

Posledice eksternalizacije politike migracij Evropske unije v Agadezu (Niger)

Abstract

The Effects of the Externalization of European Union Migration Regimes in Agadez (Niger)

In 2015, the European illegality industry became centered in the city and region of Agadez. This led to the securitisation of borders (including the training of Nigerien police by EUCAP Sahel), the presence of international organisations such as IOM and UNHCR, the establishment of local NGOs, and media attention. With the stated goal of protecting migrants, the presidency of Niger confirmed a new law regarding the illicit traffic of migrants. Prior to its implementation, transport of regional and transnational passengers across the Sahara was regular and legalised. When the new law came into effect, drivers suddenly became not just smugglers, but human traffickers. The law didn't affect only drivers, and their extended families, whose livelihood was suddenly criminalised, but also all providers of services for migrants. It was also harmful for migrants, because their travel became more dangerous. Instead of preventing human trafficking, the law actually creates opportunities for this practice. Due to Niger's strategic importance, which is a result of its mineral-rich mines and geographical position, the EU and France in particular have strong interests in the region. This supports the author's argument that the externalisation of migration is a form of neo-colonisation by means of controlling a strategically important territory.

Keywords: externalisation of migration, criminalization of migration, smugglers, illegality industry, Agadez, Tuareg

Sarah Lunaček is an Assistant Professor at the Department of Ethnology and Cultural Anthropology at the Faculty of Arts, University of Ljubljana. (sarah.lunacek@ff.uni-lj.si)

Povzetek

Leta 2015 si je evropska industrija ilegalnosti za svoje središče izbrala Agadez. To je vodilo v sekuritizacijo meja (vključno z urjenjem nigrske policije s strani EUCAP Sahel), prisotnost mednarodnih organizacij (IOM, UNHCR) in nastanek lokalnih

nevladnih organizacij ter medijsko pozornost. Nigrsko predsedstvo je potrdilo nov »zakon glede ilegalne trgovine z migranti«, ki naj bi zaščitil migrante. Pred tem je redno potekal legaliziran transport regionalnih in mednarodnih potnikov čez Saharo, z novim zakonom pa nekdanji prevozniki nenadoma niso postali le tihotapci, obtoženi so bili trgovine z ljudmi. Zakon ni oškodoval le prevoznikov in oskrbovalcev migrantov in njihovih družin, ki jih je nenadoma spremenil v kriminalizirane tihotapce, ampak so tudi poti za migrante postale bolj nevarne. Trgovino z ljudmi, ki naj bi jo preprečeval, pravzaprav šele ustvarja. Ker je Niger zaradi rudnin in svoje umeščenosti strateško pomembna regija in ima tam Evropska unija, še zlasti Francija, strateške interese, avtorica trdi, da gre pri eksternalizaciji migracij za obliko neokolonizacije z nadzorom strateško pomembnega ozemlja.

Ključne besede: eksternalizacija migracij, kriminalizacija migracij, tihotapci, industrija ilegalnosti, Agadez, Tuaregi

Sarah Lunaček je docentka na Oddelku za etnologijo in kulturno antropologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. (sarah.lunacek@ff.uni-lj.si)

Uvod

V Agadezu, regiji na severu Nigra, sem v letih 2003 in 2004 raziskovala izkušnje Tuaregov¹ z Evropejci, ki so takrat kot turisti hodili na potovanja po puščavi. Ker so bile skupine majhne, so se med lokalnimi vodiči, vozniki in vodjami turističnih agencij spletla številna prijateljstva. (Samo)podoba Tuaregov kot plemenitih, a obubožanih gospodarjev puščave se je ujemala s podobo, ki so jo gojili turisti (Lunaček, 2010). Agadez zunaj krogov obiskovalcev puščave v Evropi niti ni bil zelo znan, če že, pa je veljal za saharsko mesto, izhodišče za obisk lepot Sahare.

Od leta 2012 in intenzivneje v letu 2015 pa so se v medijih pojavila številna poročila, v katerih je bil Agadez predstavljen kot središče tihotapljenja migrantov, tihotapci pa kot krivi za skrb zbujujoče število smrti v Sahari. Ker sem vedela, da so čez meje v regiji tako za domačine kot za Afričane iz drugih držav prej potekali legalizirani prevozi, se je odprlo vprašanje, zakaj je Agadez nenadoma opredeljen kot središče, iz katerega potekajo migracije v Evropo, in zakaj je začela medije šele zdaj zanimati nevarnost poti skozi Saharo. Vzroke lahko iščemo v padcu Gadafijevega režima v Libiji. V času njegovega vladanja je imela namreč italijanska vlada s to državo sklenjen dogovor o ustavljanju migrantov; zdaj, ko je ta dogovor skupaj z diktatorjem padel, je Libija prenehala biti zanesljiva tamponska cona, ki naj bi preprečevala migracije v

¹ Tuaregi je zunanje poimenovanje za nomadsko pastirsko ljudstvo, ki živi v Sahari in Sahelu, v Nigru, Maliju, Libiji, Alžiriji in Burkini Faso. Glede na dialekte tamašeka, tuareškega jezika, se sami različno poimenujejo, v Nigru si pravijo Imažeghan (Amažek (m. ed.), Tamažek (ž. ed.) in Čimažeghan (ž. mn.)). V Maliju je v rabi tudi izraz Kel Tamašek (tisti, ki govorijo tamašek).

Evropo. Meja evropske politike eksternalizacije se je posledično pomaknila južno od Sahare ter poleg Malija zajela tudi Niger, kjer je v središču pozornosti Agadez.

Eksternalizacija migracij ima v Evropi daljšo zgodovino, katere začetek lahko umestimo vsaj v čas prvih dogovorov med Španijo in Marokom leta 1992. Po prvih humanitarno usmerjenih intervencijah španskega Rdečega križa in civilne garde, ki sta iz morja družno reševali migrante, ki so z ladjami pripluli na Kanarske otoke, je prav meja med Marokom in španskima enklavama Ceuto in Melillio pokazala brutalnost in nasilje zunanjih meja Evropske unije (za natančno kronologijo glej Andersson, 2014). Ta meja se je v treh desetletjih okrepila do nepredstavljenih razsežnosti sistema jarkov, žičnatih visokih ograj pod električno napetostjo, infrardečih kamer, senzorjev in pasti ter postala zelo težko prehodna. Termin industrija ilegalnosti Rubena Anderssona (ibid.) odlično poudari njen produkcijski vidik: na eni strani proizvajanje sklopa diskurzov med sekuritizacijo in humanitarizmom, na drugi ogromne investicije v nadzorne tehnologije, vzpostavitev fizičnih ovir, izobraževanje policijskih enot in tako naprej, na tretji pa določena vrsta novinarske in raziskovalne dejavnosti. Te razsežnosti ne zagovarjajo nujno iste perspektive in imajo različne motivacije.

Diskurzi sekuritizacije meja, nasilje, represija in klandestinitet zaznamujejo možnosti vsakdanjih preživetvenih strategij (Andersson, 2014). Tvornosti ljudi na poti, četudi so kategorizirani v ilegalne migrante in subjektivirani v klandestine osebe, ni mogoče ustaviti: imajo svoje načrte, sanje in želje. Povezujejo se, si delijo informacije, gradijo podporne mreže, uporabljajo nove tehnologije in s tem vedno znova vzpostavljajo avtonomijo migracij (Papadopoulos in Tsianos, 2013). Tako niso le pasivne žrtve politike migracij, ampak aktivno iščejo načine za doseganje svojih ciljev. Poti se, ko postajajo čedalje težje in zahtevajo več in več smrtnih žrtev, vedno znova preusmerijo drugam (Brachet, 2016). Andersson sledi razvoju eksternalizacije in industrije ilegalnosti na obalah Senegala, na maroški meji med Ceuto in Melillo, v Maliju. Od leta 2012, bolj očitno pa od leta 2015, lahko politiki eksternalizacije sledimo tudi v Nigru.

Med decembrskimi raziskovalnimi obiski Agadeza v letih 2016, 2017 in 2018 sem tudi sama večji del pozornosti namenila migracijam.² Zanimalo me ni samo, kakšne posledice ima eksternalizacija za migrante, ampak tudi, kaj se zgodi, ko se kriminalizira lokalno prebivalstvo, ki živi od prevozov in

² Poleg tega sem dopolnjevala svoje vpogled v procese stalnega naseljevanja (sedentarizacije) in leta 2018 poskušala ugotoviti, kaj za lokalno prebivalstvo pomeni vzpostavitev vojaške baze ZDA.

trgovine čez mejo. Pri tem mi je koristilo prejšnje poznavanje regije,³ saj sem zato s sogovorniki lažje vzpostavila zaupanje.⁴ Pri tem sem poskušala slediti standardu antropološkega terenskega dela in čim bolj uporabljati metodo opazovanja z udeležbo, pri čemer pa sta me omejevala kratkotrajnost bivanja in kriminalizacija migracij. Kljub temu sem izkoristila vsako ponujeno priložnost za opazovanje, opravila pa sem tudi številne pogovore in polstrukturirane intervjuje s protagonisti, predvsem nekdanjimi posredniki, vozniki, migranti, predstavniki nevladnih in mednarodnih organizacij ter lokalnimi političnimi predstavniki.

Agadeška regija in vloga transporta

Agadeška regija je največja regija v Nigru, obsega skoraj polovico države v severnem delu, ki je večinoma puščavski in polpuščavski. Naseljen je pretežno s Tuaregi, v vzhodnem delu s Tubuji. Polovico prebivalstva v regiji živi na podeželju in se preživlja s pastirsko živinorejo in namakalnim vrtnarstvom (Annuaire statistique, 2017; Bernus, 1981); obe dejavnosti sta komercialno razmeroma uspešni, četudi nista intenzivni. Nova urbana središča so nastala zaradi rudnikov urana in premoga, medtem ko so bila stara urbana središča vezana na transsaharsko trgovino (Grégoire, 1999). Tudi mesto Agadez z domnevno okrog 100.000 prebivalci je regionalno trgovsko in upravno središče na poti čez Saharo v Libijo in Alžirijo. Že vsaj od 15. stoletja je tu tudi sedež sultana, ki ima tradicionalna pooblastila pri upravljanju mesta, kar pomeni, da je neodvisen in deluje vzporedno z državnimi oblastmi. V Agadez se poleg tega stekajo poti iz Aïrskega gorovja, ki je bogato z vrtninami. Prevladujejo trgovina in storitve oziroma manjše obrti, nekaj je delovnih mest v nevladnem sektorju. Redne zaposlitve so redke, izjema so nekatere službe v javnem sektorju, predvsem v šolstvu in upravi. Drugi so prepuščeni lastni iznajdljivosti; zato je transport iz Aïra in čez Saharo

3 Moje prejšnje raziskave so poleg 15-mesečnega raziskovanja v letih 2004 in 2005 obsegale tudi šesttedensko raziskovanje odnosa do nomadizma leta 2011 in enomesečno bivanje v Ghatu (Libija) leta 2009. Prav tako sem se v letih 2000/2001 udeležila in snemala karavano soli. Pri vseh raziskavah so bile ključne metode mojega dela opazovanje z udeležbo, pogovori in intervjuji. Po toliko letih postaneta vključenost v velike razširjene družine in prijateljstvo neizogiben del raziskovalnega bivanja.

4 V podobnem kontekstu deluje tudi antropolog Julien Brachet, ki se je v letih 2003 in 2004 intenzivno ukvarjal z raziskovanjem prevozov in trgovine čez Saharo, s posebnim poudarkom prav na prevozu migrantov, ki niso bili iz Nigra. To je bil temelj njegovega poznejšega dela, saj je lahko zaradi prejšnjih poznanstev pri nadaljnjih obiskih hitro dopolnil svoje védenje in stopil v stik z novimi informanti. Najine ugotovitve so si zelo podobne: oba sva takoj opazila procese eksternalizacije in zaznala probleme, ki jih kriminalizacija prinaša prevoznikom. Brachet je že leta 2016 objavil izjemno dobro analizo produkcije kriminaliziranih trgovcev z ljudmi (Brachet, 2016).

pomemben vir dohodka lokalnega prebivalstva. Posamezen družinski član, ki dela za denar, skrbi še za sorodnike, ki ne najdejo virov dohodka, in brez družinske solidarnosti bi bilo to, da je Niger po indeksu Svetovne banke ena najrevnejših držav, veliko očitneje opaziti na ulici. Tako pa vsa širša družina skrbi za redistribucijo sredstev in prehrano drugih družinskih članov. Izpad vira dohodka družinskega člana, ki je v vlogi oskrbovalca, močno oškoduje vsaj še deset, če ne celo trideset ali več drugih oseb širše družine.

V 70. letih 20. stoletja je začel rasti sektor saharskega turizma, katerega stranski učinek so bile nove možnosti za potovanja v Evropo, pritegnil pa je tudi posamezne manjše nevladne organizacije. Turistične dejavnosti so bile prekinjene v letih tuareških uporov, med letoma 1991 in 1995 ter 2007 in 2009. Sektor si ni nikoli opomogel, saj je prekmalu nastopila kriza v Libiji s padcem Gadafija (2011), v sosednjem Maliju pa je začelo rasti število islamističnih skupin. Francoske oblasti so tako rekoč celotno agadeško regijo označile za rdečo cono,⁵ kamor odsvetujejo in močno otežujejo potovanja. Spremembe v Libiji so močno zmanjšale možnosti za zaposlovanje v tej državi, tako za državljane Nigra kot za migrantske delavce iz drugih afriških držav. Od leta 2010 se je razrasla dejavnost samostojnega izkopavanja zlata na več odmaknjenih lokacijah v Nigru in sosednjih državah.⁶

Transport v Libijo in Alžirijo je nasledil nekdanje karavanske poti. Pri tem naj spomnimo, da je veliko območje Sahare, tj. jug Alžirije in Libije, sever Malija, severovzhod Burkine Faso in severozahod Nigra, naseljeno predvsem s Tuaregi, ki se v pomembnem deležu še vedno preživljajo s tradicionalno nomadsko živinorejo in vse bolj z različnimi legalnimi in nelegalnimi oblikami čezmejnega trgovanja.⁷ V predkolonialnih časih so posamezni tuareški »klani elit« nadzorovali trgovske poti čez Saharo in upravljali naravne vire ter delno nadzirali selitve drugih tuareških nomadskih skupnosti. Po kolonialnem razrezu meja je bila mobilnost v regiji od sredine 60. let 20. stoletja, tj. od konca alžirske osamosvojitvene vojne naprej, v porastu. V regiji se je povečal delež nomadskih Fulanov in predvsem pripadnikov Hausa, ki so sicer živeli na jugu države. Med novimi državami so se najprej (od več-

5 Francosko zunanje ministrstvo je agadeško regijo označilo za »zone rouge«, četudi je gotovo, da so nevarnejši deli Nigra ob meji z Malijem in Nigerijo. Pogovori z nekdanjimi uporniki sugerirajo, da vsaj del severa države ni posebno nevaren. Razglasitev rdeče cone deluje kot dodatna stigmatizacija severa in preprečuje turizem.

6 Predvsem v Čadu. Alžirija ne dovoljuje samostojnih izkopavanj, v Burkini Faso in Gani si samostojne rudnike prisvajajo multinacionalke, enako se je zgodilo z rudniki v pogorju Samira na jugu Nigra. Rudnike na planoti Djado na severu Nigra so že prepovedali, medtem ko še delujejo rudniki Tchibarakaten na skrajnem severu in na jugovzhodu Airskega gorovja ob oazi Tabelot.

7 Poleg prevoza ljudi je enako pomembna z njim povezana trgovina s subvencioniranimi živili iz Alžirije in nekoč iz Libije. Druge mreže, v katere so vključeni tudi Tuaregi, Arabci in Tubuji, se ukvarjajo s trgovino z orožjem in drogami.

kratne suše v 70. letih) v iskanju preživetja v Libiji premikali predvsem Tuaregi, postopoma pa se je iz desetletja v desetletje večal delež popotnikov iz zalivskih držav zahodne Afrike, pozneje pa še tistih iz Kameruna in Konga, ki so prav tako odhajali na delo v Libijo in tudi v Evropo (Brachet, 2009: 48).

Transport čez Saharo je bil organiziran na dva načina: z velikimi tovornjaki od Agadeza v Dirkou in od tam v Madawo in naprej v Libijo, ali pa s *pick-up* toyotami⁸ na štirikolesni pogon iz Agadeza ali Arlita čez Asamako v Alžirijo (glej Kohl, 2015). Prvega so tuareški vozniki imenovali *transa*, drugega *afrod*. Medtem ko so prevoz s tovornjaki opravljali in nadzirali pretežno arabski vozniki, je *afrod* pripadal Tuaregom. In ker avtobusne povezave na teh relacijah niso bile nikoli vzpostavljene, sta bila *transa* in *afrod* edina načina potovanja v sosednje države, kamor je lokalno prebivalstvo, posebno Tuaregi, hodilo iskat občasno ali sezonsko delo v turizmu, prevozništvu, na naftnih poljih in vrtovih ter obiskovat sorodnike (ravno zaradi teh obiskov je bilo precej prometa tudi v nasprotni smeri) (Kohl, 2010; lastna opažanja v Ghatu 2009; lastna opažanja v Timiji in Agadezu 2004). Tako so si ista vozila delili lokalni prebivalci in prebivalke ter drugi popotniki iz bolj oddaljenih krajev.⁹

Čezmejni transport ni bil povsem v skladu z zakonodajo, saj niso imeli niti vsi potniki niti vozniki potnih listov in vizumov, pa vendarle v Nigru ni bil ilegaliziran¹⁰ – zato je bilo tudi mogoče po relativno dostopnih cenah kupiti vozovnico vse do Sebhe v Libiji, do Tamanrasseta v Alžiriji in tudi do Zagore v Maroku. Za pot so posredniki pripravili seznam in plačali takso na potnika ter pridobili žig regionalne gospodarske zbornice (pogovor z Yakoubou,¹¹ Agadez, december 2017, vpogled na sezname in žige). Kot pišeta Julien Brachet (2009) in Ines Kohl (2013), so bile agencije, ki so se specializirale za vožnjo čez Saharo v Alžirijo in Libijo, registrirane pri regionalni gospodarski zbornici. Kohlova navaja, da je to postalo nujno po drugem tuareškem uporu (2007–2009), da ne bi prihajalo do streljanja na ta vozila, češ, da vozijo orožje; vendar Brachet obstoj agencij omenja že leta 2003. Nekateri trdijo, da so se tudi turistične agencije po upadu turizma prekvalificirale (Hoffman et al., 2017), kar bi bilo treba preveriti, nedvomno pa je lahko osebje zamen-

8 Avtomobili z odprtim zadnjim delom.

9 Leta 2004 sem srečala Michela, Francoza, ki je želel potovati v Libijo. Iskal je najbolj legalno obliko potovanja in je našel star avtobus, ki naj bi šel tja. Čez dva meseca sem ga vidno utrujenega ponovno srečala v Agadezu. V Libijo ga niso spustili, ni dobil vizuma, in vrnil se je s karavano. Po mučnem potovanju z avtobusom, ki je za tisoč kilometrov potreboval en mesec, je ugotovil, da je karavana kamel zanesljivejši način potovanja. Bilo mu je žal, da ni šel raje s tovornjakom, ki je bil utečena oblika prevoza.

10 Ilegaliziran je postal šele v Alžiriji, ki ni dovoljevala čezmejnega prehoda brez vizuma, in v Libiji potem, ko je Gadafi sklenil pakt z Italijo.

11 Zaradi zagotavljanja zasebnosti so vsa imena sogovornikov spremenjena, razen ko gre za zavestno medijsko izpostavljene osebe.

jalo okvir, znotraj katerega so delovali kot vozniki, vodniki in posredniki. Po plačilu še ene takse oziroma, natančneje povedano, ustaljene podkupnine žandarmeriji na zapori pri izhodu iz mesta, je vsako vozilo, ne glede na vrsto dokumentov potnikov, iz ilegalizirane prešlo v legalizirano obliko prevoza (Kohl, 2013: 64), ki jo je bilo treba potrjevati na vsaki nadaljnji zapori. Navsezadnje je bil prevoz do meje legalen za prebivalce CEDEAO.¹²

Medtem ko so bila leta med tuareškima uporoma dobra tako za turizem kot za transport potnikov in blaga v vse smeri,¹³ je po letu 2011, posebno zaradi novega položaja v Libiji, zaradi katerega je bilo v regiji na voljo več novih vozil in orožja, prišlo do sprememb. Na podlagi svojih etničnih vezi v Libiji so položaj v Nigru okrepili Tubiji in si zagotovili nadzor nad dodatnimi hitrimi prevozi z zaprtimi toyotami neposredno v Sebho (Libija). Po konfliktu, katerega vzrok je bil prav nadzor nad potmi, so si Tubuji in Tuaregi ozemlja razdelili in začeli del meje z Libijo uporabljati skupaj (Kohl, 2013: 152). Vozila so zaradi nevarnosti roparskih napadov in preprečevanja novih sporov začela potovati skupaj v konvojih – te je organizirala nigrska vlada, Agadez pa so redno zapuščali vsak ponedeljek (Kohl, 2015: 63). Leta 2014 naj bi bilo v takem konvoju okoli sto vozil (Hoffman et al., 2017). Niso pa vsa vozila potovala v konvojih, nekateri so se raje ognili plačilu na zaporah in šli po svojih poteh.

Vsiljeni zakon in kriminalizacija potovanja in prevoza

Bili smo nagneteni v majhni pisani na precej prazni avtobusni postaji v Agadezu. Fotografiji na steni sta opozarjali, da potovanje čez Saharo ni priporočljivo: na eni je bil tovornjak, ki se je šibil pod prtljago, na njej pa so sedeli potniki in potnice; na drugi »pick-up« toyota, kjer so se potniki, zaviti v ogrinjala, da bi se zaščitili pred peskom in mrazom, držali za palice, nameščene med nogami, da ne bi padli. Obe sta bili prečrtani z rdečim flomastrom, zraven je pisalo: »Ne.« (Fr. »Non.«) Yacuba, ki je sedel nasproti mene, je bil nekoč uspešen posrednik in prodajalec vozovnic za prevoz čez Saharo v Libijo in Alžirijo. Ker je vlada transport prepovedala, se je moral preusmeriti; ustanovil je organizacijo za informiranje in senzibiliziranje migrantov o nevarnostih poti. »Kdo drug jim lahko bolje razloži nevarnosti poti čez Saharo kot mi, nekdanji

12 Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (Ekonomska skupnost držav zahodne Afrike), med katerimi je podpisan sporazum o prostem pretoku blaga in ljudi.

13 Med najpogostejšimi izdelki so bili makaroni, moka, mleko v prahu, odeje in čaj iz Libije in Alžirije, kjer so bila osnovna živila subvencionirana, medtem ko so na sever potovali ljudje in kamele.

posredniki? Govorimo več jezikov, vsaj francosko, hausa, nekateri tudi malo ašantsko, angleško, vemo, kakšna je pot ... Ampak naš NGO nikjer ne dobi denarja.« Na kolena dobim kup map, v katerih so pisni predlogi za projekte: senzibilizacija migrantov, vrtovi za nekdanje udeležence v ilegaliziranem transportu, center za nogometne treninge ... Yakuba poskuša dobiti projektna sredstva tako za migrante kot za vse tiste, ki so tako kot on prej dobro zaslužili in živeli od prodajanja vozovnic in transporta. Imel je tudi nogometni klub, ki ga je prej financiral od svojega mesečnega zaslužka, zdaj pa denar za njegovo delovanje išče drugje. Pokaže mi fotografije mladinskih nogometnih ekip na tekmi v Niameyu, glavnem mestu. »Zdaj nimam niti toliko, da bi žena lahko skuhalo. Prej so si vsi hodili sposojat denar k meni, zdaj moram jaz prositi sorodnike.« Izgubil je vse: dostojno življenje, del ugleda in moči ter nogometni klub, ki je ena redkih dejavnosti za agadeško mladino. Drugi v pisarnici mu pritrjujejo, saj se počutijo enako nemočni in ponižani in so zato zelo jezni. Amal je tako prizadet in jezen, da raje gre. Vse to zaradi tega groznega novega zakona. »Vsega ste krivi vi, vi, vi Evropejci!« jezno reče Yakuba. »Res je,« mu pritrdim.

Leta 2015 pa je nigrska vlada pod pritiskom Evropske unije sprejela nov zakon, ki kriminalizira sodelovanje in podporo pri mednarodnih migracijah. Zakon je deklarativno namenjen preprečevanju trgovine z ljudmi in zaščiti njenih žrtev (Loi n. 2015/036 relative au trafic illicite de migrants, 2015: 1), pri čemer pa ne kriminalizira le trgovine z ljudmi, ampak tudi transport ilegaliziranih migrantov, čeprav gre za pojava z zelo različnimi razsežnostmi. Trgovina z ljudmi pomeni, da je oseba zadržana, skrita ali transportirana z namenom, da proti svoji volji dela za nekoga, da je prisiljena v brezizhoden položaj izkoriščanja. Trgovina z ljudmi sploh ne vključuje nujno tudi transporta (Antislavery, 2019). Ilegaliziran transport pa je transport čez mejo tam, kjer njen prehod ni legaliziran – po navadi se zanj uporablja izraz tiho-tapstvo. Za ta transport oseba plača, na koncu poti pa ni z ničimer zavezana ali prisiljena v delo za prevozniške mreže. Meje med pojavoma se lahko zameglijo, ker so številni, ki želijo doseči svojo destinacijo, zaradi pomanjkanja denarja prisiljeni stopiti v suženjska razmerja. Med drugim se dogaja tudi, da voznikom posamezniki iz Libije plačujejo, da potnike pripeljejo do njih – oni pa jih zaprejo in izsiljujejo za denar.

Novi zakon se imenuje »Loi n 2015-36 relative au trafic illicite de migrants« oziroma v prevodu Zakon v zvezi z nezakonitim prometom (ali pa trgovino) z migranti. Izhodišče zakona je prepoved omogočanja »ilegalnega prehoda meje«, ki ga, kot rečeno, izenači s trgovino z ljudmi, kazni pa stopnjuje glede na oteževalne okoliščine, med drugim stopnjo izkoriščanja, ogrožanja življenja ter ranljivosti potujočega. Zakon prepoveduje »vsakršno finančno ali drugo materialno korist posrednega ali neposrednega sodelovanja pri

omogočanju ilegalnega prihoda v državo ali izstopa iz nje vsem, ki niso iz Nigra in ne bivajo v Nigru» (Loi n 2015-36 relative au trafic illicite de migrants, 2015: 4. člen), zagrožena kazen za kršitev pa je od pet do deset let zapora in od enega do pet milijonov CFA-frankov¹⁴ kazni (torej od 1500 do 7500 evrov). Za pomoč pri bivanju osebe brez dokumentov je zagrožena globa ter dve do pet let zaporne kazni. Oseb brez dokumentov ne smejo voziti niti komercialni prevozniki, razen v izjemnih primerih (v 20. členu je kot takšna izjema navedeno reševanje iz puščave; po tem zakonu torej Alarmphone Sahara, ki deluje po zgledu Alarmphona za reševanje ljudi iz Sredozemskega morja, ni prepovedan). V zakonu so opredeljene tudi preiskovalne tehnike ter določene državne in mednarodne organizacije, ki so avtorizirane za delovanje pri preprečevanju nedovoljenega prometa migrantov; opredeljene so pravice in zaščita migrantov, vključno z dostopom do nujnega zdravstva, do šolanja za otroke, pravice otrok in ranljivih skupin ter pravica do prošnje za azil.

Zakon, katerega implementacijo naj bi nadzorovala evropska misija EU-CAP Sahel,¹⁵ ima precej pravno spornih postavk (Brachet, 2018: 25), med drugim se pogosto zastavlja vprašanje, kakšen je znotraj njega položaj državljanov CEDEAO. Ker je Niger del te skupnosti, lahko osebe iz njenih drugih držav (Nigerija, Gana, Togo, Benin, Slonokoščena obala, Mali, Burkina Faso, Liberija, Sierra Leone, Gvineja, Gvineja Bissau, Gambija, Senegal, Kapverdski otoki) po celotnem ozemlju Nigra potujejo zgolj z osebno izkaznico CEDEAO, torej brez potnega lista. In ker se zakon nanaša le na mednarodne migracije, pravzaprav prevoz Nigrčanov ne bi smel biti kazniv, niti če gre za nedokumentiran prehod meje.

Pomembna dimenzija zakona je, da ne predvideva kazni za migrante – usmerjen je namreč v njihovo podporno mrežo, predvsem v preprečevanje t. i. tihotapstva. Toda ker je kriminalizirana vsakršna pomoč, ki bi jo migranti morda potrebovali pri izvedbi svojih avtonomnih odločitev, razen določene humanitarne pomoči, ki jo dajejo avtorizirane državne službe ter mednarodne in nevladne organizacije, so migranti povsem potisnjeni v vlogo žrtev. Tisto, česar pisci novega zakona nikakor niso upoštevali, pa so lokalne razmere v zvezi s transportom in posledice, ki jih bo zakon prinesel družbi, ki je tako zelo vezana na ta gospodarski sektor. Ena najbolj drastičnih posledic je, da so postali z novim zakonom nemudoma prepovedani in kriminalizirani ves obstoječi transport čez Saharo ter vse z njim povezane

¹⁴ Valuta je v uporabi v več afriških državah, ki so bile nekoč francoske kolonije.

¹⁵ EUCAP Sahel Niger spada med službe zunanje politike Evropske unije (European Union External Action Service). Je civilna misija EU, ki ima za cilj uveljavljanje njenih interesov v Sahelu, med katerimi je nadzor nad upravljanjem meja; v ta namen tudi izobražuje nigrsko policijo in žandarmerijo. O njej nekoliko več pozneje.

dejavnosti. Žandarmerija je skladno z zakonom zaplenila vozila dotlej legalnih prevoznih agencij (več kot sto vozil *pick-up*), njihove lastnike, ki so se čez noč prekvalificirali v tihotapce, pa zaprla – nekateri so zaprti še danes. Prepovedali so transport ljudi s tovornjaki, prav tako je prepovedano migrantom oddajati sobe in jim streči v restavracijah. S tem so poleg vodij transportnih mrež in voznikov vir preživetja izgubili tudi posredniki pri prodaji vozovnic in novačenju potnikov, ponudniki prenočišč in improviziranih restavracij, prodajalci opreme za pot, kot so čutare za vodo in telefonske kartice, zmanjšal se je tudi promet taksistov. Za Agadez, kjer možnosti za zaslužek ni na pretek, je bil to opazen udarec, pri čemer je treba upoštevati, da so z novim zakonom nenadoma prepovedali in ukinili tudi edine obstoječe legalizirane transportne mreže za lokalne, regionalne in transnacionalne potnike, saj so si ti prej delili vozila z zdaj ilegaliziranimi migranti; s sprejetjem zakona je bil torej v drugi polovici leta 2015 onemogočen oziroma močno otežen transport za vse.¹⁶ Obljube pristojnega ministrstva, da bo mogoče dobiti potni list in vizume za sosednje države v Agadezu, se še niso uresničile.

Zakon, ki je poznan tudi pod okrajšavo 36-2015, je neposreden odraz eksternalizacijske politike Evropske unije. Čeprav vsebuje tudi ukrepe za zaščito ranljivih oseb in pravic migrantov, je v praksi videti, da je namenjen predvsem ustavljanju in vračanju migrantov, kar se odraža v njegovi nenakomerni implementaciji – zakon se namreč sploh ni uveljavil v celoti in niso začele hkrati veljati vse njegove določbe: hitro so uveljavili člene, ki se nanašajo na kazni, na program prostovoljnega vračanja Mednarodne organizacije za migracije (IOM), prav tako je zelo hitro v Agadezu svoj urad odprl EUCAP Sahel, ki je sicer že od leta 2012 deloval v Niameyu. Zelo počasi pa se uveljavljajo členi, ki se nanašajo na bolj socialne razsežnosti, na primer na šolanje otrok, ter ukrepi za prekvalifikacijo tistih, ki so bili prej vezani na omogočanje potovanj, ki so zdaj postala ilegalna. Nekdanji uporniki in prebivalci Agadeza upravičeno menijo, da je zakon usmerjen prav proti njim.¹⁷

Novembra istega leta, kot je bil sprejet zakon, so se voditelji evropskih in nekaterih afriških držav sestali na Malti, da bi razpravljali o migracijah. Njihovo srečanje je bilo organizirano okoli petih točk, ki naj bi se osredinjale na temeljne vzroke in posledice migracij ter na njihovo upravljanje (Valletta Summit on Migration, 2015). Na programu je bilo: 1. izboljšanje ekonomskega položaja v državah izvora in tranzitnih državah, zavzemanje

16 Tudi prijateljeva žena, ki je potovala na obisk k družini v libijsko Sebho, je morala po ilegalizirani in dragi poti po večjem ovinku čez Alžirijo.

17 Pa tudi da služi notranjim obračunavanjem. Med vrsticami novinarskih poročil je mogoče zaznati, da sodelovanje z Evropsko unijo pri nadzoru severne meje ustreza notranjemu ministru, ki je z zadovoljstvom zatrl tuareško podjetništvo.

za več priložnosti za delo in izobraževanje ter preprečevanje konfliktov, ki bi lahko imeli za posledico migracije; 2. omogočanje lažjega dostopa do legalnih migracij, a le za višji sloj (govori se o štipendijah in izobraževanju); 3. boljši izkoristek zasebnega denarja, ki prihaja iz diaspore (*remittances*), ki naj bo učinkoviteje usmerjen v razvoj; 4. vladavina prava in implementacija zakonodaje v afriških državah, predvsem zagotavljanje nadzora meja, tudi s skupnimi enotami; 5. načini vračanja migrantov. Pri vsem tem naj bi bilo v ospredju varovanje človekovih pravic, vendar je naštetim točkam skupno, da so usmerjene predvsem v zadrževanje ljudi doma. Za financiranje programov, prek katerih bi se našteje točke materializirale, naj bi uporabili različne že obstoječe instrumente, ustanovili pa so tudi nov razvojni sklad, imenovan Nujni skrbniški sklad Evropske unije za Afriko (ang. *EU Emergency Trust Fund for Africa*), ki se financira iz številnih drugih obstoječih razvojnih skladov (3,4 milijarde evrov) in z dodatnimi prispevki vlad (500 milijonov evrov) (European Commission, 2019b).

To srečanje je za nas relevantno, ker gre del denarja iz novoustanovljenega sklada v akcije že omenjenega EUCAP Sahel. Ta je bil ustanovljen leta 2011¹⁸ za zagotavljanje interesov Evropske unije v Sahelu, kjer, kot navajajo na svoji spletni strani, so prisotne varnostne grožnje zaradi terorizma, so pogoste t. i. ilegalne migracije in kjer so nahajališča pomembnih rudnin.¹⁹ Civilna misija naj bi se posvetila predvsem treningu policije za boljši nadzor nad kriminalom in migracijami in večjo usklajenost različnih enot, vključno s sodstvom (EUCAP Sahel Niger, 2016; 2019). V Agadezu, kjer so prisotni od leta 2016, med drugim izvajajo pilotski projekt treninga lokalne policije, kar je na vsakdanji ravni najbolj razvidno predvsem v opaznejšem delovanju in pobiranju kazni prometne policije. Medtem ko so potovanja na sever za turiste tako rekoč onemogočena, EUCAP Sahel tam izvaja trening nigrske žandarmerije²⁰ za nadzor meje vključno z mobilno enoto (EUCAP Sahel Niger, 2019). Sami so, tako kot ameriški vojaki, nastanjeni v zastraženi rezidenci in se premikajo po mestu le z oboroženim spremstvom. EUCAP Sahel ima torej dostop do celotnega državnega represivnega in nadzornega aparata, z izjemo vojske. Ta militarizacija regije parazitira na razvojnih sredstvih. Le del sredstev iz Nujnega skrbniškega sklada EU za Afriko je dejansko vloženih v razvojne projekte, ki naj bi izboljšali upravo in izobraževanje ter priskrbeli nove priložnosti za zaposlitve. Tudi regionalno usmerjeni razvojni projekti so pogosto prevedeni v diskurz migracij. Celo med programi nemške razvojne organizacije GTZ (*Deutsche Gesellschaft für*

18 Tik pred padcem Gadafija in odcepitvijo Azawada (glej opombo št. 22) v Maliju.

19 V Sahari so velike rezerve urana, zlata in drugih rudnin, pa tudi nafte.

20 Nigrske nevojaške sile reda in miru so sestavljene iz policije, žandarmerije in nacionalne garde. Zadnji dve imata pomembnejšo vlogo zunaj mest.

Technische Zusammenarbeit), ki je v Agadezu prisotna že dolgo, zato njeni zaposleni poznajo regijo in njene potrebe, se eden posveča migracijam in skuša na lokalni ravni organizirati razprave o učinkih vseh vrst migracij in iskati predloge za regionalni razvoj (pogovor s Stephenom Mullerjem, vodjo programa GTZ za migracije, december 2017).

Torej, kot rečeno, sem od leta 2012 v medijih čedalje pogosteje opažala, da se Agadez omenja skupaj z oznako *migrant hub*, vozlišče migracij. Na spletni platformi YouTube so se kar vrstila poročila s tako rekoč enako vsebino: Agadez je zbirališče migrantov, to so vrata Evrope, kjer se migranti povežejo s tihotapskimi mrežami za nevarno pot skozi Saharo (za primere glej Brachet, 2018: 17). Po padcu Gadafija so mediji nenadoma le opazili, da je pred Libijo na migrantski poti Sahara in na njenem južnem robu Agadez. Čedalje več je bilo poročil o nevarnosti te poti, kar je bilo podkrepljeno s posnetki tragičnih prizorov umrlih v pesku. Se je število smrti res nenadoma povečalo, ali morda mediji prej niso imeli prave motivacije, da bi jih opazili? In če se je povečalo, zakaj? Pot čez puščavo ni postala takoj nevarnejša, saj so prevozniki zaradi konkurence med Tubuji in Tuaregi uporabljali boljša vozila kot pred Gadafijevim padcem. So se pa poslabšale razmere v sami Libiji, kjer je bilo prej mogoče dobiti delo, zdaj pa te možnosti ni bilo več, pogosto pa je postalo ugrabljanje potnikov iz podsaharskih držav, da bi iz njih izsilili denar. Vidnejše trpljenje migrantov tako v Libiji kot v Sahari je bilo nedvomno prikladen argument za utemeljevanje intervencij Evropske unije in Mednarodne organizacije za migracije, ki je začela po zahodni Afriki in tudi v Nigru skozi ozaveščanje o strahotah poti v Evropo ljudi odvracati od tega, da bi se nanjo sploh podali (predstavitev IOM na konferenci o migracijah, Agadez, december 2016; Brachet, 2016).²¹

Tisti novinarji, ki so prihajali večkrat, so se postopoma iztrgali iz diskurza, ki je začel dominirati po sprejetju zakona, tj. naracije kriminalizacije tihotapcev in viktimizacije migrantov; začeli so se ozirati po alternativnih virih informacij in poslušati tiste, ki so poročali o lokalni situaciji in posledicah vsiljene zakonodaje ter o potrebi po delovnih mestih za mlade, tako iz regije kot od drugod. Poročila organizacij, kot je nizozemski inštitut Clingendael (glej Hoffman, Meester in Manou Nabara, 2017; Molenaar in dr., 2017), opozarjajo še zlasti na te vidike, medtem ko se intervencije Evropske unije skrivajo za diskurzom zagotavljanja človekovih pravic in vladavine prava ter skušajo skupaj s humanitarnimi intervencijami (IOM, UNHCR) izvajati nad-

²¹ Že pred tem je Mednarodna organizacija za migracije delovala v Libiji in drugih severnoafriških državah. Po padcu Gadafijevega režima je poskrbela za odvažanje migrantov iz Libije, za »prostovoljno« vračanje v Tunizijo, Egipt, Čad in Niger. Ko je veljal še dogovor med Gadafijem in Berlusconiem, je Libija z zapori delovala kot tamponska cona; zdaj pa je IOM prevzela vlogo, da čim več oseb prepelje na jug, da ne bi morda krenili na pot čez Sredozemsko morje v Italijo (Brachet, 2016).

zor nad mejo. Industrija ilegalnosti z vsem svojim produkcijskim ustrojem varovanja meja, delovanjem humanitarnih organizacij in ustvarjanjem specifične medijske podobe je torej zajela tudi Agadez.²²

Soočanje s posledicami kriminalizacije migracij in transporta

Kriminalizacija transporta je torej na lokalni ravni povzročila izpad solidnega dohodka, zaplenjena vozila in zaprte skrbnike družin (s prevozom so se ukvarjali moški, ženske so zaslužile večinoma s prodajo hrane). Močno je bila načeta ena ključnih funkcij mesta, ki velja za stičišče in izhodišče potovanj, iz česar tudi služi pomemben delež dohodkov (večina zaslužka sicer prihaja iz trgovine, glej Hoffman in dr., 2017). Poleg vodij agencij, voznikov, lastnikov avtomobilov, vodnikov in posrednikov so bile, če ponovimo, oškodovane tudi menjalnice, restavracije, trgovke in trgovci ter taksisti.

Za nas je posebno zanimivo, da so zbrani na evropskem vrhu v Valletti postavili ločnico med tihotapci in trgovci z ljudmi in celo upoštevali, da je tihotapstvo ponekod pomemben vir dohodkov, zaradi česar bo treba zdaj, po sprejetju novih ukrepov, spodbujati razvoj alternativnih virov zaslužka (glej Valletta Summit on Migration, 2015). Tem alternativam naj bi namenili nekaj sredstev. Začeli so tako, da je Visoki urad za utrjevanje miru (*Haute autorité à la consolidation de la paix*), ki je bil ustanovljen leta 1995 in deluje pod ne-

22 Obenem je opazna še ena politična agenda, ki podpira in spodbuja militarizacijo in dostop do nadzora v regiji. Leta 2015 je vojska ZDA po podpisu dogovora z nigrskim predsedstvom začela graditi največje ameriško vojaško oporišče v Afriki. Že pred tem, leta 2012, so se v Niger vrnili francoska oporišča, čemur je poleg padca libijskega režima botroval nastop deklariranih islamističnih skupin v regiji po odcepitvi Azawada od Malija. Azawad je pokrajina na vzhodu Malija, kjer živijo pretežno Tuaregi. Sedemnajstega januarja 2012 je Nacionalno gibanje za osvoboditev Azawada (*Mouvement National pour la liberation d'Azawad* – MNLA) razglasilo neodvisnost Republike Azawad. Malijski Tuaregi se niso namreč nikoli sprijaznili s podreditvijo državi, ki so ji bili dodeljeni po neodvisnosti; čutili so se marginalizirane. MNLA je zagovarjala multietnični Azawad, vendar niso veliko delali na povezovanju z drugimi etničnimi skupinami. Obenem je Ilyad ag Ghali, Tuareg Iforas, ki je delal za malijsko vlado in bil povezan z alžirsko, ustanovil svojo islamistično skupino Ansar Dine, ki je imela za cilj uveljavitev šarije po celem Maliju. Poleg tega je že pred tem obstajala Salafistična skupina za boj (*Groupe Salafiste pour la Combat* – GSPC), ki jo nekateri povezujejo z alžirsko tajno službo (Keenan, 2009), ki se je preimenovala v Al Kajdo v islamskem Magrebu (*al-Qaeda in the Islamic Maghreb* – AQIM). Ob meji z Nigrom so nastale tudi nove lokalne fulanske islamistične skupine, v katerih mladi ljudje iščejo svoje vsakdanje preživetje. Glede na neučinkovitost francoskih in ameriških vojaških sil v boju proti vplivu in terorističnim dejanjem teh skupin v Sahelu se poraja dvom o resničnosti njihovih namenov. Trenutni položaj silama omogoča fizično prisotnost v strateško pomembni afriški regiji in zdi se, da Niger postaja tudi prizorišče njenega rivalstva (prim. Claudot-Hawad, 2012). Dogajanje v regiji je zapleteno in bi zahtevalo samostojno raziskavo (ibid.; tudi Morgan, 2012), tu ga zgolj orisujemo zaradi lažjega razumevanja.

posredno oblastjo nigrskega predsedstva, v sodelovanju z regionalnimi oblastmi pripravil seznam več kot 6565 oškodovanih oseb. Nevladna organizacija Karkara je bila zadolžena za izbor in izvedbo projektov, prek katerih bi se vzpostavila alternativna ekonomija: posamezniki in skupine so vložili več kot tri tisoč predlogov za samostojne ali skupinske projekte v vrednosti enega milijona CFA (pribl. 1500 evrov) (pogovor z namestnikom direktorja nevladne organizacije Karkara, december 2017; glej tudi Molenaar in dr., 2017). Do decembra 2018 je bila od tega realizirana le okoli desetina, tj. 318 projektov (pogovor z novim namestnikom direktorja nevladne organizacije Karkara, december 2018; pogovor z Bachirjem Ammo, predsednikom organizacije nekdanjih posrednikov, december 2018). Program je bil izjemno kratkotrajen (enoleten), vendar ga je Evropska komisija podaljšala in nadgradila s programom za mlade, na katerega se je s projekti prijavilo več kot štiri tisoč posameznikov in skupin, sredstev za realizacijo pa je bilo dovolj le za 189 predlogov, med katerimi so bili pogosto restavracije, pekarnice, informacijski centri, frizerski in šiviljski saloni, predelava hrane, vrtovi ter taksislužba z adejdejntami (motornimi rikšami). Izvedba izbranih projektov je bila uspešna, žal pa so sredstva, ki so bila na voljo, le v majhnem deležu pokrila potrebe po zagonskih sredstvih, ki je med mladimi in drugimi v Agadezu zelo velika. Še vedno več tisoč ljudi išče nove oblike zaslužka ali čaka na sredstva.

Ti, ki so sredstva dobili, so relativno zadovoljni. Maiga, ki ima pekarno oljnega mehkega kruha, z nekaj ne prav dobro plačanimi zaposlenimi, je moral v svoj obrat dodatno investirati še sam, a je po lastnih besedah zelo zadovoljen. Tudi lastnik majhnega internetnega centra z enim računalnikom pravi, da je posel kar uspešen. Yacouba, ki zdaj vozi motortaksi, se pritožuje, da komaj preživi – ko plača bencin, mu ostane le še za en dnevni obrok za družino. Če se kaj pokvari, si mora denar sposoditi. Glede na njegov prejšnji položaj mu gre neprimerljivo slabše. Moussana se znajde drugače. Svojo izjemno sposobnost komunikacije je obrnil v svoj prid in postal vodnik za novinarje, ki so prihajali v večjem številu iskat zgodbe o migracijah. Ker je dobro poznal spremenjene mreže migracij, je znal novinarje odpeljati v nove migrantske gete²³, k njihovim lastnikom, k voznikom. Po potrebi je spremljal novinarje v Saharo, kjer so lahko posneli vozila in vidne ostanke tragedij. To priložnost je izkoristil tudi za predstavljanje svojega nogometnega kluba, v katerega vključuje migrante in ki ima tudi dekliško ekipo – s tem mu

23 Ime geto se je uveljavilo za nastanitve, kjer migranti po novem čakajo na prevoz. Gre za preprosta prenočišča, kjer je v sobah nameščenih več oseb in ki so bila prej razporejena predvsem v starem delu mesta. Potem so se geti preselili na rob mesta, v dvorišča nedograjenih hiš, posebno v četrti Misrata 3, ki je daleč od vode, elektriko za polnjenje telefonov pa lastnik priskrbi z akumulatorji. Ta del mesta, v katerem hitro rastejo tudi vile novopečenih bogatašev, je postal tudi pribežališče migrantk in migrantov z juga Nigra. Še vedno vsak ponedeljek ponoči iz Agadeza krene kolona vozil, za katere se ve, da gredo v Libijo in Alžirijo.

je uspelo pridobiti finančno podpro za klub. Ustanovil je tudi organizacijo nekdanjih posrednikov in prevoznikov. S spretnostjo si je torej nekako opomogel, tako da lahko še naprej skromno preživlja svojo družino, hkrati pa je ohranil ugled v skupnosti ter poskrbel za svoje nogometne igralce in igralke.

Pomemben nov vir zaslužka so zlatokopi, ki so nastali leta 2014 (Grégoire in Gagnol, 2017) in ki dajejo obet srečne najdbe in s tem možnosti za velik zaslužek. Razmere v teh zlatokopih, ki so več sto kilometrov oddaljeni od prvega večjega vira vode, so izjemno težke. V Tchibarakatenu nastaja improviziran rudniški kraj, šotorišče, kjer se dobi vse, vključno s poživili, in tudi plača vse, vključno z vodo. To mesto prevzema tudi funkcijo mesta obmejnih menjav blaga. »Rudnik« je pravzaprav vrsta globokih lukenj, podobnih vodnjakom, v katere se spuščajo mladi in stari zlatokopi. Morebitni dobiček si, kot mi je v pogovorih razložilo več mladih, ki so delali v teh rudnikih, delijo v enakih delih lastnik luknje (v tamašku *anu*, kar je enak izraz kot za vodnjak ali luknjo, skopano v zemljo), lastnik opreme in po pet ali šest delavcev. Mladi in manj mladi iz regije in soseščine hodijo kopat in preizkušat svojo srečo za nekaj mesecev skupaj. Rudnike na planoti Djado je vlada na silo zaprla. Rudniki v Tabelotu so povsem spremenili to odmaknjeno, sicer v vrtnarstvo usmerjeno oazo. Kopanje zlata kot eden redkih virov zaslužka je še ena metoda kupovanja socialnega mira v regiji.

Številni prevozniki, lastniki agencij in vozniki so bili nekdanji uporniki iz obeh tuareških uporov, pogosto so imeli tudi izkušnjo z delom v Libiji, kjer je postalo iskanje zaposlitve veliko težje in ni znano, koliko ljudi je kljub temu vir dohodka poiskalo znotraj etnično organizirane delitve fevdov v tej severni sosedni. Delo voznikov je bilo pred uvedbo novih ukrepov in zakonodaje spoštovano in Tuaregi so ga dobro obvladali. Nekaj nekdanjih voznikov, ki so zdaj izgubili vir dohodka, mi je reklo, da bi najraje spet posegli po orožju, do katerega ni težko dostopati; nekateri mlajši si vsakdanje preživetje zagotovijo z manjšimi ropi. Pomembno vlogo pri mirnem razreševanju čedalje bolj napetega položaja ima Regionalni svet, še zlasti njegov predsednik Mohamed Anacko. Od drugega tuareškega upora naprej ga vodi prepričanje, da so pogajanja boljši način premagovanja konfliktov kot upor, saj se, kot pravi, »vsak oboroženi upor konča s pogajanjem«. Njegov mirovniški pristop je bil učinkovit tudi v času naraščajoče napetosti med Tubuji in Tuaregi zaradi delitve v sektorju transporta. Anacko se zelo dobro zaveda, da je za regijo ključno, da nekdanji uporniki, še bolj pa mladi, dobijo zaposlitev, zato se bojuje za sredstva, s katerimi bi lahko dosegel prestrukturacijo aktivnosti nekdanjih tihotapcev in posrednikov.

Nekateri vozniki se kljub novim okoliščinam še naprej ukvarjajo s prevozništvom.²⁴ To je zaradi kriminalizacije zdaj postalo še precej nevarnejše. Namesto v konvojih vozijo vozila individualno ali v parih, ponoči, z ugasnjenimi lučmi, zato so nesreče pogostejše. Voznik, ki mi sicer ni neposredno povedal, da še vedno opravlja to delo, vendar tega niti ni zanikal, je posebej poudaril, da prevozniki svojih potnikov ne pustijo umirati v puščavi; takšne obtožbe prizadenejo njegov občutek za integriteto in čast, vrednoti, ki ju visoko ceni. Če najdejo mrtve, je med njimi tudi voznik. Trase se premikajo zunaj ustaljenih poti, saj je »poti čez Saharo nešteto«. Na vprašanje, ali jih kaj skrbijo droni, ki sem ga postavila skupini, s katero sem se pogovarjala, sem dobila ponosen odgovor: »Nihče ne more najti Tuarega v Sahari!« (pogovor z vozniki v Agadezu, december 2018) Ta isti ponos v kombinaciji z mladostno vihravostjo tudi prepriča rosno mlade, včasih še ne osemnajstletne fante, da se podajo v prevažanje nedovoljenega blaga, tj. drog (posredna nepreverjena informacija iz Agadeza; prim. Scheele, 2012a). Kdo drug, če ne oni, bi lahko tvegali nevarno in naporno pot čez neznane puščavske terene? V nasprotju s potniki iz drugih držav, ki so se poti čez puščavo bali, saj je bila to zanje pot v neznanu (Brachet, 2009), so jo imeli Tuaregi od nekdaj za svojo. Starejši, vključno z nomadi, so se dobro zavedali njenih nevarnosti; pripadnost in zmožnost preživetja v teh zahtevnih razmerah, ki se prenaša tradicionalno, Tuarege dejansko razlikuje od drugih.²⁵ A medtem ko so bili prej Tuaregi ne samo vozniki, ampak tudi organizatorji prevoza, prodajalci vozovnic pa prebivalci Agadeza, je zdaj organizacija migrantskih poti prešla v roke posameznikov iz obalnih držav, ki so prevzeli celo mrežo. Ibrahim, migrant iz Kameruna, mi je tako decembra 2017 povedal, da je pri prvem potovanju v Libijo plačal že na začetku svoje poti. V Libiji je bil zaprt, z Mednarodno organizacijo za migracije se je nato vrnil na Slonokoščeno obalo, da je lahko zaslužil denar, ki ga je potreboval za nov poskus iste poti. Četudi je poznal pogoje v Libiji, je imel jasen cilj. V Agadezu je delal za lastnika geta in migrantom urejal hrano, vodo in telefonske kartice.

Migracije se z večjim nadzorom seveda niso ustavile, postale so le manj vidne. Iz središča so se zbirna mesta (geti) premaknila na obrobje in iz mesta. Nastale so nove poti, nekatere zaobidejo Agadez in zavijejo proti Libiji že v bližini Zindra, ki leži petsto kilometrov južneje. Del poti naj bi

24 Kar pa ne pomeni, da vsaj nekateri občasno ne najdejo druge zaposlitve kot prevozniki v legalnem prometu. A ker je to delo neredno, za preživetje priložnostno vozijo še čez mejo. »Ce imaš doma lačne otroke in ti na vrata potrka lastnik geta, ali bi peljal zanj, kaj boš naredil? Seveda boš peljal!« mi je zaupal Samuel.

25 Gre tudi za povsem praktično znanje, vedenje o tem, kako se pripraviti za pot. Tako Ines Kohl opisuje, kako je med svojim raziskovanjem srečala Tuareginjo, ki se je iz Nigra, kjer je obiskala brata, skupaj s hčerjo vračala k možu v Libijo. Na pot je prišla dobro pripravljena, z zadostnimi in primernimi zalogami. Preostali potniki so v nasprotju s tem ob prvem nepredvidnem postanku porabili vse, kar so imeli (Kohl, 2015: 70).

se preusmeril čez Mali, ki je zaradi prisotnosti islamističnih milic in novega vzpostavljanja struktur ilegaliziranega transporta precej nevarnejši kot Niger.

Posledice nove zakonodaje za migrante in prisotnost mednarodnih organizacij

Ne moremo trditi, da je bilo potovanje pred sprejetjem nove zakonodaje in ukrepov preprosto – tako je bilo le tedaj, ko so imeli potniki dovolj denarja, pa tudi potem je bilo relativno naporno. Z avtobusom so prišli do Agadeza, plačali podkupnino po poti in na vhodni policijski zapori, kjer jih je prevzel posrednik, ki jih je povezal z agencijo, ta pa je poskrbela za nadaljnje potovanje ter ponudila druge potrebne storitve (prenočišče, telefon itd.). Težave so nastale, če je na poti zmanjkalo denarja, k temu pa je lahko pripomogla tudi organizacija transporta, kadar je bilo treba dolgo čakati na prevoz z agencijo, s katero je migrant potoval (Brachet, 2009: 91–104). Poleg tega migranti niso bili vedno prijazno obravnavani, kar Ines Kohl povezuje z vrednotami tuareških elit, kjer je cenjena zadržanost in se zato počutijo nekoliko vzvišene nad tistimi, ki ne premorejo tega ideala (Kohl, 2015: 76). Tudi posredniki so hoteli iz odvisnosti migrantov čim več iztržiti (Brachet, 2009: 105).

A še težje bi trdili, da se je z novim zakonom položaj za migrante izboljšal. Ker so migracije zdaj ilegalizirane, se morajo migranti povrh vsega še skrivati, kar posledično pomeni, da so še bolj prepuščeni posrednikom in lastnikom getov ter morebitnemu glavnemu organizatorju mreže njihovega potovanja. Zaradi voznikovega tveganja, da bo ujet, zaradi veliko nevarnejših poti (individualna vožnja ponoči brez luči) in zaradi večjih podkupnin za policijo so se cene transporta zvišale: s prejšnjih približno 50.000 CFA (80 evrov) od Agadeza do Tamaraseta so zrasle na več kot 150.000 CFA (250 evrov) (pogovor z Bachirjem Ammo, predsednikom organizacije nekdanjih posrednikov, december 2018). O izboljšavah lahko tako govorimo le, če mednje štejemo možnost »prostovoljnega« vračanja z Mednarodno organizacijo za migracije.

Mednarodna organizacija za migracije (IOM)

Leta 2016 je IOM v Agadezu na zahodnem obrobju mesta v četrti Azin 2 postavil center za migrante, ki čakajo na dokumente za t. i. prostovoljno vrnitev v matične države oz. v države, kjer se je začela njihova pot.

Organizacija tam zagotovi nastanitev, hrano, zdravnika, psihološko svetovanje za žrtve trgovine z ljudmi in možnost udejstvovanja v športnih igrah. Predvidena je bila tudi vzpostavitev poklicnega centra, a vse kaže, da je ne bo. Pomembno je vedeti, da imajo dostop do centra in njegovih storitev samo tisti migranti in migrantke, ki privolijo v vrnitev. To pomeni, da bodo številni storili le zato, ker so na dolgi poti proti Libiji in Alžiriji omagali, ostali brez denarja ali pobegnili iz izkoriščevalskega razmerja ali prisilnega zadrževanja – zdaj pa potrebujejo zatočišče, v katerem bi si opomogli.

Pogosto je razlog, da se posamezniki znajdejo v agadeškem centru, tudi izgon iz Alžirije, Libije ali katere druge države na poti. Predvsem Alžirija izvaja množične izgone migrantskih delavcev, ki prihajajo iz držav južno od nje, pri čemer ji pomaga tudi Evropska unija. Ta je denimo pritislila na Niger, da naj k vrnitvi iz Alžirije pozove ženske, ki prihajajo iz katere od revnejših regij okoli Zindra, kjer so njihve premajhne, da bi zagotovile hrano za vse leto. Ko so kašče prazne, se ženske z otroki odpravijo na sezonsko delo v Alžirijo, kjer delajo kot gospodinjske pomočnice ali pa beračijo. Te ženske, ki skušajo zagotoviti hrano svojim otrokom, množično vračajo – tako kot tudi druge migrantske delavce. Tako so se na primer tudi migranti iz Kameruna, s katerimi smo si delili avtobus iz Agadeza v Niamey, na točki, ko so bili preveč utrujeni za nadaljevanje poti, odločili, da sprejmejo servis IOM in se začasno vrnejo domov, potem pa znova poskusijo. Večina je imela za sabo izkušnjo prisilnega vračanja iz Alžirije. Navajam daljši zapis iz svojega dnevnika:

Na Jeana je streljala alžirska policija. Hotel je iti k sestri v Francijo, da bi tam nadaljeval študij. Étienne poleg mene je skozi okno opazoval pokrajino. Zgrožen je bil nad Nigrom: ta država je grozna, niti elektrike in vode jim ne priskrbi njihova vlada! In nobenega rastja ni, sama puščava. Zdelo se mu je veliko slabše kot v Kamerunu, kjer je veliko dobre hrane, zelenjava, meso. Komaj je čakal, da vidi mamo. »Zakaj hodiš v to grozno državo?« me sprašuje in povabi: »Pridi raje v Kamerun.«²⁶ Rambo, raper, je izkusil Maroko, večkrat je s prijateljem in drugimi migranti skušal preplezati ograjo: »Pred ograjo je jarek, ko smo bili v njem in se pripravljali na plezanje, je prišla maroška policija in začela na nas metati kamne. »Vidiš,« privzdigne svojo rastafarijansko kapo in mi pokaže čelo, »še zdaj se mi pozna. Te ograje ni mogoče

²⁶ Étienne se čez nekaj mesecev v dopisovanju z mano pozanima, kako je z vizumom za Evropo, ali obstajajo kakšne možnosti za delo, ne kvalificirano, karkoli. Napišem mu, da je za vizum težko, saj Slovenija s Kamerunom nima sklenjenega dogovora o napotitvi delavcev. Da bi delovni vizum lahko dobil le, če se za to delo ne bi prijavil nihče v Sloveniji in bi bil edini primerni kandidat. Pravi, da razmišlja, da bi šel delat v Djibuti.

preplezati.« Pripoveduje o protestih, ki so jih migranti organizirali v Tangerju, gledava posnetke na njegovem telefonu. Imel je dovolj in gre začasno nazaj. »Zakaj nas ne pustite potovati? Evropejci ste kolonizirali Afriko, bili ste tukaj, zdaj nas ne spustijo tja. Še vedno ste tu. Skrajni čas je za dekolonizacijo!« »Res je,« potrdim. Pogledava še nekaj raperskih nastopov v Tangerju. Rambo si prepeva: »Si tu fiat confiance a quelqun, il va te trahir.« (»Če nekemu zaupaš, te bo pretental.«)

Na avtobusu je bil tudi Adam, ki mi je povedal, da je tesar in da je delal za alžirsko gradbeno podjetje. V eni od preiskav ga je prijela alžirska policija, ki ga je skupaj z drugimi stlačila v avtobus in jih v dvodnevni vožnji prepeljala do južne alžirske meje, ne da bi lahko pred tem pobrali svojo prtljago in denar. Tam so jih nekoliko ven iz mesta In Guezzam z nekaj streli v zrak prestrašili in prisilili, da so stekli proti nigrski meji. Med In Guezzamom v Alžiriji in nigrsko mejo je skoraj dvajset kilometrov. Hodili so nekaj ur, vključno z ženskami in otroki, da so prišli do Assamakke. Tam je bil edini prevoz avtobus Mednarodne organizacije za migracije. Seveda so vsi želeli na avtobus, ne glede na pogoj, da je ta storitev dostopna le, če se bodo vračali »prostovoljno«.

Strukturna vloga IOM je tako jasna: kot medvladna organizacija ima nalogo, da ljudi, namenjene v Evropo, vrača domov in s tem zmanjša število migrantov, ki pridejo v evropske države. Je torej v službi evropske eksternalizacije migracij, kot ugotavlja Julien Brachet, ki opozarja tudi, da organizacija ni neodvisna od svojih financerjev (glej Brachet, 2016). Bližnji pogled nam pokaže, da migrantom do neke mere uspe udomačiti in v svoj prid uporabiti tudi tovrstne iniciative. V centru se odpočijejo, se vrnejo domov in razmislijo, kam in kako na pot naslednjič. Od zgoraj omenjenih so vsi razen Jeana, ki je hotel študirati, rekli podobno kot Adam: »Seveda ne morem ostati doma, malo si spočijem, potem pa takoj spet grem. Kako naj sicer preživim družino? Moji sestri je umrl mož, poskrbeti moram zanjo in za mamo.« Glede na zahtevnost migracije v regiji je gotovo dobrodošlo, da obstaja prostor, kjer si lahko migranti opomorejo in je na voljo zdravniška oskrba – problematično pa je, da je to pogojeno s privolitvijo v vračanje.

Urad Visokega komisariata Združenih narodov za begunce (UNHCR)

Leta 2017 je v Agadezu svojo pisano odprl tudi UNHCR, s tehtnim argumentom, da pred tem migranti na severu države niso imeli možnosti, da zaprosijo za azil. Posebno pomembno je to postalo s prihodom večje skupine Sudancev in Sudank, ki so v začetku leta 2018 prispeli iz Libije. Ti so najprej prebivali v mestu v precej nagnetenih dvoriščih, dokler se niso začele napetosti med njimi in lokalnim prebivalstvom. Razširile so se namreč govornice, da so Zagavijci, ki so prišli v tej skupini, občasno nasilni.²⁷ UNHCR je zatem postavil tabor nekoliko ven iz mesta, verjetno tudi zaradi velikosti in možnosti samostojne vrtine za vodo. V kampu, ki mu raje pravijo »site«, je bilo novembra 2018 nekaj manj kot tisoč oseb (pogovor z vodjo Direction regional de l'Etat Civil et de la Migration, 17. december 2018).²⁸ Tabor je postavljen iz preprostih, nekoliko bolj proti vetru odpornih šotorov, ki so poleti vroči in pozimi mrzli, ima urejen sanitarni objekt, ponuja najnujnejšo zdravstveno oskrbo, poskrbljeno je za hrano, v času mojega obiska pa so začeli delati vrtino za vodnjak. V taboru so bile skupaj z možmi ali drugimi člani družine nastanjene tudi nekatere ženske z otroki, ki niso bile zadovoljne z življenjskimi razmerami in zdravstveno oskrbo, vendar se niso hotele ločiti od moških sorodnikov. Bolnišnice v Agadezu so zanje načeloma odprte, v praksi pa jih, tudi ko je treba, tja ne peljejo. Želijo si, da bi se otroci lahko šolali, do česar imajo pravico, ki pa ostaja neuresničena (informacija iz fokusne skupine z ženskami z otroki, ob obisku poslank levice Evropskega parlamenta).²⁹ Zgodbe sudanskih begunk so resnično polne trpljenja; nekatere so odšle iz Darfurja že leta 2003. Med njimi je Amina, ki je po odhodu iz Sudana z možem in hčerkico najprej odšla v begunsko taborišče v Čadu. Tam ni bilo tako rekoč ničesar, zato so se odločili za pot v Libijo, kjer so živeli in delali na vrtovih. Drugega otroka je rodila sama, v hangarju, kjer je spala. Ker je v Libiji postajalo vedno slabše, so sklenili, da gredo v Niger. »Tu smo vsaj varni,« je rekla Amina. »Imamo hrano. Ampak sicer tudi tu ni ničesar. Dali smo prošnjo za azil in že eno leto čakamo.«

27 Zagaua so ljudstvo, ki živi predvsem na vzhodu Sudana in Čada. Strah pred njim lahko morda povežemo z informacijo, da so bile posebne vojaške enote, s katerimi je po državnem udaru proti prejšnjemu predsedniku Habréju oblast v Čadu prevzel Idriss Déby, še vedno aktualni predsednik Čada (od 1990), tudi sam Zagavijec, sestavljene prav iz Zagavijcev. Iz Sudana so Zagaua bežali zaradi pokolov milic sudanskega predsednika Bashirja v Darfurju in se za obrambo v Darfurju vojaško organizirali.

28 Natančneje, v kampu je bilo 947 oseb, 166 oseb je prebivalo v getih, 451, v glavnem žensk in otrok, pa v Casse de passage COPI, ki ga upravlja italijanska nevladna organizacija.

29 Ker tabor UNHCR ni lahko dostopen, sem se decembra 2018 pridružila obisku evropskih poslank levice Evropskega parlamenta, za katere so organizirali več fokusnih skupin. Prvič sem kamp obiskala z lokalno nevladno organizacijo.

Sudanke in Sudanci, ki so obtičali v temu taboru južno od Agadeza, morajo na rešitev prošnje za azil čakati resnično dolgo (zato so 18. julija 2018 tudi protestirali). Nacionalna komisija se za obravnavo prošenj sestane zgolj dvakrat na leto in samo najbolj ranljivi med skoraj dva tisoč sudanskimi begunkami in begunci, vsega zgolj 32 oseb, je bilo do decembra tega leta relociranih v Italijo. Ni povsem jasno, kaj se bo zgodilo s preostalimi, potem ko bodo – če bodo – končno dobili azil. Težko si je predstavljati, da bi lahko Niger poskrbel za njihovo integracijo, sploh glede na regionalni položaj in dogajanje v drugih begunskih taboriščih UNHCR v državi. Ob meji z Nigerijo je ta organizacija postavila taborišče za begunke in begunce iz Nigerije, ki bežijo pred napadi Boko Harama; v njem je približno 20 odstotkov od približno 200.000 razseljenih oseb. Na jugovzhodu države so tri taborišča s približno 30.000 malijskimi begunci. Revni Niger je postal zatočišče za tako številne, da si je težko predstavljati, kaj se bo zgodilo z njimi.

Sklep

Niger ni le prizorišče mednarodnih migracij, ki bi vse potekale v smeri Evrope, ampak je v njem pogosta tudi regionalna in notranja migracija. Nigrčani že desetletja hodijo na sezonsko delo v sosednje in bližnje države, vendar so se v zadnjem desetletju možnosti za to zaradi Boko Harama v Nigeriji, padca Gadafija v Libiji in izganjanja iz Alžirije zelo zmanjšale. Ostajajo jim le še nekatere obalne države, najpogosteje Gana in Slonokoščena obala. Pogoste so tudi sezonske migracije z juga Nigra: ko zmanjka poljščin, pridejo kmetovalci iskat priložnostno delo, ki ga najdejo predvsem v proizvodnji oglja, pletenju zaslonov iz suhe trave,³⁰ v gradnji hiš in v nekaterih gospodinjstvih. Plačilo je mizerno; nekdanje tuareške elite, ki najemajo pomoč pri fizičnem delu, so same obubožane in zato delavce tako slabo plačujejo, da ti delajo tako rekoč samo za hrano. Po težavah z zaposlovanjem v Libiji in Alžiriji nigrski migranti in migrantke obtičijo v Agadezu in okolici, kjer iščejo zavetje na ulicah četrti Misrata 3.

Tako so migracije v Evropo manjši del migracij in razseljenih oseb v Nigru. Država sama ne more zagotoviti ustreznega dostopa do pravic vsem. Dejstvo je tudi, da se po prekinitvi možnosti za delo v Libiji poti vse bolj stekajo nazaj v Niger. Zahtevni humanitarni pogoji sprožajo tuje intervencije; te so nujne, a obenem prinašajo tudi diskurz boja proti ilegaliziranim migracijam in nadzoru meja ter krepijo industrijo ilegalnosti. Medtem ko EUCAP migracije povezuje z varovanjem meja in ZDA svojo prisotnost utemeljujejo

³⁰ Gre za zasloni, velike približno 2 x 1,5 metra, ki se pri gradnji uporabljajo za delanje sence.

z bojem proti terorizmu, pa lokalne nevladne organizacije vsaj deklarativno opozarjajo, da je mobilnost pravica, kar je tudi del javnega diskurza.

Po spremembi zakonodaje v Nigru leta 2015 je postala agadeška regija eno od središč industrije ilegalnosti. To je prineslo nadzorne tehnologije, prisotnost mednarodnih in humanitarnih organizacij, interes novinarjev in številna poročila. Humanitarnemu diskurzu je, kot je po navadi, sledila sekuritizacija. Kot ugotavljata Brachet (2016) in Anderson (2014), je za industrijo ilegalnosti uspeh prav njena lastna reprodukcija. Čedalje bolj očitno je, da ta vključuje nadzor nad vse večjimi teritoriji severne Afrike. Eksternalizacija politike migracij Evropske unije v Nigru ni poslabšala položaja samo za lokalno prebivalstvo, temveč tudi za migrante, saj so poti postale dražje in nevarnejše. Zakon, ki naj bi preprečeval trgovino z ljudmi, je legaliziran transport spremenil v tihotapstvo ter tako trgovino z ljudmi, ki cveti prav tam, kjer je potovanje težko dosegljivo, kvečjemu spodbudil. Potovanja so zdaj nevarnejša, smrt pogostejša. Znova se je pokazalo, da je pri implementaciji nove zakonodaje, ki naj bi uveljavljala človekove pravice, nujno upoštevati lokalni kontekst. Agadez ima priložnosti v vrtnarstvu, rudarstvu, razvoju legalnega transporta, trgovini in predelavi hrane, vendar za to na regionalni ravni ni dovolj sredstev – sredstva Nujnega skrbniškega sklada Evropske unije za Afriko pa gredo prek EUCAP Sahel namesto v spodbujanje priložnosti za nova delovna mesta v nadzor meja in trening policije. To kaže, da prioriteta politik Evropske unije v Nigru niso človekove pravice in lokalni razvoj, temveč (od)vračanje migrantov ter prisotnost in nadzor v strateško pomembni regiji. Poleg tega, da so v Sahari nahajališča urana, nafte, zlata in drugih rudnin, je Niger relativno mirna država med Libijo, Alžirijo, Čadom, Nigerijo in Burkino Faso, s predsednikom, ki je nagnjen tujim intervencijam, s čimer ustvarja ugodno atmosfero za postavljanje vojaških baz. Pri tem je Francija v konkurenci z ZDA, ki je v Agadezu v zadnjih dveh letih postavila največjo vojaško bazo v Afriki.

Vidnost velikih mednarodnih in nevladnih organizacij, ki se posvečajo migrantom, in hkratna škoda, ki jo je zaradi novega zakona utrpela lokalna ekonomija, ki ni dobila ustreznih nadomestil, sprožata med lokalnim prebivalstvom občutke krivice in zamere. V nasprotju s poročilom F. Molenaar in drugih (2017), ki so ugotovile močno prisotno nezaupanje do lokalnih izvoljenih oblasti, sem sama večkrat naletela na kritiko Evrope kot tiste, ki je kriva za nastali položaj, in na zahteve po večjih investicijah v regijo. Jeza se še potencira s prisotnostjo ameriške vojaške baze, za katero je povsem jasno, da njen namen ni varovati lokalno prebivalstvo. Tako eksternalizacija migracij kot vojaške baze so lokalno čedalje bolj prepoznane kot mehanizem neokolonizacije – zato je čedalje pogosteje slišati tudi pozive k dekolonizaciji, ki si je želijo migranti, novinarji, aktivistke in vsi drugi.

Literatura

- AlarmphoneSahara*. Dostopno na: <https://www.facebook.com/AlarmePHONESahara/> (14. oktober 2019).
- Alarmphone Sahara (2019): *Sudanese Minors Returned to Camp, Waiting for Solutions from UNHCR*. Dostopno na: <https://alarmphonesahara.info/en/reports/agadez-sudanese-minors-returned-to-camp-waiting-for-solutions-from-unhcr> (14. oktober 2019).
- Andersson, Ruben (2014): *Illegality, Inc. Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*. Oakland: University of California Press.
- EUCAP Sahel Niger (2016): *About EUCAP Sahel Niger*. Dostopno na: https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eucap-sahel-niger/3875/about-eucap-sahel-niger_en (19. september 2019).
- EUCAP Sahel Niger (2019): *Partnership for Security in the Sahel. EUCAP Sahel Factsheet*. Dostopno na: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eucap_sahel_niger_general_factsheet_en_2019.pdf (15. november 2019).
- European Commission (2019a): *State of Play and Financial Resources. EU Emergency Trust Fund for Africa*. Dostopno na: https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/content/trust-fund-financials_en (21. november 2019).
- European Commission (2019b): *EU Trust Fund for Africa. The EU Emergency Trust Fund for Stability and Addressing Root Causes of Irregular Migration and Displaced Persons in Africa*. Dostopno na: https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/factsheet_eutf_short_22.10.pdf (19. september 2019).
- Bernus, Edmond (1981): *Touaregs nigériens. Unité culturelle et diversité régionale d'un peuple pasteur*. Paris: Harmattan.
- Brachet, Julien (2009): *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcellé (Niger)*. Broissieux: Editions du croquant.
- Brachet, Julien (2016): Policing the Desert. The IOM in Libya Beyond War and Peace. *Antipode* 48(2): 272–292.
- Brachet, Julien (2018): Manufacturing Smugglers. From Irregular to Clandestine Mobility in the Sahara. *The Annals of the American Academy for the Political and Social Sciences* 676(1): 16–35.
- Claudot-Hawad, Hélène (2012): Business, profits souterrains et stratégie de la terreur. La recolonisation du Sahara. Izvirno objavljeno na *temust.org*, 10. april; poobjavljeno na *Le Grand Soir*, 26. januar 2013. Dostopno na: <https://www.legrandsoir.info/business-profits-souterrains-et-strategie-de-la-terreur-la-recolonisation-du-sahara.html> (19. september 2019).
- Grégoire, Emmanuel (1999): *Touaregs Nigériens. Le Destin d'un myth*. Paris: Karthala.

- Grégoire, Emmanuel in Laurent Gagnol (2017): Ruées vers l'or au Sahara: l'orpaillage dans le désert du Ténéré et le massif de l'Aïr (Niger). *EchoGéo [En ligne]*, *Sur le Vif*. Dostopno na: <http://journals.openedition.org/echogeo/14933> (30. april 2019).
- Hoffman, Anette, Jos Meester in Hamidou Manou Nabara (2017): *Migration and Markets in Agadez. Economic Alternatives to the Migration Industry. CRU Report*. Hague: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations.
- Fassin, Didier (2005): Compassion and Repression: The Moral Economy of Immigration Policies in France. *Cultural Anthropology* 20(3): 362–388.
- Institut National de la Statistique (2015): *Annuaire statistique 2010-2014*. Niamey: Ministère de L'économie et des finances.
- Keenan, Jeremy (2009): *The Dark Sahara*. London: Pluto Press.
- Kohl, Ines (2010): Libya, the "Europe of Ishumar": Between Losing and Reinventing Tradition. V *Tuareg in Society within a Globalized World. Saharan Life in Transition*, A. Fischer in I. Kohl (ur.), 143–154. London, New York: I. B. Tauris & Co. Ltd.
- Kohl, Ines (2013): Afrod, le business touareg avec la frontière. Nouvelles conditions et nouveaux défis. *Politique africaine* 132: 139–159.
- Kohl, Ines (2015): Terminal Sahara. Sub-Saharan Migrants and Tuareg Stuck in the Desert. *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien* 28: 55–81.
- Loi n. 2015/036 relative au trafic illicite de migrants. République du Niger, 26. mai 2015. Niamey. Dostopno na: https://www.unodc.org/res/cld/document/ner/2015/loi_relative_au_trafic_illicite_de_migrants_html/Loi_N2015-36_relative_au_trafic_illicite_de_migrants.pdf (13. oktober 2019).
- Lunaček, Sarah (2010): Ambiguous Meanings of *Ikufar* and their Role in Development Projects. V *Tuareg in Society within a Globalized World. Saharan Life in Transition*, A. Fischer in I. Kohl (ur.), 191–208. London, New York: I. B. Tauris & Co. Ltd.
- Molenaar, Fransje, Anca-Elena Ursu, Bachirou Ayoub Tinni, Anette Hoffmann in Jos Meester (2017): *A Line in the Sand: Roadmap for Sustainable Migration Management in Agadez. CRU Report*. Hague: Clingendael, Netherlands Institute of International Relations. Dostopno na: https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-10/Roadmap_for_sustainable_migration_management_Agadez.pdf (15. februar 2019).
- Morgan, Andy (2012): *The Causes of the Touareg Uprising of January 2012 – The 4th Roll of the Tamashek Dice*. Dostopno na: <http://www.andymorganwrites.com/causesoftouareguprising2012> (10. marec 2018).
- Papadopoulos, Dimitris in Vassilis S. Tsianos (2013): After Citizenship: Autonomy of Migration, Organisational Ontology and Mobile Commons. *Citizenship Studies* 17(2): 178–196.

- Scheele, Judith (2012a): Garage or Caravanserai. Saharan Connectivity in al-Khalil, Northern Mali. V *Saharan Frontiers: Space and Mobility in Northwest Africa*, J. Dougall in J. Scheele (ur.), 222–237. Bloomington: Indiana University Press.
- Scheele, Judith (2012b): *Smugglers and Saints of the Sahara. Regional Connectivity in the Twentieth Century*. New York: Cambridge University Press.
- Valletta Summit on Migration (2015): *Valletta Summit, 11.–12. november 2015: Action Plan*. Dostopno na: https://www.consilium.europa.eu/media/21839/action_plan_en.pdf (10. november 2019).