والاعتقال فى ظروف غير مقبولة، والإيذاء الجسدى، والمضايقات لأسباب عرقية، والسرقه، والابتزاز وسلب الممتلكات.

أما أولئك الذين يسافرون على متن القوارب فيتعرضون لخطر اعتراض سبيلهم فى الطريق والتخلص منهم وإلقائهم فى عرض البحر، فى حين قد تتم إعادة أولئك الذين يسافرون برا أو يتم ترحيلهم إلى أماكن نائية وخطيرة. وقد يعجز المسافرون الذين يفقدون وثائق هويتهم أو يدمرونها عن إثبات جنسيتهم، ومن ثم يصبحون بالفعل عديمى الجنسية وتغدو عودتهم إلى أوطانهم بالغة الصعوبة.

ورغم أن قضية تحركات الهجرة المختلطة تثير طائفة واسعة من بواعث القلق بشأن حقوق الإنسان والقضايا الإنسانية، فإن اهتمام المفوضية السامية للأمم المتحدة لشئون اللاجئين بالقضية محدد بوضوح تام.

حماية اللاجئين

صرحت إريكا فيلر، مساعدة المفوض السامى للأمم المتحدة لشئون اللاجئين، قائلة "استحدث كثير من الدول إجراءات تهدف إلى منع جماعات معينة من الرعايا الأجانب من الوصول إلى أراضيها والبقاء عليها. وتتسم هذه الإجراءات غالبا بعدم التمييز عند تطبيقها وتجعل من العسير، إن لم يكن من المحال، على اللاجئين دخول أحد البلدان حيث يمكنهم التمتع بالأمن والأمان والمساعدة التى يحتاجونها، والتى يستحقونها بموجب القانون الدولى".

وأردفت فيلر إن المفوضية يساورها القلق بصفة خاصة بشأن سبل تجنب المواقف التى يتم فيها إلقاء القبض على اللاجئين خلال رحلتهم، حيث لا تتاح لهم أى فرصة لالتماس اللجوء، فضلا عن حرمانهم من المشورة القانونية وخدمات الرعاية الاجتماعية، بل "والأخطر من ذلك، يتم إعادتهم إلى بلد قد يتعرضون فيه للخطر. ويمكن أن تغدو مسألة إرغام لاجئ على العودة إلى وطنه، بالنسبة له، قضية حياة أو موت بمعنى الكلمة".

لم يقل أحد بأن هناك حولا يسيرة لهذه القضايا. فالدول تتمتع بحق سيادى فى ضبط حدودها. ويمكن تفهم قلقها إزاء وصول أشخاص عبر رحلات نظمتها شبكات من المهربين. وهى تجد من

العسير عليها تجاهل بواعث قلق مواطنيها أنفسهم، الذين يتوجس بعضهم خيفة (سواء أكانوا على حق أم خطأ) من أن يؤدي توافد مهاجرين ولاجئين إلى عواقب سلبية على مجتمعهم واقتصادهم.

وصرحت فيلر بأن المفوضية، مع المراعاة الكاملة لبواعث القلق هذه، تعمل مع الحكومات وغيرها من المنظمات في مسعى منها لضمان توافر قوة الدفع اللازمة لفرض أشكال أشد صرامة لإدارة عملية الهجرة لا تمس حق التماس اللجوء (نظر الإطار أدناه).

توسيع الآفاق

أحد مجالات العمل المهمة بصفة خاصة هو تواجدها فيما يعرف "ببلدان العبور"، حيث لم يكن في الماضي لدى اللاجئين أى فرصة للحصول على اللجوء أو كانوا يتمتعون بفرص ضئيلة، لسبب بسيط وهو أن البلد المعنى ليس لديه نظام لجوء محلي كفاء- أو ليس لديه نظام لجوء حقيقى بالمرّة.

وتعمل المفوضية فى الوقت الراهن مع الجماعة الاقتصادية لغرب أفريقيا ودول غرب أفريقيا كل على حدة فى مسعى مشترك لإضفاء مزيد من الأمن على المنطقة بالنسبة للاجئين، ومن ثم للحد من أعداد الأشخاص الذين يشعرون بأنه يتعين عليهم مواصلة الانتقال صوب الشمال بحثا عن بر الأمان والحياة الكريمة بدرجة معقولة. ومثل هذه الجهود تستغرق فترة من الزمن حتى تؤتى ثمارها، ولكن معظم البلدان فى غرب أفريقيا وقعت حتى وقتنا الحالى على قوانين دولية مثل اتفاقية اللاجئين لعام 1951 واتفاقية منظمة الوحدة الأفريقية عام 1969، ليس ذلك فحسب بل إنها سنت تشريعات محلية للجوء، واعتمدت برامج تدريب لمسؤوليها وهى تدعم فى بعض الحالات الإدماج المحلى للاجئين.

كما أحرزت بعض بلدان شمال أفريقيا التى تقع على طريق مسارات الهجرة المختلطة من الشرق الأوسط وبلدان أفريقيا جنوب الصحراء إلى أوروبا، قدرا من التقدم. ففى شباط/ فبراير 2007، مثلا، وقعت المفوضية اتفاقا مع منظمة غير حكومية شريكة فى ليبيا، اسمها "المنظمة الدولية للسلم والرعاية والإغاثة"، قامت بتحقيق عدد من الإنجازات فى ذلك البلد فى مجالات تشمل: سبل الوصول إلى ملتقى اللجوء فى مراكز الاعتقال وتسجيلهم وإعانتهم وتقديم المساعدات القانونية والعملية اللازمة لهم لإعادتهم طوعا إلى أوطانهم. كما اضطلعت ليبيا بدور أكثر فعالية فى المساعدة على تحديد أماكن القوارب التى يُعرف أنها تواجه مشكلات فى البحر المتوسط.

وتقف المفوضية اليوم على أرضية أكثر صلابة فى المغرب، بعد توقيعها اتفاق رسمى مع الحكومة فى تموز/ يوليه 2007، من المنتظر أن يؤدي بدرجة كبيرة إلى تحسين قدرتها على الاضطلاع بالعمليات وإمكانياتها الخاصة بالعمل جنبا إلى جنب مع المنظمات الأخرى المعنية بقضايا اللجوء والهجرة هناك. وفى اتجاه أكثر نحو الغرب، فى موريتانيا، دخل القانون الوطنى للجوء حيز النفاذ عام 2005، ويتم حاليا إرساء التنظيمات الهيكلية اللازمة لتفعيله.

تقديم البدائل

يمكن تيسير مهمة حماية اللاجئين من خلال المبادرات التي تحد من عدد الأشخاص الذين ينتقلون بصورة غير شرعية ويقدمون طلبات لجوء لا تستند إلى أسس وجيهة لأنهم لا يملكون سبل قانونية أخرى لدخول بلد آخر والإقامة فيه. ويحتاج المهاجرون المتوقعون إلى توعيتهم بشكل أفضل بشأن عواقب الهجرة غير الشرعية وكذلك بشأن الفرص الجديدة المتاحة أمامهم للانتقال بطريقة شرعية مأمونة مثل: برامج لم شمل الأسر الموسعة، هجرة العمالة.

وتتعلق قضية أخيرة ينبغي معالجتها، بمحدودية قدرة بعض الدول (وفي بعض الحالات عدم رغبتها) على التصدي لقضايا الهجرة المختلطة وحماية اللاجئين بطريقة فعالة في مناطق المنشأ الأصلي والعبور وجهة المقصد النهائي.

فعلى صعيد، تحتاج بلدان العبور والمقصد إلى تشجيعها لإرساء السياسات والممارسات والمؤسسات اللازمة للسماح بدخول ملتزمي اللجوء إلى أراضيها وتقييم مطالبهم وتقديم الحلول لمن يستحقون وضع اللاجئ.

وعلى صعيد آخر، ينبغي الاضطلاع بإجراءات لإتاحة الفرصة أمام أناس مثل "قميصة جمالدينوفا" وأطفالها الأربعة للتمتع بحياة يرفرف عليها السلام والرخاء في وطنهم الأصلي، ومن ثم تنقضي حاجتهم إلى الشروع في خوض رحلات مضمّنة وخطيرة، بل وربما تكون مميتة في بعض الأحيان، إلى بلدان يبدو أنها تبشر بمستقبل أكثر إشراقاً.

وفقاً لما أقرته اللجنة العالمية للهجرة الدولية: "ينبغي للنساء والرجال والأطفال أن يظهروا قدراتهم ويلبوا احتياجاتهم ويتمتعوا بحقوقهم الإنسانية ويحققوا طموحاتهم في بلد منشئهم الأصلي، ومن ثم يهاجروا بمحض اختيارهم، وليس اضطراراً".

تعليقات الصور:

صفحة 5:

تستخدم نظم التصوير بأشعة اكس السينية والتصوير الحرارى فى الوقت الراهن فى عدد من البلدان، بما فى ذلك الولايات المتحدة وموانئ فى البحر المتوسط وشمال فرنسا.

صفحة 6:

مهاجرون غير شرعيين من جزر الكنارى، خلال رحلتهم الملحمية عام 1950 إلى فنزويلا على متن السفينة "تليماكو".

صفحة 8:

مهاجرون متوقعون ينتظرون صدور قرار يحدد مستقبلهم عقب القبض عليهم وتجميعهم فى الصحراء الكبرى.

صفحة 11

مجموعة من الأشخاص وصلوا إلى شاطئ أوروبى تحت رقابة مشددة.

صفحة 12

ناجون منهكوا القوى ينتظرون تلقى المساعدة على أحد شواطئ اليمن عقب أكملهم رحلة العبور الخطيرة قادمين من الصومال.

صفحة 14

طفل يمسك بقطعة حلوى لوزية ("نوجة") قدمها له رجال قوات الدرك التركية التى تحرس جماعة ألقى القبض عليها وهي فى طريقها إلى اليونان.