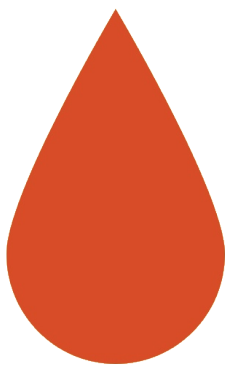


کشتار در جزیره پیلوس یونان



کشتار در جزیره پیلوس یونان



open assembly against /
Lesvos
border violence

انجمن مبارزه با خشونت در مرزها در لسبوس
(ورود رایگان)

متن قتل عام پیلوس در آگوست ۲۰۲۳ در میتیلینی چاپ شده و به سه زبان یونانی و انگلیسی و فارسی بصورت رایگان و با اهداف غیر تجاری در دسترس عموم میباشد. جلسات مجمع آزاد لزبوس علیه خشونت در مرزها هر چهارشنبه ساعت ۵ عصر در اسکواد مپینیو برقرار میباشد.

Contact: borderviolencelesvos@espiv.net
borderviolencelesvos.noblogs.org

فهرست مطالب

- ۴- حقایق
- ۶- دروغ ها
- ۶- قایق به علت جمعیت زیاد غرق نشد، آنها از کمک کردن به مسافران امتناع کردند.
- ۱۰- کشتی مسیر و سرعت ثابتی داشت..از ساعت ۱۰.۴۰ دقیقه شب تا ساعت ۱.۴۰ دقیقه نیمه شب
- ۱۲- ما هرگز مجبور نشدیم قایق را به زور جابجا کنیم..
- ۱۹- ما تمام تلاش مان برای نجات دادن بود
- ۲۲- مطالب مخفی شده (توسط دولت یونان)
- ۲۲- شهادت دروغ
- ۲۴- ساکت کردن شاهدان عینی و ممانعت از شهادت دادن در دادگاه
- ۲۶- تشکیل کمپین های نادرست و دروغ پردازی توسط مدیا و رسانه ها
- ۲۷- مطالب مخفی شده توسط حکومت
- ۲۸- رسیدگی به خانواده های مفقودین و فوت شده در دریا.
- ۳۱- افرادی که مانند حیوان به حکومت خدمت میکنند.
- ۳۶- وضعیت و نحوه ارائه اخبار توسط مدیا
- ۳۹- وظیفه ما
- ۴۲- منابع و پانویس ها

معرفی

این متن، کشتار پیلوس: یکی دیگر از ورودی های مرگبار به قلعه اروپا، برخاسته از نیاز به صحبت کردن است، تا یک بار دیگر فریاد بزیم که گارد ساحلی یونان، با همدستی دولت یونان، فرونتکس و در نهایت اتحادیه اروپا، هر روز در مرزهای قلعه اروپا می‌گردد. این نوشته در لسبوس، جزیره‌ای یونانی که در ۱۲ کیلومتری ترکیه قرار دارد، نوشته شده است، جایی که طی سال‌ها، خشونت اعمال شده بر مردم در حال حرکت (مهاجرین) فقط افزایش یافته است. این بار این سواحل ما نیست که پر از اجساد بوده اند و نه آب های ما که در سکوت شاهد خشونتی وصف ناپذیر بوده اند. اما دلیل در اینجا به اشتراک گذاشته شده است. از سال 2020، عقب راندن در مرزهای یونان سیستماتیک شده است. با ممنوعیت جستجو و نجات مدنی در یونان معافیت از مجازات در دریا به وجود آمد. گارد ساحلی یونان با خشونت هر روز قایق های مهاجران را متوقف می کند، موتور آنها را می شکند و آنها را در آب های ترکیه رها می کند. در مواردی که افراد موفق به رسیدن به خشکی می شوند، تنها گزینه آنها پنهان شدن در جنگل ها برای جلوگیری از عقب فرستاده شدن است. در جزیره ما، مردان نقابدار آنها را شکار می کنند و اگر افرادی را پیدا کنند، تمام دارایی هایشان را از آنها می گیرند، آنها را مورد ضرب و شتم قرار می دهند، آنها را مورد سواستفاده جنسی قرار می دهند و در نهایت آنها را مجبور می کنند به کشتی گارد ساحلی برگردند تا آنها را در دریا رها کنند. علیرغم این شرایط، افزایش به عقب فرستادن به کاهش تلاش برای عبور منجر نشده است. مردم به تلاش خود ادامه می دهند و اغلب مسیرهای طولانی تر و خطرناک تری را طی می کنند. هدف این متن تجزیه و تحلیل دقیق وقایع رخ داده در ساعات منتهی به غرق شدن کشتی در پیلوس است. یکی از مرگبارترین کشتی های غرق شده در تاریخ اخیر اروپا. در اوایل صبح 14 ژوئن 2023، بیش از 600 نفر در 47 مایل دریایی از پیلوس، یک شهر ساحلی در جنوب غربی پلپونز جان باختند. اجساد بیش از 500 نفر هنوز مفقود هستند و به احتمال زیاد هرگز پیدا نخواهند شد. از ابتدا جرم و تقصیر این قتل عام به گردن قاچاقچیان انسان بود، حتی افرادی که در کشتی بودند. اما هشدارهای خطر از صبح روز و MCCR-Rome گذشته توسط سازمان هایی که با مسافران در تماس بودند و همچنین صادر شده بود. اما گارد ساحلی یونان آن تماس های مضطرب را نادیده گرفت FRONTEX و با یک قایق کوچک و ناکافی تا خیلی بعد به محله حادثه نرسید.

مانورهای بیش از حد مشکوک آنها، تلاش برای بکسل کردن کشتی به سمت آب های ایتالیا، به احتمال زیاد باعث غرق شدن کشتی شده است. در آن روز بیش از 600 نفر کشته شدند، اما کشتار پیلوس یک رویداد مجزا نیست. این نتیجه سیاست های مهاجرتی است که توسط اتحادیه اروپا اجرا می شود. تنها در سال 2022، 2367 نفر در دریای مدیترانه جان خود را از دست دادند. رقم واقعی مطمئناً بسیار بیشتر است. مرزها مرگ و رنج را به صورت روزانه تولید می کنند و نه فقط در دریا. ما نمی توانیم قتل عام ملیلا در 24 ژوئن 2022، مرگ و میر در صحرا در مرز لیبی با تونس، همه کسانی که در مسیر بالکان یا در مرز اوروس بین یونان و ترکیه بودند را فراموش کنیم. اتحادیه اروپا از طریق معامله با ترکیه در سال 2016، معامله با مراکش و در نهایت قرارداد فعلی با تونس، میلیاردها یورو به این کشورها اختصاص می دهد تا آنها به عنوان نگهبان قلعه اروپا عمل کنند و در عین حال، بخش فزاینده ای از بودجه خود را به این کشورها اختصاص دهند. نظارت مرزی این روایتی را ایجاد می کند که ما باید "از خود محافظت کنیم"، افرادی که در حال حرکت هستند (مهاجرین) خطرناک و جنایتکار هستند. این استدلال ها با جرم انگاری مهاجرت تقویت می شوند. در حال حاضر "ورود غیرقانونی" جرم است و همه مهاجرانی که "غیرقانونی" وارد شده اند (چون نمی توانند به طریق دیگر وارد شوند) مجرم هستند. تقریباً برای هر کشتی ای که وارد می شود، تلاشی برای یافتن کسی که مقصر باشد وجود دارد. هزاران نفر تحت چارچوب قانونی علیه "تسهیل مهاجرت" در زندان هستند که به صرف راندگی با قایق متهم هستند. سیاست های مهاجرت فقط در مرزها نمی کشد. خشونت هرگز پایان نمی یابد. روایت «حفاظت» درونی شده است و به جوامع این امکان را می دهد که نه تنها کشتار در مرزها را توجیه کنند، بلکه بازداشت نامحدود افراد در کمپ های بسته، دور از مراکز شهری، در شرایط زندان را نیز توجیه کنند. این متن نمونه ای دیگر از خشونت روزانه در مرزها، نمونه ای دیگر از مرگ است. ما فراموش نخواهیم کرد. دولت ها سعی می کنند این مرگ و میرها را به عنوان حوادث ناگوار، حوادث ... نشان دهند اما در واقع این ها تنها یکی دیگر از ابزارهای آنها برای «مدیریت مهاجرت» هستند. اینها خطاهای سیستم نیست، این خود سیستم است. با وجود این همه خشونت، مردم همچنان سعی می کنند عبور کنند. همیشه مردمی در همبستگی وجود خواهند داشت که علیه مرزها، علیه سیستمی که آنها را ایجاد می کند و به آنها نیاز دارد، می جنگند.

وقایع

ساعات اولیه ۱۴ ژانویه ۲۰۲۳ ، ۴۷ مایل دورتر از ساحل پیلوس، یکی از بدترین کشتی های غرق شده در تاریخ مدرن مدیترانه دیده شد. قایق ماهیگیری آدریانا با توجه به صحبت های نجات یافتگان در روز ۸ ژانویه با ۷۵۰ سرنشین غرق شد. گارد ساحلی یونان بعد از دریافت گزارش واحد هماهنگی نجات ایتالیا (رم) در خصوص غرق شدن یک قایق در ساعت ۱۱ صبح از طریق فرونتکس، در روز ۱۳ ژانویه با گزارش مشاهدات یک هواپیما ، یک هلیکوپتر از مینیلینی لسبوس ارسال شده و آدریانا را پیدا کرد. آنها سپس یک قایق ال اس ۹۲۰ را ارسال کردند. این قایق در ساعت ۱۰.۴۰ شب از کرت حرکت کرده به قایق غرق شده رسید. در حالی که ال اس ۹۲۰ ظرفیت این تعداد جمعیت را ندارد. ضمناً یکی از مدرن ترین کشتی های نجات در اروپا، در نزدیک محل فاجعه در بندر گیتارو ۲ لنگر انداخته بود. بجای ارسال این کشتی نجات مجهز و مدرن ۲ قایق تجاری فرستاده شدند. دستور این بود که در کنار کشتی آریانا بصورت آماده باش قرار بگیرند و با غذا و آب برای مسافران.. با توجه به گزارش اچ سی جی. چند ساعت بعد ، در ساعت ۲ عصر در ۱۴ ژانویه ۲۰۲۳ کشتی آدریانا تحت کنترل گارد دریایی یونان غرق شد.. اچ سی جی ادعا میکند که فاصله خود را با کشتی آدریانا حفظ کرده بود اما نجات یافتگان و شاهدان قایق غرق شده میگویند گارد ساحلی در تلاش برای بکسل کردن آدریانا به سمت مارتیمه منطقه ای در محدوده کشور ایتالیا بوده است.. و این بکسل کردن کشتی در حال غرق شدن دلیل اصلی این فاجعه بزرگ میباشد..

در مجموع ۱۰۴ نفر نجات یافته و ۸۲ جسد یافت شد.. هیچ بازمانده دیگری وجود نداشت. اکثر مسافران در زمان غرق کشتی زیر عرشه حرکت میکردند که دلیل غرق شدن آنها همین بود.. زنان و کودکان. بیشتر از ۱۰۰ کودک در این کشتی بوده اند. اجساد آنها احتمالاً هرگز پیدا نخواهد شد.. این کشتی در عمیق ترین نقاط دریای مدیترانه غرق شد..

انجمن مبارزه با خشونت مرزی لزبوس یک گروه متشکل از فعالان جستجوگر و نجات ، رفقای فعال سیاسی ، حامیان نجات یافتگان کشتی های غرق شده می باشند؛ که به حمایت از خانواده های افراد مفقود و فوت شده رسیدگی می نمایند. در برابر کمک های انجام نشده است؛ (تعمودی) در دریای اژه ما روی سازماندهی تمرکز میکنیم. . با این متن ، ما سعی خواهیم کرد به طور خلاصه نحوه وقوع قتل عام پیلوس را با افشای دروغ مسئولین بیان کنیم..



دروغ ها

هنگام خواندن گزارشات رسمی گارد ساحلی یونان تردید های زیادی ایجاد می شود. با شنیدن حرف های شاهدان در کشتی بعد از ورود به یونان ، گزارش های اچ سی جی قابل باور نیست. نحوه رفتار گارد ساحلی با بازماندگان تا رسیدن به یونان ، شاهدهی بر اثبات دروغ های ایشان است..

تعمدی به مسافران کشتی کمک نشد



مسافران در آدریانا دست هایشان را برای کمک بالا برده اند. دلایل محکمی برای تردید در این ادعاها وجود دارد. اچ سی جی در بیانیه اولیه خود صبح روز بعد از فاجعه مدعی شد: به مسافران یا همان کاپیتان های آدریانا کمک نشده است.. این مطلب حتی اگر درست باشد اچ سی جی وظیفه اش را انجام نداده است.. حتی اگر کاپیتان کشتی بگوید نیازی به کمک نیست باید وضعیت خطرات احتمالی بررسی شود..

این امکان وجود دارد که یک کاپیتان دارای مجوز هم دچار اشتباه شود.. هر کشتی با جمعیت زیاد در دریا بدون داشتن پرچم هیچ کشوری ، اینگونه است که هیچ جا رجیستر نشده و توسط هیچ کشوری هدایت نمیشود.. کاپیتان رسمی ندارد.. پس قاعدتا باید در وضعیت اضطراری قرار گرفته و در سریع ترین زمان ممکن نجات داده شوند..

حقوق بین الملل بدون هیچ ابهامی بیان کرده که هر گاه اطلاعاتی نسبت به خطر غرق شدن در دریا توسط افراد اعلام میشود، فرمانده قایق نجات موظف است اگر توان کمک کردن دارد، به افراد تحت خطر غرق شدن کمک کند..

شواهد زیادی وجود دارد مبنی بر اینکه آدریانا در خطر غرق شدن بوده است.. بالا بردن دست مسافران به سوی هلیکوپتر که نشان از درخواست ایشان برای نجات است.. همچنین ارسال اس ام اس نجات به خط تلفن آلارم دریایی نجات توسط مسافران.. بازماندگان شهادت میدهند که روز ۴ و ۵ سفر، ۲ نفر بعلت کمبود مواد غذایی و آب آشامیدنی و شرایط سخت گرمایی از دنیا رفته اند..

در ساعت ۱۱ صبح به اچ سی جی در ایتالیا گزارش فوت ۲ کودک داده شده بود. گروه نجات اعلام کرده که افراد و مسافران این کشتی در وضعیت مرگ تدریجی و آهسته قرار داشته اند.. و آنها درخواست کمک از گارد ساحلی یونان را داشته اند..

بعدا کاپیتان وفادار حکومتی، همان قایق تجاری ، دستور نزدیک شدن به کشتی حامل پناهندگان را دریافت کرد.. به اچ سی جی گزارش داده میشود که قایق به طرز خطرناکی در

حال تکان خوردن است.. ویدئوهای گرفته شده توسط اچ سی جی نشان میدهد که تعداد بیش از حد افراد بر روی عرشه کشتی و همچنین آب و غذا در اختیار آنها قرار داده میشود به همه کشتی ها آلارم کمک به آریانا داده شده بود حتی اگر در منطقه دریایی ایشان نباشد.. در دریای آزاد مسئولیت هماهنگی نجات با منطقه قرار گرفته در وضعیت اضطراری است که کشور یونان موظف به این هماهنگی بوده است..

اچ سی جی یک پیام کمک از طریق آلارم دریافت کرد . که هرگز در گزارشات اچ سی جی نیامده است

به هر حال زمانی که یک کشتی مانند آدریانا بندری را ترک میکند ما باید آن را به عنوان یک مورد خاص و قابل ریسک در نظر گرفته به علت نداشتن استاندارد های نجات ..نجات دریایی به معنای کمک کردن به مردم در حال غرق شدن میباشد نه ایستادن و نگاه کردن به مرگ دیگران..بدون در نظر گرفتن ادعاهای متناقض از مسافران یا به اصطلاح کاپیتان ها..

اچ سی جی موظف بود یک پلاستیک بزرگ نجات بدون هیچ تاخیری در آب رها کند..بجای این کار یک هلیکوپتر ارسال کرده از میتلینی و همچنین یک قایق کوچک که هرگز نجات ۱۰۴ نفر توسط این دو امکان پذیر نباشد.خیلی کوچک، خیلی دور، از راه دور.



آلارم کمک تلفنی ۱۳ و ۱۴ ژانویه ۲۰۲۳

در صبح ۱۳ ژانویه در ساعت و موقعیت ۹.۳۵ دقیقه کاربر توییتر نوال سوفی یک خطر بزرگ دریایی با یک کشتی را اعلام میکند با توجه به این گزارش ۷۵۰ نفر در این کشتی در منطقه ایتالیا و یونان و منطقه مالتا با توجه به گزارشات جی پی اس در وضعیت خطر قرار دارد..

در ساعت ۱۴.۱۷ عصر اولین تماس تلفنی به آلارم دریایی دریافت شد.. آنها می گویند تا شب زنده نمی مانند.. آنها در شرایط سخت قرار دارند.. آلارم تلاش میکند تا موقعیت جغرافیایی آنها را بیابد ولی تماس قطع میشود .. ما تلاش میکنیم دوباره تماس بگیریم

ساعت ۱۴.۳۰ دوباره تماس گرفته شد به آلارم گفته شد که لوکیشن شان را ارسال خواهند کرد

۱۵.۵۲ دوباره تماس گرفته شد ولی قابل فهم نبود و تماس ناموفق قطع شد

۱۶.۰۴ دقیقه ما دوباره با آنها صحبت کردیم و آنها گفتند لوکیشن شان را ارسال خواهند کرد

۱۶.۱۳ ما موقعیت جغرافیایی آنها را دریافت کردیم ان ۳۶، ۰۲، ۲۱، ۱۵۰۲۱ ما تلاش کردیم دوباره تماس بگیریم ولی امکان پذیر نباشد

۱۶.۵۳ ما به مقامات یونانی گزارش دادیم از طریق ایمیل، فرونتکس و سازمان ملل در یونان

۱۷.۱۳ دقیقه دوباره ارتباط با مسافران کشتی در خطر برقرار کردیم.. فقط کلمه سلام سلام را شنیدیم و دوباره قطع شد

۱۷.۱۴ دقیقه یک تماس از کشتی در حال خطر دریافت کردیم ولی چیزی قابل شنیدن نبود

۱۷.۲۰ دقیقه دوباره ارتباط با مسافران کشتی در خطر برقرار کردیم آنها گفتند کشتی حرکت نمی کند.. آنها گفتند کاپیتان با یک قایق کوچک رفته و ما به آب و غذا نیازمندیم لطفا کمک کنید

۱۷.۳۴ دقیقه ما یک تماس از کشتی در حال خطر دریافت کردیم با آبدیت پوزیشن جغرافیایی ۳۶، ۱۸، ۲۱، ۰۴ خیلی نزدیک به وضعیت قبلی.. آنها گفتند کشتی بسیار شلوغ است و به چپ و راست تکان میخورد..

در ساعت ۱۸ عصر ما با کمپانی مار شانت و سال تماس گرفتیم و گزارش کشتی در حال خطر را ارسال کردیم آنها در جواب میگویند قانونا دولت یونان می تواند کمک کند..

در ساعت های بعدی تلفن آلارم دریایی نجات تلاش کرد تا دوباره با آنها در کشتی در حال خطر تماس بگیرد که متاسفانه ارتباط برقرار نشد در ساعت ۴۶ دقیقه بامداد روز ۱۴ ماه ژوئن آخرین تماس از کشتی در حال خطر دریافت کردیم تنها چیزی که شنیدیم این بود.. سلام دوستم قایقی که برای نجات ما فرستادین..

تماس قطع شد

کشتی از ساعت ۲۲.۴۰ دقیقه شب تا ساعت ۱.۴۰ دقیقه بامداد سرعت و حرکت ثابتی داشت. اچ سی

جی لحظات غرق شدن کشتی در حال خطر را اینگونه بیان میکند : در ساعت ۲۲.۴۰ شب قایق گارد ساحلی یونان از جزیره کرت به قایق ماهیگیری نزدیک شده در یک فاصله معین و ثابت ماند بدون داشتن هیچ مشکلی در ماهیگیری. این فرایند تا ساعت ۱.۴۹ دقیقه بامداد روز ۱۴ ژوئن ادامه داشت. یک مسافر ماهیگیر به رییس گارد ساحلی گزارش داد که موتور کشتی دچار نقص فنی شده. بلافاصله کشتی گارد ساحلی تلاش کرد به قایق ماهیگیری نزدیک شود. تا مشکل را حل نماید. بی بی سی تجزیه و تحلیل های ارائه شده توسط ماریان ترافیک را منتشر کرد یک پلنفرم دریایی ردیاب دریایی که میتواند محل دقیق کشتی های دریایی را بررسی و پیدا نماید.

موقعیت کشتی آدریانا قابل رویت نبود که به دلیل سفر غیر قانونی بوده است

به هر حال حدودا ۷ ساعت فعالیت اطراف کشتی در حال خطر قبل از غرق شدن ثبت شده..

ملوان خوش شانس ، یک قایق مارشانت و سال گارد ساحلی یونان در صحنه فاجعه..

۳ ساعت بعد کشتی وفادار به حکومت یونان به منطقه مربوطه اعزام میشود. در یک ویدئو مشاهده میشه که آب و غذا به مسافران آدریانا داده میشود

این تصویر نشان می دهد که کشتی گارد و کشتی در حال خطر در یک جهت قرار گرفته و اگر چند ساعت اینگونه قرار داشته اند کشتی ماهیگیری نمی توانسته حرکتی به جلو داشته باشد.. این تصویر گرفته شده توسط اچ سی جی این مطلب را اثبات میکند.

همچنین در تصویر مشاهده میکنید که هیچ موجی نمایان نمیشود و طوفانی در آن ساعات اطراف کشتی نبوده..

همچنین ماریانه ترافیک گزارش داده در همان ساعات تعداد زیادی قایق نجات به محل ارسال شده اند..

این اطلاعات ثابت میکند که کشتی در حال خطر در حال غرق شدن بوده است.

در حالیکه امواج خطرناک دریایی را توسط قایق نجات تجاری دریافت میکرده که بر خطر غرق شدن می افزاید.



ما تلاش نکردیم که که کشتی در حال خطر را بکسل کنیم!!!

واحد اچ سی جی تلاش میکند که واقعه را یک تراژدی غمگین نشان دهد حتی سرزنش کردن مسافران در کشتی در حال خطر را.. اچ سی جی مسوول مرگ صدها نفر جان باخته مییابد.

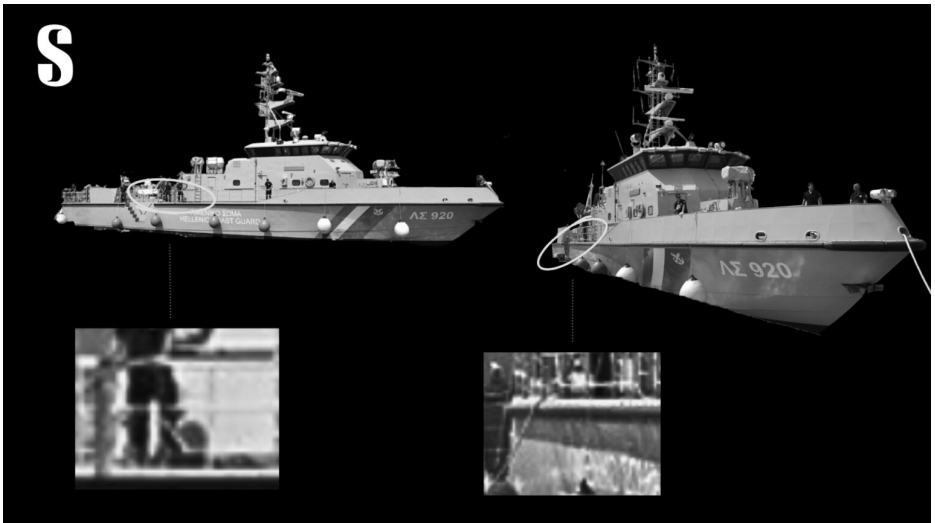
گارد ساحلی در گزارش خود نوشته: در ساعت ۲ بامداد کاپیتان کشتی اچ سی جی خبر داد وقتی کشتی گارد نجات قایق ماهیگیری را دید بخاطر شیب های عمیق سمت راست و چپ کشتی ماهیگیری غرق شد.. حدودا ۱۰ تا ۱۵ دقیقه بعد کشتی ماهیگیری کاملا غرق شد. عده ای از مسافران در عرشه به دریا پرتاب شدند..

کارگران حرفه ای نجات دریایی می گویند این سناریو دچار شک و تردید های زیادی می نماید.. این امری نامحتمل است که یک کشتی حتی با وجود مسافر زیاد و دریای آرام اینگونه غرق شود. حتی اگر مرکز ثقل بالایی داشته باشد. جنگجوی وفادار گارد ساحلی یونان دریا را اینگونه توصیف کرده بود: مثل یک آینه است.. هیچ امواجی وجود نداشت که قایق را غرق کند. حتی مسافران می گویند هیچ گونه دعوا و درگیری نبوده که باعث تغییر وضعیت کشتی و واژگونی آن شود. ما شواهد محکمی یافتیم مبنی بر اینکه شهادت بازماندگان اثبات میکند که اچ سی جی باعث غرق شدن قایق مهاجران شده است. اچ سی جی با تلاش برای بکسل کردن آدریانا عامل غرق شدن آن میشود در حالی که اچ سی جی در گزارشات اولیه هیچ مطلبی مبنی بر بکسل کردن آدریانا نداشته است.. و یک سخنگوی اچ سی جی هرگونه تلاش برای بکسل کردن آدریانا را رد کرده است..

با این وجود وقتی شهادت نجات دهندگان چاپ شد ، یک مقام بندر یونان به روزنامه های ای فسان و اتوناس گفته که اچ سی جی یک طناب برای کشیدن آدریانا بسته بوده است..و اینکه مسافران در تلاش متقابل بودند که به یونان نروند. در گزارش دیگر آمده که طناب را فقط برای تثبیت قایق بسته بودند در حالیکه از نظر کارشناسی حرفه ای این کار به تثبیت قایق کمکی نمیکنند..چگونه شما یک قایق را با یک طناب ثابت نگه میدارید؟

بازماندگان مطالب ای متفاوت با گزارشات اچ سی جی بیان کرده اند..آنها ابراز کردند که یک طناب آبی رنگ به آدریانا بسته شد..چیزی که باعث غلتیدن ناگهانی و و در نهایت منجر به غرق و واژگونی کشتی می شود.عده ای هم میگویند اچ سی جی نیز از آنجا فرار کرد..درست در همان زمان که کشتی در آب غرق شد.

یکی دیگر از بازماندگان اظهار داشت که نقاب پوشان افسران اچ سی جی به مسافران گفتند به ایتالیا انتقال داده خواهند شد.یک طناب آبی رنگ نشان داده میشود که بکسل کردن آدریانا توسط اچ سی جی انجام شده است..تصویر شاهد این مطلب است.

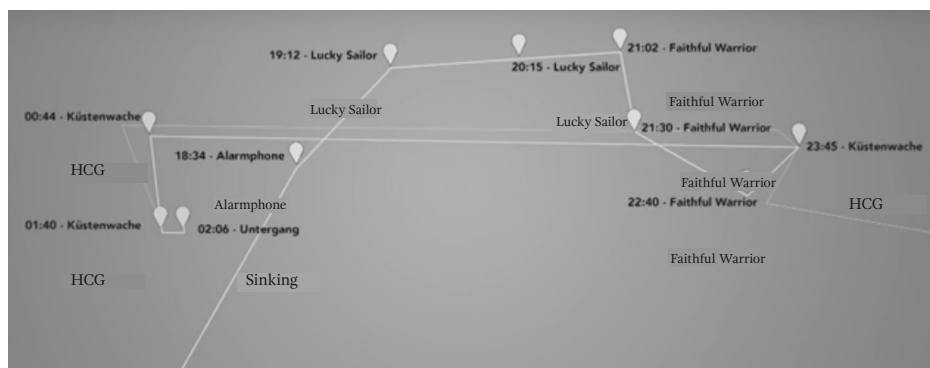


تحقیقات مشترک توسط محققین فورنسیس، گاردین، کانال تلویزیون آلمان و دیگر شهادت بازماندگان و شرکت ها موارد جالب تری را اضافه مینماید. استرج اف تایید میکند که لیست خدمه قایق نجات را در اختیار دارد. ۴ مرد نیروهای ویژه در کشتی اچ سی جی بوده اند که آنها آموزش دیده بودند برای کمک های دریایی مانند بکسل کردن و طناب بستن به قایقی مانند آدریانا. این کشتی نجات از کرت به سمت آدریانا رفته بود.

در دفترچه گزارش اچ سی جی که در صحنه فاجعه حاضر بوده آمده: وقتی قایق غرق شد کاپیتان موقعیت آدریانا را ذکر میکند. وقتی قایق غرق شد! وقتی موتور خاموش شد. و مختصات آن هنگام غرق شدن.

در ساعت ۱۰.۴۰ دقیقه شب به صحنه رسیده و ازین لحظه الگوی آدریانا تغییر میکند. در حالیکه قبلا کم و بیش از رادار گم میشد. (مدام با تغییر مسیر) اکنون مستقیما با اچ سی جی به سمت غرب در مسیر ایتالیا حرکت میکنند. در ساعت ۱.۴۰ دقیقه بامداد موتور خاموش میشود.

عجیب آنکه بعد از خاموش شدن ناگهانی موتور آدریانا به حرکت ادامه میدهد. تا چند صد متر به سمت شرق حرکت میکند. این حرکت نمی تواند توسط باد یا امواج دریا باشد. ممکن است منطقی تر این باشد که قایق قبل از غرق شدن در دریا توسط اچ سی جی بکسل شده باشد... بازماندگان ابراز کردند که طناب آبی را دیده اند و اینکه قبل از غرق شدن در دریا تکان های شدیدی را در کشتی دیده اند!!





این اولین بار نیست که اچ سی جی یک قایق را غرق میکند. در سال ۲۰۱۴ با بکسل کردن یک قایق ماهیگیری کوچک ۲۷ نفره در جزیره یونانی فارماکونیسی باعث غرق شدن قایق میشود.

۱۱ نفر در پی این ماجرا غرق و کشته شدند و دادگاه بین الملل یونان را محکوم کرد. این محکومیت نه تنها بخاطر از بین رفتن جان انسان ها بلکه بخاطر اظهارات جعلی دولت یونان که مقامات دولتی را از هر گونه مسئولیتی مبرا میکند.

غرق شدن قایق فارماکونیسی

در جولای ۲۰۲۲ کمتر از یکسال قبل از این فاجعه ، ای سی تی اچ ار دریافت که یونان چندین ماده این قانون را نقض میکند. کنوانسیون اروپایی حقوق بشر مربوط به حق حیات دریافت که مقامات یونانی این حادثه را به درستی بررسی نکرده اند. جزئیات تلاش نجات یا اظهار نظر در مورد بازماندگان نشان میدهد که یونان سعی داشت قایق را به عقب به سوی ترکیه بازگرداند. یونان حق زندگی را نقض کرده بود زیرا مقامات این کار را کرده بودند زیرا تمام کارهایی که منطقی باید انجام می دادند را انجام ندادند و مهم ترین آن حفاظت از جان انسان ها بود.

اچ سی جی همچنین نشان داده که تمایل به بکسل کردن کشتی بزرگتر را دارد. در نوامبر ۲۰۲۲ یک قایق ماهیگیری با ۵۰۰ سرنشین نزدیک کرت به سمت ساحل بکسل شد. خوشبختانه خطری مسافران روی عرشه را تهدید نکرد. یک کشتی بزرگ مانند آدریانا با آن همه سرنشین با بکسل کردن در خطر جدی قرار میگیرند. باید آموزش درست دیده باشد تا بتواند یک کشتی را به درستی بکسل و یدک کند. همچنین کاپیتان کشتی باید آموزش دیده باشد. هیچ کدام از این موارد در مورد کشتی شکسته پیلوس صدق نمی کند.

علاوه بر این باید در طول یدک کشیدن مسائل ایمنی رعایت شود مانند حرکات تند و خطرناک، چرخش های ناگهانی چپ و راست، که باعث بی ثباتی قایق می شوند. یدک کشیدن آدریانا با وجود تعداد بالای سرنشین کاملاً دور از استاندارد های ایمنی نجات میباشد.



سازمان های نجات و امداد افراد را از کشتی هایی مانند آدریانا با تثبیت درست و دقیق قایق انجام میدهند..هرگز آسان نیست اما با این وجود امکان پذیر است..با فرض اینکه ایشان به درستی آموزش دیده اند ، مردم اینگونه می پندارند که مسئولین تصمیم خودشان را گرفته بودند..آنها همیشه این کارها را انجام میدهند..بدک کشتی قایق با افراد و سرنشین ها و سپس رها کردن ایشان در آب ها..این متد اصلی آنهاست..مدیریت مهاجرت برای عقب راندن پناهجویان ! ، اچ سی جی آنها را به سمتی کشیده و سپس در آب ها رها کرده..در طی روزهای غرق شدن بین ۱۵ تا ۲۰ ژوئن واحد دریایی هلنیک ۱۴ نفر را بازگردانده و ۲۸۳ نفر در این خصوص با مشکل روبرو گردیده اند..عکس به عقب راندن مهاجران؛ چهار روز بعد از ماجرای غرق شدن آدریانا..(گارد ساحلی ترکیه).



فعالان آلارم دریایی نجات با قایق در خطر در طول روز در تماس بودند. آخرین کلمات ای که رد و بدل شده بود :
سلام دوست من ،
قایقی که برای نجات ما فرستاده اید.. ما را به ایتالیا میکشد..

بعد مدتی کوتاه صدها نفر مرده بودند.. ما می توانیم کلمات بعدی آن مسافر را حدس بزنیم.. در حقیقت واحد نجات دریای توان و قدرت ارسال قایق نجات را نداشته و تنها گزارش داده.. با تحقیق در چند سال اخیر در کشور یونان می توان دریافت که هیچ حقوق بشری وجود ندارد و این مرگ ها می توانست با وجود حقوق بشر پیشگیری شود.



ما همه تلاش مان برای نجات را انجام دادیم!!

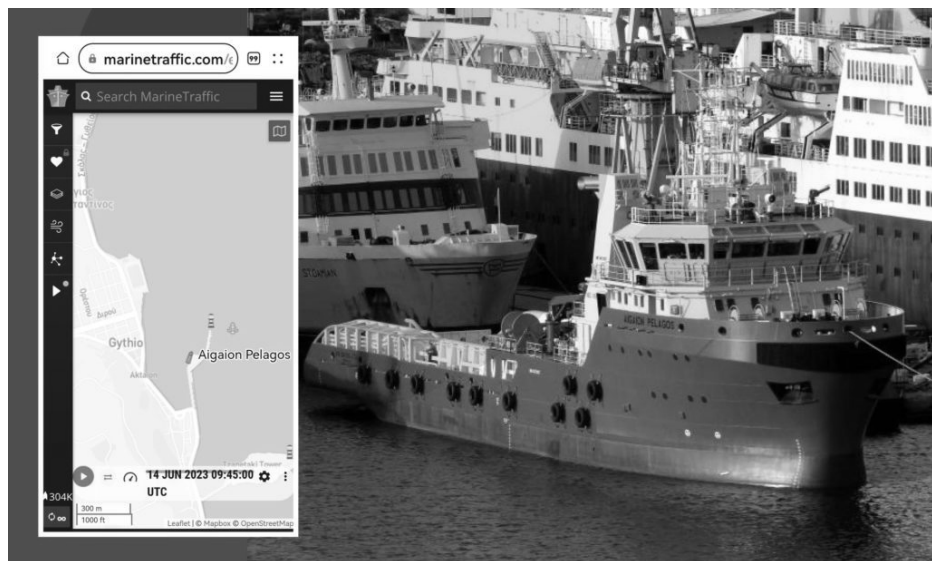
نجات یافتگان میگویند حتی بعد غرق شدن صد ها نفر در آب ، اچ سی جی برای ساعت ها دخالتی نکرد. حتی بعد از غرق شدن در دریا هماهنگی و مدیریت نجات به رهبری اچ سی جی در صحنه به طور درست انجام نشد..

در ساعت ۲.۱۲ دقیقه اچ سی جی یک اعلام خطر را هشدار و گزارش داد: کشتی در حال غرق شدن با تعداد زیادی از مردم ..از شناورهای اطراف درخواست میشود که به جستجو ادامه دهند..به نظر میرسد که ال اس ۹۲۰ خیلی بیشتر ازین کار نکرده است..در واقع یک کشتی غیر نظامی به نام رکون به جستجو و نجات پاسخ داد..یک ساعت بعد در صحنه حاضر شده..آنها اعلام کردند که اچ سی جی را در صحنه ندیده اند.شرح وقایع توسط کاپیتان : ۳ کشتی غیر نظامی دیگر در صحنه بودند به دنبال بازماندگان..اچ سی جی بعد یک ساعت رسیده و مدیریت را به عهده گرفت..که این عمل باید از ابتدا انجام می گرفت..



کشتی لوکس مایان متعلق به یک خانواده مولتی میلیونر مکزیکی میباشد.. گزارش داده که تعدادی از غرق شدگان را از دریا نجات داده و بیرون کشیده است.. بعدا یک کشتی ترکی یک نفر را نجات داده در یک وضعیت پزشکی خاص.. با حمایت از کاپیتان کشتی راکتون.. اچ سی جی گزارش می دهد که هلیکوپتر می آید.. ولی مدت زمان زیادی طول کشید.. کاپیتان بکناسگلو، مستر رکتون بخاطر می آورد: من نمیتونستم طاقت بیارم به کشتی ترکیه پیشنهاد دادم که از کروزر درخواست کمک کند.. ولی به اون دستور داده شده بود که منتظر بماند.. او فقط میخواست منتظر رسیدن کمک های درخواستی باشد در حالی که من پیشنهاد دادم از کروزر کمک بگیرد.. آنها اصلا به من توجهی نکردند.. نه به زبان ترکی نه به زبان انگلیسی!!

هلیکوپتر بعد مدتی طولانی رسید و به عده ای کمک کرد تعدادی را به کشتی یونانی منتقل کرده یک ناوگان یونانی دیگر خیلی دیرتر از راه رسید..



اچ سی جی نتوانست این هماهنگی را درست انجام دهد.. ما دوباره ذکر می کنیم که در این ساعات حساس پیلاگوس یک کشتی مدرن نجات اروپایی در آن دور تر بیکار ایستاده بود.. (بندر گیوترو)



واضح است که در لحظه غرق شدن عملیات و هماهنگی بیفایده است.. کشتی پیلاگوس باید فوراً مستقر میشد.. دریافت اولین گزارش از یک قایق در مضیقه به منظور نجات ایشان باید تعداد خدمه قایق نجات به اندازه کافی باشد.. آنها باید از ابتدا در صحنه حاضر و آماده میبندند.. و باید از لحظه غرق شدن آدریانا را کمک می نمودند.. باید قایق های کوچک نجات به درون آب می فرستادند.. تجهیزات و مردم را از آب نجات می دادند.. در عوض یک ساعت بعد از غرق شدن ظاهر شده.. و سپس محل را ترک کردند.. کاپیتان کشتی راکتون می گوید هیچ هیچ تجهیزات نجاتی بجز تجهیزات باز نشده پیدا نکردند.. کانتینر قایق نجات بدون وسایل شناور بدون جلیقه نجات..

این مطالب ما را به جستجو برای سوال های پاسخ داده نشده می کشاند. بعد از غرق شدن آدریانا کشتی اچ سی جی به کجا رفته بود؟ قبل از رسیدن کشتی نجات چه اتفاقی افتاده است؟ آیا اچ سی جی برای نجات افراد غرق شده در دریا تلاشی کرده است؟

مطالب مخفی شده

واضح است که اچ سی جی شهادت بازماندگان را دستکاری نموده ، بعضی را مجبور به اعتراف های نادرست نموده ، گاهی خلاص شدن از شر ایشان..گاهی ساکت کردنشان با هر ابزاری ..تا سرپوشی بر عملکرد خویش باشد..و هرگز مسئولیت مستقیم غرق شدن قایق را برعهده نمیگیرد..

گزارشگر لایت هاوس با بازماندگان مصاحبه انجام داده..همانطور که در بالا مستند کردیم با ۱۷ نفر که نجات یافته اند.۱۶ نفر ایشان تایید کرده اند که اچ سی جی با طناب کشتی را یدک کرده است.قبل از غرق شدن در دریا؛۹ نفر از مصاحبه کنندگان تحت بازجویی اچ سی جی و دادگاه یونان قرار گرفتند ..

جعل شهادت

با نگاهی به رونوشت اچ سی جی از اظهارات اولیه نشان میدهد که ۴ مورد از شهادت ها اظهار می کنند که قایق غرق شده قدیمی و فرسوده بوده..و همچنین جلیقه نجات وجود نداشته..ترجمه به صورت درست انجام نشده به دلیل اینکه ۳ مترجم متفاوت این کار را انجام داده بودند..اچ سی جی آنچه را می خواست به چاپ رسانیده است..اما چه انتظاری میتوان داشت وقتی آنها هر روز به دیپورت کردن و عقب راندن پناهجویان مبادرت می ورزند.. از ۹ نفر ۶ نفر در دادگاه گفتند که قایق به دلیل یدک کشیدن اچ سی جی غرق شده است..۲ نفر از نجات یافتگان شهادت دادند که مطالب ایشان را اچ سی جی تصحیح و تنظیم گردانیده است..با توجه به صحبت های یک نجات یافته:

او گفت : آنها از من پرسیدند چه اتفاقی افتاد در کشتی و چگونه غرق شد! به آنها گفتم گارد ساحلی یونان آمد و کشتی را با طناب یدک کشید و کشتی غرق شد.. آنها جملات آخر مرا ننوشتند و من در نوشته های شهادت ام این مطلب را نیافتم.. یک نجات یافته دیگر هم مدعی است که در بازجویی اولیه او اظهار کرده که توسط طناب با کشتی اچ سی جی کشیده شده و کشتی به این دلیل غرق شده است.. ولی در نهایت مدارکی را امضا کرده که این مورد را شامل نبوده است.. (به جهت ترس از ایشان) افسین همچنین گزارش داده که شهادت بازماندگان به شدت تغییر کرده .درست بعد از غرق شدن قایق آدریانا نجات یافتگان آن را با روش های یکسانی توصیف میکنند.. تقریبا در بعدازظهر گارد ساحلی به کمک ما آمده و ناگهان قایق واژگون شد ..سپس آنها ما را با یک قایق بادی نجات دادند.. ۲ یا ۳ قایق دیگر هم در شب آمدند و به ما کمک کردند.. نیمه شب به یکی از آن قایق ها منتقل شدیم.. سه روز بعد همان نجات یافتگان واقعه را بصورت متفاوت بیان کردند : این بار با حرف های خودشان با دلایل متفاوت بین خودشان ، با توجه به تجربیات خودشان ، اعلام کردند که گارد ساحلی طنابی به کشتی بسته ؛ آن را یدک کشید و کشتی غرق شد..

این اولین بار نیست که اچ سی جی جعل اخبار مینماید. شواهدی مبنی بر سرپوش گذاشتن بر اعمال خویش.. در خصوص کشتی شکسته فارماکونسیسی در ژانویه ۲۰۱۴ تعداد ۹ نفر از ۱۶ نفر متقاضی اولیه مطالب ای را بازگو میکنند که مشکلات تضاد و تفاوت در اظهارات آنها نمایان میشود. آنها در ای سی تی اچ آر اعلام کردند که هرگز نگفته اند که قایق در اثر حرکت ناگهانی سرنشینان غرق شده بود.

ساکت کردن شاهدان و ممانعت از شواهد

پس از آن دولت تلاش کرد تا شاهدان را منزوی و ساکت نماید. دور کردن ایشان از مدیا و روزنامه ها.. بازماندگان در بندر کالاماتا نگهداری شده ، شرایط زندان مانند و محاصره شده توسط پلیس.. پلیس سرکوب و جنایت.. ممانعت از مصاحبه ایشان با روزنامه نگاران.. این ممنوعیت ادامه پیدا کرد تا زمانی که ایشان را به کمپ مالاکاس انتقال دادند.. گزارش داده شده که تلفن های این افراد توسط پلیس ضبط شده و با تلفن های دیگری تعویض گردیده شده.. ایشان ادعا کردند که ویدیوهایی از طول اتفاقات سفر در موبایل هایشان موجود بوده.. که این مطلب شاهدهی بر محکومیت اچ سی جی میباشد.

نشانه هایی وجود دارد که نشان میدهد اچ سی جی همچنان سعی در کنترل مطبوعات و روزنامه ها داشته است.. روزنامه نگاران گزارش دادند که هر چه تلاش کردند تا با کاپیتان های دیگر کشتی ها مصاحبه ای انجام دهند ، عملی نشد و به آنها دستور داده شده بود که صحبت و مصاحبه در خصوص کشتی آدریانا انجام ندهند.



اکثر ایشان تمایلی به پاسخ دادن به سوالات نداشتند. یک سخنگوی شرکت کشتیرانی یونانی به خبرنگاران در نیویورک تایمز گفت که اچ سی جی به آنها گفته اظهار نظر نکنند و هر مطلبی را به ایشان ارجاع دهند. اچ سی جی تلاش زیادی کرد تا شاهدان را از شرح جنایت دور نگه دارد. به یک تانکر نفت دستور داد تا به فاصله ۶ مایل از صحنه جنایت دور شود که در آن نقطه هیچ تماس بصری وجود ندارد. و سپس به سفر خود ادامه دهد. در نهایت فرونتکس شریک معمول در جنایت هم به صحنه جرم فراخوانده نشد. با توجه به گفته های فرونتکس: همانطور که هواپیمای فرونتکس قرار بود در دریای اژه در همان مسیر گشت زنی کند آژانس پیشنهاد کمک های اضافی را میدهد. دولت یونان دستور تغییر لوکیشن پرواز را میدهد، حادثه ای در جنوب کرت با ۸۰ نفر در خطر غرق شدن. سپس بعد از ۴ ساعت از واقعه، هواپیما به منطقه بازمی گردد. در ساعت ۴.۰۵ دقیقه صبح وقتی یک عملیات نجات توسط یونان در حال انجام بود و هیچ نشانی از کشتی ماهیگیری نبود. کشتی ها و هواپیمای فرونتکس در زمان حادثه در محل نبودند.

فرونتکس هرگز مشکل عدم همکاری را نداشته است همیشه شریک جرم بوده است. شریک جرم اچ سی جی اما اکنون عصبانی شده. نه بخاطر از بین رفتن صدها انسان. بلکه به خاطر اعتبار از بین رفته خویش به جهت سرپوشانی و همکاری با اچ سی جی و اکنون دچار شک در موارد قبلی شده است. براساس گزارش های داخلی اچ سی جی شواهد عینی بازماندگان اثبات میکند که اچ سی جی باعث غرق شدن قایق مهاجران بوده و بحث در خصوص عدم همکاری فرونتکس و یونان در میان است.

کمپین اطلاع رسانی نادرست مدیا

اچ سی جی سخنگوی خود نیکوس الکسیو را برای اطلاع رسانی به رسانه ها فرستاد. تناقضات بسیاری وارد بود. وی آن تی نیوز انکار کرد که اچ سی جی طنابی به کشتی بسته است. و اچ سی جی سعی نکرده کشتی آدریانا را یدک نماید. در همان زمان یکی از مقامات بندر به روزنامه کاتیمیرینی گفت که اچ سی جی طناب را به کشتی مهاجران بسته است.

بعدا الکسیو به سوالات دیگری از ای ار تی نیوز پاسخ داد. در خصوص فقدان وجود ویدیو توسط گارد ساحلی و علت عدم وجود مامور کافی در کشتی گارد ساحلی بوده است. با این حال کشتی ال اس ۹۲۰ مدل کاترین ناول ویتوریا در سال ۲۰۲۱ ساخته شد. به ارزش ۱۳ میلیون یورو ۹۰ درصد بودجه اروپا. و مجهز است به ۲ حسگر الکترواپتیکال پیشرفته که میتواند شعاع بیش از ۱۰ کیلومتری را پوشش داده این تجهیزات به خدمه اجازه میدهد که آدریانا را رصد کرده ببینند، ساعت ها قبل از غرق شدن مملو از صدها نفر انسان..



این عکس توسط یک ویدئو گرفته شده، توسط یک ژورنالیست به نام وسیلیس به دست آمده ثابت میشود، از کشتی اچ سی جی ال اس ۹۲۰ نشان میدهد که کشتی به طرز خطرناکی در حال تکان خوردن است..لازم به ذکر است که لامپرپولوس معروف است به دریافت اخبار سری و درز یافته..ممکن است با خود بگویید چطور این اخبار درز کرده و چطور این ویدئو را دریافت کرده ..با چه کسانی در ارتباط است!!

اگر چه این ویدئو زمان را نشان نمیدهد.اما ما میتوانیم استنباط کنیم که ساعت باید حدودا ۷ عصر باشد.به نظر میرسد دوربین های ال اس ۹۲۰ در این لحظه روشن شده اند که اگر غرق شدن آدریانا را ضبط نکرده باشد حتما کسی آنها را عمدا خاموش نموده و این سوال پیش می آید که چرا دوربین ها را خاموش کرده اند!!..در طول عملیات نجات مگر چیزی برای پنهان کردن وجود دارد!

وضعیت محرمانه

به نظر میرسد تلاش زیادی برای حفظ جزئیات این مطلب انجام شده است..کشتی غرق شده و بررسی آن دارای اطلاعات سری و طبقه بندی شده است..ایسیدروس دوجیاکوس دادستان کل کشور خواستار تحقیقات بسیار طبقه بندی شده گردید.وی بارها توسط سازمان های جامعه مدنی و احزاب مخالف پارلمان یونان به دلیل روابط نزدیک اش با حزب دموکراسی محکوم گردیده است.بخشنامه ای مبنی بر محرمانه بودن مطلق به رییس سازمان ارسال کرده همچنین به دفتر دادستانی دادگاه استیناف کالاماتا، رییس دادستانی دادگاه بدوی کالاماتا و رییس بندر کالاماتا، این یک تهدید بود.ارایه شواهد موجود در خصوص مقصر بودن اچ سی جی و غرق شدن قایق مهاجران نباید به مدیا کشانده شود..این آخرین دستور وی در دفترش بوده و بعد از چند روز بازنشسته میشود..

رسیدگی به خانواده های مفقودین و گم شده

برای کسانی که مجبور میشوند از خطرناک ترین راه به اروپا سفر کنند ، راه های زیادی برای مردن ، یا ناپدید شدن وجود دارد.. غرق شدن کشتی، هوای طوفانی، شلوغی بیش از حد قایق ها، و سپس در کمپ ها و بیمارستان های اروپا بدلیل بی توجهی پزشکی و شرایط وحشتناک زندگی.وقتی خانواده یا یک آشنا سعی در تایید مرگ عزیزش را میکند یا درخواست دریافت جسد مرده اش را، با بوروکراسی و نوعی راسیزم و برتری جویی مواجه میشود..و با ایشان به عنوان موجودی پایین تر برخورد می شود..وقتی صحبت از مرگ طبیعی میشود یعنی مرگ در اردوگاه یا بیمارستان برای تحویل جسد نیازی به شناسایی نیست.ولی هنوز خویشاوندان برای تشییع جسد مرده نیاز به تلاش فراوان دارند .و نیز برای گرفتن اجساد خویشاوندان بعد از غرق شدن در دریا نیاز به تلاش فراوان برای اثبات ارتباط خانوادگی با ایشان وجود دارد..(ادیسه)بسیاری از موسسات مربوطه، اچ سی جی، بیمارستان عمومی، و شهرداری کمک از کمک امتناع می کنند..ابتدا شخص باید توسط اچ سی جی ثبت نام نماید..اچ سی جی خانواده ها را گاهی اخراج میکند..مگر با یک وکیل همراه باشد یا مترجم ای با زبان یونانی ..پس از ثبت نام ؛خانواده برای شناسایی متوفی به بیمارستان اعزام می شود.اگر بخواهند جسد را دریافت یا محل جسد را تغییر دهند ملزم به انجام آزمایش دی ان ای میگردند و ..

نمونه های تست دی ان ای گرفته شده به آتن برای آزمایشگاه و تست ارسال شده که گاهی ۲۰ روز زمان میبرد با توجه به شرایط آزمایشگاه مربوطه،گاهی اجساد در طول این مدت نگهداری میشوند اما در بعضی موارد قبل از اعلام نتیجه اجساد در یک قبر ناشناخته به خاک سپرده می شوند. (حتی با وجود دی ان ای شناسایی شده)..قبر ها غالبا بدون علامت اند مگر اینکه خانواده سنگ قبر خریداری کند یا علامت چوبی بگذارد..در لسبوس خانواده های عزادار غالبا با دیدن قبرستان شوکه می شوند.اینجا قبرستان مسلمانان از سال ۲۰۱۲ میباشد..کاتو تریتوس.. که توسط شهرداری اداره می شود..قبرستان محل دفن مسلمین و افراد ناشناسی است که در راه اروپا میمیرند و بسیار دور از شهر قرار گرفته. صد ها قبر وجود دارد برخی علامت دار و برخی ناشناس..با وجود علف های زیاد و پوشش گیاهی شناسایی قبرها سخت است.خانواده متوفی باید قبر را کنده و آماده کنند..



لازم نیست همه چیز اینگونه واقع شود اما اینگونه به خواست عاملان ؛ مرگ مردم اتفاق می افتد..وزیر کشور، افسر گارد ساحلی، مدیر کمپ، مدیر مهاجران را در صفحه آخر روزنامه می نویسند تا از اذهان فراموش شود. همه چیز های از دست رفته توسط مردم اروپا فراموش میشود.. آنها به سختی ذکر میشود حتی به عنوان یک عدد.. برای دوستان و خانواده ایشان هیچ تعطیلاتی وجود ندارد.. اغلب هیچ کس به آنها پاسخ درستی نمی دهد که چگونه اجساد در دریا میتواند ناپدید شوند.. یا اینکه چرا این قدر زمان میبرد تا پیدا شوند.. چیزی که میماند رنج در زندگی مردم و کامیونیتی ها است ..

ما دقیقا این مطلب را از خانواده های مفقودین شنیده ایم.. پس از کشتار پیلوس یکی از بستگان و خانواده ها توضیح میدهد..:

مقامات یونانی باید اجازه دسترسی بستگان متوفی را می دادند، آنها عزیزان خود را از روی چهره می شناسند.. اما مسئولان ترجیح دادند به جای انسانیت به تشریفات اداری بپردازند.. اکنون تقریباً ۵ روز است که اجساد مرده را نگه داشته و از آنها درخواست دی ان ای میکنند.. اول اینکه فرایند دی ان ای بسیار طولانی است دوم اینکه فقط آزمایشگاه های محدودی برای تست دی ان ای در کشورهای مبدا موجود هستند.. بطور مثال فقط در پاکستان در کل کشور ۲ آزمایشگاه دی ان ای وجود دارد که این به درد و رنج خانواده ها می افزاید و همچنین نگرانی صلیب سرخ جهانی را هم باید به دنبال داشته باشد.

واحد آلام نجات تلفنی هم تلاش میکند تا خانواده ها و دولت ها را حمایت کند: مردمی که تجربه یک از دست رفته بزرگی را دارند دوباره تنها گذاشته میشوند برای پیدا کردن گم شده.. همچنین در دنیا برای کسانی که به یونان برای یافتن اجساد سفر می کند هیچ حمایتی وجود ندارد.. شکنجه با مرگ یا ناپدید شدن از بین نمی رود.. به زندگی هایشان سرایت کرده و سپس به کامیونیتی های مردمان این مردم حتی در مرگ و سوگواری هم اهمیت انسانی ندارند..

مردانی که مانند بره گوسفند خدمت میکنند!!

تنها یک روز پس از غرق شدن آدریانا، ۹ مرد اهل مصر بازداشت شدند. دلیل اتهامات: کمک به ورود غیر قانونی، عامل غرق شدن کشتی، تشکیل یک سازمان جنایی و گانگستری، ورود غیر قانونی و قتل عمد، به خطر انداختن جان مسافران.

میزان دخالت متهمین قابل بحث است. علت بازداشت متهمین بر این اساس است که طبق شهادت بازماندگان در روزهای اولیه بازگو شده بود که در میان این ۹ نفر تعدادی توزیع آب و غذا در طول سفر را انجام می دادند و یا اینکه نقش خاصی در عملکرد کشتی بر عهده داشته اند. برعکس عده دیگری از مسافران میگویند که این ها هیچ نقشی در کشتی نداشته اند. عده ای از مسافران می گویند ایشان به آزار و اذیت ما می پرداختند و عده ای دیگر می گویند آنها به ما کمک می کردند. مقامات دولتی ابتدا اعلام کردند که یکی از ایشان قاچاق بر است اما منابع دیگر مجرم بودن ایشان را انکار می کنند. فعالان مرتبط با بازماندگان میگویند تعدادی از این ۹ نفر در این قضایا ارتباطی نداشته اند اما رسانه های راست گرای یونانی ایشان را به عنوان عاملان فاجعه معرفی می کنند.

دوباره بازماندگان با لایت هاوس مصاحبه کردند. مبنی بر دخالت اچ سی جی در مورد گزارشات ارانه شده. یک نجات یافته مصاحبه نموده و گفته گارد ساحلی او را مجبور به اعلام چند نفر از مسافری به عنوان قاچاق بر کرده است. این ادعا شاهدهی بر اثبات تحلیل مسائل مستند شده ما میباشد: ۲ پاسخ به سوالات گارد ساحلی در مورد قاچاقچیان حاوی جملات یکسان است. دو بازمانده به بی بی سی گفتند که گارد ساحلی به بازماندگان دستور داده بود بگویند ۹ مرد اهل مصر قاچاق بر بوده اند و یکی از ایشان گفته بود که وی زندانی بوده و به اشتباه توسط حکومت به عنوان مجرم معرفی شده است. خبرنگاران همچنین با فرزین خاوند که به عنوان مترجم اچ سی جی فعالیت میکرد، در خصوص یک قاچاق انسانی دیگر صحبت کردند. متهمان اعلام کردند که ایشان تنها مسافر بوده اند.

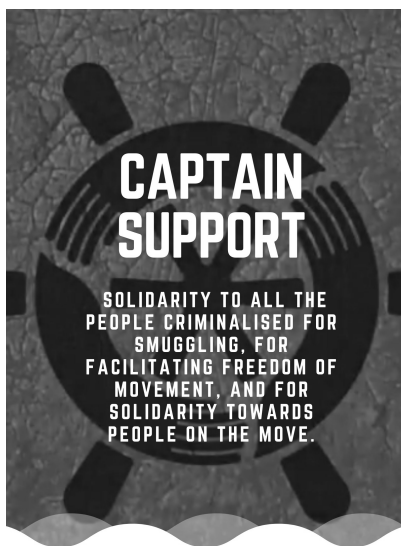
مانند بقیه افراد حاضر در کشتی اعلام کردند که تا بحال دریا را ندیده بودند و مانند بقیه افراد ملوانی و رانندگی کشتی را نوبتی انجام می دادند. مسافران اظهارات خود را تایید کردند. خوانند آنها را دقیقاً ترجمه کرده ولی هنگامی که رونوشت ها را می بیند به تضاد حقایق و رونوشت ها پی می برد .. او معتقد است که ایشان پس از فشارهای مقامات یونانی داستان خود را تغییر دادند. متهمان ایرانی گفتند که عده ای از افغان ها بر روی ایشان در کشتی فشار وارد کرده اند و گارد به آنها گفته بود که ایرانیان را به عنوان قاچاق بر اعلام کنید تا در امان بمانید. با تهدید به خشونت و زندان و در نهایت بازگشت به سوی طالبان افغانستان.. به گفته ناظران برتری با تعداد بیشتر ملیت ها در کشتی میباشد..

قابل تامل است که گارد ساحلی دچار مشکلات فراوان است و به این دلیل از بازماندگان و متهمان بازجویی میکند.. اما افراد گارد ساحلی همیشه در دریا به مردم حمله میکنند. جالب اینکه ایشان اتهام مربوط به افسران که عامل غرق شدن قایق مهاجران بوده اند را بررسی میکنند (ننگیانی روباها از مرغدانی) . این اولین بار نیست. تقریباً از تمام قایق های که به یونان می رسند یک نفر بعنوان قاچاق بر بازداشت میشود. در مواردی که کشتی غرق شده یا افراد جان باخته اند شکار قاچاق بر آسان تر است.. زیرا اچ سی جی، دولت یونان و اتحادیه اروپا باید یک بزغاله برای گرفتن آن پیدا کنند.

حالا این حکم تسهیل در ورود غیر قانونی به چه معناست! یک نفر باید قایق را هدایت کند. ممکن است یکی از مسافران دانش قایقرانی را داشته باشد.. اگر بر حسب اتفاق نزدیک موتور قایق نشسته باشد قوی ترین فرد موجود است اما در واقع هزینه کمتری پرداخت میکند.. سفر رایگان در ازای هدایت قایق یا ممکن است مجبور شود در ازای سفر رایگان هر کار دیگری را هم انجام دهد.. مانند ادریانا به یک خدمه کوچک برای مراقبت از موتور یا نوابری و فرمان نیازمند است.. این منطقی است که مسافران با حداقل تجربه

این مسئولیت را برعهده می گیرند تا خود و همسفران شان را با امنیت به مقصد برسانند. قوانین اروپا این فعل را تسهیل در ورود غیر قانونی نگاشته تا به عنوان یک اقدام بازدارنده از ورود پناهندگان جلوگیری نماید. در واقعیت پدیده مهاجرت ادامه خواهد داشت سوال اینجاست که این رفتار جز هرج و مرج چیزی به بار خواهد داشت در حالی که قایق ها قابل پیشروی نمی باشند؟

یونان یکی از سختگیرانه ترین قوانین مبارزه با قاچاق انسانی را در اتحادیه اروپا دارا میباشد. در سال ۲۰۰۰ یونان اچ سی آر (سازمان ملل) پیش نویسی تهیه کرد علیه اینگونه جرائم سازمان یافته با دو پروتکل قاچاق انسانی که اینگونه تعریف می شود: قاچاق انسان اغلب به عنوان تسهیل، حمل و نقل، و تلاش تعریف می شود. حمل و نقل و ورود غیر قانونی یک شخص یا افراد به یک مرز بین المللی که قاچاق انسانی مجموعه ای از فعالیت هاست که افراد در آن حضور دارند. استخدام، حمل و نقل، پناه دادن، خرید یا ربوته شدن برای خدمت به یک هدف کلنیالیسم، مانند بردگی جنسی یا کار اجباری. در مورد اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۲ قانون جدیدی برای تسهیل کنندگان وضع شد. این تغییری را در جرم انگاری تسهیل بوجود آورد. در حالیکه در سال ۲۰۰۰ سازمان ملل در خصوص گذرگاه های مرزی پروتکلی علیه قاچاق مهاجران به صورت هوایی، دریایی و زمینی صادر کرد. جرم؛ تسهیل ورود به مرزهای ملی بود به دلیل دریافت منافع مالی یا مادی، و کلمه قاچاق حتی تعریف نگردیده و ذکر نشده است. و عباراتی مثل سود مالی نیز وجود ندارد و کمک های بشردوستانه به وضوح جریمه شده است. این منجر به طیف گسترده ای از اتهامات بر اساس جرم تسهیل و ورود غیر قانونی میگردد. این ورود غیر قانونی به دولت ها اجازه تحریم ها را میدهد و عامل قانون گذاری ملی میگردد. در قوانین ملی یونان کشتی هایی که منافع مالی به دست می آورند شامل چنین حکم و جرم مذکور نمی باشند. رانندگان وسایل نقلیه یا کشتی ها که سود مالی دریافت میکنند!



تا این لحظه بیش از ۲۰۰۰ نفر مجرم شناخته شده اند. احکام سنگین زندان بر اساس قاچاق صادر می گردد. محکومان به تسهیل یا متهمان در بازداشت پیش از محاکمه ، دومین گروه بزرگ زندانیان در یونان را شامل میشوند. بازداشت ها اغلب خودسرانه بوده و معمولاً فاقد ابتدایی ترین استانداردهای منصفانه میباشد. محاکمه رانندگان قایق غالباً طولانی بوده مکانی با تعداد مترجم ناکافی یا بدون مترجم میباشد. به متهمان وکلای انتصابی دولتی داده میشود که با ایشان ملاقات نکرده اند یا پرونده را در همان روز محاکمه بررسی کرده اند. تنها در ۳۸ دقیقه حکم ۴۴ سال زندان و ۳۷۰ هزار یورو جریمه نقدی دریافت میکنند.

بر اساس گزارش لایت هاوس با خانواده بازماندگان و همچنین با کارشناسان شبکه های قاچاق در لیبی ؛ خانواده ۵ نفر از ۹ نفر متهم میگویند که خانواده آنها نیز مسافری بوده که برای رسیدن به مقصد مانند دیگران پول پرداخت کرده اند. حتی شواهدی مبنی بر پرداخت هزینه سفر ارائه نموده اند. پس از مصاحبه های فراوان لایت هاوس به این نتیجه رسید که هیچ یک از قاچاقچیان مهمی که در سازماندهی سفر دخیل بودند در کشتی نبوده اند. پس چه کسی پشت این سفر بوده است؟ بازماندگان می گویند سازماندهی بزرگی در پشت این سفر بوده است. افراد با نفوذ می گویند توسط حفتر لیبیایی معروف به جنگ سالار که قسمت شرقی لیبی را تحت کنترل نظامی دارد ، انجام گرفته است و همچنان غیرقانونی انجام میدهد. هم ایتالیا و هم مالت در تلاش اند تا با حفتر معامله کرده و مانع ورود مهاجران در قبال منافع مالی شوند. به نظر میرسد که اتحادیه اروپا برای جلوگیری از ورود پناهندگان حاضر به حمایت از یک مجرم دادگاه جنایات جنگی در فدرال آمریکا شده است.

این معاملات کثیف چیزی جز رنج نخواهد شد. همچنان که مردم رو به جابجایی فزاینده در مرز ها می باشند به طور فزاینده ای هم بازداشت ، شکنجه، دیپورت، دزدی از اموالشان و بسیاری قتلشان را فراهم می سازند. واضح است که اتحادیه اروپا به این موضوع اهمیت نمیدهد اما شفاف آن است که این معاملات در جای خود هیچ موثر نخواهد بود. با توجه به قتل عام پبلوس میبینیم که همان هایی که در اتحادیه اروپا خواهان توقف مهاجرت هستند همان ها گرداننده قاچاق انسانی و تسهیل می باشند. و اینگونه معاملات باعث درگیری های داخلی متناوب از سال ۲۰۱۱ شده است. دولت های رقیب ، شبه نظامیان و شبکه های جنایی..



وقتی دولت‌ها تظاهر به مبارزه با قاچاق میکنند؛ تنها کاری که انجام میدهند مبارزه با مهاجرت و مهاجرین است. بیاد داشته باشیم همین‌ها هستند که مهاجران را با اجبار به قتلگاه میکشانند. مسیرهای خطرناک‌تر مرزی که اجباراً به دلیل عدم دریافت کمک؛ افراد جان خود را از دست میدهند. بازگرداندن قایق‌ها و رها کردنشان در کشتی‌های غیر قابل دریانوردی.. آنها ادعا میکنند نگران جان مهاجران توسط قاچاقچیان شرور هستند. ما را ببخشید که در این مطلب کمی مشکوک هستیم...!!!

قوانین مدیا و رسانه ها

طبق معمول رسانه های یونانی بسیار سریع به این مطلب پرداختند. قاچاقچیان شرور باعث وقوع این تراژدی وحشتناک شدند.. حتی بی رحمانه تر : مردم خود با رفتن به چنین قایقی این بلا را بر سر خود آوردند. مکانیسم اروپا مردم را وادار به ورود در چنین مسیر های خطرناک ای مینماید. مطلب جالب اینکه شروع به دفاع کردند. "دفاع از پسران آبی پوش" گارد ساحلی قهرمان با رهبری حزب سیریزا. الکسیس سیراس اعلام کرد که نخواهد گذاشت تقصیر بر گردن مردان و زنان گارد ساحلی بیفتد.. آنها به اندازه کافی به کمک شتافتند. آنها معجزه وار کمک کردند.. تنها ۴ روز پس از غرق شدن آدریانا، نخست وزیر میتسوتاکیس از این فرصت استفاده کرد تا یکبار دیگر از اچ سی جی سخت اما منصفانه دفاع کند. سیاست های مرزی اچ سی جی در این مرحله بسیار مهم بود. سوالات روزنامه نگاران، جامعه مدنی و دیگران .. خود سازمان میتسوتاکیس به سوالات پاسخ داد: همه ما شوکه شده ایم از غرق شدن غم انگیز کشتی در خارج از منطقه پیلوس. اما من معتقدم همه ما از این واقعیت خشمگین شدیم که بجای سرزنش قاچاقچیان شرور از گارد ساحلی شکایت میکنیم.

و او بار دیگر تکرار میکند که هدف چیست.. آنچه به هر قیمتی باید حفظ شود دور نگه داشتن مهاجران است.. اکنون چهار سال است که ما سیاست سختگیرانه اما منصفانه را در این زمینه دنبال میکنیم. در سال ۲۰۱۹ من به شما گفتم که مهاجرت به شدت کاهش خواهد یافت. جریان های مهاجرتی را تحت تاثیر قرار داده ایم. و همچنین جزایر شرقی دریای اژه تحت کنترل میباشد. وی می افزاید این یک سیاست جدا از بعد امنیت ملی و همچنین انسان دوستانه میباشد.. در حال حاضر قایقرانی در دریای اژه و مدیترانه کاهش و به حداقل رسیده است.

این عمیقاً بشردوستانه است؟ پس زدن ها، شکنجه و قتل ، غرق شدن قایق با ۷۵۰ سرنشین.. شاید میتسوتاکیس نیازمند فرهنگ لغت جدیدی باشد یا باید بشر دوستانه را دوباره تعریف کنیم. تصاویر و اسامی ۹ نفر از مهاجران مصری چند روز پس از غرق شدن آدریانا منتشر شد. ایشان به عنوان مجرم معرفی شدند بدون توضیح در مورد چگونگی دستگیری و بازداشت ایشان.. در حالیکه تردید های آشکار در خصوص نقش ایشان در فاجعه نادیده گرفته شد.. این روزنامه نگاری نیست بلکه یک تبلیغ و پروپاگاندای دولتی میباشد. بعضی دیگر از رسانه های یونانی و بینالمللی کار بهتری انجام دادند..



اما تقریباً تمام خبرنگاران حاضر در کالاماتا مانند کرکس رفتار نمودند. آزار و اذیت بازماندگان و خانواده هایشان در جستجوی بستگان خود نوشتن یک "داستان خوب" یک چیز است اما برای شکار مردم در آسیب پذیرترین لحظه خود؛ مسلح به دوربین و سوالات رنج آور یکی دیگر از موارد است. این یک رفتار عادی برایشان است وقتی مردم در حال جابجایی در مرزها هستند. خبرنگاران در هنگام نجات در مسیر نجات دهندگان ایستاده و تلاش برای مصاحبه میکنند اما با بخطر انداختن جان مردم. گاهی قلب دیگران را با حرف هایشان شکسته اند. وارد حریم خصوصی ایشان شده بدون اجازه گرفتن از افراد. آنها اثبات کرده اند هرگز شرم و حیا ندارند تنها برای رسیدن به اهداف حرفه خبرنگاری دست به هر عملی میزنند. اینها آزادی خبرنگاری است. و ادعا میکنند صدای یک نفر باید شنیده شود...



مردم در حال حاضر صدای خود را دارند و بسیاری دوست دارند شنیده شوند. داستان خود را بگویند.

بعضی ها اصلا بدشان نمی آید جلوی دوربین بایستند. بنابراین وقتی خبرنگاران اینگونه رفتار میکنند این مطلب در فوریت نمی باشد. بلکه احترامی برای صبر کردن و درخواست کردن ندارند. افرادی که آنها را سوژه میکنند مادی گرا و اقتصادی و تجاری هستند. اعداد و قربانیان و امواج و جریانات دیگر ارزشی ندارد. و اما مهاجران مردمی هستند که با تاریخ خود نشان داده میشوند.

مردمی مبارز که تلاش می کنند توسط نژاد پرستان مرزی؛ حقیقت شان به سرقت نرود.

این بر عهده ماست..

یک دولت و حکومت تا زمانی که اجرای قوانین ؛ موجب رهایی از مشکلات سیاسی شود مفید واقع میشود اما اگر به ضرر بازیگران دولتی شود قوانین نادیده گرفته خواهند شد. حقوق بین الملل دریایی و اجرای آن در کشور ، چارچوب های قانونی ، جایی برای " بله و اما " باقی نمی گذارد . برای نجات در دریا جرم و تصمیمی نیست که عملی نشود.. یک وظیفه محسوب میشود.. کنوانسیون ملل متحد در ۱۰ نوامبر ۱۹۸۲ میگوید : هر کشوری باید از فرمانده کشتی که پرچم آن را برافراشته بخواهد که تا جایی که می تواند این کار را بدون خطر جدی برای کشتی و خدمه انجام دهد. خدمه یا مسافران ؛ هنگامی که دیگری در خطر غرق شدن قرار گرفته است. وظیفه کمک در دریا یک دریانوردی دیرینه است. دستوری که قانون بین المللی گردیده است.. اگر ما به دولت ها اعتقادی نداریم چرا با قوانین بحث میکنیم! قوانین و کسانی که تظاهر به حمایت و عمل به آنها میکنند.. ما این کار را برای افشای تاکتیک های آنها انجام میدهیم..

این حادثه در صف طولانی جنایات دولتی قرار دارد.. جایی که از طریق غفلت کامل یا خشونت خالص مردم کشته میشوند.. نه فقط از طریق کشتی های غرق شده و عقب راندن ، هیولای دستگاه دولتی خود را توسط قتل کودکان توسط پلیس در خیابان ها نشان می دهد. زیرساخت متروکه ای که روزانه حوادث ایجاد میکند.. سیستم بهداشتی نامناسب و مرگ کارگران که مربوط به حوزه های مختلف میباشد. زندگی اجتماعی که نتیجه یکسانی دارد..

دولت تلاش میکند این موارد را به عنوان حوادث ناگوار و ناخواسته معرفی و نشان دهد!!

اما اینها قتل عمدی است که توسط ایشان انجام میگردد..عناوینی مانند اختلالات فنی منجر به تصادف شده و...تا از میزان اهمیت تاثیر آن بکاهد..گام بعدی برای دولت انجام یک قانون خواهد بود.تحقیق برای روشن شدن تمام تصورات غلط و بازسازی چیزی که آنها آن را " حقیقت " می نامند (ناکارآمدی های فنی) " حادثه " را برانگیخت.

هنگامی که قتل عام پیلوس به یک پرونده حقوقی تبدیل میشود دیگر مساله سیاسی و اجتماعی نیست و باید متخصصان حقوقی مربوطه مطلب را به درستی بررسی کنند.به زودی همه ما احتیاج به مدرک حقوقی داریم تا بتوانیم مطالب ساده و عمومی را درک کنیم..

عدالت اجرا خواهد شد.

و یک حقیقت مطلق در اتاق یک دادگاه ارائه میشود و در زیر فرش جاروب میشود.

ما استدلال نمی کنیم که مشارکت وکلا در این مورد نیاز نیست.اما مداخلات آنها نباید جایگزین تلاش های سیاسی ما گردد..این مطلب تنها به نفع سیاستمدارانی است که علاقه به سرکوب مخالفان سیاسی دارند ، میباشد.

اجازه دهید به تظاهرات قوی و پذیر و صدایی که بود بسنده نکنیم.در آتن، تسالونیک، لزبوس، کالاماتا حتی در مناطق کوچک برگزار شد.شهر پیلوس و بسیاری مکان های دیگر پس از قتل عام..پیگیری عدالت از طریق دادگاه مهم است اما کافی نیست.بخصوص وقتی تاریخ و سنت را در نظر بگیریم مقاومت مردم ستمدیده را در نظر داشته باشیم..پاسخ به رژیم قاتل مرزی و همچنین مقاومت نژاد پرستی به عنوان ابزار ظلم و ستم.تنها میتواند در زمینه سیاسی موفق شود.مبارزان سیاسی از میدان ها و خیابان ها برای نجات سوسیالیستی بیرون خواهند آمد.

نقل قولی از مورخ هاوارد زین یک جنبش را نشان میدهد. قدرت برقراری عدالت : حقوق کارگران ، زنان ، سیاه پوستان بستگی به تصمیمات دادگاه دارد مگر اینکه شهروندان صاحب قدرت در دادگاه پیروز شوند.. این حقوق تنها زمانی زنده می شود که شهروندان برای اعتراض و اعتصاب و تحریم و شورش؛ سازماندهی و نقض قانون نمایند.. عدالت را رعایت کنید. وقت آن است که حمایت کنیم.. وقت آن است که با صدای بلند و واضح اعلام کنیم که هیچ کدام را نخواهیم پذیرفت.. کشتار بیشتر نه در دریا نه در محله های ما..

زمان مبارزه فرا رسیده است.



**open assembly against /
Lesvos
border violence**

