

Ambitie en prijskaartje

Linda Polman

A Afgelopen februari besloten de NAVO-lidstaten onmiddellijk schepen naar de Egeïsche Zee te sturen om samen met Frontex en de kustwachten van Italië en Griekenland strijd te leveren in wat we zo langzamerhand best de *War against Migration* mogen noemen. Het aantal vluchtelingenboten richting Europa naar beneden brengen is essentieel voor het succes van de ingewikkelde puzzel waar Europese leiders op zweten.

Een groep van vijf schepen (uit Duitsland, Italië, Canada, Turkije en Griekenland) was al in de Middellandse Zee. Denemarken en Nederland stuurden versterkingen. ‘Het moeilijkste zal zijn ervoor te zorgen dat de NAVO niet een taxibedrijf voor migranten naar Europa wordt,’ wifelde de Duitse minister van Defensie, Ursula von der Leyen, nog even. Maar NAVO-secretaris-generaal Stoltenberg stelde haar gerust. Als één van de NAVO-schepen dichtbij een vluchtelingenboot komt die aan het zinken is, dan is de NAVO internationaalrechtelijk weliswaar verplicht om die mensen te helpen, maar met Turkije is afgesproken dat ze de drenkelingen dan naar Turkije brengen en niet naar Griekenland, zei hij. ‘Dit is voor het eerst dat migranten worden teruggebracht. Een belangrijke ontwikkeling en een grote stap voorwaarts,’ zei een woordvoerder van het Europarlement.

Kennelijk hadden ze in Brussel nog nooit van de zaak ‘Hirsi Jamaa en anderen’ gehoord, een belangrijke ontwikkeling in de mensenrechten. Ooit, toen Libië’s Gaddafi nog leefde en Berlusconi Italië onveilig maakte, hadden zij een overeenkomst waarin Italiaanse marineschepen migranten uit zee visten en, zonder een kans op asiel, terug naar Libië brachten. Daar werden ze dan opgesloten in detentiecentra die mensenrechtenorganisaties beschreven als poorten naar de hel. In ruil hiervoor beloofde Berlusconi Gaddafi 5 miljard euro.

In 2012, in de zaak ‘Hirsi Jamaa en anderen’, verwees het Europese Hof voor de Mensenrechten het herenakkoordje naar de prullenbak. Italië is wettelijk verantwoordelijk voor zijn

schepen en dús voor vluchtelingen aan boord van die schepen. Dat het om reddingsacties ging, op internationale wateren ook nog, maakte volgens het Hof niet uit. Door ze naar Libië te brengen stelde Italië de vluchtelingen bloot aan het risico van mishandeling en refoulement, deportatie naar landen waar de vluchtelingen moeten vrezen voor hun leven. Dat is hetzelfde als nu met de NAVO-schepen. Volgens de European Convention on Human Rights zijn de NAVO-lidstaten wettelijk verantwoordelijk voor wie er aan boord is. Vluchtelingen naar een land sturen waar hun rechten niet gewaarborgd zijn, mag niet. Punt uit.

Je kunt natuurlijk een hele boom opzetten of Turkije voor vluchtelingen een veilig land is, maar je kunt ook kijken naar de rechterlijke uitspraken die zeggen dat Turkije dat níet is. De laatste uitspraak dateert van december, naar aanleiding van de onmenselijke behandeling van een asielzoeker die vanuit Griekenland was teruggestuurd. Tot nu toe heeft de NAVO de rechter omzeild door geen vluchtelingen aan boord te nemen, maar één van de kustwachten te bellen als ze een vluchtelingenschip zien zinken.

Desondanks (of misschien wel dankzij dit foeffe) wil de NAVO een nóg prominenter rol in de vluchtelingen crisis. Na de zee tussen Griekenland en Turkije wil de alliantie nu ook de wateren tussen Italië en Libië controleren, in voorbereiding op een NAVO-operatie die het hele Middellandse Zeegebied moet gaan beslaan. De alliantie wil álles gaan aanpakken in de Middellandse Zee: wapensmokkel, mensen-smokkel, IS en vluchtelingenboten. Het wordt interessant om te zien welke kustwacht ze gaan bellen om zinkende vluchtelingen op te pikken.

De Libische kustwacht ruikt haar kansen, maar daar hangt wel een prijskaartje aan, zei een woordvoerder: ‘We hebben ze gezegd dat we marineschepen en andere hardware willen. En dat Europa daarvoor moet betalen.’ Ik vermoed dat de vraagprijs rond de 5 miljard euro zal liggen. ■