

VORES MENING

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 en stor stigning i antallet af personer, som forsøger at krydse det centrale Middelhav som bådflugtninge. Danske skibe er flere gange blevet bedt om at komme til assistance og hjælpe nødstedte både, der ikke kunne klare turen til Europa.

Danske handelsskibe stiller ikke spørgsmålstegn ved deres moralske og juridiske forpligtelse til at komme til undsætning.¹ 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 beredskab i Middelhavet. Handelsskibene skal 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 søs.²

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

EU-indsats har hjulpet

EU tredoblede i 2015 ressourcerne til Triton- og Poseidon-operationerne, som ledes af EU's grænse- og kystvagtagentur Frontex. Det betød et fald i, hvor ofte handelsskibene bliver bedt om hjælpe Redningsaktioner, hvor handelsskibe har været involveret, er således faldet fra 25 pct. i 2014 til 11 pct. i 2015 og 8 pct. i 2016.³

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

FAKTA

- Omkring 119.000 personer krydsede det centrale Middelhav i 2017, mod mere end 181.000 i 2016, ca. 152.000 i 2015 og ca. 166.000 i 2014.
- 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 fire redningsoperationer, hvor 525 personer blev reddet.
- I 2017 deltog i 1 redningsoperation, hvor 287 personer blev reddet.
- I første halvdel af 2018 har danske rederier deltaget i en redningsoperation, hvor 113 personer blev reddet.

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 søredningsberedskab i deres respektive havområder, uden at skele til de nødstedtes status.

3. Tal fra den italienske kystvagt.