# Lijst van bijlagen

Bijlage A Enquête QHSE-officieren .....3
Bijlage B Extracten uit het interview met kapitein X .....6
Bijlage C Reddingsoperaties in de Middellandse Zee (01/01/2015-16/06/2015).....7
Bijlage D Procedure bij distress alert voor radiotelefonie.....9
Bijlage E Het wettelijk kader – IMO .....14
Bijlage F Begeleiding bij procedures – IMO .....16
Bijlage G Checklist voor grootschalige reddingen op zee – ICS .....17
Bijlage H Pictogrammen met veiligheidsinformatie – ICS .....19
Bijlage I Verslagtemplate voor geredde personen – ICS .....21
Bijlage J Flowchart voor grootschalige reddingen op zee – BIMCO .....23
Bijlage K Flowchart voor de begeleiding van vluchtelingen aan boord – BIMCO .....25
Bijlage L Aide-mémoire voor de rechten en plichten voor gezagvoerders van burgervaartuigen .....27
Bijlage M Aide-mémoire voor de rechten van vluchtelingen .....29

# Bijlage A: Enquête QHSE-officier

## Enquête QHSE-officier

### Drenkelingen

- Is **[naam van de rederij]** reeds betrokken geraakt bij een reddingsoperatie met drenkelingen?
  Zo ja:
  - Wat was de plaats van het voorval?
  - Beschrijving van het verloop van de situatie.
  - Wat was het aantal drenkelingen?

- Worden scheepsbemanningen van **[naam van de rederij]** voorbereid op drenkelingscenario's?
  Zo ja:
  - Hoe frequent gebeuren de trainingen aan boord?

- Welke middelen (en hoeveel) voorziet **[naam van de rederij]** voor dergelijke reddingsoperaties? (Reddingsvesten, thermische dekens, reddingsboeien, veldbedden, etc.)

- Bestaat er reeds een SOP (*standard operating procedure*) voor het aan boord nemen van drenkelingen?
  Zo ja:
  - Kan deze toegelicht/verkregen* worden?
  - Is deze scheepsspecifiek of gestandaardiseerd?
  - Worden de drenkelingen gecompartimenteerd of hebben ze vrije toegang tot de faciliteiten aan boord?
- Is het voor de bemanning duidelijk wat het juridische verschil is tussen een drenkeling (een persoon in nood op zee) en een vluchteling (niet noodzakelijkerwijs in nood)?

### Vluchtelingen

- Is **[naam van de rederij]** reeds betrokken geraakt bij een reddingsoperatie met vluchtelingen?
  Zo ja:
  - Wat was de plaats van het voorval?
  - Beschrijving van het verloop van de situatie.
  - Wat was het aantal vluchtelingen?

- Worden scheepsbemanningen van **[naam van de rederij]** voorbereid op vluchtelingscenario's?
  Zo ja:
  - Hoe frequent gebeuren de trainingen aan boord?
  - Worden navigatieofficieren hieromtrent geschoold?

- Wordt een versterkte vluchtelingenstroom in rekening gebracht bij het opstellen van een voyage plan?

- Bestaat er reeds een SOP (*standard operating procedure*) voor het aan boord nemen van vluchtelingen?
  Zo ja:
  - Kan deze toegelicht/verkregen* worden?
  - Worden de rechten en plichten inzake het aan boord nemen van vluchtelingen in deze SOP's beschreven?
  - Worden de vluchtelingen gecompartimenteerd of hebben ze vrije toegang tot de faciliteiten aan boord?

- Heeft **[naam van de rederij]** juridische bijstand die gespecialiseerd is in zeerecht?

* Details met betrekking tot de scheepsveiligheid (ISM) dienen uiteraard niet medegedeeld te worden.

**Bijlage A** Enquête QHSE-officieren

Bron: eigen werk

# Bijlage B: Extracten uit het interview met kapitein X

## Extracten uit het interview met kapitein X

- Wordt de scheepsbemanning van **[naam van de rederij]** voorbereid op drenkeling- & vluchtelingscenario's?
  - "De drenkelingscenario's bij ons aan boord worden enkel beoefend onder de vorm van MOB-*drills*."
  - "Je kan jezelf niet voorbereiden op vluchtelingenscenario's. Het risico voor kaping wordt te groot voor een kleine bemanning."
  - "Over mogelijke scenario's wordt wel gepraat met de stuurmannen."
  - "Organisaties zoals bijvoorbeeld Seagull SA organiseren modules waarin vluchtelingenprocedures getraind worden."

- Welke middelen (en hoeveel) voorziet **[naam van de rederij]** voor dergelijke reddingsoperaties? (Reddingsvesten, thermische dekens, reddingsboeien, veldbedden, etc.)
  - "Het schip heeft geen voorzieningen om veel mensen aan boord te nemen."
  - "Op mijn schip hebben alle bemanningsleden een eigen *immersion suit*. Er zijn ook voldoende thermische dekens aan boord, voor de rest zijn er weinig tot geen extra voorzieningen."
  - "Medisch materiaal wordt enkel voorzien voor de scheepsbemanning. *Triage* wordt zeer moeilijk, families uiteendrijven gaat niet zomaar. De controle over het schip bewaren met een kleine bemanning is moeilijk."

- Is het voor de bemanning duidelijk wat het juridische verschil is tussen een drenkeling (een persoon in nood op zee) en een vluchteling (niet noodzakelijkerwijs in nood)?
  - "Neen en dat kan je op zee ook onmogelijk uitmaken."
  - "Achterhalen waar de vluchteling vandaan komt, is een zeer moeilijke opdracht."

- Wordt een versterkte vluchtelingenstroom in rekening gebracht bij het opstellen van een voyage plan?
  - "Ja, de informatie wordt in overweging genomen voor het maken van de reisvoorbereiding."

- Bestaat er reeds een SOP (*standard operating procedure*) voor het aan boord nemen van vluchtelingen?
  - "Ja, in zekere zin wel. Maar rederijen verwijzen alleen naar andere werken (publicaties), ze zullen nooit zeggen hoe je (als gezagvoerder) moet handelen."
  - "De rederij schrijft enkel formats, regels en checklists om zichzelf in te dekken."
  - "De richtlijnen van erkende organisaties zijn vaak zeer oppervlakkig."

- Heeft **[naam van de rederij]** juridische bijstand die gespecialiseerd is in zeerecht?
  - "De DPA houdt zich bezig met legaliteiten, fiscaliteiten en verzekeringen."
  - "Juridische bijstand is voor het indekken van de rederij."

- Volstaat de opleiding die zeevarenden (betreffende deze problematiek) krijgen? Hoe kan deze verbeterd worden?
    - "Neen, na je opleiding ben je enkel in staat om je navigatiewacht te lopen op de brug van een schip."
    - "De opleiding op school bereidt je niet voor op de realiteit."
    - "Voordrachten van de Marine zouden (tijdens de opleiding) een beter beeld kunnen scheppen van hoe de maritieme sector in de werkelijkheid is."

- Welke factoren bepalen voor u of u een drenkeling/vluchteling al dan niet aan boord neemt?
    - "De overweging om iemand aan boord te nemen hangt grotendeels af van waar dit gebeurt en wie er in de buurt is. RCC's duiden nooit een specifiek vaartuig aan om hulp te verlenen. Het is dus moeilijk om te bepalen wie juist hulp dient te verlenen (*bystander effect*)."
    - "De afweging om een reddingsoperatie aan te gaan is niet eenvoudig. Het risico voor de (ongetrainde) bemanning met beperkt materiaal is zeer groot. De levens van mijn bemanningsleden en de veiligheid van het schip primeren."
    - "Op sommige plaatsen in de wereld krijgen wij als koopvaardijschip te kampen met kleefmijnen, piraterij/banditisme, terrorisme/oorlog. Het is erg om te zeggen, maar de vluchtelingenproblematiek is vaak niet onze grootste zorg."
    - "Het is in sommige gebieden ook onmogelijk om uit te sluiten of vermoedelijke vluchtelingen geen kwade bedoelingen hebben tegenover het schip en haar bemanning."

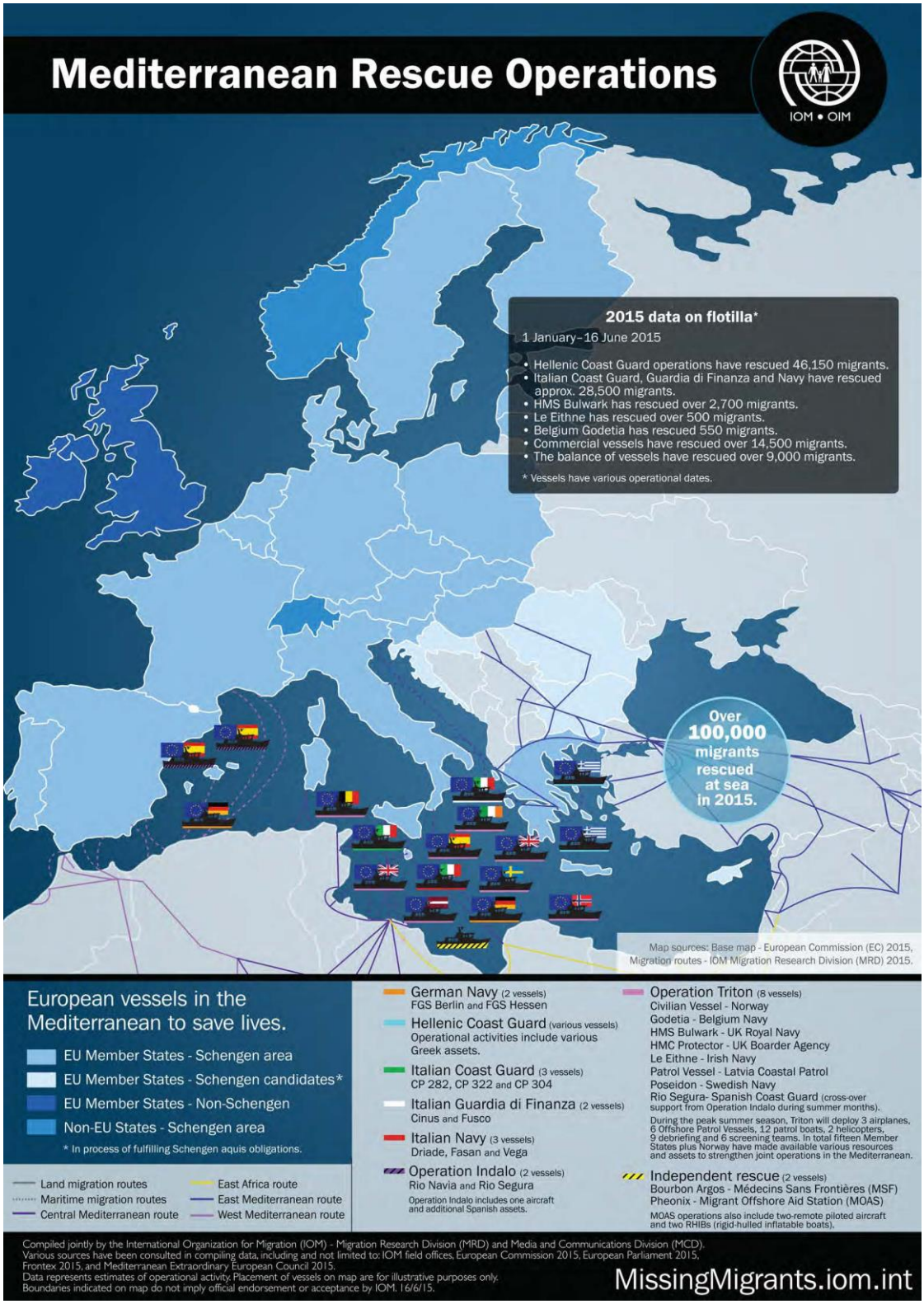
- Denkt u dat een onderzoek zoals deze thesis zinvol is?
    - "Een lijst van rechten en plichten kan heel nuttig zijn, maar de realiteit zal wellicht verdraaid zijn."
    - "Een checklist zou zeker handig kunnen zijn als leidraad voor schepen die dergelijke situaties nog nooit ervaren hebben."

- Heeft u nog inzichten en/of adviezen betreffende vluchtelingenscenario's?
    - "Schriftelijke adviezen van de rederij verschillen van wat mondeling (per telefoon) (aan)bevolen wordt. Als kapitein kan je best alle beslissingen van bovenaf op papier laten zetten door de rederij."
    - "De procedures en de realiteit staan los van elkaar, maar heel de wereld zal wat je neerschrijft ontkennen."

**Bijlage B** Extracten uit het interview met kapitein X

Bron: eigen werk

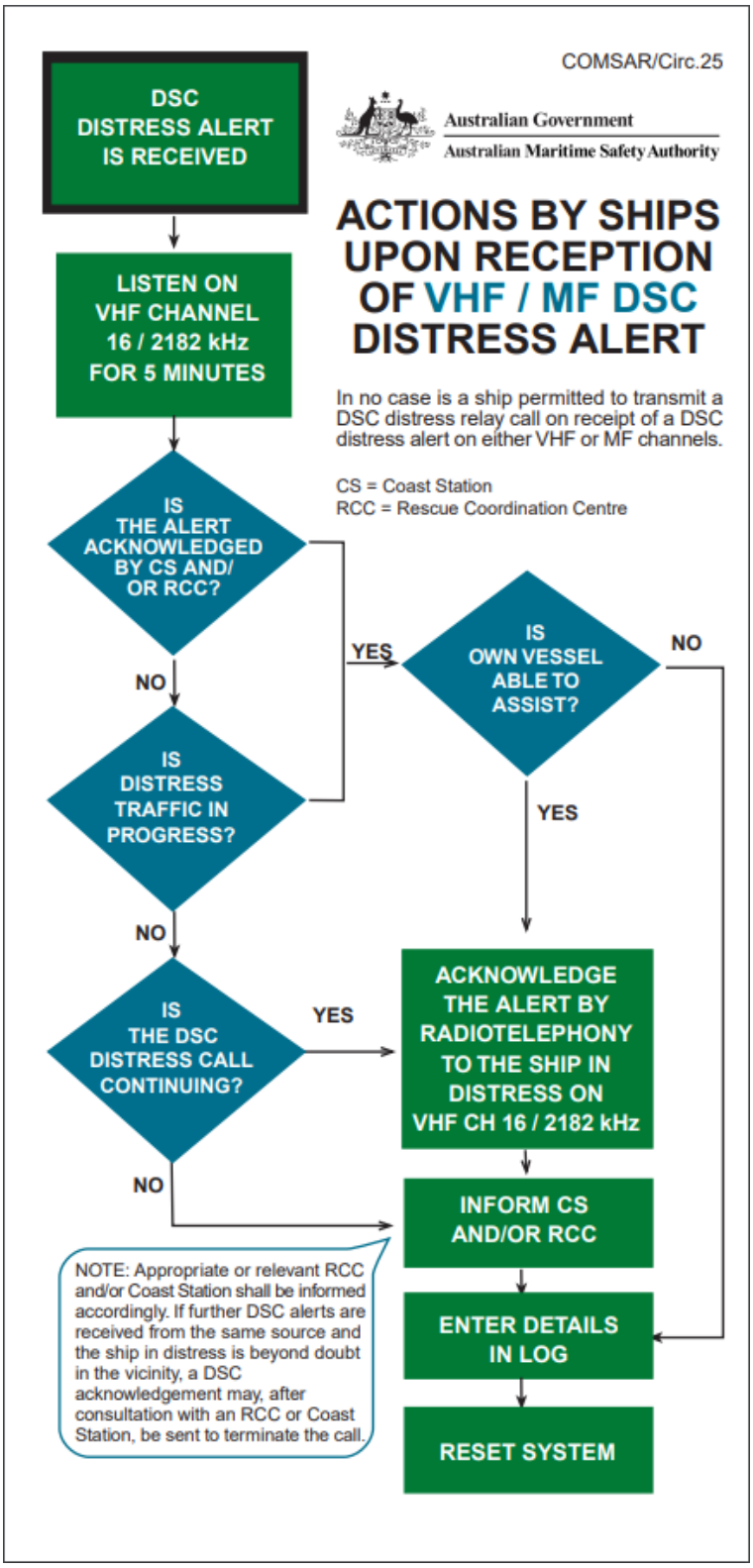
# Bijlage C: Reddingsoperaties in de Middellandse Zee (01/01/2015-16/06/2015)




**Bijlage C** Reddingsoperaties in de Middellandse Zee (01/01/2015-16/06/2015)

Bron https: Missing migrants – Tracking deaths along migratory routes – IOM **[46]**

# Bijlage D: Procedure bij *distress alert* voor radiotelefonie




**Bijlage D** Procedure bij distress alert voor radiotelefonie

Bron: *Australian Maritime Safety Authority* **[3]**

Bijlage E: Het wettelijk kader – IMO

# THE LEGAL FRAMEWORK

RELEVANT OBLIGATIONS AND DEFINITIONS UNDER INTERNATIONAL LAW

## INTERNATIONAL MARITIME LAW

### Obligations of the Master

The Master has an obligation to render assistance to those in distress at sea without regard to their nationality, status or the circumstances in which they are found. This is a longstanding maritime tradition as well as an obligation enshrined in international law. Compliance with this obligation is essential to preserve the integrity of maritime search-and-rescue services. It is based, inter alia, on two essential texts:

The **1982 UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (UNCLOS)** provides that

*'Every State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers:*

*(a) to render assistance to any person found at sea in danger of being lost;*

*(b) to proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress, if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him' (Article 98(1)).*

Photo: © Christian Remøy

The **1974 INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS CONVENTION)** obliges the

*'master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving information[2] from any source that persons are in distress at sea, … to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so' (SOLAS regulation V/33.1).*

[2] The word 'signal' was replaced by 'information' as part of the May 2004 Amendments.

# INTERNATIONAL REFUGEE LAW

If people rescued at sea claim to be refugees or asylum-seekers, or indicate in any way that they fear persecution or ill-treatment if disembarked at a particular place, key principles prescribed by international refugee law need to be upheld. The Master is not responsible for determining the status of rescued persons. Some basic definitions and core obligations of Governments and RCCs are set out below.

The **1951 CONVENTION RELATING TO THE STATUS OF REFUGEES** defines a **REFUGEE** as a person who

*'owing to [a] well-founded fear of being persecuted for reasons of race, religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion, is outside the country of his [or her] nationality*[3] *and is unable or, owing to such fear, is unwilling to avail himself [or herself] of the protection of that country' (Article 1A(2)).*

An **asylum-seeker** is a person who is seeking international protection and whose claim has not yet been finally decided. Not every asylum-seeker will ultimately be recognized as a refugee. Refugee status is 'declaratory'—that is, determining refugee status does not *make* a person a refugee, but rather recognizes that a person *is* a refugee.

[3] Or, for stateless persons, the country of former habitual residence.

The **1951 REFUGEE CONVENTION** prohibits refugees and asylum-seekers from being expelled or returned in any manner whatsoever

*'to the frontiers of territories where [their] life or freedom would be threatened on account of [their] race, religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion' (Article 33(1)).*

This refers not only to the country from which a person has fled, but also includes any other territory where he or she would face such a threat.

Rescued persons who do not meet the criteria of the 1951 Refugee Convention definition of a 'refugee', but who fear torture or other serious human rights abuses or who are fleeing armed conflict may also be protected from return to a particular place (*'refoulement'*) by other international or regional human rights or refugee law instruments.[4]

[4] For instance, an obligation not to return a person where there are substantial grounds for believing that there is a real risk of irreparable harm derives from international human rights law (e.g. Articles 6 and 7 of the 1966 International Covenant on Civil and Political Rights). The 1984 Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment explicitly prohibits return where there are substantial grounds for believing that a person would be in danger of being subject to torture. The 1969 Organization of African Unity (OAU) Convention Governing the Specific Aspects of Refugee Problems in Africa prohibits return to a territory where a person's life, physical integrity or liberty would be threatened because of persecution, external aggression, occupation, foreign domination or events seriously disturbing public order.



**Bijlage E** Het wettelijk kader – IMO

Bron: IMO (Januari 2015) **[61]**

Bijlage F: Begeleiding bij procedures – IMO

# GUIDANCE ON PROCEDURES

BASIC GUIDANCE ON THE ACTIONS TO BE TAKEN BY VARIOUS PARTIES INVOLVED IN A RESCUE OF PERSONS AT SEA

## ACTION BY THE MASTER

When requested to provide assistance to the rescue of persons in distress at sea and diverting to the location, the Master of the ship should, if possible:

- identify the ship's equipment and life-saving appliances that may be appropriate for the rescue operation;
- determine if any special arrangements, additional equipment or assistance may be required for the rescue operation;
- implement any plans and procedures to safeguard the safety and security of the crew and the ship; and
- inform the ship's owner/operator and agent at the next intended port of call of the rescue operation.

When rescuing persons at sea, the Master of the ship providing assistance should, following a request, provide the Rescue Coordination Centre (RCC) responsible for the search-and-rescue region with the following specific information, if possible:

- details of the assisting ship, including: name, flag and port of registry; name and address of the ship's owner/operator and agent at the next port; position of the vessel, maximum speed, and next intended port of call; current safety and security status, and endurance with additional persons on board;

- details of the rescued persons, including: total number; name, gender, and age; apparent health and medical condition (including any special medical needs);
- actions completed or intended to be taken by the Master;
- the Master's preferred arrangement and location for disembarking or transferring the rescued persons, mindful that rescued persons should not be disembarked or transferred to a place where their life or safety would be at risk;
- any help needed by the assisting ship (i.e. due to limitations and characteristics of the ship's equipment, available manpower, stocks of supplies, etc); and
- any special factors (e.g. safety of navigation, prevailing weather conditions, time-sensitive cargo).

Masters who have embarked persons in distress at sea should treat them with humanity, within the capabilities of the ship.

If rescued persons appear to indicate that they are **asylum-seekers** or **refugees** or that they fear persecution or ill-treatment if disembarked at a particular place, the Master[5] should inform the rescued persons concerned that the Master has no authority to hear, consider or determine an asylum request.

[5] Note that Masters of *State-controlled* vessels have additional obligations flowing from international refugee law which are not considered here.



**Bijlage F** Begeleiding bij procedures – IMO

Bron: IMO (Januari 2015) **[61]**

# Bijlage G: Checklist voor grootschalige reddingen op zee – ICS

## APPENDIX A

### STEP BY STEP CHECKLIST FOR A LARGE SCALE RESCUE OPERATION AT SEA

1. Refer to IAMSAR and lists of radio signals and establish communications with the co-ordinating RCC, the on scene co-ordinator and any other ships involved in the rescue;
2. Maintain a record of events and decisions taken to create a statement of fact;
3. Seek confirmation from the RCC of the disembarkation arrangements in a place of safety;
4. Make preparations for the security of the ship:
   - Secure the bridge, crew accommodation, control stations and other sensitive and hazardous areas;
   - Establish monitoring routines;
   - Take any precautions considered appropriate by the Master or Ship Security Officer.
5. Prepare a sheltered and safe accommodation area. Arrange the segregation of rescued personnel by gender, family group, and as otherwise appropriate;
6. If standing by the craft in distress, consider the need to provide water, food and medical assistance, monitor and respond to changes in circumstances;
7. Plan the rescue in accordance with SMS procedures and ship specific plans for recovery of persons from the water;
8. Brief and equip the crew for the rescue and base the conduct of the rescue on the approved ship specific recovery plans and procedures;
9. Determine the approach method and an embarkation plan to ensure a safe and orderly embarkation of all persons to be rescued.
10. Embark rescued persons via a single point of access and:
    - Conduct searches for hazardous material and offensive weapons. Confiscate hazardous items and any offensive weapons;
    - Count the total number of people on board, separately recording men, women and children and also record those in need of medical attention. This initial count will form the basis for future monitoring of those embarked.
11. Manage rescued persons:
    - Once embarked and searched, those rescued should be moved away from the point of embarkation to allocated areas;
    - Distribute rescued persons between the allocated areas, allowing family groups to remain together where possible;
    - Segregate the obviously sick or injured to help with monitoring their condition and preventing the spread of sickness;
    - Maintain sanitary conditions to protect the health of rescued persons and the crew;
    - Provide medical care within the capabilities and limitations of the ship. If there are a significant number of medical cases, or there are serious cases, the Master should not hesitate in requesting medical assistance via the RCC; and
    - Provide water and food to those rescued.
12. Monitoring security following embarkation:
    - Monitor the security of all areas of the ship accommodating rescued persons, sensitive areas and areas of the ship which are out of bounds to those rescued;
    - Make appropriate use of deck lighting to ensure that crew monitoring those rescued and those rescued are able to be seen; and
    - Remain vigilant to the potential for conflict between rescued persons.
13. Maintain contact with the RCC regarding disembarkation arrangements. RCC to be particularly advised regarding:
    - Serious and/or large number of medical cases;
    - Any inability to provide sufficient shelter to those rescued;
    - Shortage of food and/or water; and
    - Security and safety concerns.
14. Disembark rescued persons at a place of safety. Screening of those rescued by shore authorities should not hinder or delay disembarkation.
15. Post disembarkation actions:
    - Clean and disinfect areas of the ship used for accommodation, sanitary provisions and medical care;
    - Replenish PPE, medical supplies, water, food and other stores used during the rescue;
    - Check for stowaways;
    - Dispose of used PPE and any contaminated waste appropriately; and
    - Assess the welfare needs of the crew.

### ADDITIONAL SOURCES OF INFORMATION:

- UNHCR/IMO/ICS Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants;
- ICS Recovery of Persons from the Water: Guidelines for the Development of Plans and Procedures;
- IMO Guidelines for the Development of Plans and Procedures for the Recovery of Persons from the Water (MSC.1/Circ.1447);
- IMO Guide to Recovery Techniques (MSC.1/Circ.1182);
- IMO Guide for Cold Water Survival (MSC.1/Circ.1185/Rev.1);
- IMO Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea (MSC.167(78));
- WHO Guide to Ship Sanitation; and
- WHO/IMO/ILO International Medical Guide for Ships.



**Bijlage G** Checklist voor grootschalige reddingen op zee – ICS

Bron: ICS (2015) **[40]**

# Bijlage H: Pictogrammen met veiligheidsinformatie – ICS

## APPENDIX B

### SAFETY INFORMATION FOR RESCUED PERSONS

**Bijlage H** Pictogrammen met veiligheidsinformatie – ICS

Bron: ICS (2015) **[40]**

# Bijlage I: Verslagtemplate voor geredde personen – ICS

## APPENDIX C

### RECORD OF RESCUED PERSONS[17]

| Name | Age | Gender | Nationality | Other Information (eg: apparent health and medical condition) | Location on board |
|---|---|---|---|---|---|
| اسم | عمر | جنس | جنسية | معلومات أخرى على سبيل المثال: الصحة العامة و حالة طبية ) | الموقع على متن السفينة |
| Nom | Age | Sexe | Nationalité | Autre information (état de santé ou conditions médicales) | Place d'hébergement à bord |
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |
| 8 | | | | | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |
| ... | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

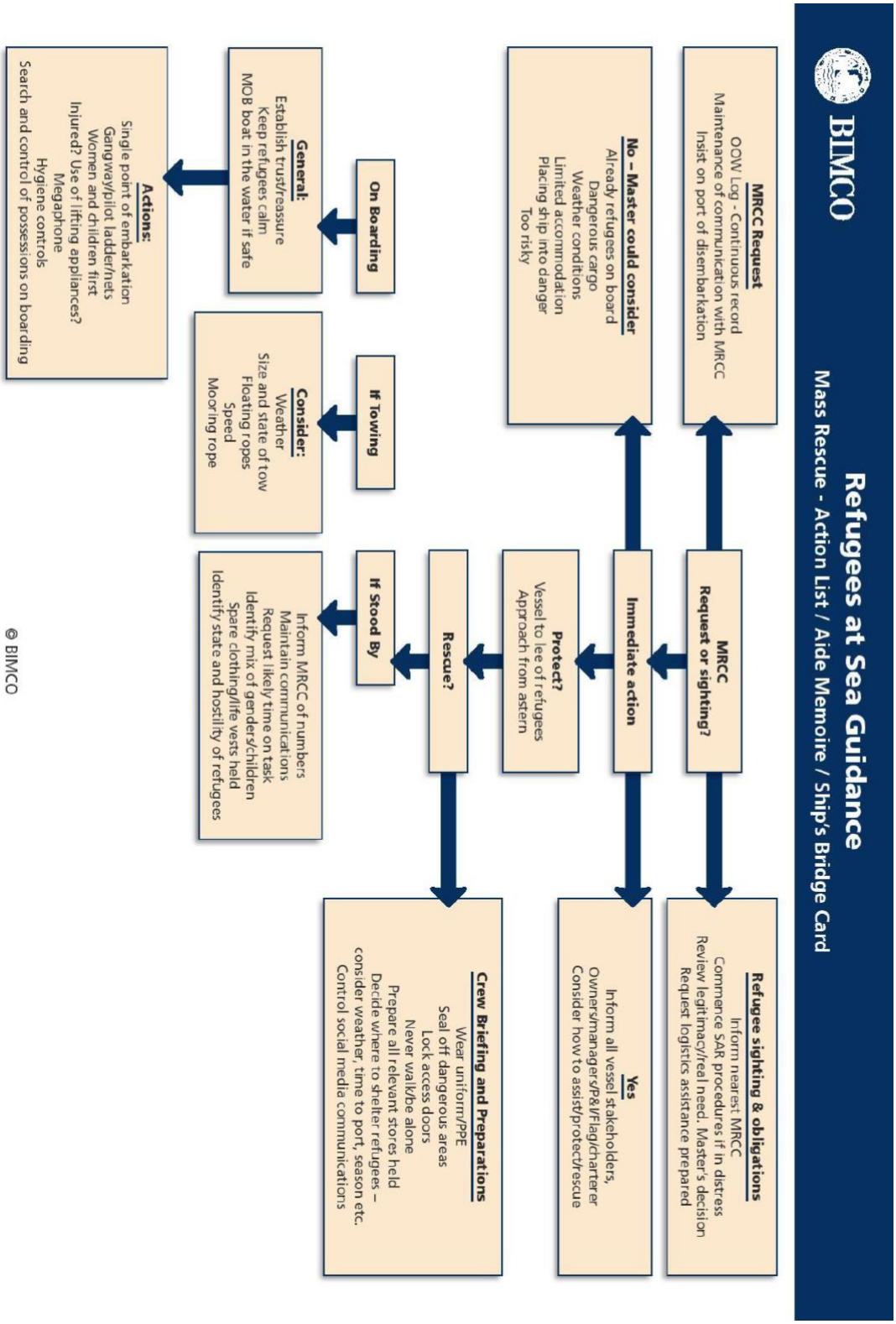
17 Resolution MSC.167(78), Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea.

26

**Bijlage I** Verslagtemplate voor geredde personen – ICS

Bron: ICS (2015) **[40]**

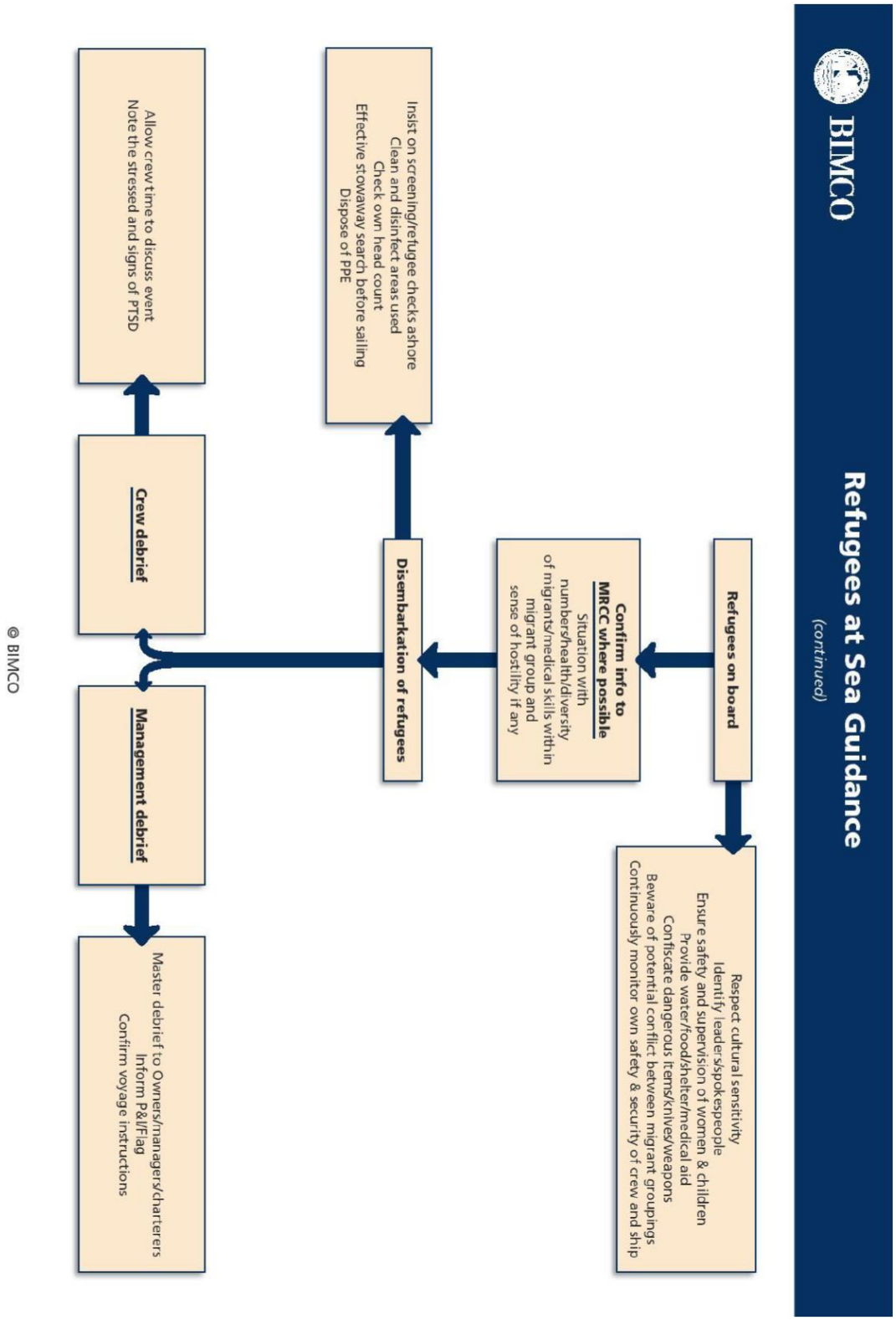
# Bijlage J: Flowchart voor grootschalige reddingen op zee – BIMCO




**Bijlage J** Flowchart voor grootschalige reddingen op zee – BIMCO

Bron: BIMCO (November 2015) **[10]**

# Bijlage K: Flowchart voor begeleiding van vluchtelingen aan boord – BIMCO




**Bijlage K** Flowchart voor de begeleiding van vluchtelingen aan boord – BIMCO

Bron: BIMCO (November 2015) **[10]**

# Bijlage L: *Aide-mémoire* voor de rechten en plichten voor gezagvoerders van burgervaartuigen

## Rechten en plichten voor gezagvoerders van burgervaartuigen

### Plichten van gezagvoerders

#### Artikel 98 van de UNCLOS

- Hulp verlenen aan eenieder die hij op zee in levensgevaar aantreft;
- Met de grootst mogelijke spoed te hulp komen wanneer wordt medegedeeld dat iemand in nood verkeert.

#### Artikel 10 Salvage Convention 1989

- In de mate van het mogelijke, zonder hierbij schip en opvarenden in gevaar te brengen, hulp verlenen aan hulpbehoevenden op zee.

#### Artikel 33 uit hoofdstuk V van de SOLAS 1974

- Indien het schip in de mogelijkheid is om bijstand te verlenen aan de hulpbehoevenden dient het dit zo spoedig mogelijk te doen;
- Indien de gezagvoerder bepaalt dat het schip niet in de mogelijkheid is om bijstand te verlenen dient de reden hiertoe in het logboek vermeld te worden.

#### Contractuele verplichtingen

- Verplichtingen tegenover de scheepseigenaar, verscheper en geadresseerde zijn sterk afhankelijk van het contract dat de gezagvoerder aangaat met deze partijen. Bovengenoemde verplichtingen primeren steeds boven de contractuele verplichtingen die het schip aangaat.

### Rechten van gezagvoerders

#### Weigeringsrecht

- Artikel 98 van de UNCLOS verplicht de gezagvoerder niet om de hulpbehoevenden aan boord te nemen. Anders gezegd, de kapitein mag de toegang tot het schip weigeren.

#### Recht op opsluiten

- Kapiteins die onder de Belgische vlag varen hebben de bevoegdheid om aan boord dwangmiddelen te gebruiken teneinde de orde en veiligheid te handhaven. Vluchtelingen die aan boord genomen worden mogen dus gecompartimenteerd en opgesloten worden.

#### Recht op het bepalen van de aan te lopen haven

- Gezagvoerders hebben de discretionaire bevoegdheid om zelf te bepalen welke haven aangelopen wordt om de (vermoedelijke) vluchtelingen te ontschepen. Dit gebeurt wel steeds in overleg met het RCC.

**Bijlage L** Aide-mémoire voor de rechten en plichten voor gezagvoerders van burgervaartuigen

Bron: eigen werk

# Bijlage M: *Aide-mémoire* voor de rechten van vluchtelingen

## Rechten van vluchtelingen

### Artikel 33 van de Conventie van Genève 1951 (*non-refoulement* beginsel)

- Verbod op terugleiden van vluchtelingen naar de grenzen van een grondgebied waar hun levens of vrijheden bedreigd zouden worden op grond van hun ras, godsdienst, nationaliteit, het behoren tot een bepaalde sociale groep of hun politieke overtuiging.

### Nota van de UNHCR over vluchtelingen en asielzoekers gered op zee

- Verbod op ondervraging van de vermoedelijke vluchtelingen aangaande hun statuut en hun land van herkomst. Deze EXCOM-procedure gebeurt aan land door de bevoegde autoriteiten;
- Advies om de hulpbehoevenden in de, geografisch gezien, dichtstbijzijnde haven of een dicht bij zijnde haven met betere voorzieningen aan wal te brengen. Dit gebeurt rekening houdend met het *non-refoulement* beginsel;
- Verantwoordelijkheid over de hulpbehoevenden stopt eens zij veilig aan wal of aan boord van een ander schip gebracht worden.

### UVRM

- De gezagvoerder dient er steeds op toe te zien dat de mensenrechten van alle opvarenden in de mate van het mogelijke nageleefd worden en waar mogelijk aangevuld worden.

**Bijlage M** Aide-mémoire voor de rechten van vluchtelingen

Bron: eigen werk