

Was het EUNAVFOR MED?

Linda Polman

Vaak hoor je beweren dat NGO's in de Middellandse Zee met hun reddingsschepen een soort veerdienst onderhielden. Zij patrouilleerden dichtbij de kust van Libië en speurden naar migranten- en vluchtelingenboten in nood. Mensensmokkelaars wisten dat en gebruikten daarom steeds slechtere boten; de schuitjes hoefden immers maar een klein stukje te blijven drijven om een NGO-schip te bereiken. En zo maakten de NGO's de overtocht alleen maar gevaarlijker en verdrongen er meer mensen onderweg naar Europa. De argumentatie was reden om de reddingsschepen te verbieden en de NGO's aan te klagen. Van het dozijn dat de Middellandse Zee bevoer in 2015-2016, zijn er nog maar een of twee over. De University of London onderzocht de beschuldigingen. Conclusie: het waren niet de NGO's die de overtocht gevaarlijker maakten, maar het was de anti-smokkeloperatie van de Europese Unie, EUNAVFOR MED.

In het onderzoeksverslag *Death by Rescue* ontrafelt de werkgroep Forensic Oceanography van de Londense universiteit het web van actoren in het drama op de Middellandse Zee. Ze bevestigen de neerwaartse spiraal: steeds vaker gebruikten mensensmokkelaars levensgevaarlijke rubberboten in plaats van meer solide houten scheepjes. Maar in een weinig bekend rapport van EUNAVFOR MED zelf was dat het gevolg van het eigen beleid om onderschepte smokkelschepen direct tot zinken te brengen. In januari 2016 meldde EUNAVFOR MED dat

houten boten voor smokkelaars een 'te dure optie' waren geworden en dat ze waren overgestapt op goedkope opblaasdingen, *made in China*. Het was voor EUNAVFOR MED geen reden om het beleid te wijzigen: het aantal oversteken moest koste wat kost naar beneden.

Inmiddels liggen de meeste NGO-schepen aan de ketting en is ook de EUNAVFOR MED-operatie stopgezet. De EU laat het reddingswerk nu over aan de Libische kustwacht, maar die heeft daarvoor de vaardigheden noch de capaciteit – met als gevolg dat de druk toeneemt op koopvaardij schepen in die buurt om een reddende hand te bieden. Het percentage reddingen door commerciële zeevaarders steeg van 3 naar 13 procent. Nu luidt de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) de noodklok: kapiteins zijn volgens zeerechtverdragen verplicht om mensen in nood te helpen. Maar als ze aan die plicht voldoen, krijgen ze in Europese havens zelden of nooit nog toestemming om geredde drenkelingen aan land te zetten. Als Europese landen hun havens gesloten houden voor bootvluchtelingen, wat moeten we dan, wilde de KVNR in een brandbrief weten. Breng ze maar naar Libië, zeggen de EU-lidstaten. Maar hoewel EU-lidstaten wel investeren in de Libische kustwacht, geldt Libië volgens Brussel niet als een veilig land. Zouden reders vluchtelingen naar Libië terugsturen, dan handelen ze in strijd met het VN-vluchtelingenverdrag. De KVNR eist nu dat er in het Middellandse Zeegebied voldoende veilige havens zijn om reddingsacties van de koopvaardij tot een goed einde te brengen. Op de vraag 'wat anders' hebben internationale rederijen officieel nog geen antwoord gegeven, maar in de praktijk kunnen we het al wel zien gebeuren: koopvaardij schepen die doen alsof ze noodoproepen niet horen en met een boog om vluchtelingen heen varen.

Het Europese anti-smokkelbeleid heeft de reis naar Europa steeds gevaarlijker gemaakt, maar maakte aan het smokkelen geen einde. Volgens de University of London past maar één conclusie: als het écht de bedoeling is dat minder mensen verdrinken, moet je de NGO's hun werk laten doen. ■