



JOOST BIERENS

De reis van bootvluchtelingen

Het gevaar van verdrinking



Vluchtelingen uit Eritrea en Syrië zijn voor de kust van Sicilië door een Italiaans schip gered, mei 2015 (Fabrizio Villa/HH).

Verdrinking is een zachte dood, minder spectaculair in beeld te brengen dan een bomexplosie, een aanslag of een massagraf. Jaarlijks verdrinken er wereldwijd 337.000 mensen, volgens officiële doodsoorzaken statistieken. Dit is een forse onderschatting. Het recent verschenen *WHO Global Report on Drowning, Preventing a Leading Killer* spreekt over de mogelijkheid dat meer dan 1,5 miljoen mensen jaarlijks verdrinken. Het feitelijke aantal is vooral zoveel hoger door de afwezige of onvolledige registratie van verdrinking. Zo worden verdrinken vluchtelingen niet in de doodsoorzaakstatistieken opgenomen als drenkeling.

Het gevaar van verdrinking

Alleen al in de Middellandse Zee en aan haar oevers zijn er dit jaar meer dan 3.000 verdrinken vluchtelingen geteld. Het aantal vermiste drenkelingen is minstens even groot. Eind 2015 waren er alleen al binnen Afrika 15 miljoen mensen op de vlucht en de gevolgen daarvan voor Europa komen steeds duidelijker in beeld. Dit jaar zijn er al 700.000 vluchtelingen naar Europa gekomen en verwacht wordt dat deze migratie in de winter zal doorgaan. Ondanks de slechte weersomstandigheden worden 5.000 vluchtelingen per dag verwacht.

Migratie over zee

Een groot deel van de vluchtelingen, 330.000 dit jaar, komt per boot via de Middellandse Zee. Dat is zo'n 100 keer heen en weer met de veerboot Den Helder – Texel, en dan mogen de auto's nog mee. Overigens moet men waken voor een óverschating van het aantal. Vluchtelingen worden door Frontex – de organisatie die de samenwerking van de landelijke grenspolitieën coördineert – iedere keer geteld als ze een grens overgaan en zo kan het zijn dat een vluchteling twee of drie maal in de statistieken wordt opgenomen.

De migratie van vluchtelingen over zee is geen nieuw fenomeen, maar een eeuwenoude traditie en wordt door de scheepvaart als een serieus probleem ervaren. De schepen waarmee deze migranten zich verplaatsen, zijn van slechte kwaliteit en komen vaak in de problemen. En

ondanks de aanwezigheid van georganiseerde hulpverlening op zee (kustwacht, reddingmaatschappijen, Search and Rescue organisaties), wordt de meeste hulp verleend door toevallig in de buurt aanwezige schepen. In 1974 is daarom mede hieraan aandacht besteed in de *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS conventie), in 1979 aangevuld door enkele artikelen in de *International Convention on Maritime Search and Rescue* (SAR conventie) en in 1982 in de *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS conventie). Door deze conventies is de maritieme traditie om hulp te bieden aan vluchtelingen bij gevaar op zee geformaliseerd en beschermd. Tevens is opgenomen dat de geredde personen aan land moeten worden opgenomen en verzorgd op een veilige plaats. De praktische kant is beschreven in richtlijnen en brochures.

De migratie vanuit Afrika kent ook een lange traditie. Binnen de Afrikaanse landen is er al tientallen jaren een vrije migratiestroom aan de gang, waardoor in de rijkere Afrikaanse landen, zoals tot voor kort Libië, grote bevolkingsgroepen elders uit Afrika werkzaam zijn om voor zich een betere toekomst te bewerkstelligen. Voor veel van deze bevolkingsgroepen is de tocht naar Europa een verdere vlucht naar voren nu, in hun ogen, de situatie in steeds meer Afrikaanse landen on-

Een groot deel van de vluchtelingen, komt per boot via de Middellandse Zee

houdbaar is geworden. Wat dat betreft is de instroom vanuit Syrië van een andere orde. Die is begonnen nadat het land in 2011 in een burgeroorlog terecht is gekomen.

Bootvluchtelingen in de Middellandse Zee

Er zijn drie verschillende routes die gebruikt worden om de Middellandse zee over te steken. De oudste en traditionele route is tussen Marokko en Spanje, de zogenoemde westelijke Mediterrane route. Het gaat hier, op dit moment, om een beperkt aantal mensen, vooral uit Marokko, Algerije, Guinea, Kameroen en Mali.

De route tussen Libië en Italië of Malta, de centrale of zuidelijke Mediterrane route, bestaat sinds het begin van deze eeuw. Ging het tussen 2006 en 2008 nog om 20.000 – 40.000 bootvluchtelingen per jaar, intussen zijn het er meer dan 150.000 per jaar. Het gaat vooral over mensen uit Syrië, Eritrea, Nigeria en de verschillende landen onder de Sahara. Deze bootvluchtelingen worden vaak vervoerd met slecht onderhouden vrachtschepen. Voor mensensmokkelaars zijn dit echte moneymakers. Een afgedankt schip kost tussen € 150.000 en € 400.000. Met 200 tot 800 vluchtelingen aan boord die ieder € 4.500 tot € 8.000 betalen, is de gemiddelde winst vlot boven de miljoen euro. Op kleinere schaal worden luxe jachten gebruikt die vaak, maar niet altijd, zijn omgebouwd om vluchtelingen onopvallend te vervoeren.

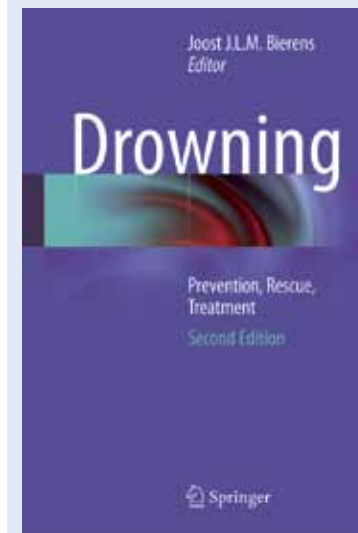
De derde route, de oostelijke Mediterrane route, gaat van Turkije naar de Griekse eilanden en Bulgarije. Het gaat hier om een route die pas recent populair is geworden. De mensen die deze route gebruiken, komen vooral uit Syrië. Maar ook mensen uit Afghanistan, Pakistan en Bangladesh, per vliegtuig aangekomen in Ankara, hebben deze route al langer in gebruik. De afstand tussen Turkije en de Griekse eilanden is gering; men kan de bestemmingen zien liggen. Hier wordt vooral gebruik gemaakt van opblaasboten met lichte buitenboordmotoren en kleine, afgedankte vissersboten.

Verdrinken tijdens de overtocht

Tijdens de overtocht is er geen enkele aandacht voor de veiligheid van de passagiers. Het gaat om oude, slecht onderhouden schepen, waarvan motor en stuurinrichting het op elk moment kunnen begeven. Een stuurloos schip is levensgevaarlijk, midden op zee maar zeker ook wanneer het aan de grond komt te zitten. Veel passagiers springen in zee en halen de korte afstand naar het strand niet. Alle schepen zijn overvol, maken daardoor snel water en kunnen makkelijk kapseizen. Het is niet ongebruikelijk dat de passagiers onderweg een of meerdere malen moeten overstappen van het ene schip naar het andere; regelmatig gebeuren fatale misstappen. De kleine rubberboten, soms tot op de draad versleten, kunnen met de minste golfslag omslaan. Of het motortje begeeft het, de passagiers proberen naar een Grieks eiland te zwemmen, maar dit lukt weinigen.

In 2002 organiseerde de Maatschappij tot het Redden van Drenkelingen, opgericht in 1767, het eerste World Congress on Drowning in Amsterdam. De kennis die tijdens het interdisciplinaire en interactieve congres aan de orde kwam, werd verzameld in het *Handbook on Drowning* (2004). In 2015 kwam de tweede druk van het boek uit: *Drowning. Prevention, Rescue, Treatment*. De recente ontwikkelingen, niet in het minst de immense problematiek van verdrinking tijdens overstromingen, scheepsrampen en bootvluchtelingen, krijgen in dit boek veel aandacht. Een groot aantal Nederlandse experts heeft als auteur en redacteur aan het boek meegewerkt.

Joost J.L.M. Bierens (Ed.), *Drowning. Prevention, Rescue, Treatment*. Springer, 2e dr. 2015.



Daarnaast gaan de mensensmokkelaar respectloos met de passagiers om. Veel mensen zijn overleden in een zinkend of kapseizend schip omdat ze opgesloten zaten in het ruim en op geen enkele manier konden ontsnappen. Er is sprake van het moedwillig tot zinken brengen van schepen. Schepen worden op de automatische piloot gezet in de richting van de wal en de bemanning verlaat het schip. Mensen werden in wrakke houten boten gestopt, die zonder enige bescherming achter een groter schip worden gehangen en in het zicht van land worden losgemaakt. Indien schepen beschikken over een *Automatic Identificatie Systeem* (AIS) wordt dit uitgezet, waardoor het schip niet herkend kan worden, maar ook niet waargenomen door schepen in de buurt. Reddingsmateriaal en persoonlijke reddingsvesten zijn aan boord niet aanwezig.

Naast het gevaar te verdrinken is de situatie levensbedreigend door gebrek aan drinken en voedsel, oververhitting en ruzies. De komende winterperiode zal onderkoeling voor grote problemen gaan zorgen.

Wat betreft de centrale of zuidelijke Mediterrane route heeft de Italiaanse kustwacht aanvanke-

lijk zowel de formele wettelijke taken als de humanitaire taken verricht zo dicht mogelijk voor de kust van Libië. Men is hiermee gestopt toen er geen steun in Europa was om dit gezamen-

lijk te doen en er veel kritiek was op deze dubbelrol. De formele taak van de bewaking van de grenzen van Europa is daarna overgenomen door de Europese organisatie Frontex. Frontex opereert alleen dicht onder de kust van Europa en formeel heeft ze geen rol in de humanitaire taken.

Intussen is een groot aantal organisaties in de weer om de mensen van hun wrakke boten te helpen en ze veilig aan wal te krijgen. Het gaat om humanitaire organisaties, zoals United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR), Save the Children, Médecins sans Frontières (MSF), International Rescue Committee (IRC) en speciaal opgerichte groepen vrijwilligers die zich spontaan melden. Daarnaast worden ook de organisaties actief die ervaring hebben met het redden op zee, zoals aan de International Maritime Rescue Federation (IMRF) verbonden nationale reddingorganisaties. De coördinatie tussen al deze organisaties ontbreekt en het is maar de vraag of de, vaak vrijwillige en kortdurend beschik-

bare, medewerkers van deze organisaties voldoende opgeleid zijn voor de complexe problematiek waarmee ze geconfronteerd worden.

Ook de onderlinge afstemming en uitwisseling van kennis en ervaring tussen de verschillende organisaties is nog niet geformaliseerd.

Had het zo gemoeten?

Terugkijken is altijd makkelijk. Maar het groeiende probleem van de bootvluchtelingen was al aan het eind van de vorige eeuw duidelijk aan het worden. Er is gekozen voor een politieke benadering met beleid om het probleem te negeren en de kop in het zand te steken. Iedere overtocht die eindigde met tientallen drenkelingen had echter ook een aansporing kunnen zijn om aandacht te besteden aan de veiligheid van de bootvluchtelingen. Voor zover er al over nagedacht werd, werd gemeend dat dit een aanzuigende werking zou veroorzaken. Daarbij vergetend dat men niet werd 'aangezogen' maar weg wilde, of weg moest om nog een toekomst te hebben. Waar de onveilige en mensonterende omstandigheden de mogelijkheid boden om met eenvoudige en concrete oplossingen te komen voor veilig en menswaardig vervoer, bleef men inert hangen in de politieke complexiteit van het migrantenprobleem.

Nu de vluchtelingen in Nederland aangekomen zijn, gooien we het wat veiligheid betreft over een andere boeg. Veiligheid krijgt hier maximale aandacht in bedrijfshulpverleningsplannen, bedrijfsnoodplannen, reglementen en verboden in de opvangcentra. Toch lijkt ook een formeel georganiseerde en veilige overtocht steeds meer voordelen te hebben, zowel uit het oogpunt van crisismanagement als uit humanitaire oogpunt. De iconische foto van de aangespoelde Alan Kurdi laat in ieder geval zien hoe het niet moet.

Het probleem van de bootvluchtelingen was al aan het eind van de vorige eeuw duidelijk

Referenties

Horton R. (2014), 'Offline: four drowning children', in: *The Lancet*. Beschikbaar op: [http://www.thelancet.com/pdfs/journals/lancet/PIIS0140-6736\(15\)61254-5.pdf](http://www.thelancet.com/pdfs/journals/lancet/PIIS0140-6736(15)61254-5.pdf)

Kassar H. & P. Dourgnon (2014), 'The big crossing: illegal boat migrants in the Mediterranean', in: *European Journal for Public Health*, Aug; 24 Suppl. 1: 11-5.

UNHCR/IMO, *Rescue at sea. A guide to principles and practice as applied to migrants and refugees.*

Beschikbaar op:

http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/UNHCR-Rescue_at_Sea-Guide-ENG-screen.pdf

http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2015.pdf

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

JOOST BIERENS is specialist op het gebied van waterveiligheid, rampengeneeskunde en crisismanagement. Hij is onder meer verbonden als visiting professor aan de Vrije Universiteit Brussel.