



ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τμήμα Γεωγραφίας

Χαρτογράφηση ναυαγίων μεταναστών και προσφύγων στο Αιγαίο την
περίοδο 2015-2016

Πτυχιακή Εργασία της Τσιώπα Άρτεμις

Αθήνα, Ιούλιος 2016



ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τμήμα Γεωγραφίας

Χαρτογράφηση ναυαγίων μεταναστών και προσφύγων στο Αιγαίο την
περίοδο 2015-2016

Πτυχιακή Εργασία της Τσιώπα Άρτεμις

Επιβλέπων Καθηγητής: Καλογήρου Σταμάτης

Αθήνα, Ιούλιος 2016

❖ Περιεχόμενα

❖ Περίληψη.....	1
❖ Abstract.....	1
1. Εισαγωγή.....	2
2. Θεωρητικό Πλαίσιο.....	4
2.1. Μεταναστευτικές τάσεις στην Ελλάδα.....	4
2.2. Προσφυγική & Μεταναστευτική κρίση.....	9
2.2.1. Αιτίες Μεταναστευτικής και Προσφυγικής κρίσης.....	9
2.2.2. Μεταναστευτικές Οδοί.....	13
2.2.3. Λόγοι επιλογής της διαδρομής της Ανατολικής Μεσογείου.....	18
2.2.4. Η πορεία των Σύριων προσφύγων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.....	21
2.2.5. Ροές Μεταναστών και Προσφύγων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	22
2.2.6. Ροές Μεταναστών και Προσφύγων στα νησιά του Αιγαίου.....	27
2.2.7. Δράσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	30
2.2.8. Αιτήσεις Ασύλου.....	34
3. Δεδομένα.....	39
4. Μεθοδολογία.....	41
5. Ανάλυση & Αποτελέσματα.....	46
5.1. Αιτίες Ναυαγίων.....	46
5.2. Χαρτογράφηση ναυαγίων.....	48
5.2.1. Σημεία Ναυαγίων.....	48
5.2.2. Διασωθέντες.....	50
5.2.3. Νεκροί.....	52

5.2.4. Αγνοούμενοι.....	54
5.2.5. Ανάλυση περιοχών ναυαγίων.....	56
5.3. Καταγραφές στα ναυάγια.....	58
5.3.1. Καταγραφές νεκρών.....	58
5.3.2. Ανεύρεση και Ταυτοποίηση.....	59
5.3.3. Προφίλ Διασωθέντων και Νεκρών.....	61
5.3.4. Προφίλ Σύριων Διασωθέντων.....	61
6. Συμπεράσματα.....	63
7. Ευχαριστίες.....	64
8. Βιβλιογραφία.....	64

❖ Περίληψη

Η μεταναστευτική και προσφυγική κρίση είναι ένα από τα σημαντικότερα σύγχρονα θέματα που απασχολούν τη διεθνή κοινότητα, λόγω των πολλών διαστάσεών του. Σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η χαρτογράφηση και η χωρική ανάλυση των ναυαγίων των μεταναστών και των προσφύγων που έλαβαν χώρα στην περιοχή του Αιγαίου το 2015 και εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα το 2016. Παράλληλα, για την ολοκληρωμένη παρουσίαση και μελέτη του φαινομένου, καταγράφεται ο αριθμός των διασωθέντων, των αγνοουμένων και των νεκρών σε κάθε ναυάγιο, καθώς και στοιχεία για το προφίλ των παραπάνω. Σε αυτή τη μελέτη, αναλύεται, επίσης, η μεταναστευτική και προσφυγική κρίση, μέσω των εισροών στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, από τα εξωτερικά της σύνορα. Σε αυτό το πλαίσιο παρουσιάζονται και οι διαχρονικές μεταναστευτικές τάσεις προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και προς την Ελλάδα. Επιπλέον, επιχειρείται η παρουσίαση των παραγόντων που οδήγησαν στην έξαρση αυτής της κρίσης. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού, χρησιμοποιούνται πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα από εθνικούς και διεθνείς φορείς, η επεξεργασία των οποίων γίνεται με τη χρήση λογισμικών Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (ΓΣΠ).

❖ Abstract

The migration and refugee crisis is one of the most important current subjects that concern the global community, due to its many dimensions. The aim of this thesis is to map and spatially analyze the shipwrecks with immigrants and refugees occurred in the Aegean area in 2015 and continue to occur in 2016. At the same time, for an integrated study of this phenomenon, the number of the rescued, the missing and the dead of each shipwreck is being recorded along with data for the profiles of the above people. In this study, the migrant and refugee crisis is also being analyzed, via the inflows in Greece and in the European Union, through E.U.'s external borders. In this framework the intertemporal migration tendencies in the European Union and in Greece are, also, being analyzed. Furthermore, a presentation of the factors that led to the outbreak of this crisis is being attempted. For the accomplishment of this purpose, this study uses

data from both national and international sources, whose processing is done by using Geographical Information Systems (GIS).

1. Εισαγωγή

Η μετανάστευση αποτελεί στη σύγχρονη εποχή, ένα από τα πιο συζητούμενα και δύσκολα διαχειρίσιμα θέματα, όχι μόνο για την Ευρώπη, αλλά για ολόκληρο τον κόσμο. Ωστόσο, το φαινόμενο αυτό εντοπίζεται από την αρχαιότητα, όταν οι άνθρωποι επέλεξαν να μετακινηθούν για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Μετανάστευση ορίζεται η μετακίνηση ανθρώπων από μία περιοχή προέλευσης σε μία άλλη, προκειμένου να εγκατασταθούν σε αυτή. Συνήθως, η μετανάστευση δείχνει τη δυναμικότητα ή την αδράνεια μίας περιοχής. Υπάρχουν αρκετοί τύποι μετανάστευσης. Οι κύριες κατηγορίες, με βάση τα γεωγραφικά κριτήρια, είναι η εσωτερική, κατά την οποία οι άνθρωποι μετακινούνται εντός των εθνικών ορίων, και η εξωτερική, κατά την οποία οι άνθρωποι μετακινούνται εκτός των εθνικών ορίων. Η μετανάστευση μπορεί, επίσης, να είναι εκούσια ή ακούσια, άμεση, σταδιακή, κυκλική ή παλλινόστηση, με βάση χρονικά κριτήρια εποχιακή, προσωρινή ή μόνιμη και με βάση κοινωνικά κριτήρια ατομική ή αλυσιδωτή (Δελλαδέτσιμας, 2013). Οι αιτίες που οδηγούν τους ανθρώπους στην απόφαση να μεταναστεύσουν είναι αρκετές και διαφορετικές. Οι περισσότεροι μεταναστεύουν για οικονομικούς λόγους και κατ'επέκταση για τη βελτίωση των συνθηκών ζωής τους. Ορισμένοι μεταναστεύουν για θρησκευτικούς και πολιτικούς λόγους ή για την αποφυγή πολέμων. Υπάρχουν, επίσης, και κάποιοι, οι οποίοι μεταναστεύουν για λόγους που αφορούν την πνευματική και πολιτισμική τους ανάπτυξη (Τσίμπος και Ψημμένος, 2008).

Κυρίως από το 2015, βρίσκεται σε έξαρση στην Ευρώπη η μεταναστευτική και προσφυγική κρίση, με σχεδόν ένα εκατομμύριο ανθρώπους να έχουν περάσει τα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να προσπαθούν να φτάσουν στις βόρειες χώρες-μέλη, λόγω των εμπόλεμων καταστάσεων στις χώρες προέλευσής τους, αλλά και για πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους. Για την ανάλυση της προσφυγικής και μεταναστευτικής κρίσης είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διαχωριστούν οι όροι

«μετανάστες» και «πρόσφυγες». Ο όρος «μετανάστες» είναι ιδιαίτερα ευρύς, αφού περιλαμβάνει ανθρώπους, οι οποίοι μετακινούνται από μία περιοχή ή χώρα σε μία άλλη για διάφορους λόγους. «Πρόσφυγας» θεωρείται κάποιος, ο οποίος αναγκάστηκε να αφήσει τη χώρα κατοικίας του, εξαιτίας βάσιμων φόβων για διώξεις για λόγους φυλής, θρησκείας, εθνικότητας, πολιτικής άποψης ή συμμετοχής σε κάποια συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα και λόγω αυτών των φόβων δεν επιθυμεί την επιστροφή του εκεί.

Για την μετακίνησή τους προς την Βόρεια Ευρώπη, η πλειοψηφία των προσφύγων και των μεταναστών επιδιώκει την διέλευση από τα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από την Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό, χρησιμοποιούνται λέμβοι και πλοiάρια, με τα οποία φτάνουν από τις ακτές της Τουρκίας στα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου. Ωστόσο, λόγω των καιρικών συνθηκών, της υπερφόρτωσης των λέμβων και άλλων πολιτικών λόγων (χαρακτηρισμός ως «ναυαγοί»), πολλές φορές οι λέμβοι αυτές βυθίζονται, με αποτέλεσμα κάποιοι από τους επιβαίνοντες να διασώζονται, κάποιοι να αγνοούνται και κάποιοι να χάνουν τη ζωή τους.

Στις επόμενες ενότητες θα παρουσιαστεί η προσφυγική και μεταναστευτική κρίση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ελλάδα, καθώς και οι μεταναστευτικές τάσεις. Επίσης, θα παρουσιαστούν οι αιτίες που οδήγησαν σε αυτό το φαινόμενο. Εκτός, όμως, από αυτά θα παρουσιαστεί η χαρτογράφηση των ναυαγίων, ο αριθμός των διασωθέντων, των αγνοουμένων και των νεκρών από αυτά και κάποια στοιχεία για το προφίλ τους.

2. Θεωρητικό Πλαίσιο

2.1. Μεταναστευτικές Τάσεις στην Ελλάδα

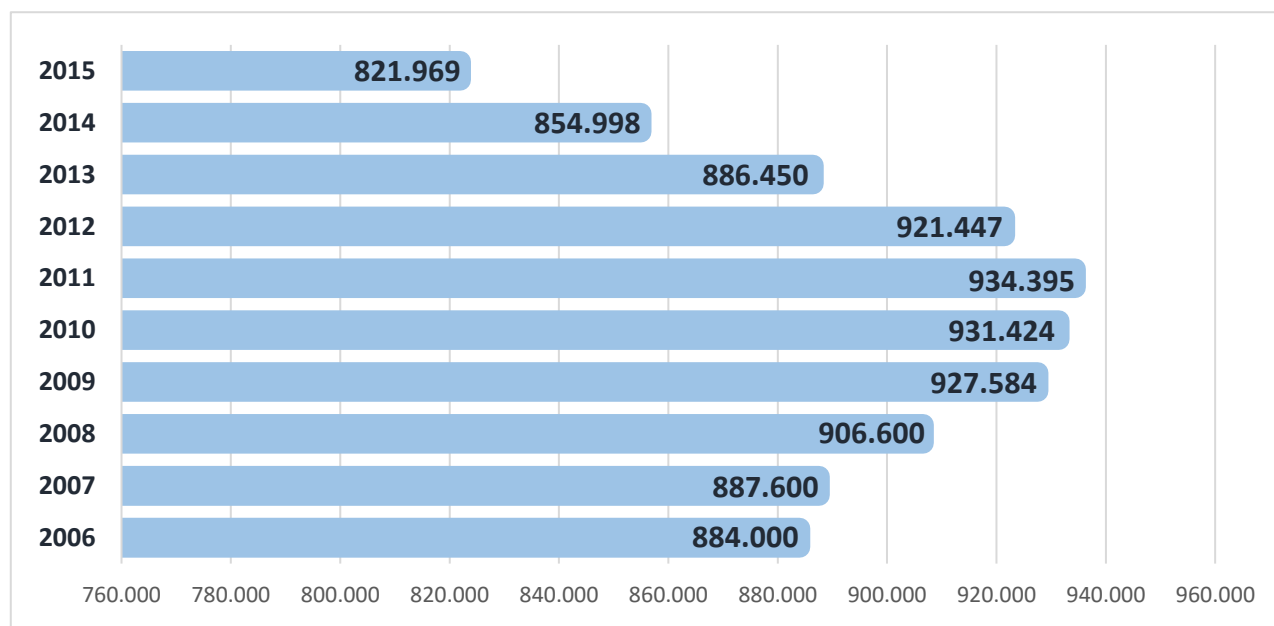
Σύμφωνα με τις Τριανταφυλλίδου και Γρώπα (2009, σ.193), «Μέχρι πρόσφατα, η Ελλάδα ήταν κυρίως μία χώρα αποστολής μεταναστών και οι μεταναστευτικές εισροές ήταν περιορισμένες.». Ιστορικά, οι κυριότερες εισροές πραγματοποιήθηκαν λόγω των Βαλκανικών Πολέμων (1912-1913) και της Μικρασιατικής Εκστρατείας και Καταστροφής (1918-1922). Εξαιτίας της οικονομικής αδυναμίας της Ελλάδας εκείνη την περίοδο, δεν υπήρχαν εισροές οικονομικών μεταναστών στη χώρα, αλλά σημαντικές εκροές, κυρίως προς τη Βόρεια Ευρώπη, τις ΗΠΑ και την Αυστραλία. Οι γεωπολιτικές μεταβολές που προέκυψαν από το 1989, και ιδιαίτερα η κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων, προκάλεσαν αύξηση των μεταναστευτικών ροών προς την Ελλάδα. Εκείνη την περίοδο, η χώρα δεν διέθετε κάποια μεταναστευτική πολιτική και βρέθηκε απροετοίμαστη να διαχειριστεί την κατάσταση. Έτσι, το 1991 ψηφίστηκε νόμος (Ν. 1975 του 1991)¹, ο οποίος έκανε σχεδόν ανέφικτη τη νόμιμη είσοδο και εργασία στην Ελλάδα. Ωστόσο, ο νόμος αυτός δεν περιόρισε τα ρεύματα, με αποτέλεσμα να ψηφιστούν μεταρρυθμίσεις και νομιμοποιήσεις των μεταναστών. Από το 2008, η Ελλάδα είναι η κύρια χώρα υποδοχής μεταναστών και προσφύγων από την Αφρική και την Ασία, κυρίως από το Πακιστάν, το Αφγανιστάν, το Ιράκ και το Μπαγκλαντές. Το 2010, οι 9 από τους 10 μετανάστες που έφτασαν στην Ευρώπη με μη νόμιμο τρόπο πέρασαν από την Ελλάδα. Το ίδιο έτος, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, το 7% του πληθυσμού της Ελλάδας ήταν μετανάστες (Anagnostopoulos et al., 2015). Σήμερα, η Ελλάδα καλείται να αντιμετωπίσει την μεταναστευτική και προσφυγική κρίση, αν και δεν αποτελεί τελικό προορισμό των μεταναστών και των προσφύγων. Αυτό συμβαίνει διότι το μεγαλύτερο μέρος τους καταφθάνει στην Ευρώπη μέσω της Ελλάδας και λόγω των πολιτικών εμποδίων παραμένουν σε αυτήν για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα, ειδικότερα από το 2016, να έχουν «εγκλωβιστεί» σε αυτή.

¹ www.synigoros.gr/resources/docs/01-n1975.pdf

Οι περισσότερες διατάξεις του νόμου αυτού καταργήθηκαν με τον νόμο Ν.2910 του 2001 (<http://www.synigoros.gr/resources/docs/01-n2910.pdf>)

Στο διάγραμμα που ακολουθεί (Διάγραμμα 1) παρουσιάζεται η μεταβολή του αριθμού των μεταναστών που ζουν μόνιμα στην Ελλάδα από το 2006 έως το 2015. Ο αριθμός αυτός έφτασε σε πολύ υψηλά επίπεδα από το 2009 έως και το 2012, έτος κατά το οποίο ξεκίνησε η αρκετά έντονη μείωσή του.

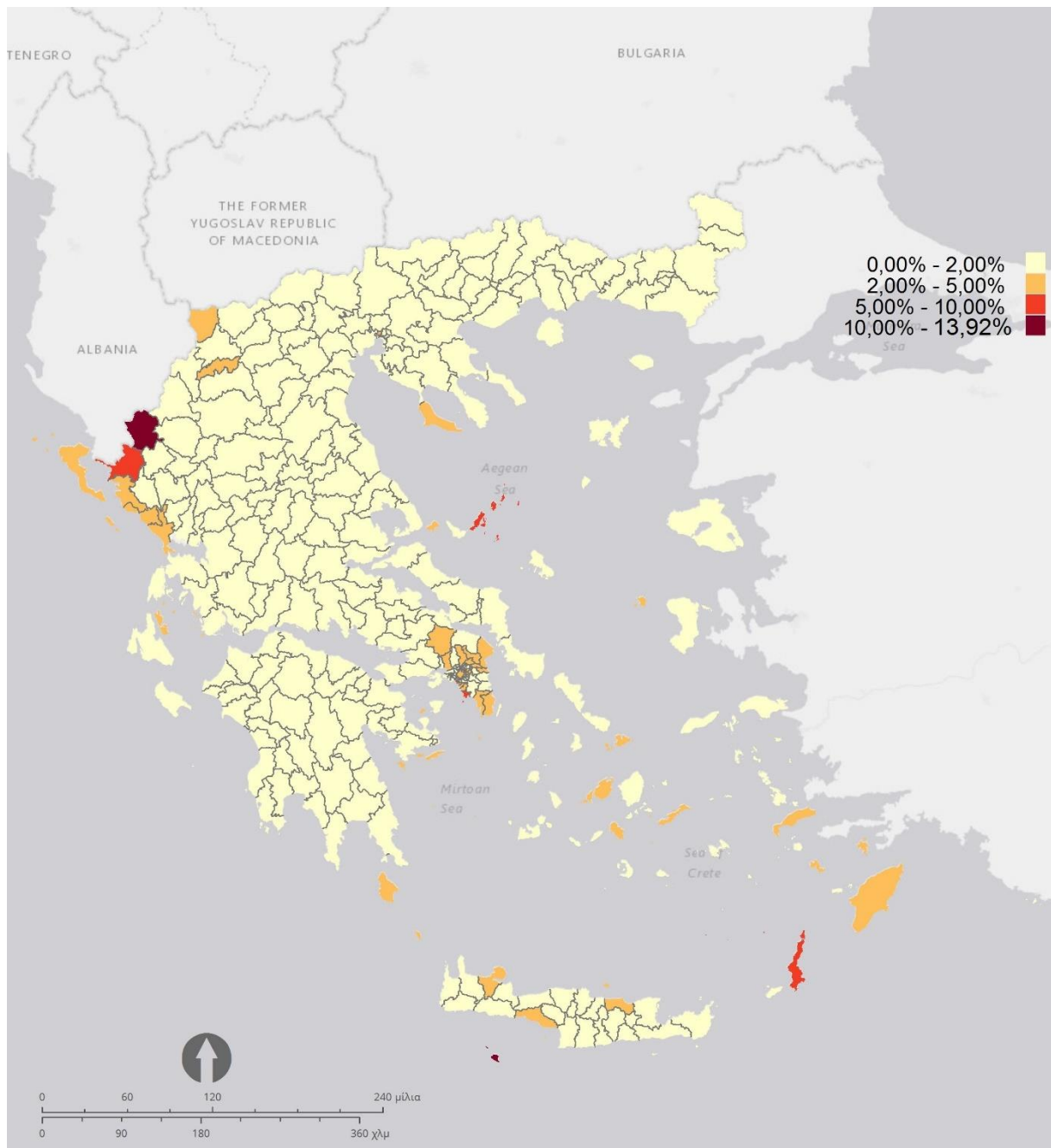
Διάγραμμα 1. Αριθμός μεταναστών στην Ελλάδα (2006-2015).



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στοιχείων της Eurostat, 2016

Στους χάρτες που ακολουθούν (Χάρτες 1-3), παρουσιάζονται τα ποσοστά των ατόμων που δεν έχουν ελληνική υπηκοότητα ανά Καλλικρατικό δήμο, σύμφωνα με τις απογραφές του 1991, του 2001 και του 2011. Οι δήμοι με υψηλή συγκέντρωση αυξάνονται σημαντικά από το 1991, όπως και τα ποσοστά. Το 1991, το μεγαλύτερο ποσοστό αλλοδαπών σε κάποιον δήμο ήταν 13,92% και παρουσιάστηκε στον δήμο Γαύδου. Κατά την απογραφή του 2001, τα ποσοστά αυτά αυξήθηκαν σε όλους τους δήμους της χώρας και σε αρκετούς ξεπέρασαν το 10%. Το μεγαλύτερο ποσοστό, της τάξεως του 25,69%, παρουσιάστηκε στον δήμο Μυκόνου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας για το 2011, το μεγαλύτερο ποσοστό αλλοδαπών σε έναν δήμο της Ελλάδας ήταν 33,38% και παρατηρήθηκε στον δήμο Αλοννήσου. Παράλληλα, το ίδιο έτος παρατηρήθηκε αύξηση του εν λόγω ποσοστού σε κάποιους δήμους και μείωση σε άλλους.

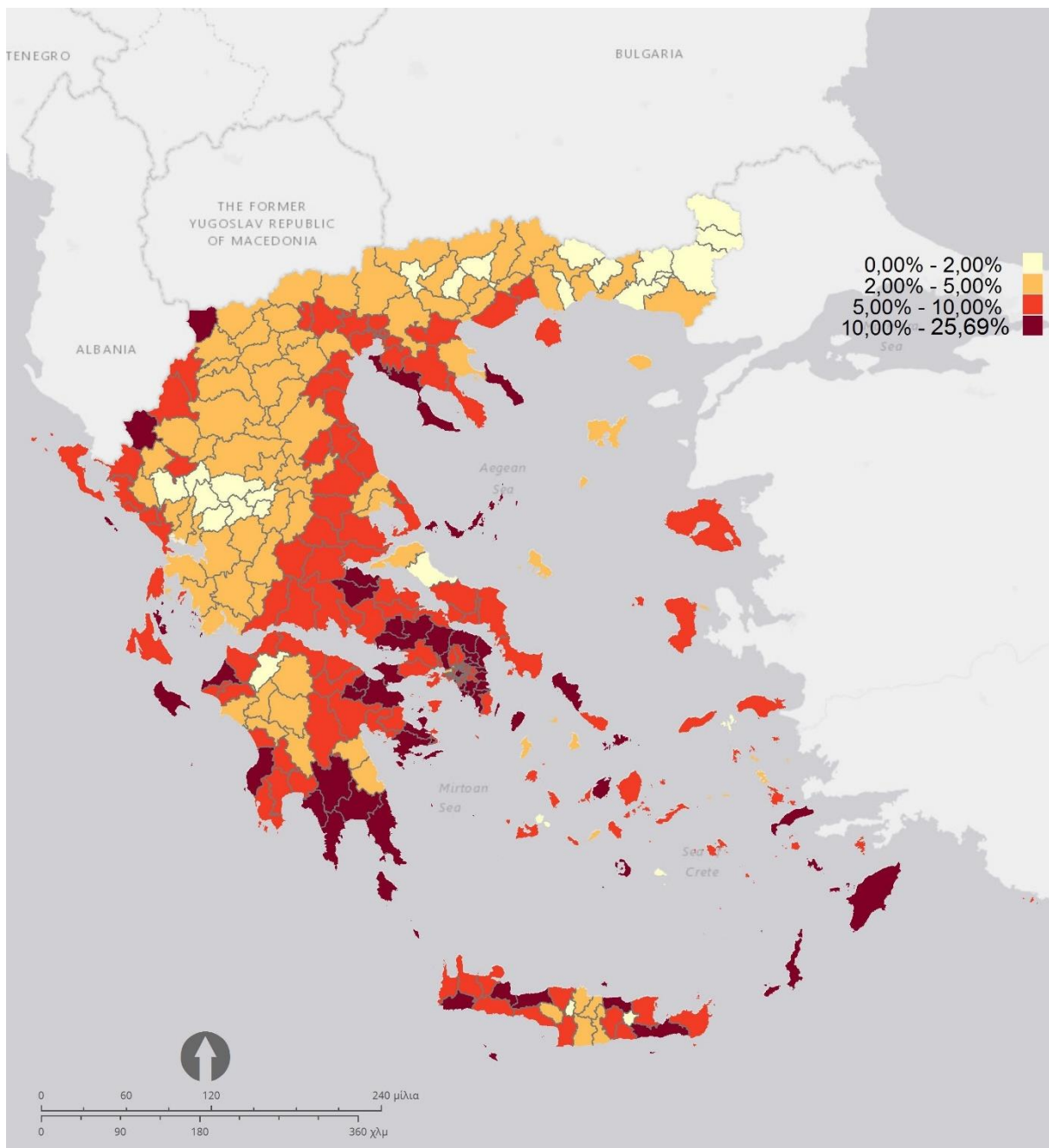
Χάρτης 1. Ποσοστό μεταναστών στην Ελλάδα ανά δήμο (1991).



Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΛΣΤΑΤ (2015) Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011.

Διαδικτυακή εφαρμογή για την πρόσβαση, επεξεργασία και χαρτογράφηση
απογραφικών δεδομένων (panorama.statistics.gr)

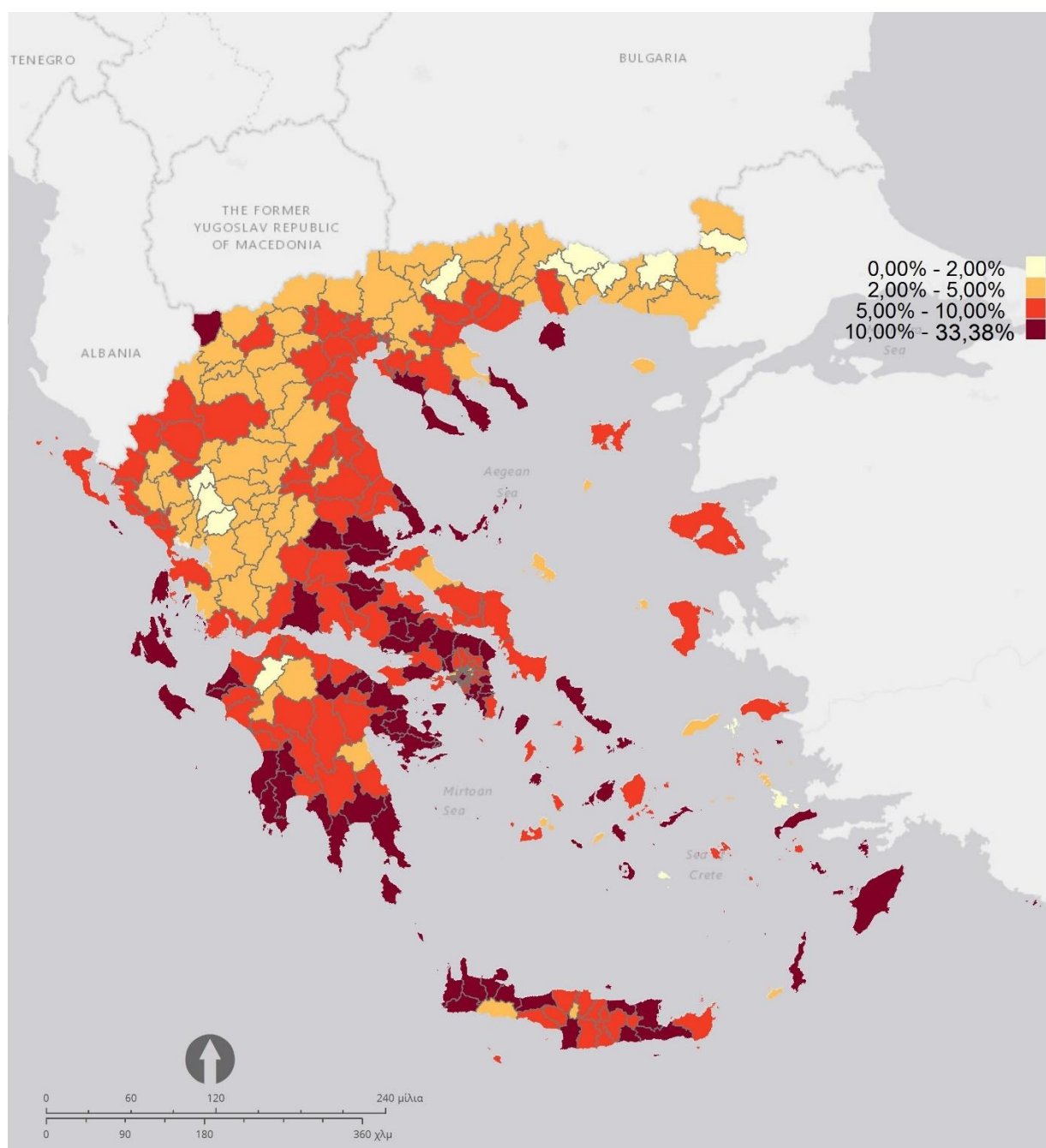
Χάρτης 2. Ποσοστό μεταναστών στην Ελλάδα ανά δήμο (2001).



Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΛΣΤΑΤ (2015) Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011.

Διαδικτυακή εφαρμογή για την πρόσβαση, επεξεργασία και χαρτογράφηση
απογραφικών δεδομένων (panorama.statistics.gr)

Χάρτης 3. Ποσοστό μεταναστών στην Ελλάδα ανά δήμο (2011).



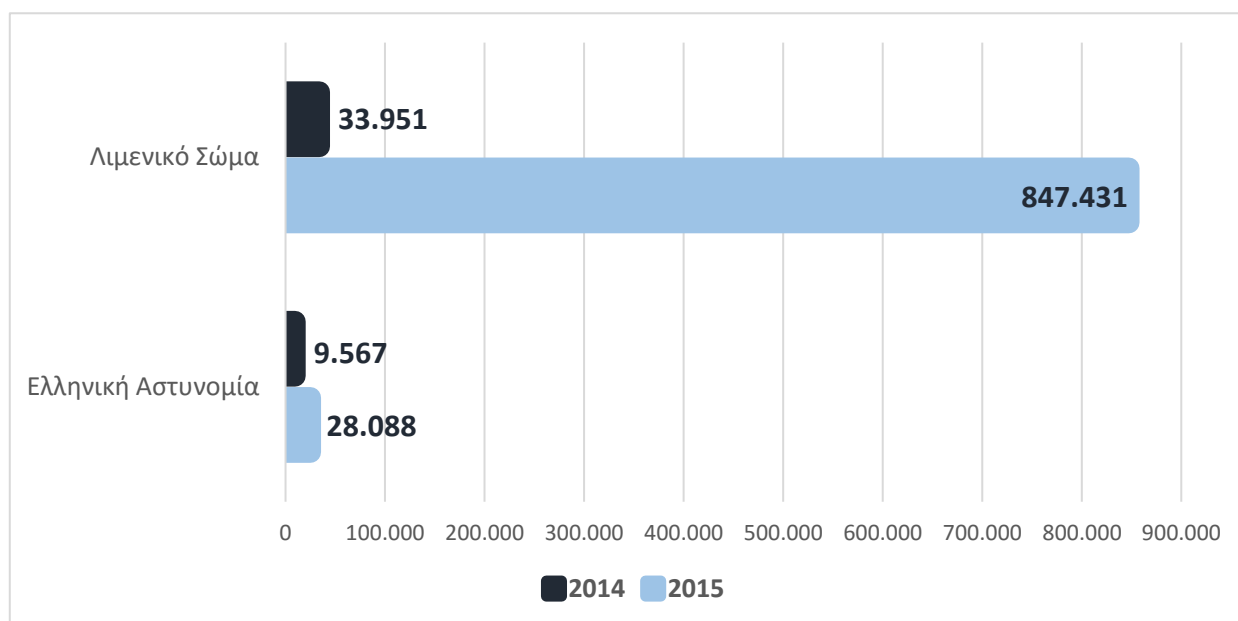
Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΛΣΤΑΤ (2015) Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011.

Διαδικτυακή εφαρμογή για την πρόσβαση, επεξεργασία και χαρτογράφηση απογραφικών δεδομένων (panorama.statistics.gr)

Από το 2015, έτος κατά το οποίο η μεταναστευτική και προσφυγική κρίση κορυφώθηκε, ο αριθμός των αφιχθέντων στην Ελλάδα αυξήθηκε σημαντικά. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας, ο αριθμός των συλληφθέντων λόγω της μη

εγκεκριμένης εισόδου και διαμονής στη χώρα αυξήθηκε κατά 1081,23%. Το μεγαλύτερο ποσοστό συνελήφθη από το Λιμενικό Σώμα, γεγονός το οποίο αναδεικνύει την εντονότερη τάση επιλογής της διέλευσης από τα θαλάσσια ελληνο-τουρκικά σύνορα για την είσοδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Διάγραμμα 2. Συλληφθέντες από την ΕΛ.ΑΣ. και το Λιμενικό Σώμα για μη εγκεκριμένη είσοδο και παραμονή στην Ελλάδα (προερχόμενοι από τα ελληνο-τουρκικά σύνορα) (2014-2015).



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στοιχείων της Ελληνικής Αστυνομίας, 2016

2.2. Προσφυγική & Μεταναστευτική κρίση

Η μετακίνηση πληθυσμών με προορισμό την Ευρώπη δεν είναι ένα πρωτοφανές φαινόμενο. Ιστορικά, το φαινόμενο της μετανάστευσης έγινε εντονότερο στην Ευρώπη μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αν και προϋπήρχε η εσωτερική μετανάστευση (η οποία οδήγησε και στην αστικοποίηση). Λόγω της ανοικοδόμησης της Ευρώπης, δημιουργήθηκε η ανάγκη αύξησης του εργατικού δυναμικού, την οποία κάλυψαν οι ξένοι εργάτες και ιδιαίτερα όσοι προέρχονταν από πρώην αποικίες των ευρωπαϊκών χωρών, στους οποίους και δίνονταν ειδικά δικαιώματα σε σχέση με τους άλλους

μετανάστες (Τριανταφυλλίδου και Γρώπα, 2009). Κατά τη δεκαετία του 1970, λόγω της πετρελαϊκής κρίσης και των αλλαγών που προκλήθηκαν στην αγορά εργασίας, τα μεταναστευτικά ρεύματα μειώθηκαν σταδιακά. Την επόμενη δεκαετία, η κατάσταση άρχισε να αλλάζει και πάλι, με την εμφάνιση νέων τύπων μεταναστευτικών ρευμάτων, λόγω της παγκοσμιοποίησης και της ραγδαίας ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών. Από το 1989 και μετά την κατάρρευση των κομμουνιστικών καθεστώτων αυξήθηκε η εσωτερική μετανάστευση στην Ευρώπη, με πολλούς κατοίκους των πρώην κομμουνιστικών κρατών να μετακινούνται προς τη Δυτική και Νότια Ευρώπη (Τριανταφυλλίδου και Γρώπα, 2009). Σήμερα, το θέμα της μετανάστευσης απασχολεί ιδιαίτερα την Ευρώπη, λόγω της έξαρσης της μεταναστευτικής και προσφυγικής κρίσης, η οποία χαρακτηρίζεται από έναν αρκετά μεγάλο αριθμό ατόμων που επιδιώκουν την μετακίνησή τους στη Βόρεια και Δυτική Ευρώπη και ιδιαίτερα στη Γερμανία.

2.2.1. Αιτίες Μεταναστευτικής και Προσφυγικής κρίσης

Η προσφυγική και μεταναστευτική κρίση είναι ένα ιδιαίτερα επίκαιρο φαινόμενο, το οποίο προκλήθηκε από ένα σύνολο διαφορετικών παραγόντων που διαμορφώθηκαν την ίδια χρονική περίοδο σε παγκόσμια κλίμακα.

Η κύρια ομάδα υπηκοοτήτων, η οποία χαρακτηρίζει την προσφυγική και μεταναστευτική κρίση, είναι οι Σύριοι, καθώς αποτελούν την πλειοψηφία των ατόμων που φτάνουν στην Ελλάδα, με σκοπό την μετακίνησή τους στην υπόλοιπη Ευρώπη. Ιστορικά, από τις αρχές του 20ου αιώνα, η Συρία παρουσίαζε διαδοχικές τάσεις μετανάστευσης, αρχικά προς την Αμερική και στη συνέχεια και προς την Ευρώπη. Οι μεταναστευτικές αυτές τάσεις βρίσκονται σήμερα στο αποκορύφωμά τους και χαρακτηρίζονται ως προσφυγικές. Διαχρονικά, τα μεγάλα μεταναστευτικά ρεύματα από τη Συρία επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας (Yakoub, 2010).

Η κύρια αιτία της σύγχρονης τάσης μετακίνησης των Σύριων, είναι ο Εμφύλιος Πόλεμος στη χώρα, ο οποίος ξεκίνησε την άνοιξη του 2011. Η διαμάχη ξεκίνησε κατά την Αραβική Άνοιξη, κατά την οποία υπήρξαν έντονες διαδηλώσεις ενάντια στο

καθεστώς του προέδρου της χώρας Bashar al-Assad, λόγω των υψηλών επιπέδων ανεργίας (υψηλότερων του 50%), της κατάστασης ακραίας φτώχειας του μεγαλύτερου μέρους του πληθυσμού και της καταπάτησης των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Οι διαδηλώσεις αυτές οδήγησαν σε βίαιες συγκρούσεις και σύντομα μετατράπηκαν σε ένοπλη επανάσταση, με τη συμμετοχή του Δυτικού Κουρδιστάν (ή Ρογιάβα), το οποίο εξεγέρθηκε για την απόκτηση της αυτονομίας του από τη Συρία² και του μετώπου Al-Nusra, το οποίο θεωρείται τμήμα της al-Qaeda στη Συρία και εναντιώθηκε στην κυβέρνηση για την καθιέρωση του Ισλαμικού κράτους στη χώρα. Την ίδια περίοδο ξεκίνησε και η συσπείρωση του «Ισλαμικού κράτους» στην περιοχή, το οποίο από το 2013 αύξησε την εμπλοκή του στη σύγκρουση και την τρομοκρατική του δράση, επιτιθέμενο και στις τρεις πλευρές. Το «Ισλαμικό Κράτος» είναι μία τρομοκρατική οργάνωση, η οποία δρα με αυτή την ονομασία από τον Ιούνιο του 2014. Στο παρελθόν είχε διαφορετικές ονομασίες, όπως «The Organisation for Monotheism and Jihad» (1999-2004), «Al-Qaeda in Iraq» (2004-2006), «Islamic State of Iraq» (2006-2013), «Islamic State of Iraq and ash-Sham» (2013-2014) και «Islamic State of Iraq and the Levant» (2013-2014). Παρά τις ήδη έντονες δράσεις της στη Συρία, από τις 29 Ιουνίου 2014 η οργάνωση αυτή κύρηξε το ισλαμικό χαλιφάτο, σύμφωνα με το οποίο έχει πλήρη θρησκευτική, πολιτική και στρατιωτική εξουσία επί όλων των μουσουλμάνων σε παγκόσμιο επίπεδο. Από τότε επιτίθεται σε οποιαδήποτε ομάδα δεν συμμορφώνεται με τη δική της εκδοχή του Ισλάμ και με τους όρους του ισλαμικού χαλιφάτου (Βασιλειάδης και Μπουτσιούκη, 2015).

Η σύγκρουση αυτή είναι ο βασικός λόγος της μαζικής εξόδου των Σύριων από τη χώρα, αφού βρίσκεται στο 5ο έτος της και οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι περισσότεροι από 220.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε αυτή, ενώ περισσότεροι από 12.200.000 άνθρωποι εξακολουθούν να βρίσκονται στη χώρα και να χρειάζονται βοήθεια. Σύμφωνα με την Actionaid, ο αριθμός των Σύριων προσφύγων που εγκατέλειψαν τη χώρα τους λόγω του εμφύλιου πολέμου, έφτασε τα 4 εκατομμύρια. Ο αριθμός αυξάνεται και λόγω της σημαντικής επέκτασης του Ισλαμικού κράτους στα Βορειο-ανατολικά της χώρας.

² Η περιοχή απέκτησε την αυτονομία της τον Νοέμβριο του 2013, χωρίς όμως να αναγνωρίζεται ως αυτόνομο από τη Συριακή κυβέρνηση.

Η δεύτερη μεγαλύτερη ομάδα υπηκοοτήτων που φτάνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της Ελλάδας είναι οι Αφγανοί. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στην έντονη πολιτική και οικονομική αστάθεια στη χώρα για περισσότερο από τρεις δεκαετίες. Οι διαδοχικοί εμφύλιοι πόλεμοι και στη συνέχεια οι δράσεις των Ταλιμπάν, οι οποίοι από τις 11 Ιανουαρίου 2015 ορκίστηκαν πίστη στο Ισλαμικό κράτος, συνεισέφεραν στην επιδείνωση των παραπάνω συνθηκών και στοίχισαν και συνεχίζουν να στοιχίζουν τη ζωή χιλιάδων ανθρώπων ετησίως. Οι παραπάνω λόγοι οδήγησαν πολλούς Αφγανούς να μετακινηθούν στο γειτονικό τους Ιράν. Ωστόσο, τα τελευταία δύο χρόνια η ιρανική κυβέρνηση άλλαξε στάση, κάνοντας εξαιρετικά δύσκολη την νόμιμη παραμονή και εργασία των Αφγανών στη χώρα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την αδυναμία επιστροφής στο Αφγανιστάν, εξαιτίας των παραπάνω λόγων, έπεισε τους περισσότερους να αρχίσουν να κινούνται προς την Τουρκία, αεροπορικά όσοι είχαν τα απαραίτητα χρήματα και πεζοί, διασχίζοντας τα χερσαία σύνορα, οι υπόλοιποι. Από την Τουρκία, μετακινούνται προς τις ελληνικές ακτές με τη βοήθεια των δικτύων διακίνησης ανθρώπων (Frontex, 2016).

Το Ιράκ είναι επίσης μία χώρα η οποία βρίσκεται σε έκρυθμη κατάσταση για περισσότερο από μία δεκαετία, λόγω της συνεχούς εμπόλεμης κατάστασης και της δράσης της al-Qaeda. Ωστόσο, οι βιαιότητες αυξήθηκαν σημαντικά από το 2015, λόγω της επέκτασης του Ισλαμικού Κράτους στην περιοχή. Έτσι, πολλοί κάτοικοι αποφάσισαν ή αναγκάστηκαν να μετακινηθούν προς το Κουρδιστάν, την Τουρκία, την Ιορδανία και την Ευρώπη (Zaragoza-Christiani, 2015).

Η Ερυθραία είναι μία από τις πιο κλειστές και απολυταρχικές χώρες της Αφρικής, με την ίδια κυβέρνηση τα τελευταία 20 χρόνια. Όλοι οι κάτοικοι της χώρας, άνδρες και γυναίκες, ηλικίας από 18 έως 55 ετών είναι υποχρεωμένοι να ολοκληρώσουν στρατιωτική θητεία τουλάχιστον 18 μηνών, έως και απεριόριστη, κατά την οποία εκτός των άλλων υποβάλλονται τακτικά και σε βασανισμούς και κακοποιήσεις. Μετά την ολοκλήρωση της θητείας τους είναι πιθανό να οριστούν υποχρεωτικά σε κατασκευαστικά έργα της κυβέρνησης. Για να εμποδίσει τη μετανάστευση των κατοίκων της χώρας, η κυβέρνηση έχει τοποθετήσει την αστυνομία σε όλα τα σύνορα της χώρας, με την εντολή να σκοτώσουν όποιον τα πλησιάσει. Αυτοί οι λόγοι εξηγούν

την πρόθεση των κατοίκων να εγκαταλείψουν τη χώρα και να μετακινηθούν προς την Ευρώπη (Zaragoza-Christiani, 2015).

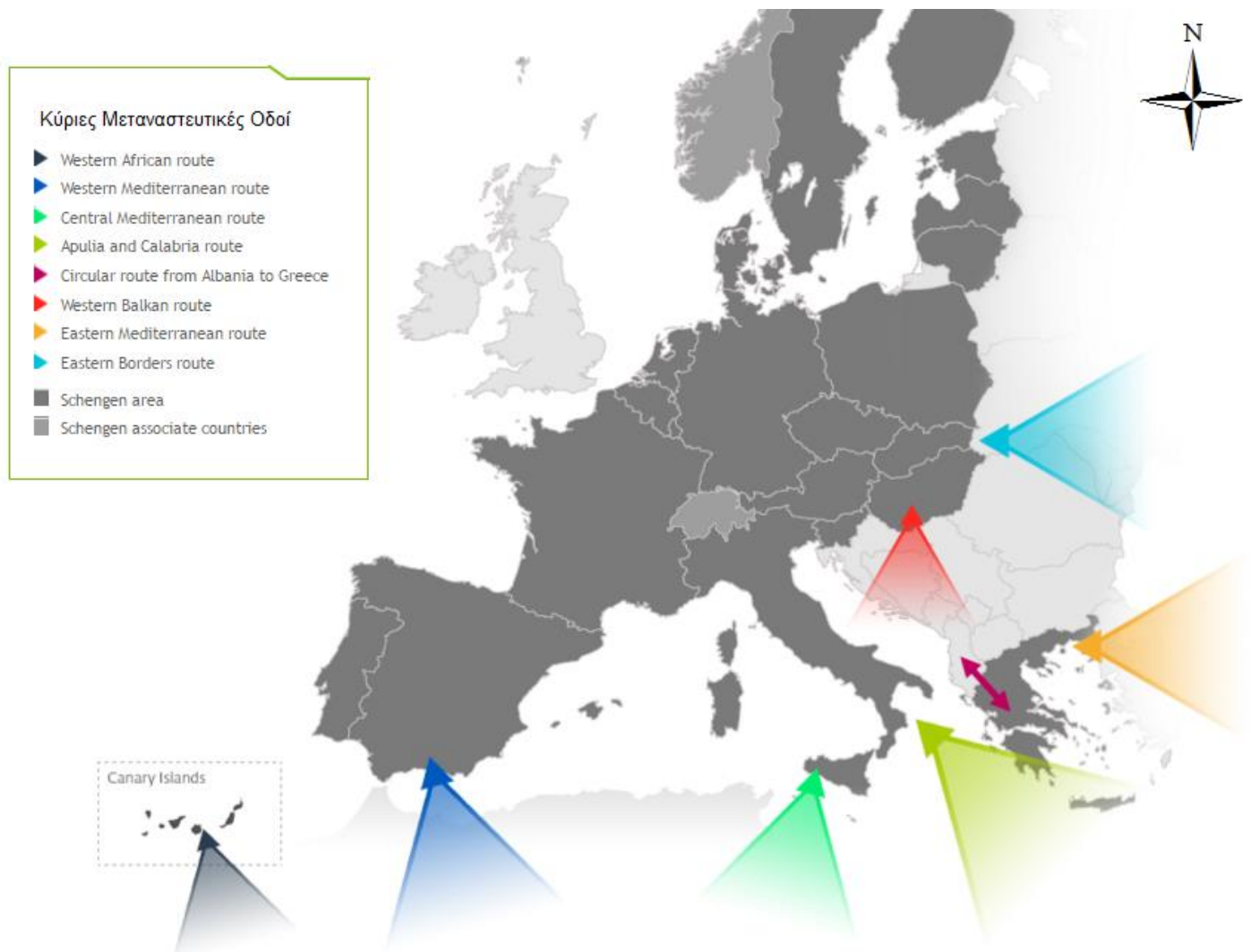
Ο σημαντικός αριθμός των μεταναστών από τη Νιγηρία που φτάνουν στην Ελλάδα και γενικότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οφείλεται στην τρομοκρατική ομάδα Boko Haram, η οποία δρα στην περιοχή από το 2009. Η τρομοκρατική δράση της ομάδας αυτής άρχισε να γίνεται εντονότερη από το 2014, έτος κατά το οποίο έγινε και παγκοσμίως γνωστή λόγω της απαγωγής εκατοντάδων κοριτσιών από σχολεία. Από τότε, οι βίαιες συγκρούσεις οδήγησαν πολλούς Νιγηριανούς στη μετανάστευση (Zaragoza-Christiani, 2015).

2.2.2. Μεταναστευτικές Οδοί

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Frontex³, κάθε χρόνο, πριν την προσφυγική και μεταναστευτική κρίση, περισσότεροι από 100.000 άνθρωποι επιχειρούσαν να εισέλθουν με μη νόμιμο τρόπο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε 20 χρόνια 20.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους προσπαθώντας να διασχίσουν τα θαλάσσια σύνορα και να φτάσουν στις Ευρωπαϊκές ακτές. Οι μεταναστευτικές οδοί που ακολουθούν οι μετανάστες και οι πρόσφυγες εξαρτώνται από αρκετούς παράγοντες, όπως το κόστος, η επικινδυνότητα και η αποτελεσματικότητα. Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι κύριες οδοί προς στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

³ Frontières extérieures – Εξωτερικά Σύνορα. Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαχείριση της συνεργασίας ανάμεσα στους εθνικούς συνοριοφύλακες με σκοπό την ασφάλεια των εξωτερικών συνόρων της. Ιδρύθηκε το 2004, έχει την έδρα του στην Πολωνία και στοχεύει στον εντοπισμό και την καταστολή της παράνομης μετανάστευσης, την διακίνησης ανθρώπων και την διείσδυσης τρομοκρατών.

Χάρτης 4. Κύριες Μεταναστευτικές οδοί προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.



Πηγή: Frontex 2016

(<http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/migratory-routes-map/>)

Καθεμία από τις παραπάνω οδούς (Χάρτης 4), δεν επιλέγεται από τον ίδιο αριθμό μεταναστών και προσφύγων. Κάποιες είναι περισσότερο δημοφιλείς, ενώ κάποιες άλλες επιλέγονται από έναν ελάχιστο αριθμό ανθρώπων, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες.

Σύμφωνα με τη Frontex, από τον Ιανουάριο έως τον Δεκέμβριο του 2015, 1.920 μετανάστες και πρόσφυγες βρέθηκαν στην Ευρώπη από τη διαδρομή των Ανατολικών συνόρων. Οι περισσότεροι από αυτούς ήταν από το Αφγανιστάν (491 άτομα) και από το Βιετνάμ (461 άτομα) και λιγότεροι από τη Συρία (153 άτομα).

Μικρός είναι και ο αριθμός των παράνομων μεταναστών και προσφύγων που διασχίζουν την οδό της Δυτικής Αφρικής προς τα Κανάρια νησιά, μόλις 874 από τον Ιανουάριο έως τον Δεκέμβριο του 2015, με τους περισσότερους να είναι από τη Γουϊνέα (365 άτομα), την Ακτή Ελεφαντοστού (136 άτομα) και τη Γκάμπια (85 άτομα).

Η κύρια πηγή εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν διαχρονικά και εξακολουθεί να είναι η Μεσόγειος. Το 2012 πάνω από το 50% των μεταναστών και των προσφύγων διέσχισε τη Μεσόγειο, ενώ σύμφωνα με υπολογισμούς, περισσότεροι από ένα εκατομμύριο άνθρωποι από την Αφρική, την Ασία και τη Μέση Ανατολή έφτασαν στην Ευρώπη το 2015, μέσω της Μεσογείου και κυρίως μέσω της διέλευσης από την Ελλάδα, την Ιταλία και την Ισπανία.

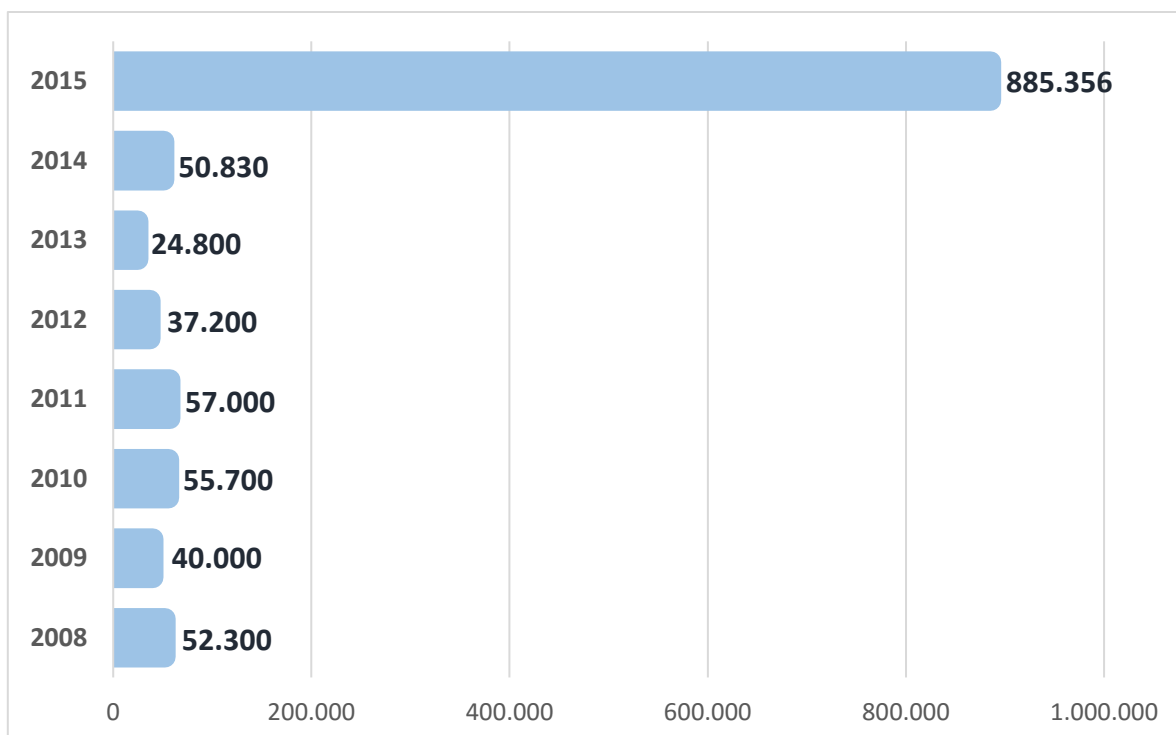
Συγκεκριμένα, το 2015, 7.164 άνθρωποι βρέθηκαν στην Ευρώπη (Ισπανία) από την οδό της Δυτικής Μεσογείου. Οι περισσότεροι ήταν από τη Γουϊνέα (1.991 άτομα), ενώ αρκετοί ήταν και από την Αλγερία (1.052 άτομα) και από το Μαρόκο (828 άτομα).

Μία λιγότερο δημοφιλής διαδρομή είναι η διαδρομή Apulia and Calabria, η οποία από το 2014 ενσωματώθηκε στην διαδρομή της Κεντρικής Μεσογείου. Τη διαδρομή αυτή επέλεξαν τον Ιανουάριο του 2016, 5.609 μετανάστες, οι περισσότεροι από τους οποίους προέρχονται από τη Νιγηρία (883 μετανάστες), τη Γκάμπια (836 μετανάστες) και από τη Σενεγάλη (582 μετανάστες). Ο αριθμός αυτός είναι 55% υψηλότερος από τον αριθμό των μεταναστών που επέλεξαν αυτή την οδό τον Ιανουάριο του 2015 (Frontex, 2016).

Ωστόσο, η κύρια πηγή εισόδου παράνομων μεταναστών είναι ο διάδρομος της Ανατολικής Μεσογείου. Την περίοδο 2008-2009 περισσότεροι από 40.000 μετανάστες διέσχισαν αυτή την οδό (40% των εισερχόμενων μεταναστών στην Ευρώπη). Το 2010 ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σημαντικά, με περίπου 300 μετανάστες να περνούν τα ελληνοτουρκικά σύνορα κάθε μέρα. Για να μειωθεί αυτή η ροή, η ελληνική κυβέρνηση ενίσχυσε τη φύλαξη των συνόρων με τη δημιουργία ενός φράχτη. Από το μέτρο αυτό, προκλήθηκε η εισροή των μεταναστών από τη θάλασσα, με αποτέλεσμα την εισροή 57.000 παράνομων μεταναστών το 2011. Το 2012 και το 2013 οι ροές μειώθηκαν σημαντικά (37.200 και 24.800 άτομα αντίστοιχα), ενώ το 2014 άρχισαν να αυξάνονται και πάλι (50.830 μετανάστες). Το 2015 περισσότεροι από 885.000 μετανάστες και πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα από αυτή την οδό, δηλαδή 17 φορές περισσότεροι από το 2014. Οι περισσότεροι έφτασαν σε ορισμένα ελληνικά νησιά του Αγαίου και

συγκεκριμένα στη Λέσβο, στη Χίο, στη Σάμο, στη Λέρο, στην Κω και στο Καστελλόριζο. Ο αριθμός των μεταναστών και των προσφύγων άρχισε να αυξάνεται σταδιακά προς το τέλος του έτους, με αποτέλεσμα τον Οκτώβριο του 2015 να εισέλθουν 216.000 άτομα. Μόνο τον Ιανουάριο του 2016, πέρασαν στην Ελλάδα 68.671 μετανάστες και πρόσφυγες. Ο αριθμός αυτός είναι σημαντικός, αφού είναι 38 φορές υψηλότερος από τον αντίστοιχο αριθμό τον Ιανουάριο του 2015, αλλά μειωμένος κατά 40% σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2015, γεγονός που οφείλεται κατά μεγάλο βαθμό στις άσχημες καιρικές συνθήκες στην περιοχή του Αιγαίου και των νησιών υποδοχής, οι οποίες αύξησαν σημαντικά τον αριθμό των ναυαγίων και των νεκρών στην περιοχή. Η πλειοψηφία των μεταναστών και των προσφύγων αυτών προέρχεται από τη Συρία (25.981 άτομα), λιγότεροι από το Αφγανιστάν (16.051 άτομα) και 10.977 από τη Σομαλία, την Υπο-Σαχάρια Αφρική και άλλες χώρες. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι ροές των μη εγκεκριμένων μεταναστών και προσφύγων στην Ευρώπη ανά έτος από το 2009 έως το 2015 (Frontex, 2016).

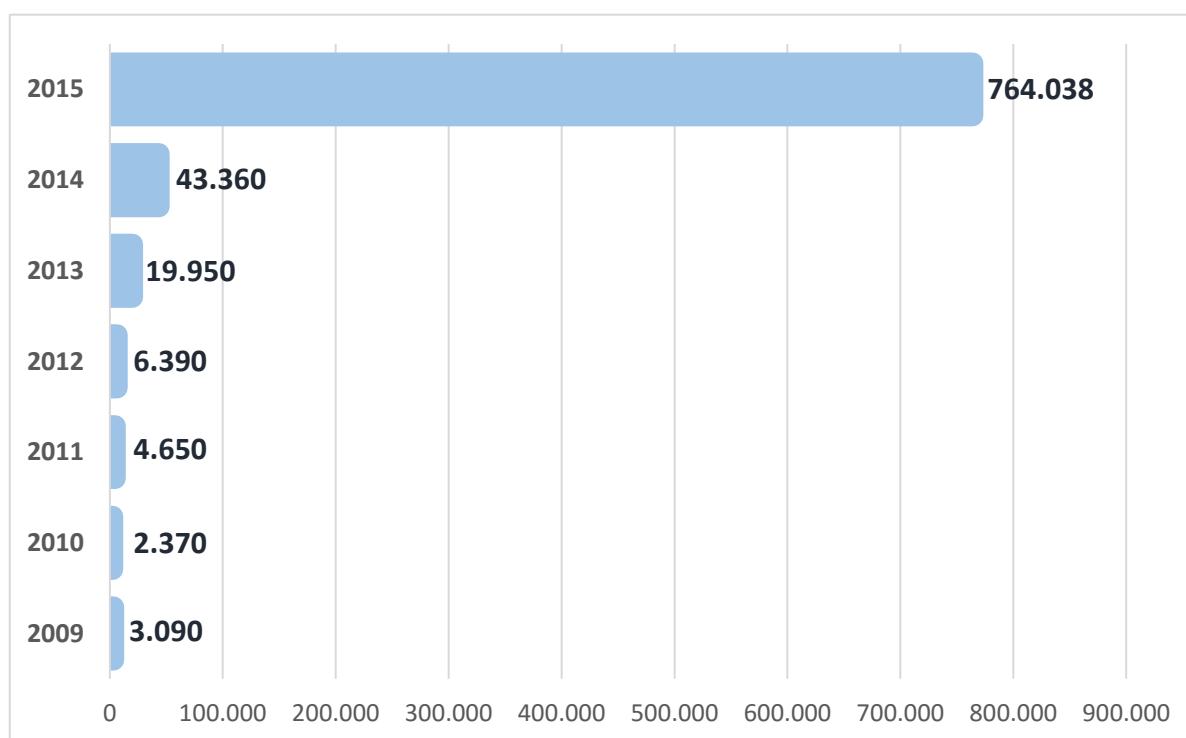
Διάγραμμα 3. Ροές μεταναστών και προσφύγων στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τον διάδρομο της Ανατολικής Μεσογείου την περίοδο 2008-2015.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων Frontex, 2016

Μετά την είσοδό τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τον διάδρομο της Ανατολικής Μεσογείου, οι περισσότεροι μετανάστες που φτάνουν στη χώρα με μη εγκεκριμένο τρόπο, κινούνται βόρεια και επιλέγουν τον διάδρομο των Δυτικών Βαλκανίων για να φτάσουν στην υπόλοιπη Ευρώπη και κυρίως στη Γερμανία. Συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο του 2016 (1-26 Ιανουαρίου) πέρασαν από αυτόν τον διάδρομο 65.343 μετανάστες και πρόσφυγες. Η διαδρομή αυτή έγινε ιδιαίτερα δημοφιλής από το 2012, όταν χαλάρωσαν οι περιορισμοί έκδοσης visa για τη ζώνη Schengen για υπηκόους πέντε Βαλκανικών χωρών (Αλβανία, Μαυροβούνιο, Σερβία, Π.Γ.Δ.Μ., Βοσνία-Ερζεγοβίνη). Οπότε, η διέλευση από αυτές τις χώρες έγινε ευκολότερη. Το πρώτο τρίμηνο του 2015, καταγράφηκε η υψηλότερη διέλευση από αυτή την οδό⁴, ρεκόρ που ανατράπηκε το δεύτερο τρίμηνο του ίδιου έτους (Frontex, 2016). Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι ροές των παράνομων μεταναστών από αυτή την οδό.

Διάγραμμα 4. Ροές μεταναστών και προσφύγων στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τον διάδρομο των Δυτικών Βαλκανίων την περίοδο 2009-2015.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων Frontex, 2016

⁴ Από το 2008, έτος κατά το οποίο ξεκίνησαν οι καταγραφές και η συλλογή δεδομένων από τη Frontex.

2.2.3. Λόγοι επιλογής της διαδρομής της Ανατολικής Μεσογείου

Οι λόγοι που κάνουν τη διαδρομή της Ανατολικής Μεσογείου τόσο δημοφιλή είναι αρκετοί. Ο βασικός λόγος είναι η ιδιαίτερη ανάπτυξη της βιομηχανίας παράνομης διακίνησης ανθρώπων στην Τουρκία τα τελευταία χρόνια, με ενεργά κυκλώματα σε πολλές, παραθαλάσσιες κυρίως, πόλεις. Τα κυκλώματα αυτά παρέχουν τις περισσότερες φορές και άλλες ατομικές υπηρεσίες στους μετανάστες, όπως στέγαση, μεταφορά από κάποιες Τουρκικές πόλεις σε άλλες, οδηγίες σχετικά με τη διαδικασία ασύλου σε κάθε χώρα-μέλος και πλαστά έγγραφα με επιπλέον κόστος. Μεγαλύτερη ζήτηση έχουν τα Συριακά διαβατήρια, ταυτότητες, πιστοποιητικά γεννήσεως και άδειες παραμονής (Frontex, 2016). Άλλος ένας λόγος, είναι η αύξηση των δρομολογίων των πλοίων από τα παράλια της Συρίας και του Λιβάνου στην Τουρκία, από τις αρχές του 2014. Τα δρομολόγια αυτά συχνά οργανώνονται από τα κυκλώματα παράνομης διακίνησης ανθρώπων. Σημαντικός παράγοντας είναι το σχετικά χαμηλό κόστος της μεταφοράς προς τα ελληνικά νησιά, αλλά και η χαμηλή επικινδυνότητα λόγω των καιρικών συνθηκών, σε αντίθεση με την διαδρομή της Κεντρικής Μεσογείου από τη Βόρεια Αφρική, η οποία χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα επικίνδυνη (Frontex, 2016). Επίσης, η Turkish Airlines, η οποία είναι από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες στον κόσμο, παρέχει εύκολα visa σε υπηκόους πολλών αφρικανικών χωρών, γεγονός που διευκολύνει την πρόσβασή τους στην Τουρκία και κατ'επέκταση και στην Ελλάδα (Turkish Airlines, 2016)⁵. Μάλιστα, η έκδοση της visa γίνεται σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα (εντός 48 ωρών) ή μπορεί να γίνει και κατά την άφιξη στην Τουρκία εντός ωρών και έχει εξαιρετικά μικρό κόστος (10-15 ευρώ).

Η επιλογή της συγκεκριμένης οδού από την πλειοψηφία των μεταναστών και των προσφύγων, προέκυψε, εκτός από τους παραπάνω λόγους, και από μία σειρά γεωπολιτικών αλλαγών. Από το 2011, έτος κατά το οποίο ξεκίνησε ο εμφύλιος πόλεμος, οι Σύριοι πρόσφυγες άρχισαν να αφήνουν τη χώρα και να μετακινούνται προς τις γειτονικές τους, κυρίως στην Ιορδανία και στο Λίβανο, αλλά και στην Αίγυπτο, οι οποίες δέχτηκαν να τους φιλοξενήσουν αρχικά. Ωστόσο, λόγω της σημαντικής αύξησης

⁵ <http://www.turkishairlines.com/en-int/corporate/press-room/press-releases/press-release-detail/eased-visa-regulations-from-turkish-airlines>

των προσφύγων στις χώρες αυτές και της έλλειψης των απαραίτητων πόρων και της διεθνούς βοήθειας για τη διατήρηση της φιλοξενίας, από το 2014 άρχισαν να αλλάζουν την πολιτική τους σχετικά με αυτούς. Συγκεκριμένα, επανέφεραν αυστηρούς έλεγχους στα σύνορα για να μειώσουν κατά πολύ τον αριθμό των διερχομένων, διέκοψαν την ανθρωπιστική βοήθεια στους ήδη υπάρχοντες εντός των συνόρων τους προσφυγες, ώστε να τους αναγκάσουν να εγκαταλείψουν τη χώρα, και σταμάτησαν να χαρακτηρίζουν τους Σύριους ως «πρόσφυγες». (Zaragoza-Christiani, 2015)

Τον Δεκέμβριο του 2012, η ελληνική κυβέρνηση έχτισε ένα φράχτη μήκους 10,5km και ύψους 4m στα χερσαία σύνορα της χώρας με την Τουρκία. Ο φράχτης αυτός περιλαμβάνει ένα ισχυρό ηλεκτροφόρο καλώδιο, θερμικές κάμερες και διαρκή και αυξημένη αστυνόμευση για την αποτροπή της διέλευσης με παράνομο τρόπο. Στο ίδιο πλαίσιο, τον Νοέμβριο του 2013, η βουλγαρική κυβέρνηση ανακοίνωσε την κατασκευή ενός φράχτη με συρματοπλέγμα, μήκους 33km και ύψους 3m, στα σύνορά της με την Τουρκία, ενώ το επόμενο έτος αύξησε το μήκος του φράχτη κατά 130km (Zaragoza-Christiani, 2015). Οι δράσεις αυτές απέκλεισαν τη διέλευση από τα χερσαία σύνορα της Τουρκίας προς την Ευρώπη, αφήνοντας ως μοναδική επιλογή τη θαλάσσια μετακίνηση.

Δύο γεγονότα που έλαβαν χώρα το 2015 και αφορούν τη διαδρομή της Κεντρικής Μεσογείου, προκάλεσαν την αύξηση των μεταναστών και προσφύγων που επιλέγουν τη μετακίνησή τους στην Τουρκία και όχι στη Λιβύη και κατ' επέκταση τη διαδρομή της Ανατολικής Μεσογείου. Το πρώτο γεγονός είναι ο αυξημένος κίνδυνος στη διαδρομή της Κεντρικής Μεσογείου, ο οποίος αναδείχθηκε κυρίως από ένα ναυάγιο στις 19 Απριλίου 2015, το οποίο μετέφερε μετανάστες και πρόσφυγες, κυρίως Σύριους, από τη Λιβύη στην Ιταλία. Ο λόγος για τον οποίο το συγκεκριμένο ναυάγιο προκάλεσε την τόσο έντονη αλλαγή διαδρομής είναι ο θάνατος 900 μεταναστών και προσφύγων. Το δεύτερο γεγονός, είναι η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εγκρίνει την αποστολή της EUNAVFOR MED⁶ για την εξέλιψη των δικτύων διακίνησης ανθρώπων στην Λιβύη. Τα δύο αυτά γεγονότα προκάλεσαν τη συγκέντρωση των μεταναστών και των

⁶ European Union Naval Force Mediterranean ή Operation Sophia. Είναι μία στρατιωτική επιχείρηση, την οποία προώθησε η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τα ναυάγια των πλοίων των μεταναστών και των προσφύγων από τη Λιβύη τον Απρίλιο του 2015, με σκοπό την εξάλειψη των δικτύων διακίνησης προσφύγων και μεταναστών στη Μεσόγειο.

προσφύγων στην Τουρκία και τους άφησαν με δύο επιλογές, τη διαμονή τους σε αυτή τη χώρα ή τη μεταφορά τους στη ελληνικά νησιά από τις ακτές της Τουρκίας. (Zaragoza-Christiani, 2015)

Η επιλογή αυτή κρίθηκε ιδιαιτέρως από τη συμπεριφορά της Τουρκίας απέναντι στην προσφυγική και μεταναστευτική κρίση. Ενώ άλλες γειτονικές χώρες, όπως η Ιορδανία και ο Λίβανος, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, άρχισαν να υιοθετούν αυστηρότερη συνοριακή πολιτική για τον περιορισμό των ροών, η Τουρκία, όχι μόνο δεν περιόρισε τα σύνορα, αλλά εγκατέστησε νέες εγκαταστάσεις προσφύγων και πέτυχε την αύξηση της βοήθειας για τη διαχείριση της κατάστασης από το αρμόδιο τμήμα των Ηνωμένων Εθνών (United Nations High Commissioner for Refugees). Το γεγονός αυτό ερμηνεύεται από αρκετούς, ως μία προσπάθεια της Τουρκίας να αποκτήσει καλύτερη φήμη στον Αραβικό κόσμο με αποτέλεσμα να αποτελέσει σημαντική επιρροή σε αυτόν. Παρόλα αυτά, το 2015, η τουρκική κυβέρνηση άλλαξε σταδιακά την πολιτική της σε σχέση με τα ανοιχτά σύνορα και έκλεισε αρκετά από αυτά. Μάλιστα, οι συνοριοφύλακες είχαν την εντολή να πυροβολούν όσους Σύριους πολίτες πλησίαζαν τα σύνορα, όπως και έκαναν τον Ιούνιο του 2015, σκοτώνοντας τουλάχιστον οχτώ ανθρώπους. Ωστόσο, οι τρομοκρατικές επιθέσεις που έγιναν στην Τουρκία από τις 20 Ιουλίου 2015, έπεισαν την τουρκική κυβέρνηση να αλλάξει στάση για την εμφύλια διαμάχη της Συρίας. Αρχικά, κινητοποίησε τις στρατιωτικές της δυνάμεις, προκειμένου να αποδυναμώσει το Ισλαμικό Κράτος στα σύνορα της Συρίας κοντά στην Τουρκία. Στη συνέχεια, δημιούργησε δύο νέες στρατιωτικές βάσεις σε αρκετά κοντινή απόσταση από τη Συρία και αποφάσισε την κατασκευή ενός φράχτη μήκους 150km, με συρματόπλεγμα. Οι παραπάνω διενέργειες, επιδείνωσαν την κατάσταση και οδήγησαν σε βίαιες συγκρούσεις σε διάφορες περιοχές της Τουρκίας. (Zaragoza-Christiani, 2015)

Η αλλαγή της στάσης της Τουρκίας απέναντι στους μετανάστες και πρόσφυγες, σε επιθετική είναι ο κύριος λόγος επιλογής της μετακίνησής τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μη παραμονής τους στην Τουρκία. Οι Σύριοι πρόσφυγες, οι οποίοι αποτελούν την πλειοψηφία των διερχόμενων κατά τη διάρκεια της κρίσης, χαρακτηρίζονται στην Τουρκία ως «προσωρινοί επισκέπτες», στους οποίους παρέχεται προσωρινή προστασία, και όχι ως πρόσφυγες στη χώρα. Σύμφωνα με τη Zaragoza-

Christiani (2015), η Τουρκία δεν έχει καμία υποχρέωση να υποστηρίξει τους πρόσφυγες και μπορεί να τους αναγκάσει να επιστέψουν στη χώρα τους. Επίσης, αποφασίστηκε από το Υπουργείο Εργασίας της χώρας να μη δοθεί καμία ειδική άδεια εργασίας σε Σύριους πρόσφυγες. Το γεγονός αυτό, θέτει ως μοναδική λύση για τους πρόσφυγες και μετανάστες από χώρες της Μέσης Ανατολής που θέλουν να εγκαταλείψουν τις χώρες τους, τη μετακίνησή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση και λόγω όλων των προαναφερθέντων παραγόντων η ιδανικότερη διαδρομή είναι αυτή της Ανατολικής Μεσογείου.

2.2.4. Η πορεία των Σύριων προσφύγων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η πλειοψηφία των μεταναστών και των προσφύγων που φτάνουν στη Ελλάδα με σκοπό τη μετακίνησή του στη Βόρεια Ευρώπη, προέρχονται από τη Συρία. Για την έξοδό τους από την χώρα τους, οι περισσότεροι επιλέγουν πλοία. Τα πλοία είναι ιδιαίτερα δημοφιλή διότι είναι τα μοναδικά που ακολουθούν μία άμεση διαδρομή από τη Συρία στην Τουρκία, χωρίς να περνούν από περιοχές ελεγχόμενες από ισλαμικές οργανώσεις. Ωστόσο, αρκετοί είναι και εκείνοι που φτάνουν στην Τουρκία αεροπορικώς ή διασχίζοντας τα χερσαία σύνορα των δύο χωρών. Οι περισσότεροι Αφγανοί που διασχίζουν την οδό της Ανατολικής Μεσογείου αναχωρούν από το Ιράν, με προορισμό την Τουρκία και οι περισσότεροι Ιρακινοί, φτάνουν στην Τουρκία με νόμιμο τρόπο (Frontex, 2016).

Στη συνέχεια, οι μετανάστες και οι πρόσφυγες οδηγούνται στην πόλη Mersin (Μερσίνη) της Τουρκίας και στη συνέχεια στη Σμύρνη ή στις πόλεις Bodrum (Αλικαρνασός) και Didim, οι οποίες είναι περιφερειακά κέντρα που βρίσκονται στη Δυτική ακτή της χώρας. Σύμφωνα με μαρτυρίες προσφύγων το ταξίδι προς την Ελλάδα είναι αρκετά εύκολο (Achilli, 2016). Στις πόλεις αυτές κινούνται σε κάποιες συγκεκριμένες γειτονιές, στις οποίες χωρίς να χρειαστεί να κάνουν τίποτα, εντοπίζονται από τους διακινητές.

Από εκεί μεταφέρονται στα ελληνικά νησιά, κυρίως στη Κω, στη Λέσβο και στη Χίο, αλλά και στα υπόλοιπα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου. Το κόστος της μεταφορά τους από τις παραθαλάσσιες πόλεις της Τουρκίας στα ελληνικά νησιά είναι από 1.000

έως 5.000 δολάρια (USD) για το κάθε άτομο. Μάλιστα, σύμφωνα με μαρτυρίες μεταναστών και προσφύγων, οι διακινητές κάνουν εκπτώσεις στην τιμή της μεταφοράς σε όσους είναι πρόθυμοι να ταξιδέψουν προς τις ελληνικές ακτές υπό άσχημες καιρικές συνθήκες (Frontex, 2016). Σύμφωνα με τη Frontex, το γεγονός ότι το 2015 περισσότεροι από 1 εκατομμύριο πρόσφυγες και μετανάστες μεταφέρθηκαν στις ελληνικές και ιταλικές ακτές, υποδεικνύει πως το κέρδος των δικτύων διακίνησης ανθρώπων, το ίδιο έτος, ξεπέρασε τα 4 δισεκατομμύρια ευρώ. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κέρδους χρησιμοποιήθηκε για άλλες παράνομες δραστηριότητες, όπως η διακίνηση ναρκωτικών και όπλων.

Πολλοί πρόσφυγες ανέφεραν πως οι περισσότεροι διακινητές διαφημίζουν τις υπηρεσίες τους μέσω του διαδικτύου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, στα οποία γίνονται και οι διακανονισμοί για τις τελικές τιμές (Achilli, 2016). Οι σελίδες τους στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, οι οποίες μοιάζουν με σελίδες ταξιδιωτικών πρακτορείων, εμφανίζονται και εξαφανίζονται πολύ γρήγορα, έτσι ώστε να μην εντοπίζονται από τις Αρχές.

Παρόλα αυτά, υπάρχουν και μετανάστες, οι οποίοι οργανώνουν μόνοι τους τη μεταφορά τους στην Ελλάδα, με την αξιοποίηση πληροφοριών για τα στάδια και τα κατάλληλα σημεία μεταφοράς, από άτομα που έχουν ακολουθήσει επιτυχώς τη διαδρομή και αγοράζοντας φουσκωτές λέμβους (Frontex, 2016).

Στα νησιά του Αιγαίου, οι περισσότεροι μετανάστες και πρόσφυγες συλλαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές, αφήνονται, όμως, ελεύθεροι αμέσως μετά την καταγραφή τους, προκειμένου να μετακινηθούν προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Στη συνέχεια, κινούνται προς τα βόρεια σύνορα της χώρας, με σκοπό να ακολουθήσουν τη διαδρομή των Δυτικών Βαλκανίων και να φτάσουν στην Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη.

2.2.5. Ροές μεταναστών και προσφύγων στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Από το 2015 οι ροές των μεταναστών και των προσφύγων αυξήθηκαν σημαντικά (13 φορές μεγαλύτερος αριθμός αφίξεων από το 2014), με αποτέλεσμα να ξεκινήσει η μεταναστευτική και προσφυγική κρίση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Frontex, το πρώτο τρίμηνο του 2015, όλοι οι δείκτες παρουσίασαν αυξητικές τάσεις σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2014. Ωστόσο, σε σύγκριση με το τελευταίο τρίμηνο του 2014, οι δείκτες αυτοί είχαν μειωθεί, γεγονός που οφείλεται στο ότι πρόκειται για χειμερινούς μήνες. Παρόλα αυτά, δύο συγκεκριμένοι δείκτες, ο δείκτης ανίχνευσης παράνομης διέλευσης από τα σύνορα και ο δείκτης παράνομης διαμονής, ήταν οι υψηλότεροι που έχουν καταγραφεί, από το 2008, έτος κατά το οποίο ξεκίνησε η συλλογή δεδομένων, για το πρώτο τρίμηνο ενός έτους. Σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του 2014, η διέλευση από τα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκε περισσότερο από 180%.

Το δεύτερο τρίμηνο του 2015, όλοι οι δείκτες της Frontex παρουσίασαν και πάλι αυξητικές τάσεις, σε σχέση με το δεύτερο τρίμηνο του 2014. Η ανίχνευση παράνομης διέλευσης από τα σύνορα αυξήθηκε κατά 140% και οι αιτήσεις ασύλου κατά δύο τρίτα. Επίσης, πέντε δείκτες, παράνομης διαμονής, ασύλων, πραγματοποιημένων επιστροφών, σύλληψης διαμεσολαβητών και ανίχνευσης παράνομης διέλευσης από τα σημεία ελέγχου των συνόρων, έφτασαν στα υψηλότερα επίπεδα που έχουν καταγραφεί από τότε που ξεκίνησαν οι καταγραφές. Η παράνομη διέλευση των συνόρων στην Ελλάδα και στην Βουλγαρία αυξήθηκε κατά 690% σε σχέση με το δεύτερο τρίμηνο του 2014. Η αύξηση αυτή παρατηρήθηκε κυρίως στα νησιά του Αιγαίου, από τα οποία πέρασε το 97% όλων των παράνομων μεταναστών και προσφύγων που διέσχισε την οδό της Ανατολικής Μεσογείου. Η αύξηση αυτή, οφείλεται κυρίως στην αύξηση του αριθμού των Σύριων και Αφγανών που προσπαθούν να φτάσουν στην Ευρώπη, με τη χρήση φουσκωτών λέμβων.

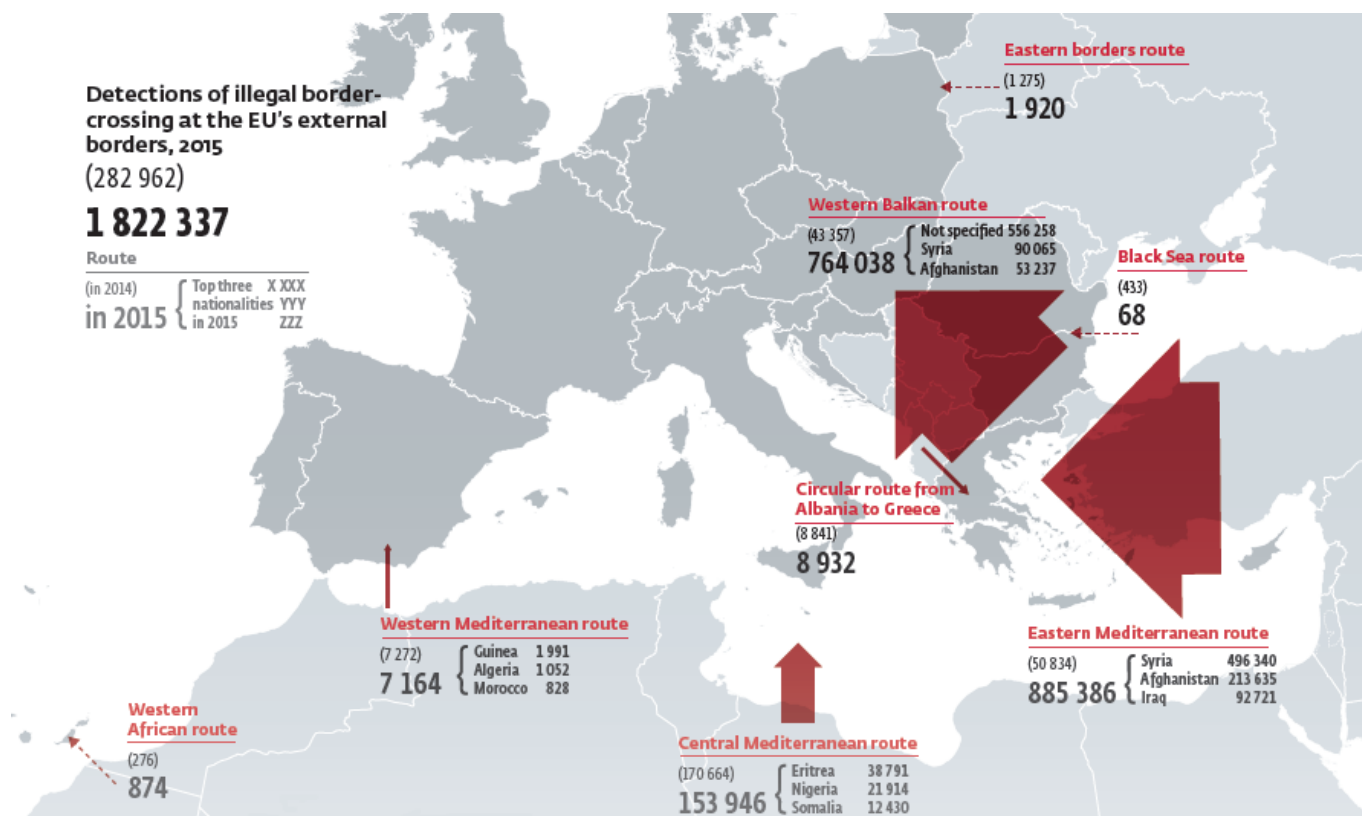
Το τρίτο τρίμηνο του 2015, σύμφωνα με τα στοιχεία της Frontex, οι δείκτες παράνομης διέλευσης από τα σημεία ελέγχου των συνόρων, παράνομης διαμονής και ασύλων, αυξήθηκαν θεαματικά και έφτασαν στο υψηλότερο επίπεδο που έχει καταγραφεί. Το ίδιο ισχύει και για τα επίπεδα διέλευσης από τη διαδρομή των Δυτικών

Βαλκανίων. Αντίθετα, η διέλευση μεταναστών από την οδό της Κεντρικής Μεσογείου, μειώθηκε κατά 18% σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2014, ενώ προς το τέλος του καλοκαιριού μειώθηκε ακόμη περισσότερο. Επίσης, από τον Ιούλιο έως τον Σεπτέμβριο του 2015, ο αριθμός των αποφάσεων για επιστροφές μεταναστών και ο αριθμός των πραγματοποιημένων επιστροφών μειώθηκε κατά 3% και 1% αντίστοιχα. Υπολογίζεται πως μέχρι και τον Νοέμβριο του 2015, περισσότεροι από 790.000 άνθρωποι διακινδύνευαν τη ζωή τους για να μεταβούν στην Ευρώπη.

Το τέταρτο τρίμηνο του 2015, ο δείκτης ανίχνευσης διέλευσης από τα σημεία ελέγχου των συνόρων ξεπέρασε όλα τα προηγούμενα επίπεδα και πάλι. Επίσης, είναι και η πρώτη φορά που ο δείκτης αυτός έχει αυξηθεί από το τρίτο στο τέταρτο τρίμηνο. Αν και τα προηγούμενα χρόνια, οι ροές μειώνονταν αυτό το τρίμηνο λόγω των καιρικών συνθηκών στο Αιγαίο, το 2015 αυξήθηκαν. Ειδικότερα, τον Οκτώβριο του 2015 παρουσιάστηκε αύξηση 45% των ροών σε σχέση με τους καλοκαιρινούς μήνες του ίδιου έτους. Οι ροές τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο ήταν εμφανώς μειωμένες σε σύγκριση με τον Οκτώβριο (κατά 30%), αλλά παρέμειναν σε πολύ υψηλά επίπεδα. Η παράνομη διέλευση από τα σύνορα τον Δεκέμβριο του 2015 ήταν 50 φορές υψηλότερη από τον Δεκέμβριο του προηγούμενου έτους, φτάνοντας τα 110.000 άτομα. Από τον Οκτώβριο έως τον Δεκέμβριο του 2015 το 46% όλων των μεταναστών που πέρασαν τα σύνορα με μη νόμιμο τρόπο προέρχονταν από τη Συρία και το 28% από το Αφγανιστάν.

Συνολικά το 2015 καταμετρήθηκε η διέλευση 1.822.337 μεταναστών και προσφύγων από όλα τα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από αυτούς, οι 1.033.093 επέλεξαν τη διέλευση από τα θαλάσσια σύνορα και οι 789.244 από τα χερσαία. Η διέλευση από τα χερσαία σύνορα αυξήθηκε κατά 80% σε σχέση με το 2014, λόγω της καταμέτρησης της διέλευσης σε χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης από χώρες που δεν ανήκουν σε αυτήν, μέσω της διαδρομής των Δυτικών Βαλκανίων. Ωστόσο, η κυριότερη διαδρομή εισόδου ήταν η οδός της Ανατολικής Μεσογείου, την οποία επέλεξαν 885.386 πρόσφυγες και μετανάστες.

Χάρτης 5. Εισροές μεταναστών και προσφύγων στην Ε.Ε. (2015).

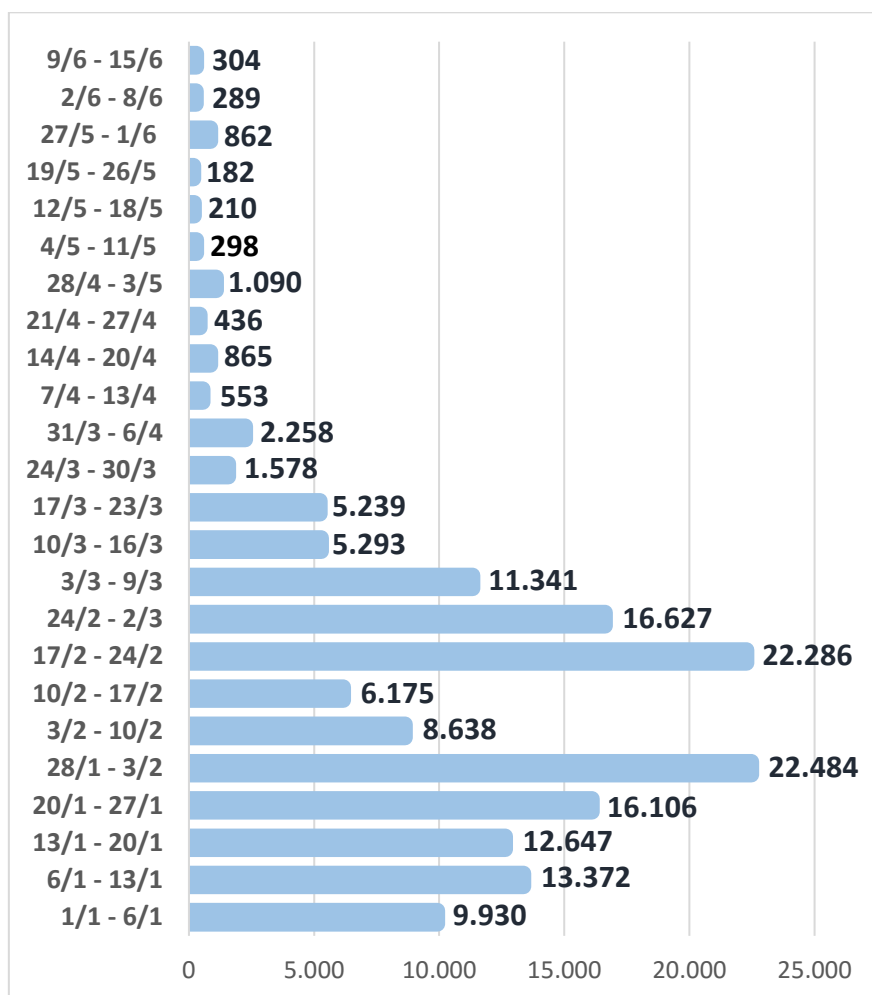


Πηγή: Frontex 2016 (σ.16)

(frontex.europa.eu/assets/Publications/RiskAnalysis/AnnulaRiskAnalysis2016.pdf)

Το 2016, το φαινόμενο εξακολουθεί να είναι σημαντικό. Από την 1^η Ιανουαρίου έως την 15^η Ιουνίου 2016, έφτασαν στα νησιά του Αιγαίου από την οδό της Ανατολικής Μεσογείου, 159.063 πρόσφυγες και μετανάστες. Οι περισσότερες αφίξεις έγιναν μέχρι και τις 23 Μαρτίου 2016, ενώ στη συνέχεια οι ροές άρχισαν να μειώνονται. Ο μέσος όρος των αφίξεων στην Ελλάδα για κάθε μέρα του Ιανουαρίου ήταν 2.056 άτομα, για τον Φεβρουάριο 2.117 άτομα και για τον Μάρτιο 1.375 άτομα. Ο μέσος όρος των ημερίσιων αφίξεων για τον Απρίλιο του 2016 ήταν 701 πρόσφυγες και μετανάστες, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός για τον Μάιο και για τον Ιούνιο ήταν 47 και 70 μετανάστες και πρόσφυγες αντίστοιχα.

Διάγραμμα 5. Ροές μεταναστών και προσφύγων από την οδό της Ανατολικής Μεσογείου (ανά εβδομάδα του 2016).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων IOM, 2016

2.2.6. Ροές Μεταναστών και Προσφύγων στα νησιά του Αγαίου

Το νησί του Βορειοανατολικού Αγαίου στο οποίο φτάνουν οι περισσότεροι πρόσφυγες και μετανάστες, από την αρχή του 2015 μέχρι και σήμερα, είναι η Λέσβος. Συγκεκριμένα, κυρίως από το δεύτερο μισό του 2015, ένας στους πέντε μετανάστες που φτάνουν στην Ευρώπη, έχουν περάσει από τη Λέσβο. Συνολικά, 5.165 πρόσφυγες και μη εγκεκριμένοι μετανάστες έχουν φτάσει στη Λέσβο από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο του 2015 και 29.016 από τον Απρίλιο έως τον Ιούνιο του 2015, ενώ το αντίστοιχο τρίμηνο του 2014 μόλις 2.138. Επίσης, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό μεταναστών από το Αφγανιστάν και το Πακιστάν από οποιοδήποτε άλλο νησί

του Αιγαίου, το 40% όλων των μεταναστών από το Πακιστάν που έχουν φτάσει στην Ευρώπη, το δεύτερο τρίμηνο του 2015, έχουν περάσει από το συγκεκριμένο νησί. Για όσο χρονικό διάστημα εξελίσσεται η προσφυγική και μεταναστευτική κρίση, λειτουργεί στο νησί ένα κέντρο υποδοχής, στο οποίο καταγράφονται λεπτομερώς οι αφιχθέντες (λαμβάνονται και δακτυλικά αποτυπώματα) και τους παρέχεται ιατρική βοήθεια.

Εικόνα 1. Πρόσφυγες και μετανάστες καταφθάνουν στη Λέσβο.



Πηγή: Frontex 2016 (σ. 16)

http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/FRAN_Q2_2015_final.pdf

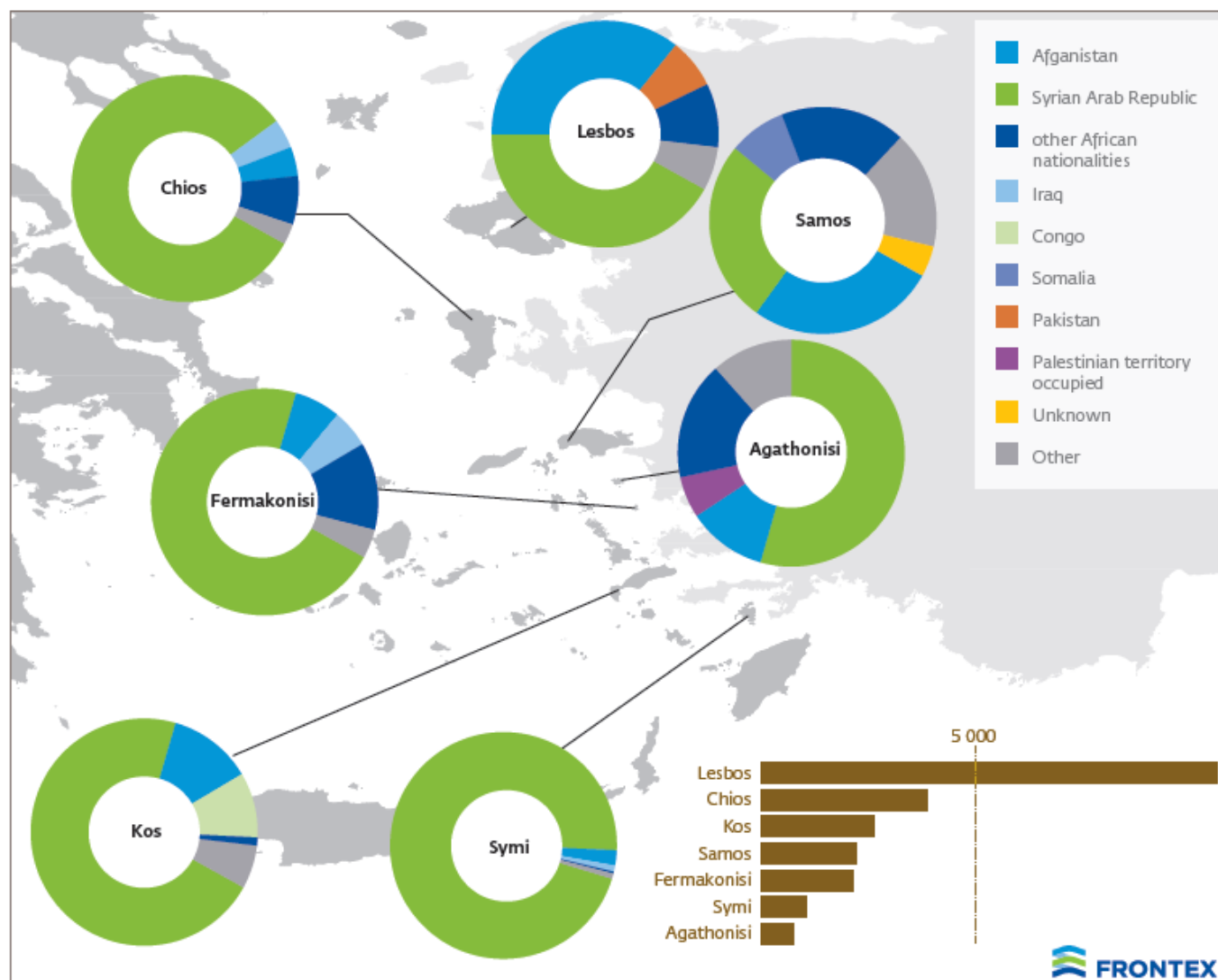
Σημαντικός αριθμός μεταναστών και προσφύγων καταφθάνει και στη Χίο. Το δεύτερο τρίμηνο του 2015 ο αριθμός αυτός ήταν 14 φορές υψηλότερος από την ίδια περίοδο το 2014 και 7 φορές υψηλότερος από το πρώτο τρίμηνο του έτους. Το ποσοστό των Σύριων που φτάνουν στο νησί σε σχέση με τις άλλες εθνικότητες, είναι αρκετά υψηλότερο από ότι στη Λέσβο και φτάνει το 80%.

Στην Κω, ο αριθμός των μεταναστών και των προσφύγων αυξήθηκε από 149, το δεύτερο τρίμηνο του 2014, σε 8.568 το δεύτερο τρίμηνο του 2015, από τους οποίους το 73% ήταν Σύριοι και το 14% Αφγανοί.

Στη Σάμο, το μεγαλύτερο ποσοστό των μεταναστών και προσφύγων που έφτασαν από τον Απρίλιο έως τον Ιούνιο του 2015 ήταν Αφγανοί. Εξίσου μεγάλο ήταν και το ποσοστό των Σύριων, ενώ αρκετοί ήταν και οι μετανάστες από τη Σομαλία και το Ιράκ.

Στη Λέρο έφτασαν περισσότεροι Σύριοι, το δεύτερο τρίμηνο του 2015, συγκεκριμένα 2.426 άτομα. Το ίδιο, αλλά σε αρκετά μικρότερη κλίμακα, συνέβη και στην Κάλυμνο, στην Κάρπαθο, στη Λήμνο, στη Σύμη, στο Αγαθονήσι, στο Φαρμακονήσι, στη Ρόδο και στην Κρήτη (Frontex, 2016).

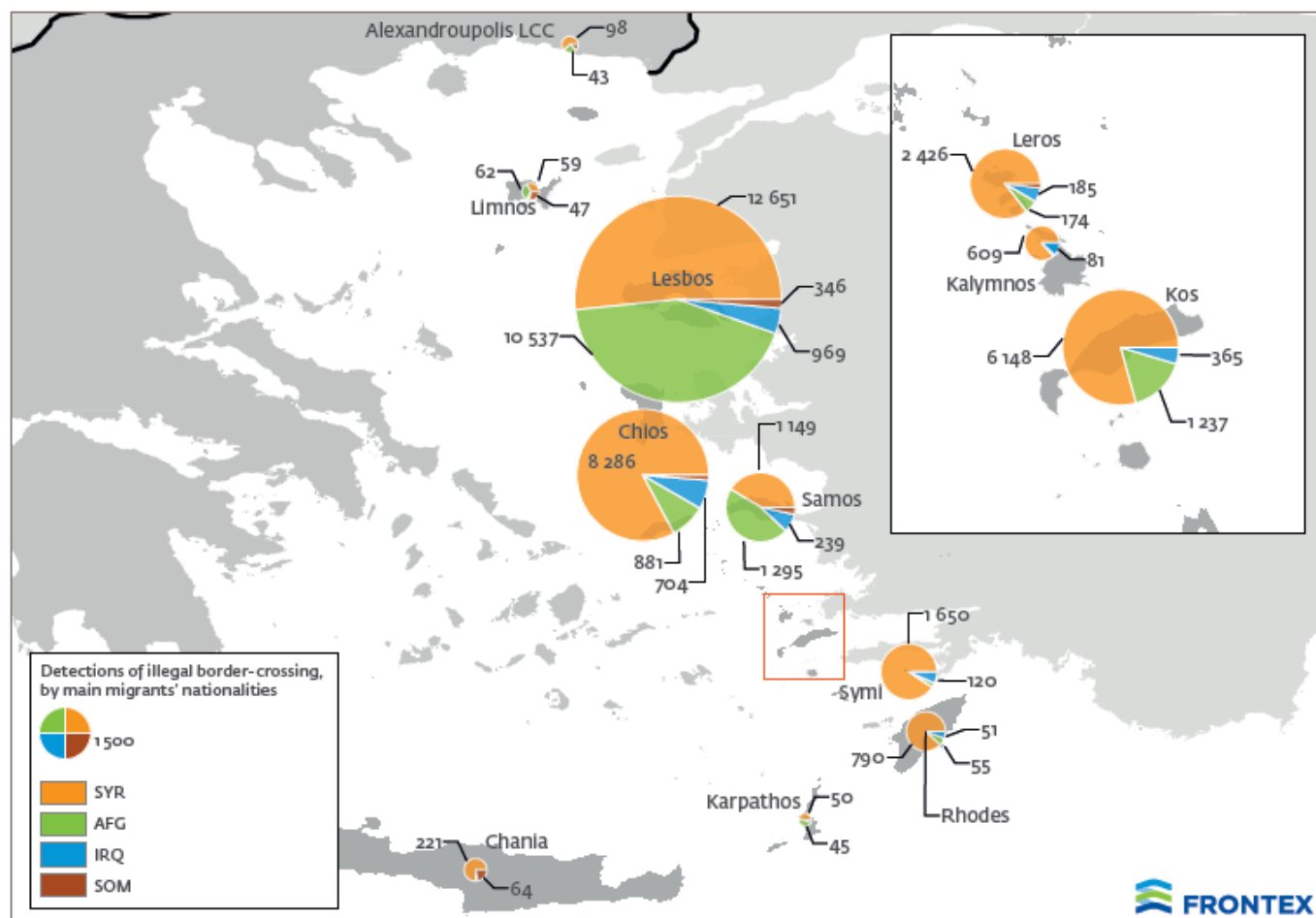
*Χάρτης 6. Εθνικότητες μεταναστών και προσφύγων στα ελληνικά νησιά
(Ιανουάριος 2015-Μάρτιος 2015).*



Πηγή: Frontex 2016 (σ.21)

(http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/FRAN_Q1_2015.pdf)

*Χάρτης 7. Εθνικότητες μεταναστών και προσφύγων στα ελληνικά νησιά
(Απρίλιος 2015-Ιούνιος 2015).*

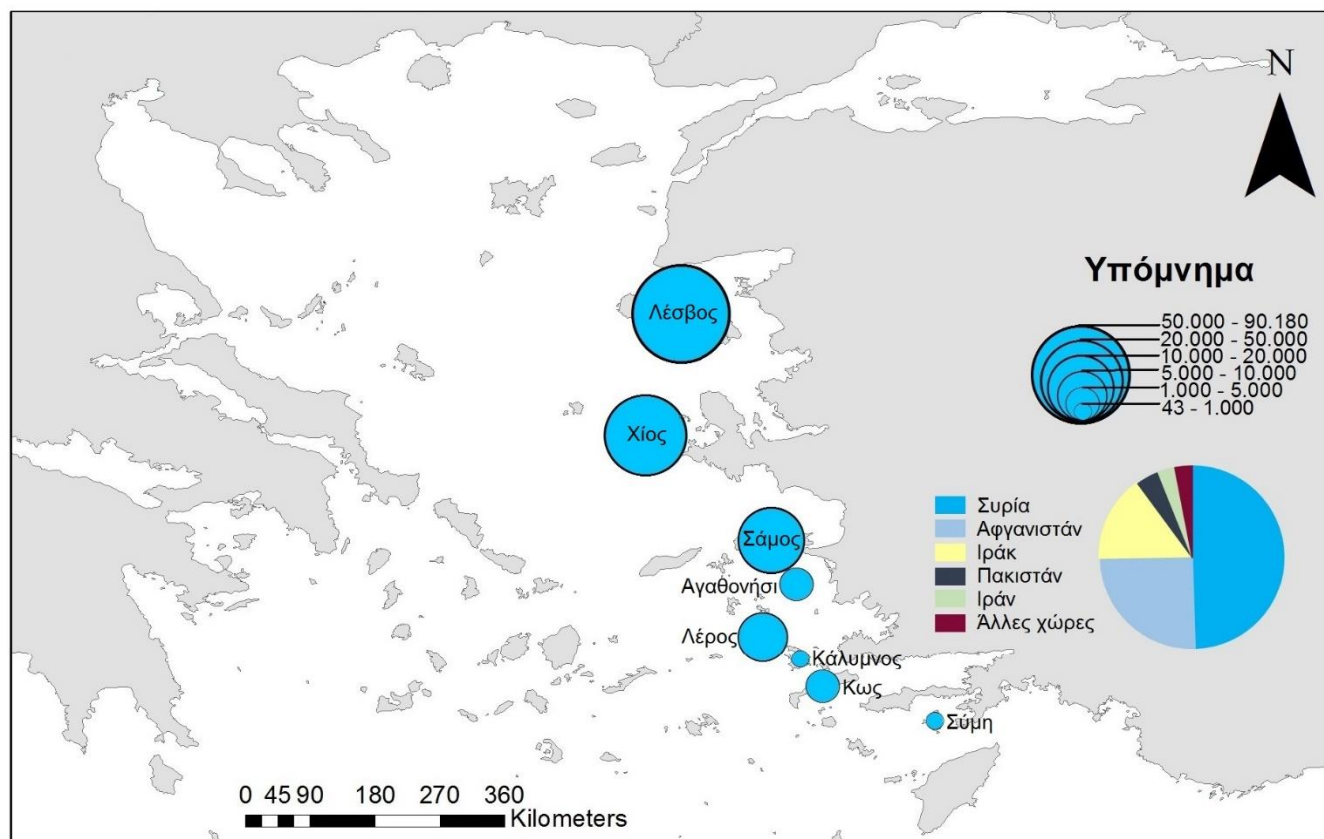


Πηγή: Frontex 2016 (σ.17)

http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Fran_Q2_2015_final.pdf

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ύπατης Αρμοστείας του Ο.Η.Ε. για τους πρόσφυγες, οι αριθμός των αφίξεων στα ελληνικά νησιά είναι εξαιρετικά υψηλός και τους πρώτους μήνες του 2016. Συγκεκριμένα, από την 1^η Ιανουαρίου 2016 έως τις 12 Ιουνίου 2016, 90.490 άτομα έφτασαν στην Λέσβο, 36.820 στην Χίο, 11.535 στη Σάμο, 8.377 στη Λέρο, 3.974 στην Κω, 3.573 στο Καστελλόριζο, 1.243 στο Αγαθονήσι και λιγότεροι στην Κάλυμνο και στη Σύμη, 391 και 43 άτομα αντίστοιχα. Από αυτούς το 49% προερχόταν από τη Συρία, το 25% από το Αφγανιστάν και το 15% από το Ιράκ. Μικρότερο ποσοστό προερχόταν από το Πακιστάν και το Ιράν (4% και 3% αντίστοιχα), ενώ το 3% προερχόταν από άλλες χώρες. Από τους αφιχθέντες το 2016, το 40% είναι άνδρες, το 21% είναι γυναίκες και το 38% παιδιά.

Χάρτης 8. Αριθμός μεταναστών και προσφύγων στα ελληνικά νησιά και κύριες εθνικότητες (1 Ιανουαρίου 2016 – 22 Μαΐου 2016).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων UNHCR The UN Refugee Agency, 2016

2.2.7. Δράσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης

Από τον Σεπτέμβριο του 2015, όταν αυξήθηκαν σημαντικά οι μεταναστευτικές και προσφυγικές ροές στα εξωτερικά σύνορα της Ευρώπης, αρκετές χώρες-μέλη της ζώνης Schengen επανέφεραν προσωρινά τους ελέγχους στα σύνορά τους. Το φαινόμενο αυτό παρουσιάστηκε στη Γερμανία, κυρίως, στα σύνορά της με την Αυστρία, στην Αυστρία στα σύνορά της με την Ιταλία, τη Σλοβακία και την Ουγγαρία, στην Ουγγαρία στα σύνορά της με τη Σλοβενία και το αντίστροφο, καθώς και στην Ολλανδία και στη Νορβηγία σε όλα τα σύνορά τους. Η Σουηδία αύξησε τους ελέγχους στα σύνορα και περιόρισε τον αριθμό των εισερχόμενων μεταναστών επιτρέποντας προσωρινά, μόνο όσους διέθεταν τα απαραίτητα έγγραφα ταυτοποίησης. Άλλες χώρες, όπως η Δανία και η Τσεχία δεν έχουν επαναφέρει τους ελέγχους στα σύνορα, αλλά έχουν αυξήσει την παρουσία της αστυνομίας. Ενώ, η Σερβία, η Κροατία, η Σλοβενία και η Π.Γ.Δ.Μ.

περιορίσαν τις άδειες εισόδου, επιτρέποντας μόνο μετανάστες που μπορούσαν να αποδείξουν πως είναι από τη Συρία, το Ιράκ ή το Αφγανιστάν (Orrenius και Zavodny, 2016). Το φαινόμενο αυτό ενισχύθηκε μετά την τρομοκρατική επίθεση στο Παρίσι στις 13 Νοεμβρίου 2015, αφού οι αρμόδιες αρχές εντόπισαν πως κάποιοι από τους υπεύθυνους για την επίθεση έφτασαν στη χώρα μέσω της Ελλάδας. Η Γαλλία επανέφερε τους ελέγχους στα σύνορά της με το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, τη Γερμανία, την Ελβετία, την Ιταλία και την Ισπανία, ενώ το Βέλγιο αύξησε τους έλεγχους της αστυνομίας στις κύριες οδούς από τη Γαλλία (Frontex, 2016).

Από τις 15 Δεκεμβρίου 2015, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε ένα σύνολο μέτρων για την προστασία των εξωτερικών συνόρων της Ευρώπης και τη διατήρηση της ζώνης Schengen χωρίς εσωτερικά σύνορα. Συγκεκριμένα, προτάθηκε η δημιουργία Ευρωπαϊκών συνόρων, η ενίσχυση της Ακτοφυλακής και ο συστηματικός έλεγχος των εισόδων και εξόδων από την ζώνη Schengen. Τα μέτρα αυτά, είχαν ως στόχο, κυρίως, την αποτελεσματικότερη διαχείριση των μεταναστευτικών και προσφυγικών ροών, αλλά και την ενίσχυση της εσωτερικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα παραπάνω μέτρα ήταν απαραίτητα διότι η σύγχρονη προσφυγική και μεταναστευτική κρίση δεν αποτελεί κρατικό πρόβλημα, αλλά Ευρωπαϊκό και για αυτό τον λόγο χρειάζεται μία Ευρωπαϊκή προσέγγιση, με έμφαση στη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της Ευρώπης, στη μείωση των παράνομων μεταναστών, στην ενίσχυση των ελέγχων στα σύνορα και στην σωστή λειτουργία του συστήματος ασυλίας (European Commission – Press Release 15/12/2015)⁷.

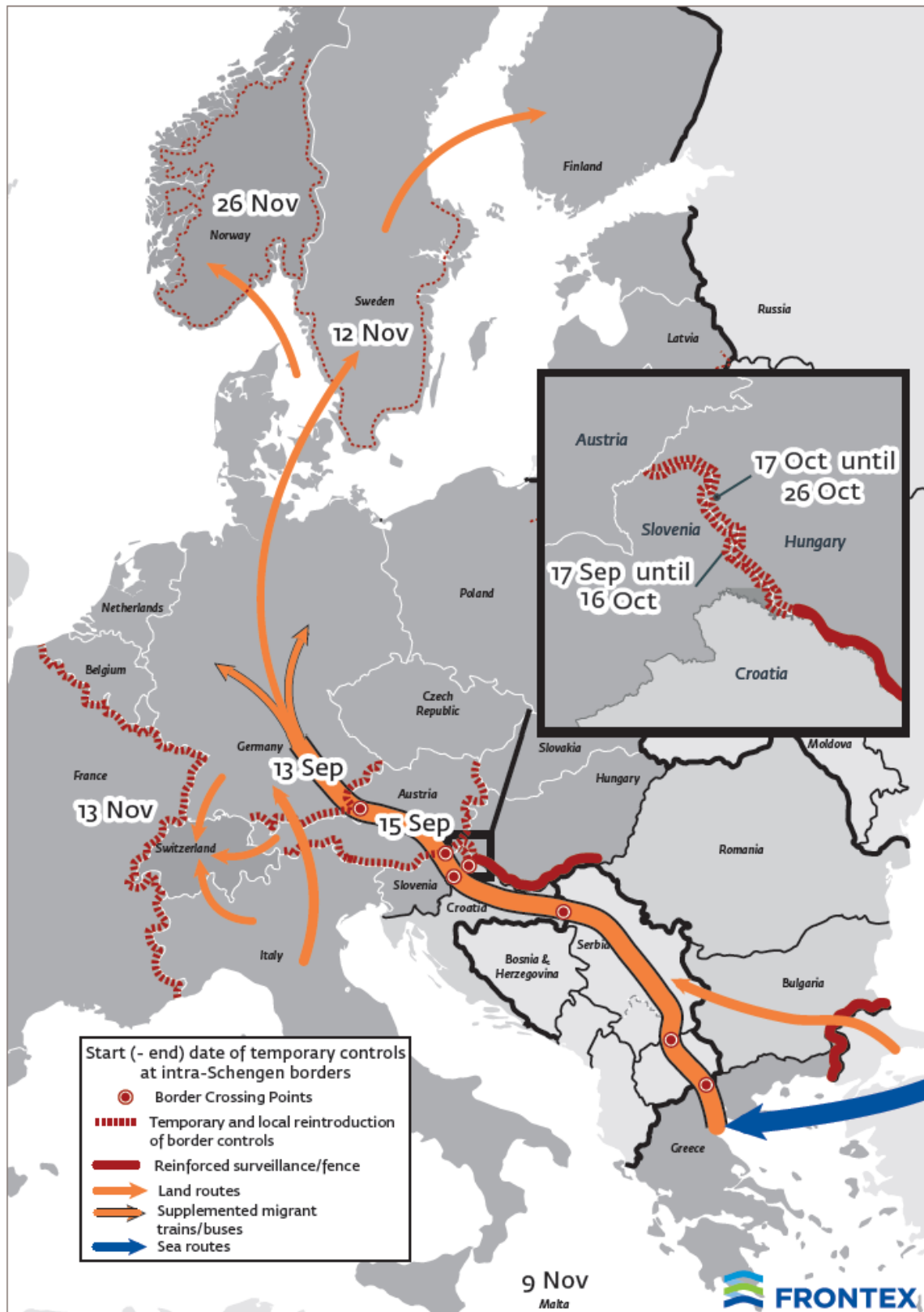
Η δημιουργία των Ευρωπαϊκών Συνόρων και της Ακτοφυλακής βασίζεται στην Frontex και στις αρμόδιες αρχές για την διαχείριση των συνόρων, κάθε χώρας-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το σύνολο των μέτρων ελέγχου των χερσαίων και θαλάσσιων συνόρων περιλαμβάνει, επίσης, τον υπερδιπλασιασμό του ανθρώπινου δυναμικού (σε σχέση με τη Frontex), την αύξηση του τεχνικού εξοπλισμού, τη δημιουργία ενός κέντρου παρακολούθησης και ανάλυσης κινδύνων για την ανεύρεση αδύναμων σημείων και την συνεχή επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων με τη συμβολή θαλάσσιων και εναέριων επιχειρήσεων. Εκτός από τα παραπάνω, το σύνολο των μέτρων περιλαμβάνει και τη δημιουργία κοινών επιχειρήσεων των Ευρωπαίων

⁷ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6327_en.htm

αξιωματικών με τους αντίστοιχους των γειτονικών χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, την ισχυρότερη πολιτική επιστροφής των παράνομων μεταναστών σε τρίτες χώρες, με την παροχή ενός ειδικού εγγράφου που θα γίνεται πιο εύκολα αποδεκτό από αυτές, αλλά και με την συνοδία τους από ειδικούς και τη θωράκιση της εσωτερικής ασφάλειας, με τη συνεργασία ευρωπαϊκών και διεθνών οργανισμών, για την πρόληψη της τρομοκρατίας, με σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα.

Παράλληλα με τα παραπάνω, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην τροποποίηση της ζώνης Schengen, με σκοπό τη διατήρηση της εσωτερικής ασφάλειας. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται ο υποχρεωτικός έλεγχος των Ευρωπαίων πολιτών (σε χερσαία, θαλάσσια και εναέρια σύνορα) σε βάσεις δεδομένων, όπως το Schengen Information System, το Interpol Stolen and Lost Travel Documents Database και τα αντίστοιχα εθνικά συστήματα, χωρίς την καθυστέρηση των διελεύσεων από τα σύνορα. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά δεν μείωσαν τις διελεύσεις μεταναστών και προσφύγων από τα εσωτερικά ή εξωτερικά σύνορα της Ευρώπης. Επιπλέον, κατακρίθηκαν από πολλούς διότι θεωρείται πως καταπατούν τις βασικές αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Fargues, 2015).

Χάρτης 9. Επανεγκατεστημένα σύνορα στην Ε.Ε. και κύριες ροές μεταναστών και προσφύγων (Αύγουστος 2015 - Νοέμβριος 2015).



Πηγή: Frontex 2016 (σ.17)

([http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk Analysis/Fran_Q3_2015.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk%20Analysis/Fran_Q3_2015.pdf))

2.2.8. Αιτήσεις Ασύλου

Η διεθνής προστασία είναι μία διαδικασία την οποία ακολουθεί η διεθνής κοινότητα, προκειμένου να προστατέψει όσους βρίσκονται σε κίνδυνο στις χώρες προέλευσής τους. Οι άνθρωποι που χρειάζονται διεθνή προστασία, αναγκάζονται να εγκαταλείψουν τις χώρες τους για να αποφύγουν τον κίνδυνο διώξεων, εκτελέσεων, απάνθρωπων συμπεριφορών ή σοβαρών καταπατήσεων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων τους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι υποχρεωμένη, από τους νόμους της, να μην επιστρέψει ανθρώπους σε χώρες όπου μπορούν να κινδυνεύουν από τα παραπάνω, αλλά και από εκτελέσεις, βασανισμούς και απάνθρωπες τιμωρίες. Οποιοσδήποτε έχει το δικαίωμα να κάνει αίτηση για διεθνή προστασία, ανεξάρτητα από τη νόμιμη ή μη άφιξή του στη χώρα υποδοχής ή την χρήση παραποιημένων εγγράφων, αφού το δικαίωμα ασυλίας έχει αναγνωριστεί από τη Συνθήκη της Γενεύης, το Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα Ηνωμένα Έθνη, την Παγκόσμια Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και άλλα ευρωπαϊκά και διεθνή νομικά πλαίσια, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης της δυσκολίας συγκέντρωσης των απαραίτητων εγγράφων σε συνθήκες υψηλού κινδύνου. Αυτό, ωστόσο, δεν σημαίνει πως όσοι κάνουν αίτηση θα λάβουν ασυλία (Frontex, 2016)⁸.

Η δυνατότητα παροχής ασύλου προστατεύεται από τη Συνθήκη του Δουβλίνου, η οποία είναι μία συμφωνία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με αυτό το θέμα. Η βασική αρχή της Συνθήκης είναι ότι μόνο ένα κράτος-μέλος είναι υπεύθυνο για την εξέταση μίας αίτησης ασύλου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη Συνθήκη του Δουβλίνου, όσοι εισέρχονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση με σκοπό να ζητήσουν άσυλο, πρέπει να ζητούν άσυλο από την πρώτη χώρα εισόδου και να παραμένουν εκεί μέχρι να εξεταστεί το αίτημά τους. Όσοι παραμένουν σε μία χώρα μετά την απόρριψη του αιτήματός τους ή μετακινηθούν σε άλλη χώρα πριν την εξέταση του αιτήματος, ακόμη και αν αυτό είναι έγκυρο και εφικτό, θεωρούνται μη εγκριμένοι μετανάστες. Οι κανονισμοί αυτοί, της Συνθήκης του Δουβλίνου, έπαψαν να ισχύουν για κάποιες χώρες από το 2015, λόγω της έξαρσης της προσφυγικής και μεταναστευτικής κρίσης. Ειδικότερα, η Ουγγαρία, λόγω του μεγάλου αριθμού αιτήσεων που λάμβανε, έπαψε,

⁸ http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Training/Practical_Guide_FAQs.pdf
http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Training/Practical_Guide.pdf

από τις 23 Ιουνίου 2015, να λαμβάνει και να εξετάζει αιτήσεις και οδήγησε τους αιτούντες σε έξοδο από τη χώρα. Από τις 24 Αυγούστου 2015, η Γερμανία αποφάσισε εθελοντικά να πάρει την ευθύνη για την εξέταση των αιτήσεων από τους Σύριους πρόσφυγες και από άλλες χώρες-μέλη (Orrenius και Zavodny, 2016). Από τις 2 Σεπτεμβρίου 2015, η Τσεχία προσφέρθηκε να εξετάσει τα αιτήματα για άσυλο όλων των Σύριων προσφύγων που έφταναν στη χώρα, για παροχή ασύλου από αυτήν. Σε περίπτωση μη αποδοχής της προσφοράς από τους αιτούντες, υποχρεώνονται να εγκαταλείψουν τη χώρα και να κινηθούν προς κάποια άλλη.

Για να είναι δυνατή, όμως, η αίτηση ασύλου, θα πρέπει οι αιτούντες να καταφέρουν να φτάσουν σε κάποια χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η επιλογή της διαδρομής της Ανατολικής Μεσογείου για την επίτευξη αυτού του σκοπού περιπλέκει την κατάσταση. Αυτό συμβαίνει διότι σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους, όσες λέμβοι κινούνται από την Τουρκία στην Ελλάδα και εντοπίζονται από την Τουρκική Αστυνομία μεταφέρονται στην Τουρκία και παραδίδονται στις Συριακές, ή άλλες εθνικές αρχές και όσες λέμβοι εντοπίζονται από την Ελληνική Ακτοφυλακή μεταφέρονται σε Τουρκικά ύδατα. Ωστόσο, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης, οι αρμόδιες αρχές είναι υποχρεωμένες να παρέχουν βοήθεια, να προστατεύουν και να περιθάλπουν τους ναυαγούς. Έτσι, όσες λέμβοι διασώζονται από την Ελληνική Ακτοφυλακή μεταφέρονται υποχρεωτικά στα ελληνικά νησιά (Achilli, 2016). Για αυτό το λόγο, είναι συχνό το φαινόμενο της εκούσιας βύθισης των λεμβών από τους διακινητές πριν τον εντοπισμό τους από την Ακτοφυλακή, για τον χαρακτηρισμό των προσφύγων και των μεταναστών ως «ναυαγοί» και την απόκτηση του δικαιώματος της αίτησης για παροχή ασύλου.

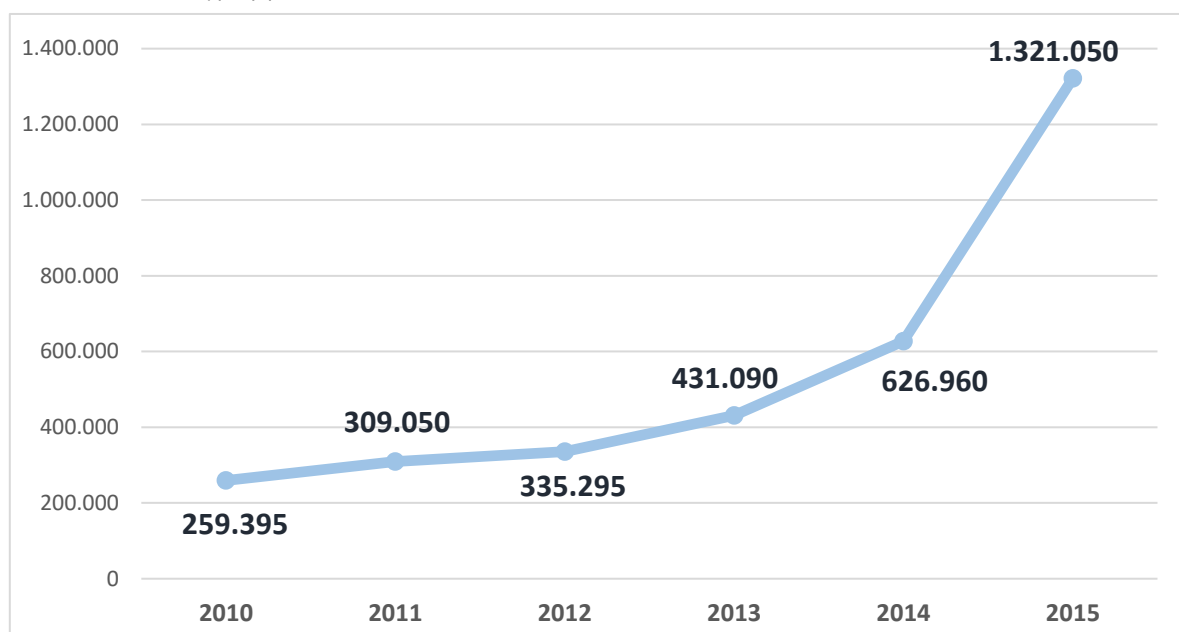
Η διαδικασία ασύλου είναι ιδιαίτερα δύσκολη και χρονοβόρα. Κάθε άτομο που κάνει αίτηση καταγράφεται και εξετάζεται μέσω μίας συνέντευξης. Λόγω της καθοριστικής της σημασίας για την εξέλιξη της ζωής των αιτούντων, η συνέντευξη αυτή καθορίζεται από τις παγκόσμιες συνθήκες και από τις διακυρήξεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Οι συνεντεύξεις αυτές δεν έχουν ως στόχο την ανάκριση και μετατροπή των αιτούντων σε εναγόμενους και κρατούμενους, αλλά την εξακρίβωση των πραγματικών γεγονότων και συνθηκών (Αποστόλου, 2015).

Η διαδικασία περιπλέκεται, αφού οι αρμόδιοι υπάλληλοι έχουν τη δυνατότητα να εγκρίνουν μόνο έναν συγκεκριμένο αριθμό ασύλων κάθε μήνα. Για την περίπτωση της Ελλάδας, η υπηρεσία παροχής ασύλου μπορεί να εξετάσει έως 1.500 αιτήσεις κάθε μήνα. Ο αριθμός αυτός είναι λιγότερος από τους μισούς πρόσφυγες και μετανάστες που φτάνουν κάθε μέρα στις ελληνικές ακτές. Οι οικονομικά ισχυρότερες Ευρωπαϊκές χώρες μπορούν να εξετάσουν αρκετά περισσότερες αιτήσεις κάθε μήνα, αλλά και σε αυτές υπάρχει ένα όριο (Stavropoulou, 2016).

Το 2012 πάνω από 400.000 άνθρωποι έκαναν αίτηση για παροχή ασύλου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίως από τη Σομαλία, τη Συρία και το Αφγανιστάν, από τις οποίες οι 100.000 έγιναν δεκτές. Η Γερμανία ήταν η χώρα που δέχτηκε τις περισσότερες αιτήσεις (21%), με τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο να ακολουθούν (15% και 14% αντίστοιχα) (Frontex, 2016). Από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2015 έγιναν περίπου 445.000 αιτήσεις ασύλου σε 38 ευρωπαϊκές χώρες, 60% περισσότερες από την ίδια περίοδο το 2014. Το 78% αυτών των αιτήσεων έγιναν σε χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κυρίως στη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ουγγαρία και τη Σουηδία. Συνολικά, εγκρίθηκαν 292.540 αιτήσεις από όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2015.

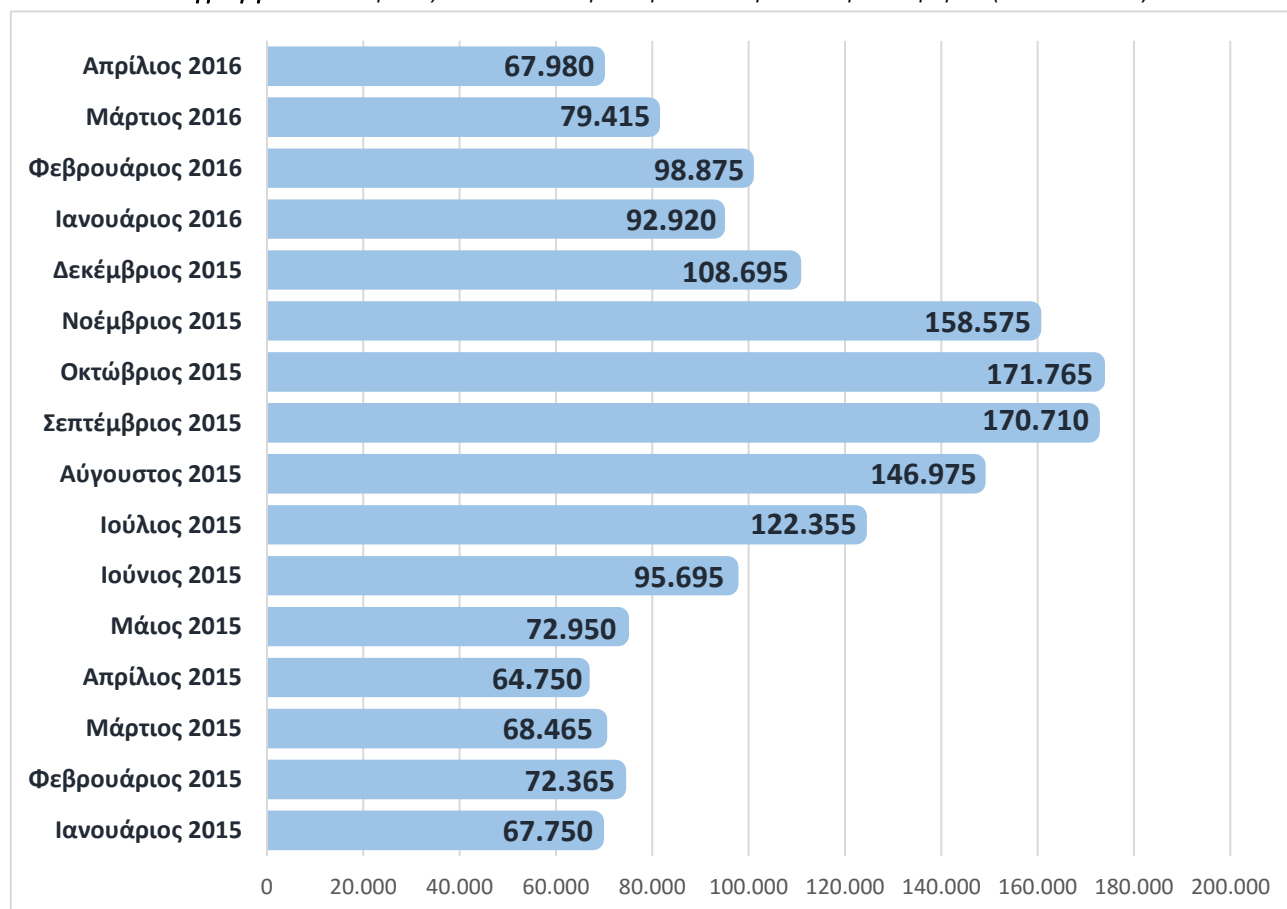
Σύμφωνα με τα στοιχεία της Υπατης Αρμοστίας του Ο.Η.Ε., οι χώρες της Ευρώπης στις οποίες έχουν γίνει οι περισσότερες αιτήσεις ασύλου, από τον Απρίλιο του 2011 έως και τον Μάρτιο του 2016, είναι η Σερβία και η Γερμανία (313.314 και 306.703 αιτήσεις αντίστοιχα). Τις δύο αυτές χώρες ακολουθούν, με αρκετά μεγάλη διαφορά, η Σουηδία, η Ουγγαρία και η Αυστρία (107.966, 72.505 και 38.385 αιτήσεις ασύλου αντίστοιχα).

Διάγραμμα 6. Αιτήσεις ασύλου στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2010-2015).



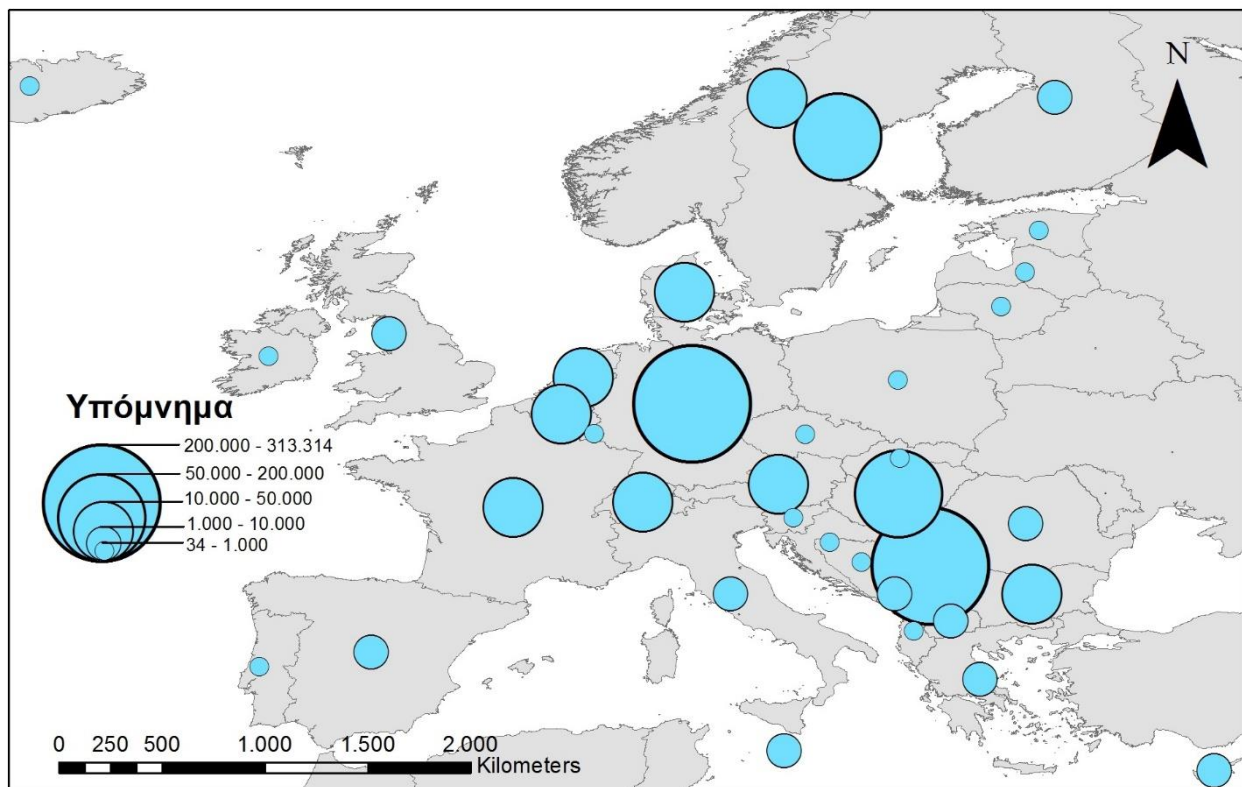
Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων της Eurostat, 2016

Διάγραμμα 7. Αιτήσεις ασύλου στην Ευρωπαϊκή Ένωση ανά μήνα (2015-2016).



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στοιχείων της Eurostat, 2016

Χάρτης 10. Αιτήσεις ασύλου στην Ευρώπη (Απρίλιος 2011-Μάρτιος 2016).



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων UNHCR The UN Refugee Agency, 2016

3. Δεδομένα

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η χαρτογράφηση των ναυαγίων που έχουν συμβεί στο Αιγαίο από τις αρχές του 2015 (έτος κατά το οποίο ξέσπασε η προσφυγική και μεταναστευτική κρίση) έως και σήμερα, κατά τη μεταφορά των προσφύγων και των μεταναστών από τις ακτές της Τουρκίας στα ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Για αυτόν τον σκοπό, ήταν απαραίτητη η απόκτηση των γεωγραφικών συντεταγμένων των θέσεων, στις οποίες συνέβησαν τα ναυάγια. Εκτός, όμως, από τις συντεταγμένες απαραίτητα ήταν και τα δεδομένα σχετικά με τις καταγραφές από κάθε ναυάγιο και συγκεκριμένα τα δεδομένα που αφορούν τον αριθμό των νεκρών, των διασωθέντων και των αγνοουμένων από κάθε ένα από αυτά.

Για την προμήθεια των δεδομένων που περιγράφηκαν παραπάνω, έγινε αρχικά ένα αίτημα μετά από επικοινωνία με το Λιμενικό Σώμα. Από αυτό δόθηκαν στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των περιστατικών που είχε διαχειριστεί το Λιμενικό το 2015, αλλά και από την 1^η Ιανουαρίου έως την 30^η Απριλίου του 2016. Επίσης, δόθηκε και ο αριθμός των ατόμων, στα οποία παρασχέθηκε βοήθεια από το Λιμενικό Σώμα στο σύνολο των περιστατικών αυτών. Τα δεδομένα αυτά παρουσιάζονται στις επόμενες ενότητες.

Μετά από έρευνα σχετικά με το θέμα στο διαδίκτυο, βρέθηκε ένας διαδραστικός χάρτης, ο οποίος παρουσιάζει τα ναυάγια και άλλα περιστατικά με μετανάστες, σε μεταναστευτικές οδούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο χάρτης αυτός απεικονίζει τα ναυάγια και τα περιστατικά με κυκλικά σύμβολα και παραθέτει στοιχεία σχετικά με την ημερομηνία πραγματοποίησης του συμβάντος, την περιοχή, τον αριθμό των νεκρών και των αγνοουμένων, την πηγή πληροφόρησης και την ιστοσελίδα στην οποία αναρτήθηκε το περιστατικό, εάν έχει αναρτηθεί. Ο διαδραστικός αυτός χάρτης αποτελεί μία μελέτη του Διεθνούς Οργανισμού Μετανάστευσης (International Organization for Migration – IOM). Ο Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης είναι ένας δια-κυβερνητικός οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε το 1951 με σκοπό την επανεγκατάσταση των ατόμων που εκτοπίστηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Σήμερα, ο οργανισμός περιλαμβάνει 162 χώρες ως μέλη και συνεργάζεται με άλλες 9 χώρες. Σκοπός του οργανισμού, είναι η προώθηση της οργανωμένης

μετανάστευσης που σέβεται τα ανθρώπινα δικαιώματα (IOM, 2016). Για το σκοπό αυτό προσφέρει υπηρεσίες και συμβουλές τόσο στις κυβερνήσεις, όσο και στους ίδιους τους μετανάστες.

Για την απόκτηση περισσότερων δεδομένων από όσα παρουσιάζει ο διαδραστικός χάρτης, έγινε επικοινωνία και συνάντηση με τους υπεύθυνους του ελληνικού τμήματος του Διεθνούς Οργανισμού Μετανάστευσης. Για την επισημοποίηση του αιτήματος παροχής περισσότερων δεδομένων έγινε γραπτή αίτηση μέσω e-mail, με τη συνοδεία επιστολής για την επιβεβαίωση του αιτήματος από τον επιβλέπων καθηγητή κ.Καλογήρου.

Από τον Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης δόθηκε ένα αρχείο με τις συντεταγμένες των ναυαγίων, τα οποία συνέβησαν από την 1^η Ιανουαρίου 2015 έως και την 28^η Απριλίου 2016 σε παγκόσμιο επίπεδο. Το αρχείο αυτό περιλαμβάνει και στοιχεία για τις καταγραφές από κάθε ναυάγιο. Συγκεκριμένα, δόθηκε ο αριθμός των νεκρών και των αγνοουμένων για κάθε ναυάγιο και η ιστοσελίδα ανάκτησης των πληροφοριών. Από αυτήν, βρέθηκε και ο αριθμός των διασωθέντων στις περισσότερες περιπτώσεις και προστέθηκε στο αρχείο.

Το αρχείο που δόθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης ταξινομήθηκε έτσι ώστε να διαχωριστούν τα ναυάγια που συνέβησαν στη Μεσόγειο και να αφαιρεθούν τα υπόλοιπα από τις άλλες θαλάσσιες διαδρομές μεταναστών σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι συντεταγμένες που διατηρήθηκαν τοποθετήθηκαν σε ένα χάρτη, με σκοπό την απομάκρυνση των ναυαγίων εκτός της περιοχής μελέτης από το αρχείο και τη διατήρηση μόνο των ναυαγίων στο Αιγαίο. Συγκεκριμένα, από τα 271 ναυάγια για τα οποία διέθετε συντεταγμένες ο IOM, διατηρήθηκαν τα 172, τα οποία βρίσκονταν στο Αιγαίο.

4. Μεθοδολογία

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η χαρτογράφηση των ναυαγίων των προσφύγων και των μεταναστών στο Αιγαίο για την περίοδο 2015-2016, καθώς και η παρουσίαση των καταγραφών από αυτά. Για το σκοπό αυτό, χρησιμοποιήθηκαν τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών (ΓΣΠ). Τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών, είναι πληροφοριακά συστήματα, τα οποία χρησιμοποιούνται για την εισαγωγή, την ανάκτηση, τη διαχείριση και την απόδοση των γεωγραφικών δεδομένων. Τα ΓΣΠ χρησιμοποιούνται σε πολλά πεδία εφαρμογών διότι δίνουν λύσεις σε πολλά χωρικά προβλήματα (Χαλκιάς, 2011).

Κάθε ΓΣΠ περιλαμβάνει τρία συστατικά μέρη, το υπολογιστικό σύστημα (λογισμικό, υλικό και διαδικασίες διαχείρισης), τα γεωγραφικά δεδομένα και τους χρήστες. Τα γεωγραφικά ή χωρικά δεδομένα είναι δεδομένα με χωρική αναφορά. Τα δεδομένα αυτά αποτελούνται από τρεις διαστάσεις, τη χωρική, την περιγραφική και τη χρονική. Η χωρική διάσταση αναφέρεται στη γεωμετρία, στην κλίμακα, στη θέση, στις χωρικές σχέσεις των δεδομένων και σε άλλα χωρικά χαρακτηριστικά. Η περιγραφική διάσταση αναφέρεται στις ιδιότητες των δεδομένων, ενώ η χρονική διάσταση στα στιγμιότυπα (Χαλκιάς, 2011). Τα γεωγραφικά δεδομένα μπορούν να είναι είτε πρωτογενή είτε δευτερογενή. Τα πρωτογενή δεδομένα συλλέγονται από τους ερευνητές μέσω ερευνών πεδίου, ενώ τα δευτερογενή έχουν ήδη συλλεχθεί και είναι διαθέσιμα μέσα από υπηρεσίες, αναλογικούς χάρτες και δεδομένα τηλεπισκόπησης (Καλογήρου, 2015).

Στα ΓΣΠ τα δεδομένα διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, στα ψηφιδωτά (raster) και στα διανυσματικά (vector). Τα ψηφιδωτά δεδομένα διαιρούνται σε διατάξεις ψηφίδων (δομικά στοιχεία αυτού του τύπου δεδομένων), με σχήμα τετραγώνου συνήθως και με συγκεκριμένες διαστάσεις. Οι ψηφίδες αναπαριστούν ένα τμήμα της επιφάνειας της γης και απεικονίζουν μία ιδιότητα ή ένα χαρακτηριστικό αυτού του τμήματος. Τα δεδομένα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για την απεικόνιση φυσικών ή νοητών συνεχών πεδίων, ενώ τα περισσότερα προέρχονται από τους δορυφόρους τηλεπισκόπησης. Αντίθετα, τα διανυσματικά δεδομένα αναπαριστούν τριών ειδών

χωρικές οντότητες, ανάλογα με το σχήμα τους. Οι οντότητες αυτές μπορεί να είναι σημεία (points), γραμμές (polylines) ή πολύγωνα (polygons) (Καλογήρου, 2015).

Τα διανυσματικά δεδομένα είναι προϊόντα ψηφιοποίησης. Ψηφιοποίηση ονομάζεται η διαδικασία μετατροπής των συμβατικών αναλογικών χαρτών σε ψηφιακή μορφή. Το πρώτο στάδιο της ψηφιοποίησης είναι εύρεση του κατάλληλου αναλογικού χάρτη και η σάρωσή του. Στη συνέχεια, γίνεται η γεωαναφορά του, δηλαδή η απόδοση πραγματικών συντεταγμένων στους χάρτες, οι οποίοι μετά τη σάρωσή τους απέκτησαν συντεταγμένες εικόνες. Η γεωαναφορά γίνεται με τη χρήση σημείων ελέγχου (control points), τα οποία είναι ευδιάκριτα σημεία στον χάρτη με γνωστές τις πραγματικές τους συντεταγμένες. Τέλος, γίνεται η ψηφιοποίηση των χαρτών μέσω ειδικών εργαλείων των ΓΣΠ. Η ψηφιοποίηση μπορεί να γίνει με τη μέθοδο της χειροκίνητης ψηφιοποίησης, με τη μέθοδο της ψηφιοποίησης επί της οθόνης και με αυτόματες ή ημιαυτόματες μεθόδους (Χαλκιάς, 2011).

Τα ΓΣΠ, ανεξάρτητα από το είδος των γεωγραφικών δεδομένων και τη διαδικασία που χρησιμοποιείται για την επεξεργασία τους, δημιουργούν χάρτες. Οι χάρτες είναι αναπαραστάσεις του χώρου και αποτελούν αποτύπωση των φαινομένων και των σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ τους στο χώρο, σε μία εικόνα. Η αναπαράσταση στους χάρτες είναι συμβατική διότι κατασκευάζονται με τη χρήση συμβόλων και ειδικών και κωδικοποιημένων γραφικών μέσων, τα οποία ερμηνεύονται στο υπόμνημα. Επίσης, οι χάρτες κατασκευάζονται σε κλίμακα. Κλίμακα ονομάζεται η σχέση μείωσης μεταξύ του πραγματικού χώρου και της χαρτογραφικής αναπαράστασης (Σιδηρόπουλος, 2006).

Μία από τις πιο διαδεδομένες μορφές χάρτη, είναι ο θεματικός χάρτης, ο οποίος απεικονίζει τη χωρική κατανομή φυσικών ή ανθρωπογενών φαινομένων. Ο συνηθέστερος θεματικός χάρτης είναι ο χωροπληθής, στον οποίο παρουσιάζεται ένα φαινόμενο, με την απόδοση διαφορετικού χρώματος ή διαβαθμίσεων του ίδιου χρώματος, στις γεωγραφικές διαιρέσεις της επιφάνειας (για παράδειγμα σε δήμους και περιφέρειες). Εξίσου δημοφιλείς είναι και οι χάρτες, οι οποίοι αναπαριστούν δυναμικό και απόλυτες ποσότητες με τη χρήση αναλογικών συμβόλων, όπως κύκλων, τετραγώνων και άλλων. Στους χάρτες αυτούς, η επιφάνεια των συμβόλων είναι ανάλογη με την τιμή της μεταβλητής που οπτικοποιείται. Επομένως, για μεγαλύτερες

τιμές το σύμβολο γίνεται μεγαλύτερο. Επιπλέον, είναι δυνατός και ο συνδυασμός των δύο παραπάνω μεθόδων, με τη δημιουργία χαρτών με χρωματικές διαβαθμίσεις, στις επιφανειακές γεωγραφικές διαιρέσεις, και με αναλογικά σύμβολα (Σιδηρόπουλος, 2006). Οι χρωματικές αυτές διαβαθμίσεις οφείλονται στην ομαδοποίηση των δεδομένων σε κλάσεις. Ο αριθμός και τα όρια των κλάσεων μπορούν να οριστούν από τον χρήστη. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των κλάσεων καθορίζεται ανάλογα με την φύση των δεδομένων, ενώ τα όρια μπορούν να οριστούν είτε χειροκίνητα ανάλογα και πάλι με τη φύση των δεδομένων, είτε με αυτόματες μεθόδους. Κάποιες από τις πιο διαδεδομένες μεθόδους (εκτός της χειροκίνητης) είναι η μέθοδος των Ίσων Διαστημάτων (Equal Interval), η οποία ομαδοποιεί τα δεδομένα σε καθορισμένο αριθμό ομάδων με ίδιο εύρος τιμών, η μέθοδος Defined Interval, η οποία ομαδοποιεί τα δεδομένα ανάλογα με ένα συγκεκριμένο διάστημα και καθορίζει αυτόματα τον αριθμό των κλάσεων και η μέθοδος Natural Breaks (Jenks), με την οποία τα δεδομένα ομαδοποιούνται ανάλογα με τις τιμές τους. Επιπλέον, υπάρχουν και οι μέθοδοι Quantile, Geometrical Interval και Standard Deviation.

Όλοι οι χάρτες έχουν ένα συγκεκριμένο σύστημα αναφοράς, το οποίο καθορίζει την ακριβή θέση ενός σημείου, μέσω αριθμών ή του γεωγραφικού πλάτους και του γεωγραφικού μήκους. Γεωγραφικό πλάτος (latitude) ενός σημείου στην επιφάνεια της γης, ονομάζεται η γωνία που σχηματίζεται ανάμεσα στην κατακόρυφο της περιοχής και στο επίπεδο του Ισημερινού. Γεωγραφικό μήκος (longitude) ενός σημείου στην επιφάνεια της γης, ονομάζεται η γωνία που σχηματίζεται ανάμεσα στο επίπεδο του μεσημβρινού που διέρχεται από αυτό το σημείο και στο επίπεδο του πρώτου μεσημβρινού. Το σύστημα που χρησιμοποιεί το γεωγραφικό πλάτος και το γεωγραφικό μήκος είναι το γεωγραφικό σύστημα συντεταγμένων. Το γεωγραφικό σύστημα συντεταγμένων βασίζεται στο ελλειψοειδές, το οποίο προσεγγίζει την επιφάνεια της γης. Ένα άλλο σύστημα αναφοράς, είναι το προβολικό σύστημα, το οποίο επιτρέπει την απεικόνιση του ελλειψοειδούς σε ένα επίπεδο. Στο προβολικό σύστημα, το γεωγραφικό πλάτος και το γεωγραφικό μήκος μετατρέπονται σε x και y σε ένα δισδιάστατο επίπεδο.

Στην παρούσα εργασία χρησιμοποιήθηκαν δευτερογενή δεδομένα διανυσματικής μορφής, από τον Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης, σε γεωγραφικό σύστημα

συντεταγμένων WGS 1984, ενώ δημιουργήθηκε και μία εικόνα raster. Συγκεκριμένα, αξιοποιήθηκαν τα σημειακά δεδομένα των ναυαγίων και δημιουργήθηκαν θεματικοί χάρτες απεικόνισης απόλυτων τιμών με αναλογικά σύμβολα και ειδικότερα με κύκλους, οι οποίοι βασίζονται σε χειροκίνητο καθορισμό κλάσεων. Οι χάρτες αυτοί απεικονίζουν τους διασωθέντες, τους νεκρούς και τους αγνοούμενους από κάθε ναυάγιο. Οι κύκλοι με μεγαλύτερη επιφάνεια, παρουσιάζουν τα ναυάγια στα οποία καταγράφηκαν οι περισσότεροι διασωθέντες, νεκροί και αγνοούμενοι, αντίστοιχα, ενώ οι κύκλοι με μικρότερη επιφάνεια δείχνουν μικρή καταγραφή ατόμων σε αυτές τις κατηγορίες. Το μέγεθος των κύκλων ορίστηκε με βάση την ομαδοποίηση των δεδομένων σε κλάσεις.

Επίσης, εφαρμόστηκε γεωαναφορά (σε γεωγραφικό σύστημα συντεταγμένων WGS 1984) και έγινε ψηφιοποίηση αναλογικού χάρτη με ισοβαθείς καμπύλες για την περιοχή του Αιγαίου. Η ψηφιοποίηση αυτή δημιούργησε ένα διανυσματικό επίπεδο με γραμμές, το οποίο μετατράπηκε σε εικόνα raster. Στην εικόνα αυτή προστέθηκε το σημειακό επίπεδο με τα σημεία στα οποία έγιναν τα ναυάγια, για την παρουσίαση του βάθους των σημείων αυτών και την περαιτέρω ανάλυση των περιοχών.

Συνολικά, στην παρούσα εργασία δημιουργήθηκαν πέντε χάρτες με τα σημεία των ναυαγίων και τις καταγραφές τους. Δημιουργήθηκε ένας χάρτης με αναλογικά σύμβολα για τον αριθμό των διασωθέντων από κάθε ναυάγιο, ένας χάρτης με αναλογικά σύμβολα για τον αριθμό των νεκρών και ένας αντίστοιχος χάρτης για τον αριθμό των αγνοουμένων. Επίσης, δημιουργήθηκε ένας χάρτης μόνο με τα σημεία, στα οποία έγιναν τα ναυάγια. Για τον χάρτη αυτό χρησιμοποιήθηκαν σύμβολα ίδιου μεγέθους. Εκτός από τους παραπάνω, δημιουργήθηκε και ένας χάρτης με τα σημεία των ναυαγίων με υπόβαθρο τα βάθη του Αιγαίου πελάγους.

Για τη δημιουργία του χάρτη με τον αριθμό των διασωθέντων από κάθε ναυάγιο ορίστηκαν 5 κλάσεις, ανάλογα με το εύρος των τιμών. Η πρώτη κλάση περιλαμβάνει 1 έως 20 διασωθέντες, η δεύτερη 21 έως 50 διασωθέντες, η τρίτη από 51 έως 100, η τέταρτη από 101 έως 200 και η πέμπτη από 201 έως 274 διασωθέντες. Ο χάρτης αυτός κατασκευάστηκε σε κλίμακα 1:5.582.844.

Για τη δημιουργία του χάρτη με τον αριθμό των νεκρών σε κάθε ναυάγιο ορίστηκαν, επίσης, 5 κλάσεις, λόγω του εύρους των τιμών. Η πρώτη κλάση περιλαμβάνει 1 έως 5 νεκρούς, η δεύτερη από 6 έως 10, η τρίτη από 11 έως 20, η τέταρτη από 21 έως 30 και η πέμπτη κλάση περιλαμβάνει από 31 έως 43 νεκρούς. Ο χάρτης αυτός κατασκευάστηκε σε κλίμακα 1:4.312.668.

Για το χάρτη, ο οποίος παρουσιάζει τον αριθμό των αγνοουμένων από κάθε ναυάγιο, ορίστηκαν 4 κλάσεις, λόγω του μικρότερου εύρους τιμών. Η πρώτη κλάση περιλαμβάνει από 1 έως 5 αγνοούμενους, η δεύτερη από 6 έως 10, η τρίτη από 11 έως 20 και η τέταρτη περιλαμβάνει από 21 έως 30 άτομα τα οποία αγνοούνται. Η κλίμακα του χάρτη είναι 1:4.558.852.

Ο χάρτης ο οποίος παρουσιάζει μόνο τα σημεία στα οποία έγιναν τα ναυάγια για τα οποία διαθέτει ακριβείς γεωγραφικές συντεταγμένες ο Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης (ΙΟΜ), δεν διαχωρίστηκε σε κλάσεις. Περιλαμβάνει μόνο τα σημειακά σύμβολα που προκύπτουν από τις συντεταγμένες. Η κλίμακα αυτού του χάρτη είναι 1:5.390.749.

Ένας άλλος χάρτης που κατασκευάστηκε για την παρούσα εργασία, είναι ο χάρτης ο οποίος παρουσιάζει τα σημεία των ναυαγίων με υπόβαθρο τα βάθη του Αιγαίου πελάγους. Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη παράγραφο, για τη δημιουργία αυτού του χάρτη έγινε γεωαναφορά, ψηφιοποίηση και μετατροπή των διανυσματικών δεδομένων σε ψηφιδωτά. Για το αρχείο raster ορίστηκαν 13 κλάσεις, ανάλογα με τις ισοβαθείς καμπύλες του αρχικού χάρτη, πάνω στον οποίο έγινε η ψηφιοποίηση. Ειδικότερα, ορίστηκαν οι κλάσεις: 0m-10m, 10m-25m, 25m-50m, 50m-100m, 100m-200m, 200m-500m, 500m-1.000m, 1.000m-1.500m, 1.500m-2.000m, 2.000m-2.500m, 2.500m-3.000m, 3.000m-3.500m και 3.500m-4.500m βάθος, οι οποίες παρουσιάστηκαν χρωματικά με διαβαθμίσεις του μπλε.

Επιπλέον, δημιουργήθηκαν και δύο χάρτες με αναλογικά σύμβολα διαφορετικού μεγέθους επιφάνειας. Ο ένας από αυτούς τους χάρτες απεικονίζει τις αφίξεις μεταναστών και προσφύγων στα ελληνικά νησιά από τις αρχές του 2016 έως και τις 22 Μαΐου 2016, καθώς και τις κύριες εθνικότητες των αφιχθέντων. Ο άλλος χάρτης παρουσιάζει τις αιτήσεις ασύλου στις χώρες της Ευρώπης από τον Απρίλιο του 2011

έως και τον Μάρτιο του 2016. Οι χάρτες αυτοί κατασκευάστηκαν με την απεικόνιση των απόλυτων τιμών με αναλογικά σύμβολα και συγκεκριμένα με κύκλους διαφορετικού μεγέθους, ανάλογα με την τιμή.

5. Ανάλυση & Αποτελέσματα

5.1. Αιτίες Ναυαγίων

Η προσφυγική και μεταναστευτική κρίση που έχει ξεσπάσει από το 2015, είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν τις συζητήσεις τόσο σε πολιτικό, όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Μία από τις βασικότερες πτυχές του φαινομένου, είναι ο θάνατος πολυάριθμων προσφύγων και μεταναστών, λόγω της βύθισης των λέμβων που τους μεταφέρουν προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το φαινόμενο είναι ιδιαίτερα έντονο στην Κεντρική Μεσόγειο και στο Ανατολικό Αιγαίο, το οποίο αποτελεί και περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας.

Η βύθιση των λέμβων οφείλεται σε αρκετούς παράγοντες. Ένας από αυτούς τους παράγοντες είναι ότι για την όσο το δυνατό μεγαλύτερη αύξηση των κερδών τους, τα δίκτυα παράνομης διακίνησης ανθρώπων επιβιβάζουν υπερβολικό αριθμό ανθρώπων σε κάθε λέμβο, με αποτέλεσμα να βυθίζονται λόγω του υπερβολικού βάρους.

Ένας άλλος παράγοντας είναι οι επικίνδυνες καιρικές συνθήκες που μπορεί να επικρατούν διότι η μεταφορά των μεταναστών και των προσφύγων δεν γίνεται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, αλλά καθημερινά. Μάλιστα, όπως αναφέρθηκε και στις προηγούμενες ενότητες, πολλές φορές τα δίκτυα διακίνησης ανθρώπων μειώνουν το κόστος της μεταφοράς σε όσους είναι πρόθυμοι να μετακινηθούν κάτω από από επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, γεγονός που κάνει πιο συχνές τις μεταφορές σε αυτές τις περιόδους και κατ'επέκταση αυξάνει τον αριθμό των θυμάτων. Ο συνδυασμός των δύο παραπάνω παραγόντων είναι αρκετά συχνός και αυξάνει την επικινδυνότητα του ταξιδιού.

Οι δύο παράγοντες που ερμηνεύτηκαν στις προηγούμενες παραγράφους, παρουσιάζουν τη μη σκόπιμη βύθιση των λεμβών. Παρ'όλα αυτά, σε ορισμένες περιπτώσεις τα ναυάγια συμβαίνουν σκόπιμα. Το γεγονός αυτό οφείλεται, όπως παρουσιάστηκε και σε προηγούμενη ενότητα (Ενότητα 2.2.8.), στην νομοθεσία σχετικά με την προστασία των ναυαγών. Οι λέμβοι που εντοπίζονται από το ελληνικό και από το τουρκικό Λιμενικό Σώμα μεταφέρονται στις τουρκικές ακτές και στα τουρκικά ύδατα. Ωστόσο, σε περιπτώσεις που το Λιμενικό Σώμα εντοπίσει λέμβους, οι οποίες βυθίζονται, είναι υποχρεωμένο να διασώσει τους επιβαίνοντες και να τους μεταφέρει στα ελληνικά νησιά. Από εκεί, έχουν το δικαίωμα να συμπληρώσουν αίτηση ασύλου.

Οι παράγοντες που αναλύθηκαν, προκαλούν το θάνατο εκατοντάδων μεταναστών και προσφύγων, ανάμεσά τους και ανηλίκων καθώς και ολόκληρων οικογενειών.

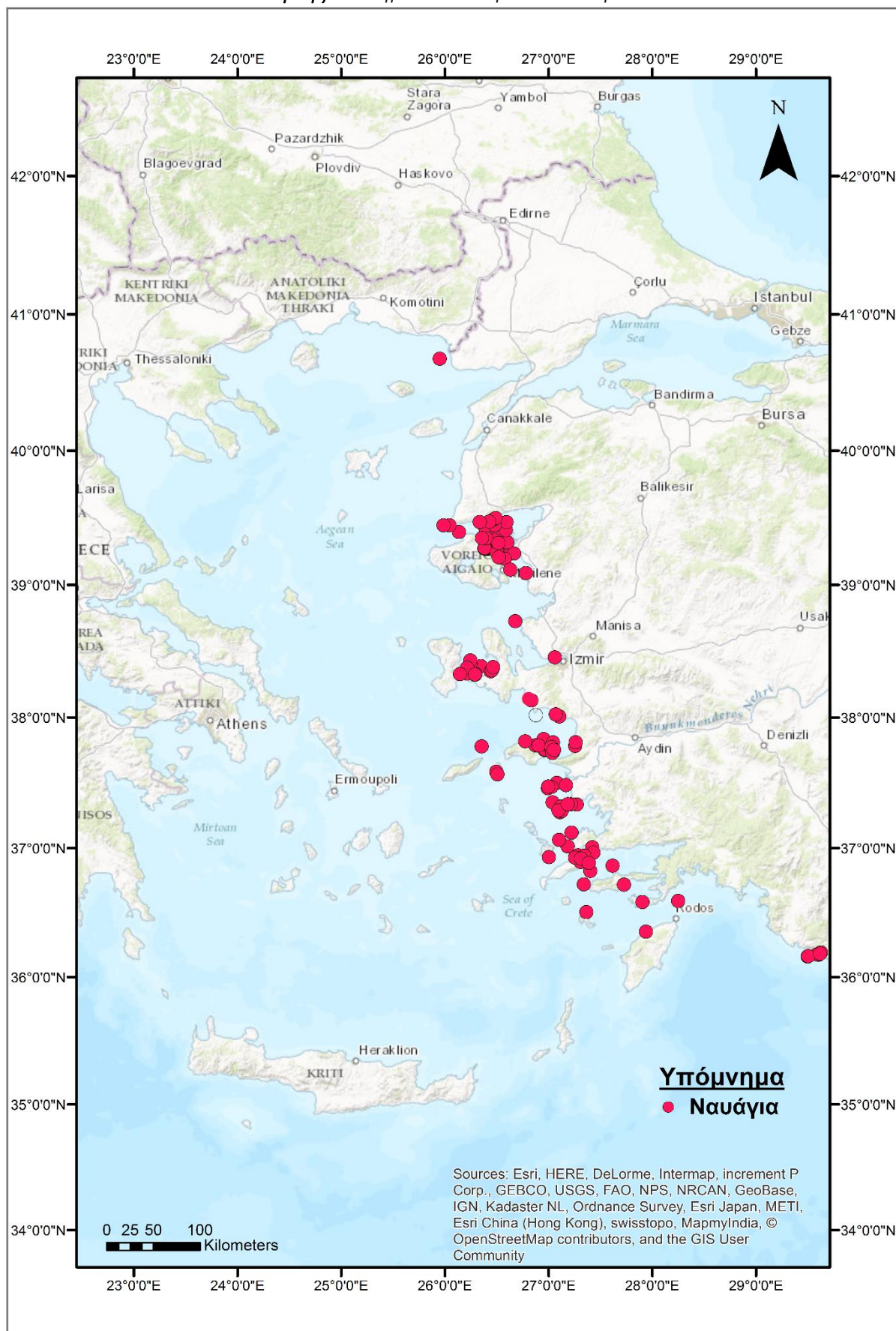
5.2. Χαρτογράφηση ναυαγίων

5.2.1. Σημεία Ναυαγίων

Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι ακριβείς συντεταγμένες των ναυαγίων των λέμβων που μεταφέρουν πρόσφυγες και μετανάστες στο Αιγαίο, είναι αρκετά δύσκολο να εξακριβωθούν, λόγω των συνθηκών εντοπισμού. Πολλές λέμβοι δεν εντοπίζονται την ώρα που βυθίζονται, αλλά αρκετά αργότερα με αποτέλεσμα να έχουν μετακινηθεί εξαιτίας των θαλάσσιων ρευμάτων. Για αυτόν τον λόγο, ο πραγματικός αριθμός των ναυαγίων είναι αρκετά μεγαλύτερος από τα ναυάγια που χαρτογραφούνται στην παρούσα εργασία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Μετανάστευσης, από την 1^η Ιανουαρίου 2015 έως την 28^η Απριλίου 2016, καταγράφηκαν 172 ναυάγια με γνωστές τις ακριβείς συντεταγμένες τους στην περιοχή του Αιγαίου. Όπως φαίνεται στον χάρτη που ακολουθεί (Χάρτης 11), τα ναυάγια αυτά συνέβησαν κοντά στις ακτές της Τουρκίας και κοντά στις ακτές των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου. Από τον χάρτη, είναι εμφανές πως τα περισσότερα ναυάγια παρατηρούνται κοντά στη Λέσβο. Το φαινόμενο αυτό, οφείλεται στο γεγονός ότι στη Λέσβο εμφανίζονται και οι μεγαλύτερες ροές προσφύγων και μεταναστών και κατέπλεκτα τα περισσότερα «δρομολόγια» των δικτύων παράνομης διακίνησης ανθρώπων. Για αυτό το λόγο, αυξάνονται και οι πιθανότητες να συμβούν ναυάγια στην περιοχή. Αρκετά ναυάγια παρατηρούνται και κοντά στις ακτές της Σάμου και της Κω, καθώς και κοντά στην πόλη Didim της Τουρκίας, η οποία αποτελεί και ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα δράσης των δικτύων.

Χάρτης 11. Σημεία Ναυαγίων στο Αιγαίο.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΙΟΜ, 2016

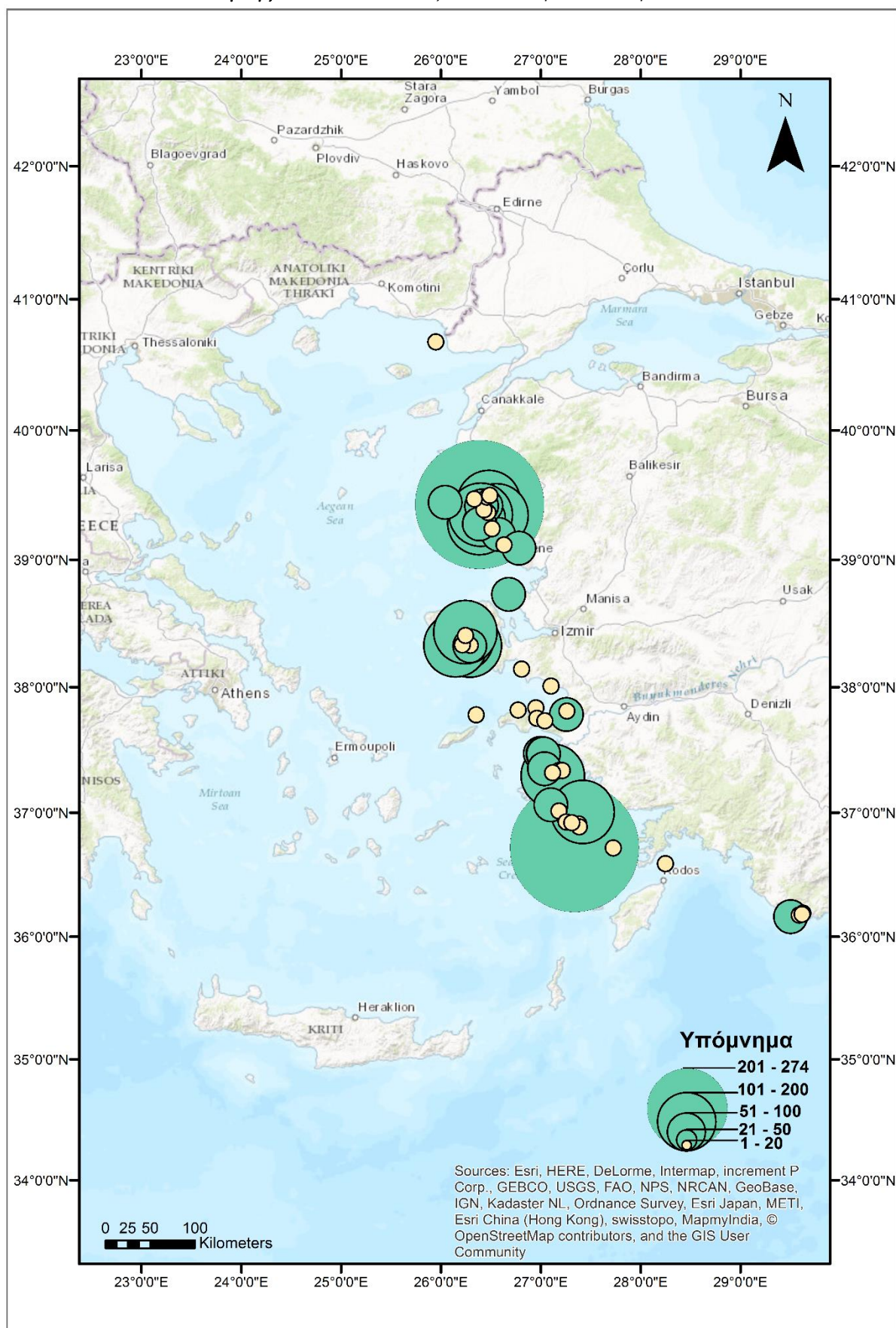
5.2.2. Διασωθέντες

Σε αρκετές περιπτώσεις ο αριθμός των διασωθέντων από κάθε ναυάγιο είναι δύσκολο να εξακριβωθεί. Πολλά ναυάγια εντοπίζονται αρκετό χρονικό διάστημα αφού συμβούν, με αποτέλεσμα πολλοί επιβαίνοντες να μην παραμένουν σε αυτή τη θέση. Αρκετοί προσπαθούν να φτάσουν στις ακτές μόνοι τους. Κάποιοι επιτυγχάνουν το σκοπό αυτό και κάποιοι εντοπίζονται από άλλες βάρκες που υπάρχουν στην περιοχή. Με αυτό τον τρόπο δεν καταμετρούνται ως διασωθέντες από το Λιμενικό Σώμα και τις άλλες αρμόδιες αρχές που βρίσκονται στο Ανατολικό Αιγαίο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΟΜ, από όλα τα ναυάγια με γνωστές τις ακριβείς τους γεωγραφικές συντεταγμένες, που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα, στα 61 υπήρχαν διασωθέντες και συνεπώς μόνο αυτά τα 61 χαρτογραφήθηκαν για αυτή την ενότητα. Από αυτά, ο ελάχιστος αριθμός των διασωθέντων ήταν 1, ο μέγιστος 274 και ο μέσος όρος 32 πρόσφυγες και μετανάστες. Συνολικά, από την 1^η Ιανουαρίου 2015 έως και την 28^η Απριλίου 2016, διασώθηκαν 1.961 άτομα, ενώ στα περισσότερα ναυάγια διασώθηκαν από 6 έως 45 πρόσφυγες και μετανάστες. Αξίζει να τονιστεί πως ο αριθμός αυτός αναφέρεται στους καταγεγραμμένους διασωθέντες από τα ναυάγια, των οποίων οι συντεταγμένες είναι γνωστές. Ο συνολικός αριθμός των διασωθέντων είναι αρκετά υψηλότερος.

Ο χάρτης που ακολουθεί (Χάρτης 12), ο οποίος παρουσιάζει τον αριθμό των διασωθέντων από κάθε ναυάγιο (από τα 61 ναυάγια για τα οποία υπήρχαν καταγραφές διασωθέντων), δείχνει πως οι περισσότεροι πρόσφυγες και μετανάστες διασώθηκαν από ναυάγια κοντά στη Λέσβο και κοντά στην Κω. Ειδικότερα, από ένα συγκεκριμένο ναυάγιο κοντά στη Λέσβο διασώθηκαν 274 πρόσφυγες και μετανάστες και από ένα συγκεκριμένο ναυάγιο κοντά στην Κω διασώθηκαν 211 πρόσφυγες και μετανάστες. Το γεγονός αυτό, οφείλεται στο μεγαλύτερο αριθμό αφίξεων σε αυτά τα νησιά σε σύγκριση με τα υπόλοιπα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Επίσης, είναι εμφανές, πως στα περισσότερα ναυάγια διασώθηκαν περισσότεροι από 20 μετανάστες και πρόσφυγες.

Χάρτης 12. Διασωθέντες στα Ναυάγια του Αιγαίου.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΙΟΜ, 2016

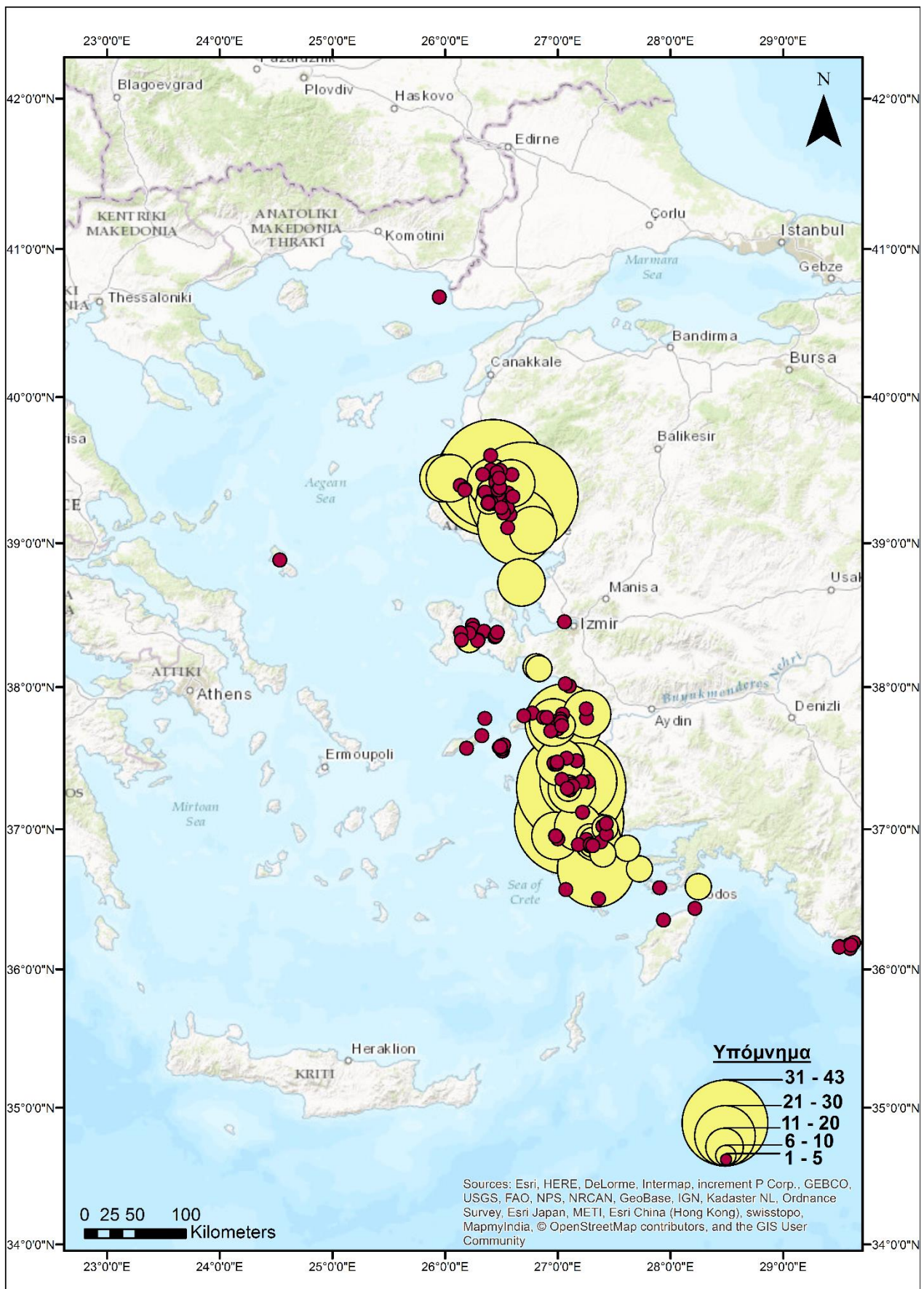
5.2.3. Νεκροί

Όπως και οι γεωγραφικές συντεταγμένες των ναυαγίων και ο αριθμός των διασωθέντων από αυτά, έτσι και ο αριθμός των νεκρών από κάθε ναυάγιο δεν μπορεί να καταγραφεί εύκολα με ακρίβεια. Το γεγονός αυτό οφείλεται και πάλι στην καθυστέρηση των αρμόδιων αρχών να εντοπίσουν ορισμένα ναυάγια, με αποτέλεσμα, πολλές σοροί να παρασύρονται από τα θαλάσσια ρεύματα και είτε να χάνονται στη θάλασσα (αυξάνοντας τον αριθμό των αγνοουμένων), είτε να οδηγούνται στις ακτές. Οι σοροί που εντοπίζονται στις ακτές δεν είναι δυνατό, στις περισσότερες περιπτώσεις, να αποδοθούν σε συγκεκριμένα ναυάγια.

Από τις καταγραφές του Διεθνή Οργανισμού Μετανάστευσης προκύπτει πως βρέθηκαν νεκροί μετανάστες και πρόσφυγες από τα ναυάγια του Αιγαίου σε 165 περιπτώσεις. Οι περισσότερες από αυτές τις περιπτώσεις είναι ναυάγια (119 ναυάγια). Ωστόσο, χαρτογραφήθηκαν και κάποιες περιπτώσεις εντοπισμού σορών κοντά στις ακτές, χωρίς να είναι γνωστές οι ακριβείς συντεταγμένες των ναυαγίων που προκάλεσαν το θάνατο αυτών των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, πρόκειται για 46 περιπτώσεις, με συντεταγμένες στις ακτές των νησιών. Ο ελάχιστος αριθμός των νεκρών από την χαρτογράφηση που ακολουθεί είναι 1 και ο μέγιστος 43, ενώ ο μέσος όρος είναι 5.

Συνολικά, παρουσιάζεται πως, από την 1^η Ιανουαρίου 2015 έως την 28^η Απριλίου 2016, έχασαν τη ζωή τους 872 πρόσφυγες και μετανάστες στο Αιγαίο, οι περισσότεροι από τους οποίους βρέθηκαν νεκροί από τρία διαφορετικά ναυάγια κοντά στην Λέσβο (43, 39 και 36 άτομα αντίστοιχα) και από δύο ναυάγια κοντά στην Κω (35 και 34 άτομα αντίστοιχα). Στα συγκεκριμένα δεδομένα, εμφανίζονται αρκετά ναυάγια με αριθμό νεκρών μεγαλύτερο των 10 (25 ναυάγια) και αρκετά με αριθμό νεκρών μεγαλύτερο των 20 ατόμων (10 ναυάγια). Επισημαίνεται πως οι αριθμοί αυτοί, αφορούν τους νεκρούς από τα ναυάγια για τα οποία ο ΙΟΜ διαθέτει ακριβείς συντεταγμένες. Ο συνολικός αριθμός των νεκρών από τα ναυάγια είναι αρκετά υψηλότερος.

Χάρτης 13. Νεκροί στα Ναυάγια του Αιγαίου.



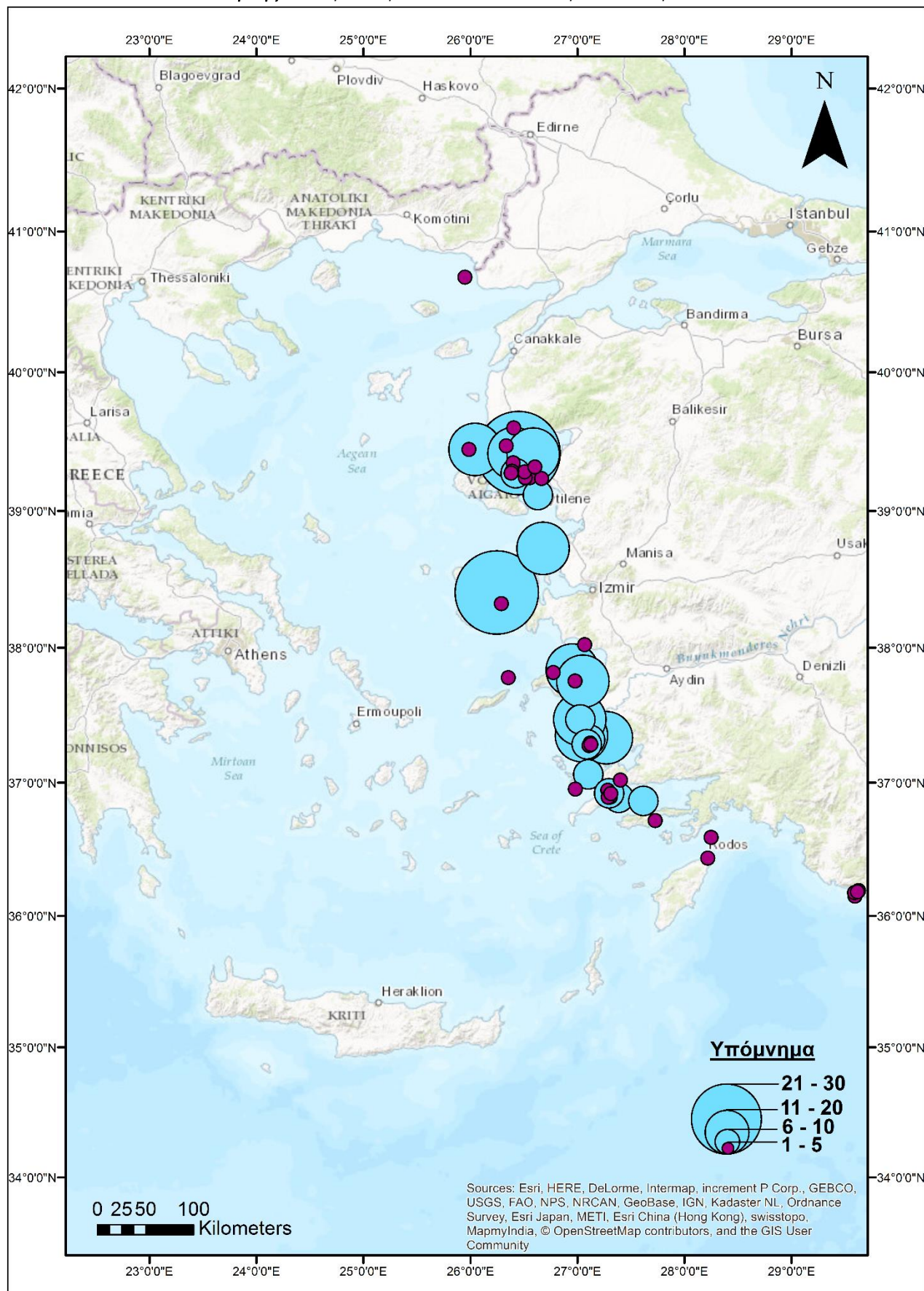
Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΙΟΜ, 2016

5.2.4. Αγνοούμενοι

Σε αρκετές περιπτώσεις δεν εντοπίζονται όλοι οι επιβαίνοντες των ναυαγίων, με αποτέλεσμα πολλοί να αγνοούνται για μεγάλο χρονικό διάστημα ή να μην εντοπίζονται ποτέ. Η ακριβής καταγραφή των αγνοουμένων είναι μία αρκετά δύσκολη διαδικασία διότι δεν γνωρίζονται όλοι οι επιβαίνοντες των λέμβων μεταξύ τους για να γνωρίζουν ποιοί αγνοούνται. Επίσης, οι διακινητές σε αρκετές περιπτώσεις δεν αναφέρουν τον ακριβή αριθμό των επιβαινόντων.

Στον χάρτη που ακολουθεί (Χάρτης 14) παρουσιάζεται ο αριθμός των αγνοουμένων από τα ναυάγια, στα οποία ήταν δυνατό να γίνει η καταγραφή των αγνοουμένων, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΟΜ. Από αυτά προκύπτει πως αγνοούνται 327 πρόσφυγες και μετανάστες από 54 ναυάγια με γνωστές γεωγραφικές συντεταγμένες. Ο ελάχιστος αριθμός αγνοουμένων από κάθε ναυάγιο είναι 1 και ο μέγιστος 30, ενώ ο μέσος όρος είναι 6 άτομα. Το ναυάγιο με τον μεγαλύτερο αριθμό αγνοουμένων βρίσκεται κοντά στη Χίο (30 αγνοούμενοι), ενώ το δεύτερο μεγαλύτερο βρίσκεται κοντά στη Λέσβο, με 24 αγνοούμενους. Σε 11 από τα χαρτογραφημένα ναυάγια ο αριθμός των αγνοουμένων ξεπέρασε τα 10 άτομα, ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχουν από 1 έως 5 αγνοούμενοι. Ο συνολικός αριθμός των αγνοουμένων είναι αρκετά μεγαλύτερος, εξαιτίας των ναυαγίων που δεν χαρτογραφήθηκαν στην παρούσα εργασία.

Χάρτης 14. Αγνοούμενοι από τα Ναυάγια του Αιγαίου.



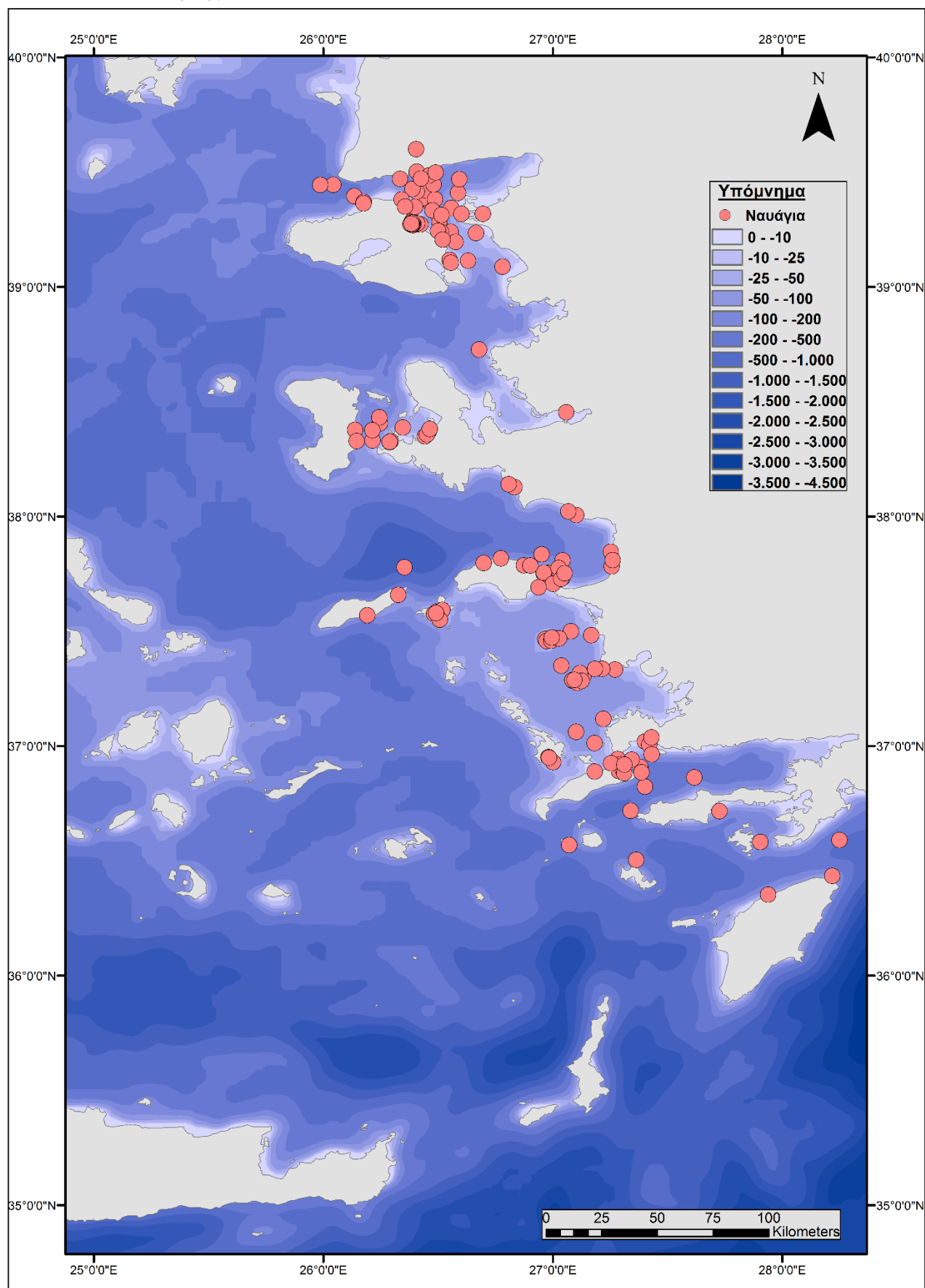
Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΙΟΜ, 2016

5.2.5. Ανάλυση περιοχών ναυαγίων

Για την καλύτερη ερμηνεία και ανάλυση των ναυαγίων είναι σημαντικό να παρουσιαστούν τα χαρακτηριστικά των περιοχών, στις οποίες έγιναν τα ναυάγια. Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε ένας χάρτης, ο οποίος παρουσιάζει το βάθος των σημείων στα οποία έγιναν τα ναυάγια. Το βάθος είναι ένας αρκετά σημαντικός παράγοντας, τόσο για τον αριθμό των νεκρών, καθώς σε μεγαλύτερα βάθη οι περισσότεροι άνθρωποι δυσκολεύονται περισσότερο να επιβιώσουν, αλλά και για τον αριθμό των αγνοουμένων διότι σε μεγαλύτερα βάθη ο εντοπισμός των σορών είναι αρκετά πιο δύσκολος και σε ορισμένες περιπτώσεις αδύνατος. Είναι χαρακτηριστικό, πως κοντά στις ακτές της Ιταλίας, στις οποίες υπάρχουν μεγαλύτερα βάθη από το Ανατολικό Αιγαίο, ο αριθμός των νεκρών και των αγνοουμένων είναι αρκετά μεγαλύτερος.

Όπως φαίνεται από τον χάρτη που ακολουθεί (Χάρτης 15), τα περισσότερα ναυάγια έγιναν σε περιοχές με βάθος 10m-25m. Αυτός είναι και ο λόγος που ο αριθμός των διασωθέντων είναι αρκετά υψηλός. Ελάχιστα είναι τα ναυάγια που συνέβησαν σε μεγαλύτερα βάθη.

Χάρτης 15. Σημεία Ναυαγίων και βάθος της θάλασσας στο Αιγαίο.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΙΟΜ και NOAA, 2016

5.3. Καταγραφές στα ναυάγια

5.3.1. Καταγραφές νεκρών

Τα τελευταία χρόνια η Μεσόγειος θεωρείται ως η πιο επικίνδυνη θαλάσσια διαδρομή που επιλέγεται από πρόσφυγες και μετανάστες, λόγω των πολυάριθμων ναυαγίων και των εκατοντάδων ανθρώπων που χάνουν τη ζωή τους από αυτά. Μάλιστα, ο υπεύθυνος για τα προσφυγικά θέματα των Ηνωμένων Εθνών, Αντόνιο Guterres, δήλωσε το 2015 πως θεωρεί την προσφυγική κρίση στη Μεσόγειο «τη μεγαλύτερη ανθρωπιστική καταστροφή στην περιοχή μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο» (Stokholm, 2015, σ.4). Σύμφωνα με τους Brian και Laczko (2016), 1 στους 1.000 πρόσφυγες και μετανάστες που διασχίζουν την οδό της Ανατολικής Μεσογείου χάνει τη ζωή του.

Το φαινόμενο αυτό ήταν ήδη έντονο τα τελευταία χρόνια λόγω των μεγάλων μεταναστευτικών ροών, κυρίως στην Κεντρική Μεσόγειο προς τις ακτές της Ιταλίας διότι αυτή ήταν η δημοφιλέστερη οδός μέχρι πρόσφατα. Ένα ιδιαίτερο παράδειγμα είναι το ναυάγιο που συνέβη στις 3 Οκτωβρίου 2013, στο οποίο περισσότεροι από 360 μετανάστες και πρόσφυγες έχασαν τη ζωή τους, κατά τη μεταφορά τους από τη Λιβύη στην Ιταλία (Brian και Laczko, 2014). Με το ξέσπασμα της μεταναστευτικής και προσφυγικής κρίσης, ο αριθμός των νεκρών άρχισε να αυξάνεται σημαντικά. Σύμφωνα με τα στοιχεία του IOM, το 2014 περισσότεροι από 4.077 μετανάστες και πρόσφυγες έχασαν τη ζωή τους σε όλο τον κόσμο κατά την προσπάθειά τους να μεταβούν σε άλλες χώρες. Ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σημαντικά σε σύγκριση με το 2013, κατά το οποίο σημειώθηκαν 2.400 θάνατοι μεταναστών και προσφύγων, εξαιτίας της αύξησης των ροών διέλευσης από τη Μεσόγειο. (Brian και Laczko, 2014).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του IOM, 600 πρόσφυγες και μετανάστες έχασαν τη ζωή τους το 2013 κατά τη διέλευσή τους από τη Μεσόγειο για να φτάσουν στις ευρωπαϊκές ακτές, ενώ το 2014, ο αριθμός των νεκρών αυξήθηκε και έφτασε τους 3.500. Το 2015 ο αριθμός αυτός συνέχισε να αυξάνεται με αποτέλεσμα να φτάσει στα 3.771 άτομα, καταγράφοντας ρεκόρ για τη Μεσόγειο. Από αυτούς, περισσότεροι από 805, έχασαν τη ζωή τους διασχίζοντας την οδό της Ανατολικής Μεσογείου. Ο μήνας με

τις περισσότερες καταγραφές θανάτων από ναυάγια ήταν ο Απρίλιος, κατά τον οποίο περισσότεροι από 1.250 πρόσφυγες και μετανάστες έχασαν τη ζωή τους, κυρίως λόγω του ναυαγίου με τα 800 θύματα στις ακτές της Λιβύης. Το 2015, το Λιμενικό Σώμα της Τουρκίας έσωσε 59.377 πρόσφυγες και μετανάστες από τα ναυάγια που συνέβησαν στο Αιγαίο (Georgίου, 2016), ενώ το ελληνικό Λιμενικό Σώμα διαχειρίστηκε 2.931 περιστατικά, κατά τα οποία διέσωσε 108.372 άτομα (Λιμενικό Σώμα, 2016).

Τους πρώτους μήνες του 2016, το φαινόμενο φαίνεται να παραμένει αρκετά έντονο. Από την 1^η Ιανουαρίου έως την 12^η Ιουνίου 2016, 210.643 μετανάστες και πρόσφυγες διέσχισαν τη Μεσόγειο με σκοπό την άφιξή τους σε κάποια ευρωπαϊκή χώρα. Από αυτούς, οι 2.859 έχασαν τη ζωή τους ή αγνοούνται. Συγκεκριμένα, από τους 51.965 αφικθέντες στην Ιταλία, οι 2.438 έχασαν τη ζωή τους σε ναυάγια ή αγνοούνται, ενώ από τους 157.298 αφικθέντες στην Ελλάδα, ο αντίστοιχος αριθμός είναι 376 πρόσφυγες και μετανάστες (IOM, 2016). Από την 1^η Ιανουαρίου 2016 έως την 30^η Απριλίου 2016 το ελληνικό Λιμενικό Σώμα διαχειρίστηκε 918 περιστατικά στο Αιγαίο και κατάφερε να διασώσει 45.893 άτομα από αυτά (Λιμενικό Σώμα, 2016).

5.3.2. Ανεύρεση και Ταυτοποίηση

Όπως αναπτύχθηκε στην προηγούμενη ενότητα, ο αριθμός των νεκρών και των αγνοουμένων είναι σημαντικά μεγαλύτερος στην οδό της Κεντρικής Μεσογείου σε σύγκριση με την οδό της Ανατολικής Μεσογείου. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε ένα σύνολο παραγόντων, όπως στην μεγαλύτερη απόσταση των ακτών της βόρειας Αφρικής από τις ακτές της Ιταλίας, στα μεγαλύτερα βάθη στην οδό, αλλά και στο γεγονός ότι πρόκειται για μία πιο «ανοιχτή» περιοχή της Μεσογείου. Αντίθετα, στο Αιγαίο, παρατηρούνται ελάχιστες αποστάσεις ανάμεσα στα ελληνικά νησιά και στις τουρκικές ακτές, οι οποίες μπορούν να διανυθούν και με σύντομη χρονικά κολύμβηση, σε ορισμένες περιπτώσεις. Επίσης, στο Αιγαίο παρατηρούνται μικρότερα βάθη και περισσότερες ακτές, δηλαδή είναι πιο «κλειστή» περιοχή. Τα χαρακτηριστικά αυτά μειώνουν τις πιθανότητες επιβίωσης ναυαγών, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ναυαγίων κοντά στις ακτές της Ιταλίας. Στις συνθήκες που επικρατούν στην Κεντρική Μεσόγειο, ελάχιστοι μετανάστες και πρόσφυγες, των οποίων οι λέμβοι βυθίζονται,

καταφέρνουν να επιβιώσουν μέχρι την διάσωσή τους, με αποτέλεσμα ο αριθμός των νεκρών να είναι αρκετά μεγαλύτερος.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά της Κεντρικής Μεσογείου κάνουν και την ανεύρεση των σορών μία ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία. Ένα παράδειγμα της δυσκολίας εντοπισμού των σορών είναι το ναυάγιο που συνέβη στις 18 Απριλίου 2016 στην περιοχή ανάμεσα στην Λιβύη και στη Σικελία, από το οποίο διασώθηκαν μόλις οι 41 από τους 500-550 επιβάτες, ενώ λίγοι νεκροί εντοπίστηκαν από το ιταλικό Λιμενικό Σώμα. Οι υπόλοιποι εκατοντάδες επιβάτες εξακολουθούν να αγνοούνται (Georgiou, 2016).

Εκτός από την ανεύρεση των σορών και η καταγραφή του ακριβούς αριθμού των νεκρών και των αγνοουμένων από κάθε ναυάγιο, αλλά και η ταυτοποίηση των νεκρών είναι αρκετά πιο εύκολη στα ναυάγια του Αιγαίου. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι οι λέμβοι και οι βάρκες που μεταφέρουν τους πρόσφυγες και τους μετανάστες από την Τουρκία στα ελληνικά νησιά, μεταφέρουν συνήθως ολόκληρες οικογένειες και όχι άγνωστους μεταξύ τους ανθρώπους, καθώς με αυτό τον τρόπο μετακινούνται οι διαφορετικοί πληθυσμοί που επιλέγουν αυτές τις οδούς. Για παράδειγμα, οι περισσότεροι Σύριοι πρόσφυγες, οι οποίοι αποτελούν την πλειοψηφία των εισερχόμενων από την οδό της Ανατολικής Μεσογείου μετακινούνται οικογενειακά, ενώ οι μετανάστες από τις χώρες της βόρειας Αφρικής που επιλέγουν την οδό της Κεντρικής Μεσογείου, μετακινούνται συνήθως ατομικά. Οι οικογένειες δηλώνουν αμέσως τα αγνοούμενα μέλη τους και είναι σε θέση να ταυτοποιήσουν τις σορούς, χωρίς να υπάρχει η ανάγκη ανεύρεσης των στοιχείων ταυτοποίησής τους. Σύμφωνα με τις καταγραφές, το 2015, περίπου το 75% των νεκρών από τα ναυάγια βρέθηκε και ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό τους αναγνωρίστηκε (Brian και Laczko, 2016).

5.3.3. Προφίλ Διασωθέντων και Νεκρών

Από το 2015 άλλαξε σημαντικά το προφίλ των διασωθέντων και των νεκρών προσφύγων και μεταναστών. Μέχρι τότε, το μεγαλύτερο ποσοστό των εισερχόμενων ήταν άνδρες μικρότερης ηλικίας. Από το 2015, ωστόσο, άρχισαν να μετακινούνται προς την Ευρώπη ολόκληρες οικογένειες, με αποτέλεσμα να αυξηθεί σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό το ποσοστό των γυναικών και των ανηλίκων στο σύνολο των αφιχθέντων.

Τα παιδιά, και ιδιαίτερα τα παιδιά μικρότερης ηλικίας, είναι πιο ευάλωτα κατά τη διάρκεια της διέλευσης από τις θαλάσσιες οδούς. Το γεγονός αυτό, αποτελεί την αιτία θανάτου εκατοντάδων ανηλίκων, τόσο στο Αιγαίο, όσο και στις άλλες θαλάσσιες μεταναστευτικές οδούς. Συγκεκριμένα για την περίπτωση της περιοχής μελέτης, το 2015, 1 στους 3 θανάτους σε ναυάγια στο Αιγαίο ήταν θάνατος παιδιών, κυρίως κάτω των 10 ετών. Το έτος αυτό περισσότερα από 270 παιδιά έχασαν τη ζωή τους σε ναυάγια στο Αιγαίο, εκ των οποίων τουλάχιστον τα 40 ήταν ηλικίας κάτω των 2 ετών (Brian και Laczko, 2016). Το φαινόμενο αυτό διατηρήθηκε με ιδιαίτερα σημαντική αύξηση και το 2016. Από τον Ιανουάριο του 2016 έως και τον Μάρτιο του 2016, 785 ενήλικες μετανάστες και πρόσφυγες και 360 παιδιά αγνοούνται ή έχασαν τη ζωή τους στα ελληνικά ή τουρκικά ύδατα λόγω των ναυαγίων (IOM, 2016). Είναι εμφανές πως σε διάστημα τριών μηνών ο αριθμός των νεκρών ανηλίκων στο Αιγαίο ξεπέρασε τον αντίστοιχο αριθμό για όλο το 2015.

5.3.4. Προφίλ Σύριων Διασωθέντων

Σύμφωνα με μαρτυρίες των Σύριων διασωθέντων από τα ναυάγια, η απόφαση να μετακινηθούν προς την Ευρώπη δεν είναι εύκολη για τους περισσότερους. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στο αρκετά υψηλό κόστος μετακίνησης, στην επικινδυνότητα και στις πολιτισμικές διαφορές. Πολλοί από αυτούς τους ανθρώπους θεωρούν πως θα περιθωριοποιηθούν, βασιζόμενοι σε όσα πληροφορήθηκαν από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης κυρίως, αλλά και από όσους γνωστούς και συγγενείς τους κατάφεραν να φτάσουν σε κάποια χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Achilli, 2016).

Ωστόσο, θεωρούν πως αυτή η μετακίνησή τους είναι αναγκαία και είναι πρόθυμοι να την επιχειρήσουν, αγνοώντας τους κινδύνους.

Το προφίλ των διασωθέντων προσφύγων από τη Συρία είναι αρκετά ομοιογενές. Οι περισσότεροι είναι κάτοικοι των αστικών κέντρων, μερικώς ή πλήρως εξειδικευμένοι και θεωρούν οι ίδιοι πως έχουν ένα επαρκές πολιτισμικό υπόβαθρο για να αφομοιωθούν στον δυτικό τρόπο ζωής. Από μία έρευνα της Ύπατης Αρμοστείας του ΟΗΕ, αναδείχθηκε πως το 43% των Σύριων που ρωτήθηκαν, έχουν φοιτήσει σε πανεπιστήμιο, ενώ το 16% φοιτούσε σε πανεπιστήμιο πριν αναγκαστεί να μετακινηθεί προς την Ευρώπη. Το 9% των ερωτηθέντων ήταν έμποροι, το 7% ξυλουργοί, ηλεκτρολόγοι και υδραυλικοί, το 5% μηχανικοί και αρχιτέκτονες και το 4% γιατροί ή φαρμακοποιοί (iefimerida, 2016). Επίσης, γνωρίζουν Αγγλικά σε ένα αρκετά καλό επίπεδο έτσι ώστε να μπορέσουν να συνεννοηθούν. Οι περισσότεροι έχουν και κάποιους γνωστούς ή συγγενείς σε Ευρωπαϊκές χώρες και κυρίως στη Γερμανία και τη Σουηδία. Αξίζει να σημειωθεί πως το 78% των ερωτηθέντων στην έρευνα που αναφέρθηκε ήταν ηλικίας μικρότερης των 35 ετών.

Σύμφωνα με τις καταγραφές, οι Σύριοι διασωθέντες πρόσφυγες που κατοικούσαν σε αγροτικές περιοχές της Συρίας παρουσιάζουν ένα εντελώς διαφορετικό προφίλ. Οι περισσότεροι ήταν αγρότες με χαμηλά εισοδήματα και με ελάχιστη ή καθόλου γνώση Αγγλικών. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται λίγοι πρόσφυγες διότι οι περισσότεροι εξακολουθούν να διστάζουν να μετακινηθούν προς την Ευρώπη, τόσο λόγω της πολιτισμικής διαφορετικότητας, όσο και λόγω της ιδιοκτησίας και συγκεκριμένα της σκέψης πως στη Συρία έχουν τουλάχιστον τη δυνατότητα εργασίας στις ιδιωτικές αγροτικές τους εκτάσεις (Achilli, 2016).

6. Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, ο στόχος της παρούσας πτυχιακής εργασίας ήταν εξ'αρχής η χαρτογράφηση των ναυαγίων των μεταναστών και των προσφύγων στο Αιγαίο, για την περίοδο 2015-2016, αλλά και η μελέτη του φαινομένου της μεταναστευτικής και προσφυγικής κρίσης που συνδέεται με αυτά τα πολυάριθμα ναυάγια.

Η μεταναστευτική και προσφυγική κρίση είναι ένα φαινόμενο, το οποίο εκδηλώθηκε εξαιτίας συνεχών εμφυλίων πολέμων και διαρκών αναταράξεων στη Μέση Ανατολή και στην Αφρική, γεγονότα τα οποία οφείλονται στη δράση τρομοκρατικών οργανώσεων και στην απολυταρχική στάση ορισμένων κυβερνήσεων. Λόγω των διαφορετικών πολιτικών εξελίξεων και αποφάσεων που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, η δημοφιλέστερη επιλογή των ανθρώπων από αυτές τις χώρες είναι η μετακίνηση προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι δημοφιλέστερες οδοί για την επίτευξη του σκοπού αυτού είναι οι οδοί της Μεσογείου και από το 2015 και έπειτα, κυρίως η οδός της Ανατολικής Μεσογείου, η οποία επιτρέπει τη μετάβαση από τις ακτές της Τουρκίας προς τα ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, και κυρίως προς τη Λέσβο, τη Χίο, τη Σάμο, την Κω, τη Λέρο, τη Σύμη, το Αγαθονήσι και τη Λήμνο.

Η μετάβαση προς τις ελληνικές ακτές γίνεται μέσω των δικτύων παράνομης διακίνησης ανθρώπων, με τη χρήση φουσκωτών λέμβων και άλλων βαρκών και πλωτών μέσων. Ωστόσο, λόγω των έντονων καιρικών φαινομένων, της μεταφοράς υπερβολικού αριθμού ανθρώπων σε μία λέμβο και της επιδίωξης απόκτησης του χαρακτηρισμού «ναυαγοί», οι λέμβοι αυτές βυθίζονται πολλές φορές, με αποτέλεσμα να χάνουν τη ζωή τους πολλοί πρόσφυγες και μετανάστες.

Στην παρούσα εργασία χαρτογραφήθηκαν τα ναυάγια των προσφύγων και των μεταναστών, για τα οποία διαθέτει συντεταγμένες ο Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης (ΙΟΜ), καθώς υπάρχουν και αρκετά των οποίων η ακριβής τοποθεσία δεν είναι γνωστή διότι οι λέμβοι μετακινήθηκαν και οι επιζώντες και οι νεκροί βρέθηκαν κοντά στις ακτές και όχι σε λέμβους. Από αυτή τη χαρτογράφηση παρατηρήθηκε πως τα περισσότερα ναυάγια συνέβησαν κοντά στη Λέσβο, γεγονός που οφείλεται στην μεγαλύτερη μετακίνηση προς αυτό το νησί. Επίσης, διαπιστώθηκε

πως καταγράφηκαν 172 ναυάγια με ακριβείς γεωγραφικές συντεταγμένες στο Αιγαίο, από την 1^η Ιανουαρίου 2015 έως και την 28^η Απριλίου 2016. Από αυτά διασώθηκαν 1.961 πρόσφυγες και μετανάστες, έχασαν τη ζωή τους 872, ενώ εξακολουθούν να αγνοούνται 327 άτομα. Ωστόσο, ο συνολικός αριθμός των διασωθέντων, των νεκρών και των αγνοουμένων, από όλα τα ναυάγια, είναι αρκετά μεγαλύτερος.

7. Ευχαριστίες

Για την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Διεθνή Οργανισμό Μετανάστευσης (IOM) και το Λιμενικό Σώμα για τα στοιχεία, τα δεδομένα και τις πληροφορίες που μου έδωσαν. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή κ. Καλογήρου Σταμάτη για τη βοήθεια και καθοδήγησή του στην περάτωση της εργασίας.

8. Βιβλιογραφία

Ελληνική

Αποστόλου, Φ. (2015), *Η μετάφραση και η διερμηνεία για δημόσιες υπηρεσίες στην Ελλάδα*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών

Βασιλειάδης, Ν., Μπουτσιούκη, Σ. (2015), *Πολιτιστική Διπλωματία: Ελληνικές και Διεθνείς διαστάσεις*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών

Δελλαδέτσιμας, Π.Μ. (2013), *Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Μαθήματος: Αστική Γεωγραφία 2013-2014*, Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Καλογήρου, Σ. (2007), *Εφαρμογές χωρικής ανάλυσης και σύγχρονων μεθόδων χαρτογραφίας στην παρουσίαση δημογραφικών φαινομένων*, Αθήνα: Πρακτικά 8^{ου} Πανελλήνιου Γεωγραφικού Συνεδρίου της Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας [Ανακτήθηκε 28 Ιουνίου, 2016 από gisc.gr]

Καλογήρου, Σ. (2015), *Χωρική Ανάλυση: Μεθοδολογία και εφαρμογές με τη γλώσσα R*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών

Κοτζαμάνης, Β., Καρκούλη, Α. (2016), *Οι μεταναστευτικές εισροές στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία: ένταση και βασικά χαρακτηριστικά των παρατύπως εισερχόμενων ως και των αιτούντων άσυλο*, Βόλος: Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων (Δημογραφικά Νέα Τεύχος 26^ο)

Σιδηρόπουλος, Γ. (2006), *Εισαγωγή στην Γραφική Σημειολογία Θεματική Χαρτογραφία*, Αθήνα: Παπαζήση

Τραγάκη, Α., Μπάγκαβος, Χ., Ντούνας, Δ. (2015), *Περί Δημογραφίας και Πληθυσμιακών Εξελίξεων*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών

Τριανταφυλλίδου, Α., Γρώπα, Ρ. (2009) (επιμ.), *Η μετανάστευση στην Ενωμένη Ευρώπη*, Αθήνα: Κριτική

Τριανταφυλλίδου, Α. (2015), *Μετατρέποντας την προσφυγική κρίση σε ευκαιρία: Τρέχουσες Προκλήσεις για την Ελλάδα*, Florence: European University Institute [Issue 2015/02]

Τσίμπος, Κ. (2008) (επιμ.), *Εισαγωγή στην Πληθυσμιακή Γεωγραφία*, Αθήνα: Σταμούλη

Φραγκονικολόπουλος, Χ., Προέδρου, Φ. (2015), *Παγκόσμια Πολιτική – Δρώντες, Δομές και Διαδικασίες*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών

Χαλκιάς, Χ. (2011), *Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Μαθήματος: Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών (Συμπληρωματικές Σημειώσεις)*, Καλλιθέα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Longley, P.A., Goodchild, M.F., Maguire, D.J., Rhind, D.W. (2010), *Συστήματα και Επιστήμη Γεωγραφικών Πληροφοριών (GIS)* [μτφρ. Γ. Θεοδωρίδης], Αθήνα: Κλειδάριθμος

Ξενόγλωσση

Achilli, L. (2016), *Displacement trends of Syrian Asylum Seekers to the EU*, Florence: European University Institute

Anagnostopoulos, D. C., Triantafyllou, K., Xylouris, G., Bakatsellos, J., Giannakopoulos, G. (2015), *Migration mental health issues in Europe: The case of Greece*, Athens: National and Kapodistrian University of Athens [Retrieved February 23, 2016 from www.escap.eu]

Bendel, P. (2016), *Refugee policy in the European Union: Protect Human Rights!*, Bonn: The Friedrich-Ebert-Stiftung [Retrieved May 21, 2016 from search.proquest.com]

Braden, K., Shelley, F. (2006), *Παγκόσμια Γεωπολιτική* [μτφρ. Σ.Πετρόπουλος], Αθήνα: Ποές

Brian, T., Laczko, F. (2014) (ed.), *Fatal Journeys: Tracking Lives Lost during Migration*, Geneva: International Organization for Migration [Retrieved February 10, 2016 from iom.int]

Brian, T., Laczko, F. (2016) (ed.), *Fatal Journeys Volume 2: Identification and Tracing of Dead and Missing Migrants*, Geneva: International Organization for Migration [Retrieved June 14, 2016 from iom.int]

Carrera, S., Blockmans, S., Gros, D., Guild, E. (2015), *The EU's response to the refugee crisis: Taking stock and setting policy priorities*, Brussels: Centre for European Policy Studies [Retrieved February 26, 2016 from papers.ssrn.com]

Cidob (2014), *What happened in the world in 2014? A vision from CIDOB*

De Genova, N., Tazzioli, M. et al. (2016), *Europe/Crisis: New Keywords of "the Crisis" in and of "Europe"* [Retrieved May 21, 2016 from nearfuturesonline.org]

De Wit, H., Altbach, P.G. (2016), *The Syrian Refugee Crisis and Higher Education*, Boston: International Higher Education, The Boston College center for international higher education

Dimitriadi, A. (2015), *"Greece is like a door, you go through it to get to Europe": Understanding Afghan migration to Greece*, Athens: Hellenic Foundation for European and Foreign Policy [Retrieved February 23, 2016 from papers.ssrn.com]

Dumond, G. F. (2015), *L'un des terroristes du stade du France enregistré comme réfugié en Grèce: quel impact des attentats de Paris sur la gestion de la crise des migrants?*, Paris: Atlantico.fr [Retrieved March 14, 2016 from papers.ssrn.com]

Dumond, G. F. (2015), *Syrie et Irak: une migration sans précédent historique?*, Paris: La revue géopolitique [Retrieved March 14, 2016 from papers.ssrn.com]

Fargues, P. (2015), 2015: The year we mistook refugees for invaders, Florence: European University Institute (Issue 2015/12)

Frontex (2015), *FRAN Quarterly: Quarter 1, January-March 2015*

Frontex (2015), *FRAN Quarterly: Quarter 2, April-June 2015*

Frontex (2016), *FRAN Quarterly: Quarter 3, July-September 2015*

Frontex (2016), *FRAN Quarterly: Quarter 4, October-December 2015*

Frontex (2016), *Access to the Asylum Procedure: What you need to know*

Frontex (2016), *Risk Analysis for 2016*

Furman, R., Epps, D., Lamphear, G. (2016), *Detaining the Immigrant Other: Global and Transnational Issues*, New York: Oxford University Press \

Garcés-Mascreñas, B. (2015), *Why Dublin "Doesn't Work"*, Barcelona: Barcelona Centre for International Affairs

Georgiou, H.V. (2016), *Identification of refugee influx patterns in Greece via model-theoretic analysis of daily arrivals*, New York: Cornell University [Retrieved May 21, 2016 from arxiv.org]

Guild, E., Costello, C., Garlick, M., Moreno-Lax, V. (2015), *The 2015 Refugee crisis in the European Union*, Brussels: Centre for European Policy Studies [Retrieved February 23, 2016 from www.isn.ethz.ch]

Giuld, E., Brouwer, E., Groenendijk, K., Carrera, S. (2015), *What is happening to the Schengen borders?*, Brussels: Centre for European Policy Studies (No. 86)

Heller, C., Pezzani, L. (2016), *Ebbing and Flowing: The EU's Shifting Practices of (Non-) Assistance and Bordering in a Time of Crisis* [Retrieved May 21, 2016 from nearfuturesonline.org]

Heywood, A. (2011), *Διεθνείς Σχέσεις και Πολιτική στην παγκόσμια εποχή* [μτφρ. και επιμ. Προέδρου, Φ., Φραγκονικολόπουλος, Χ.], Αθήνα: Κριτική

International Organization for Migration (2016), *Compilation of available data and information: Reporting period 2 June- 15 June 2016* [Retrieved June 28, 2016 from migration.iom.int/europe]

International Organization for Migration (2016), *Migration Flows Europe: Arrivals and Fatalities* [Retrieved June 12, 2016 from missingmigrants.iom.int]

Kalogirou, S. (2003), *The statistical analysis and modelling of internal migration flows within England and Wales*, Newcastle: University of Newcastle [Retrieved June 28, 2016 from gisc.gr]

Kasperek, B. (2016), *Routes, Corridors, and Spaces of Exception: Governing Migration and Europe* [Retrieved May 21, 2016 from nearfuturesonline.org]

Kenyon Lischer, S. (2005), *Dangerous Sanctuaries: Refugee Camps, Civil War and the Dilemmas of Humanitarian Aid*, New York: Cornell University

Lee, J. J. H. (2015) (ed.), *World Migration Report 2015. Migrants and Cities: New Partnerships to Manage Mobility*, Geneva: International Organization for Migration

Levi, L. (2016), *A Helsinki 2 in the Mediterranean*, Moncalieri: Centre for Studies on Federalism [Retrieved May 21, 2016 from www.csfederalismo.it]

Martin, D. A. (2015), *Immigration's Enigma Principle: Protection and Paradox*, Virginia: University of Virginia [Retrieved February 2, 2016 from papers.ssrn.com]

Mohler, M. H. F. (2015), *Reflections on the Schengen borders code and the re-establishment of checks at internal borders*, Switzerland: Universities of Basel and St. Gall [Retrieved March 14, 2016 from media1.naukaidrustvo.org]

Morgan, J. (2015), *Agencies struggle with Europe's complex refugee crisis*, thelancet.com Vol 386 [Retrieved February 23, 2016 from www.thelancet.com]

Nielsen, S. C. (2015), *Explaining the EU's external approach toward boat refugees: A discrepancy between norms and state interests?* , Roskilde: Roskilde University [Retrieved March 8, 2016 from rudar.ruc.dk]

Nigg, H. (2015), *Sans-papiers on their march for freedom 2014: how refugees and undocumented migrants challenge Fortress Europe*, Interface: A journal for and about social movements (Vol 7(1):263-288) [Retrieved February 23, 2016 from www.interfacejournal.net]

Onghena, Y. (2015), *Migrants or refugees?*, Barcelona: Barcelona Centre for International Affairs [Opini3n]

Orrenius, P.M., Zavodny, M. (2016), *Irregular Immigration in the European Union*, Dallas: Federal Reserve Bank of Dallas, Research Department [Retrieved March 14, 2015 from papers.ssrn.com]

Papadopoulos, A., Chalkias, C., Fratsea, L.M. (2013), *Challenges to immigrant associations and NGOs in contemporary Greece*, Migration Letters, Volume: 10, No: 3

Pursey, C. (2005), *From Syria to Asylum: Refugee transit migration through Greece*, Utrecht: University of Utrecht (Thesis) [Retrieved February 23, 2016 from dspace.library.uu.nl]

S3nchez Montijano, E. (2015), *No to more deaths in the Mediterranean. Yes to more political will and coherence*, Barcelona: Barcelona Centre for International Affairs [Opini3n]

Schmidt, J. (2015), *Seeing the bigger picture: The refugee crisis and the link to CFSP*, Brussels: European Policy Centre [Retrieved February 23, 2016 from www.epc.eu]

Stavropoulou, M. (2016), *Refugee protection in Europe: time for a major overhaul?*, Oxford: Forced Migration Review [Retrieved February 23, 2016 from search.proquest.com]

Stokholm, T. (2015), *The Mediterranean Migrant Crisis: A Critical Challenge to Global Nation-States*, London: University of East London, Centre for Social Justice and Change.

Working Paper Series No. 3 doi:10.15123/PUB.4783 [Retrieved March 14, 2016 from www.ssrn.com]

Tremel, F. (2016), *European policies and the refugee crisis: A challenge to Unity?*, (MSc Thesis) Venice: Ca'Foscari University of Venice [Retrieved May 21, 2016 from dspace.unive.it]

Westra, L., Juss, S., Scovazzi, T. (2015), *Towards a Refugee Oriented Right of Asylum*,
Dorchester: Ashgate Publishing

Yakoub, A. Y. (2010), *La migration hautement qualifiée en Syrie, Aspects juridiques*,
Florence: European University Institute [Retrieved March 14, 2015, from cadmus.eui.eu]

Zaragoza-Christiani, J. (2015), *Analysing the Causes of the Refugee Crisis and the Key Role of Turkey: Why Now and Why So Many?*, Florence: European University Institute

Zaragoza-Christiani, J. (2015), *Tragedies in the Mediterranean: Analyzing the causes and addressing the solutions from the roots to the boats*, Barcelona: Barcelona Centre for International Affairs

Άλλες Ηλεκτρονικές Πηγές

Ελληνική Αστυνομία (astynomia.gr)

actionaid.gr

bbc.com

European University Institute (Cadmus.eui.eu)

Barcelona Centre for International Affairs (cidob.org)

el.wikipedia.org

en.wikipedia.org

European Union (europa.eu)

FRONTEX (frontex.europa.eu)

International Organization for Migration – IOM Office in Greece (greece.iom.int)

ArcGIS Resource Center (help.arcgis.com)

iefimerida.gr

Global Migration Data Analysis Centre (iomgmdac.org)

International Organization for Migration (iom.int)

Missing Migrants Project (missingmigrants.iom.int)

National Centers for Environmental Information – National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) (maps.ngdc.noaa.gov)

Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων (panorama.statistics.gr)

Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράματα και Βοηθήματα (repository.kallipos.gr)

Social Science Research Networks (ssrn.com)

ESRI Support (support.esri.com)

synigoros.gr

turkeytravelplanner.com

turkishairlines.com

UNHCR The UN Refugee Agency (unhcr.org)