

VI MENER

Problemet med bådflugtninge er en konstant udfordring for de rederier, som sejler i det centrale Middelhav.

Handelsskibe skal ikke anvendes til overvågning og kun assistere i nødstilfælde, da de ikke er egnet til denne type af redningsaktioner.

Det er vigtigt, at myndighederne hurtigt udpeger en havn, hvor de bjærgede personer kan sættes sikkert i land.

Der er behov for at målrette indsatsen mod menneskesmuglerne.

Bådflugtninge

Redningsoperationer i Middelhavet er en opgave for myndighederne og ikke for handelsskibe, mener Danske Rederier.

Siden 2014 har der været et stort antal personer, som forsøger at krydse det centrale Middelhav som bådflugtninge. I en række tilfælde er danske rederiers skibe blevet bedt om at komme til assistance, enten ved at ligge standby eller decideret hjælpe nødstedte både, der ikke har kunnet klare turen til Europa.

Danske skibe stiller ikke spørgsmålstegn ved deres moralske og juridiske forpligtelse til at komme til undsætning¹. Handelsskibene og deres besætninger har dog hverken udrustning (ekstra mad, tæpper og medicin etc.) eller ekspertise i at håndtere store redningsaktioner med ofte flere hundrede desperate mennesker. Samtidig er et typisk handelsskib ikke optimeret konstruktionsmæssigt til at bjærge et stort antal mennesker.

Derfor bør det være myndighedernes opgave at sikre et tilstrækkeligt søredningsberedskab i Middelhavet. Desuden skal handelsskibene ikke bruges til

overvågningsopgaver og bør kun blive bedt om at assistere i det omfang, der reelt er behov for det.

Af netop denne grund fremgår det også tydeligt af de internationale konventioner, at den pågældende kyststat er forpligtiget til at hjælpe med ilandsætning af de opsamlede personer, når et fragtskib redder nødstedte personer til søs².

Kaptajnen og rederiet skal ikke holdes ansvarlig for, hvor flygtningene bliver ilandsat eller forløbet af redningsaktionen. Den ansvarlige kystvagt bør altid hurtigt udpege en havn, hvor de bjærgede personer sikkert kan sættes i land og overdrages til myndighederne. Ligeledes bør kystvagten assistere med at opretholde sikkerheden ombord og sørge for lægehjælp, medicin samt forsyninger i form af mad, vand og tæpper.



Operation Triton 2018. Operation Triton støtter Italien med grænsekontrol, overvågning og "search and rescue" i det centrale Middelhav. Foto: Frontex

EU-indsats har hjulpet

Det var positivt, at EU i 2015 tredoblede ressourcerne til Triton- og Poseidon-operationerne, som blev ledet af EU's grænse- og kystvagtagentur Frontex. Det betød et fald i, hvor ofte handelsskibene blev bedt om at komme til assistance. Andelen af redningsaktioner, hvor handelsskibe var involveret, faldt således fra 25 pct. i 2014 til 11 pct. i 2015 og otte pct. i 2016³. Operation Triton blev i februar 2018 afløst af Operation Themis som støtte for Italiens grænseovervågning med et øget fokus på retshåndhævelse, mens den fortsatte med at inkludere søredning som en vigtig komponent.

Danske Rederier har støttet EU's initiativ om etableringen af det fælles-europæisk grænse- og kystvagtsagentur. Det er vigtigt, at der sikres bedre koordinering og flere ressourcer, bl.a. med øget deltagelse af nationale kystvagter, samt en fordobling af antallet af personel. Samtidig er det vigtigt, at EU's kystbevogtning har en tilstedeværelse tæt på den nordafrikanske kyststrækning, og at der føres en målrettet indsats mod de menneskesmulgere, som sender folk afsted i synkefærdige både.

Kilder

1. Handelsskibe har en forpligtigelse i henhold til bl.a. Den internationale Konvention om Sikkerhed til Søs (SOLAS) og Havretskonventionen (UNCLOS) til at komme personer i havsnød til undsætning.
2. Kyststater er forpligtet af SOLAS, UNCLOS og SAR-konventionerne (Den Internationale Konvention om Maritim Eftersøgning og Redning) til at oprette, drive og vedligeholde et tilstrækkeligt søredningsbreds-kab i deres respektive havområder, uden at skele til de nødstedtes status.
3. Tal fra den italienske kystvagt.

FACTS

- Over 528.600 mennesker er blevet reddet i Middelhavet siden 2015 af de forskellige internationale operationer.
- I 2014 deltog danske rederier i 12 redningsoperationer, hvor 3.253 personer blev reddet.
- I 2015 deltog danske rederier i 13 redningsoperationer, hvor 2.660 personer blev reddet.
- I 2016 deltog danske rederier i 4 redningsoperationer, hvor 525 personer blev reddet.
- I 2017 deltog danske rederier i en redningsoperation, hvor 287 personer blev reddet.
- I 2018 deltog danske rederier i to redningsoperationer, hvor 127 personer blev reddet.

Kontakt



Maria Skipper Schwenn
Direktør

Sikkerhed, miljø og maritim forskning

M: + 45 21 28 49 66
E: mss@danishshipping.dk



Morten Glamsø
Chefkonsulent

Sejladshold, sundhedsforhold, arbejdsmiljø, sikring, pirateri, farligt gods, våbentransport, lodsforhold, isbrydning, radiokommunikation og arktisk erhvervsudvikling

M: +45 2267 0705
E: mgl@danishshipping.dk


Danske Rederier