



**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN**

**FACULTEIT WETENSCHAPPEN**

**De gevolgen van de Europese transmigratie  
voor de maritieme wereld.**

Wout Lingier

Scriptie voorgedragen tot het behalen  
van de graad van  
Master in de Nautische Wetenschappen

Promotor: Dhr. Vastmans

academiejaar: 2019 – 2020



## Voorwoord:

Deze thesis vormt het sluitstuk van mijn vierjarige opleiding aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Deze was dan ook niet mogelijk geweest zonder een aantal mensen die ik graag wil bedanken.

Om te beginnen mijn moeder, Fien Maddens. Zij bracht me op het idee me te verdiepen in de problematiek van de illegale migratie. Door haar job op het parket West-Vlaanderen, afdeling Brugge, kon ze me verschillende arresten en vonnissen bezorgen uit de bibliotheek van de rechtbank. Deze bibliotheek was voor mij niet toegankelijk door het coronavirus.

Ook wil ik Frank Demeester, substituut procureur des konings bij het parket West-Vlaanderen, afdeling Brugge, bedanken. Hij heeft me met een verkennend gesprek meer richting gegeven aan mijn thesis. Ook heeft hij me geholpen om in contact te komen met de scheepvaartpolitie van Zeebrugge.

Vervolgens wens ik ook Danny Jolyt en Lino Verbeke te bedanken, respectievelijk hoofdinspecteur bij de scheepvaartpolitie en advocaat. Zij hebben me met een uitgebreid telefoongesprek meer inzicht kunnen geven in de materie rond migranten en verzekeringen.

Ten slotte bedank ik ook graag mijn promotor Koen Vastmans.

Ik wens u veel leesplezier!

Wout Lingier

Antwerpen 30 mei 2020



## Samenvatting:

Deze thesis behandelt 'de gevolgen van de Europese migratiecrisis voor de maritieme Wereld'. De zoektocht van migranten naar een beter leven in Europa veroorzaakt ongewild zware kosten. Een groot deel van deze kosten worden gedragen door de maritieme wereld.

Een eerste uitdaging voor migranten is de oversteek van de Middellandse Zee. De migranten doen dit meestal via kleine bootjes met honderden tegelijk. In veel gevallen moet er voor hen een reddingsactie opgezet worden. Uit tal van politieke en juridische beslissingen is gebleken dat de 'last' van deze reddingen vaak op de schouders terecht komt van de koopvaardij. Hoe hoog lopen deze kosten op en in welke mate kunnen deze via de verzekering gecupereerd worden?

Veel migranten proberen, eens ze in Europa zijn, ook de Noordzee over te steken om in het Verenigd Koninkrijk te geraken. Deze oversteek proberen migranten meestal te maken door als verstekeling mee te glippen met een schip. Dit brengt weer kosten met zich. Voor wie zijn deze kosten en kunnen deze gecupereerd worden?

In mijn thesis probeer ik een beeld te schetsen enerzijds van de extra kosten die veroorzaakt worden door transmigranten en anderzijds van de maatregelen die genomen worden om die extra kosten te vermijden.



# Abstract

This thesis deals with 'the consequences of the European migration crisis for the maritime world'. The quest of migrants for a better life in Europe unintentionally causes heavy costs. A large part of these costs is borne by the maritime world.

A first challenge for migrants is the crossing of the Mediterranean Sea. Migrants usually do this by small boats with hundreds at a time. In many cases a rescue operation must be set up for them. Numerous political and legal decisions have shown that the 'burden' of these rescues often falls on the shoulders of merchant shipping companies. How high are these costs and to what extent can they be recovered through insurance?

Many migrants, once in Europe, also try to cross the North Sea to get to the UK. Migrants usually try to cross the North Sea by slipping along with a ship as a stowaway. This, in turn, involves costs. For whom are these costs, and can they be recovered?

In my thesis I try to sketch a picture of the costs caused by migrants on the one hand and the measures that are taken to avoid these extra costs on the other hand.





## Lijst van afkortingen

EASO: European Asylum Support Office

Ngo: non-governmental organisation

RCC: Rescue Coordination Centre

P&I Club: Protection and Indemnity Club

IGP&I: International Group of P&I clubs

SAR: Verdrag inzake maritieme opsporing en redding, Search and Rescue

UNHCR: Hoog Commissariaat voor de Vluchtelingen

SOLAS: Safety Of Life At Sea

IMO: International Maritime Organisation

FAL convention: Convention of Facilitation of International Maritime Traffic

ISPS-code: International Ship and Port Facility Security Code

Frontex: Europees agentschap voor het beheer van de operationele samenwerking aan de buitengrenzen van de Europese Unie

ICS: International Chamber of Shipping

MBZ: Maatschappij voor de Brugse Zeehaven

EVRM: Europees verdrag voor de Rechten van de Mens

UKBF: United Kingdom Border Force

ANPR: Automatic Number Plate Recognition

PASSAnT 'PIAtform for innovative Security Solutions hArbours & Terminals'

HVR: Hague-Visby rules



# Inhoud

Voorwoord: .....	iii
Samenvatting:.....	v
Abstract .....	vii
Lijst van afkortingen .....	ix
Inhoud .....	xi
Lijst van grafieken.....	xiii
Lijst van figuren .....	xv
Inleiding:.....	1
1 Duiding van de verschillende termen.....	3
2 De vluchtelingenproblematiek rond de Middellandse zee .....	5
2.1 Vluchtelingen crisis in cijfers .....	5
2.2 Zeeroutes naar Europa .....	9
2.3 Europese maatregelen en hun invloed op de koopvaardij .....	11
2.3.1 Europese instanties in de bestrijding van bootvluchtelingen .....	12
2.3.2 Start van de crisis.....	13
2.3.3 Europese havens weigeren Ngo's.....	15
2.3.4 “Commerciële pushbacks” .....	17
2.3.5 Waarom de “commerciële pushbacks”? .....	19
2.4 Internationale regelgeving met betrekking tot bootvluchtelingen.....	20
2.5 Redding van de vluchtelingen .....	22
2.5.1 CS Caprice.....	22
2.5.2 Opportuïteïtskosten .....	24
2.5.3 Imagoschade.....	25
2.5.4 Security met vluchtelingen aan boord .....	26
2.6 Verzekering bootvluchtelingen .....	28
2.7 Invloed op de scheepvaart .....	31
2.7.1 Goederenvervoer .....	31
2.7.2 Passagiers .....	33
3 De Noordzee Problematiek .....	37
3.1 Traditionele routes .....	37
3.2 Haven van Zeebrugge .....	38
3.2.1 Aantal intercepties/ vervolgingen in Zeebrugge .....	39
3.2.2 Beveiliging van de haven .....	43

3.2.3	Security in de haven van Zeebrugge .....	48
3.2.4	Nieuwe slimme technologieën.....	52
3.3	Waarom naar Groot-Brittannië? .....	54
3.4	Vertragingen van schepen/ladingen .....	55
3.5	Boetes voor verstekelingen, mensen zonder papieren.....	56
3.5.1	Regelgeving in België.....	56
3.5.2	Regelgeving in het Verenigd Koninkrijk.....	58
3.6	Wat met de lading? .....	64
3.6.1	Case 1: Wegvervoerder of Zeevervoerder .....	66
3.6.2	Case 2: Aansprakelijk of niet?.....	69
3.6.3	Case 3: Schade aan de goederen.....	71
3.7	Verzekeringen verstekelingen .....	73
3.7.1	Verzekering van de repatriëringskosten .....	74
3.7.2	Verzekering van de boetes .....	75
3.7.3	Verzekering van de ladingsschade .....	76
4	Rederijen burgerlijke partij bij proces mensensmokkelaars .....	79
5	Invloed van coronavirus .....	83
6	Opmerking.....	85
7	Conclusie .....	87
8	Bibliografie.....	89

## Lijst van grafieken

Grafiek 1	Asielaanvragen Europa .....	6
Grafiek 2	Asielaanvragen België .....	7
Grafiek 3	Verdeling vluchtelingen over Europa.....	7
Grafiek 4	Link tussen sterftecijfer bootvluchtelingen en ngo-schepen op de Middellandse Zee .....	14
Grafiek 5	Verdeling geredde personen Middellandse zee (begin 2018).....	16
Grafiek 6	Verdeling geredde personen Middellandse Zee (eind 2018).....	17
Grafiek 7	Containervervoer Europese havens.....	32
Grafiek 8	Gross tonnage van alle goederen in Europese havens .....	33
Grafiek 9	Passagiersvervoer Europa.....	34
Grafiek 10	Intercepties haven Zeebrugge .....	40
Grafiek 11	Vervolging havenindringers .....	42



## Lijst van figuren

Figuur 1 Masoud, een Iraanse man die al zwemmend het Verenigd Koninkrijk probeerde te bereiken. .....	2
Figuur 3 Vluchtelingenstromen naar Europa .....	11
Figuur 4 Vissersboot met meer dan 500 migranten aan boord (center), vrouw die moest geëvacueerd worden (rechts).....	22
Figuur 5 koerswijziging van de CS Caprice .....	23
Figuur 7 Punten waar verstekelingen aan boord proberen te klimmen.....	46
Figuur 8 Cargoscanner technisch steunteam scheepvaartpolitie .....	51
Figuur 9 Cargoscan vrachtwagen met twee verborgen migranten.....	52

## Inleiding:

Migratie is van alle tijden. Het is iets typisch voor de mens en is tegenwoordig weer zeer actueel. De eerste menselijke soort leefde oorspronkelijk in Afrika zo'n 6 à 7 miljoen jaar geleden. Vandaar zijn ze ongeveer 100.000 jaar geleden begonnen emigreren over de rest van de wereld. Ook veel recenter eind 19<sup>de</sup> eeuw zijn via Antwerpen meer dan 2 miljoen mensen gemigreerd naar Amerika. Vandaag denken we bij migratie eerder aan de grote vluchtelingenstromen vanuit Syrië, Afghanistan, Afrika... richting Europa.

Hierdoor heeft migratie recent een negatieve bijklank gekregen. We worden overspoeld met beelden van gammele bootjes vol vluchtelingen, van overvolle vluchtelingenkampen, van illegalen in koelwagens...

In mijn thesis wil ik proberen om de gevolgen van de Europese vluchtelingenproblematiek op de maritieme wereld te onderzoeken. Hierbij volg ik het traject van de migrant. Migranten richten, bij hun zoektocht naar geluk in Europa, ongewild veel schade aan. Welke partijen spelen er bij het vervoeren van goederen over zee een rol en in welke mate worden deze geschaad door de overzeese vluchtelingenstroom?

De migranten proberen eerst via de Middellandse Zee vanuit Noord-Afrika de oversteek te maken naar het Europese vasteland. Dit gebeurt meestal in kleine bootjes, vaak geregeld door mensensmokkelaars. Dit is het eerste moment dat rederijen geconfronteerd worden met het probleem. Men is namelijk verplicht om deze migranten in hun zee onwaardige bootjes te helpen. Deze reddingsacties brengen kosten met zich mee. Wat is de omvang van deze kosten en kan men deze recupereren?

Als de migranten eenmaal in Europa zijn aangekomen reizen ze vaak verder. Voor velen is het Verenigd Koninkrijk het ultieme doel. Hiervoor moeten ze nog de Noordzee oversteken. Migranten proberen dit meestal door als verstekeling mee te glippen met de schepen die dagelijks vertrekken vanaf het Europese vasteland. Dit leidt ook tot grote kosten.

Voor mijn onderzoek heb ik me vooral gericht op de haven van Zeebrugge. Dit is de grootste zeehaven aan de Vlaamse kust met veel rechtstreekse verbindingen met het Verenigd Koninkrijk. Zeker na de sluiting van het vluchtelingenkamp in Calais en de stopzetting van de ferry vanuit Oostende is Zeebrugge zeer aantrekkelijk geworden bij transmigranten.



De Zeebrugse haven investeert met steun van Europa en het VK veel in de beveiliging van de haven. Dit met camera's, politiehonden, cargoscanners... Ook de verschillende havenbedrijven leveren inspanningen om migranten weg te houden.

Ondanks al de moeite lukt het toch veel transmigranten om in de lading van schepen te geraken. Dit met grote gevolgen. Wat met de boetes voor de vervoerder van migranten in het Verenigd Koninkrijk? Vertragingen van de schepen? Goederen die beschadigd worden?...

Het is mijn doel om te onderzoeken welke kosten transmigranten veroorzaken op hun weg naar Europa en het Verenigd Koninkrijk. Het was moeilijk om informatie te krijgen van rederijen. Deze waren net zoals het havenbedrijf van Zeebrugge door de gevoeligheid van de informatie niet bereid veel gegevens in verband met de kosten te delen. Ik heb me dus vooral gebaseerd op persberichten, gesprekken met de scheepvaartpolitie en een advocaat, vonnissen van de rechtbank van koophandel, de regels van de P&I-clubs en de Belgische en Britse wetgeving.

Deze thesis bespreekt puur de kosten en gevolgen van de transmigratie. De migranten worden bijgevolg vaak in kille cijfers en statistieken weergegeven. Het is toch belangrijk om in acht te houden dat al deze mensen hun eigen verhaal hebben. Zo werd in augustus van 2019 het lichaam gevonden van een man vlak bij het windmolenpark van Zeebrugge. Hij droeg een zwemvest gemaakt van plastic flessen en 1 zwemvlies...

*“Masoud kwam uit Iran. Hij was een vader, en maakte prachtige houtsnijwerken”*



*Figuur 1 Masoud, een Iraanse man die al zwemmend het Verenigd Koninkrijk probeerde te bereiken.*

Bron: (Lescrauwaet & Lagas, 2019)

# 1 Duiding van de verschillende termen

In de krant of in de volksmond worden verschillende termen zoals illegaal, vreemdeling, migrant, verstekeling, vluchteling... vaak door elkaar gebruikt. Toch zijn er belangrijke verschillen tussen deze termen.

*Migrant:* De internationale organisatie voor migratie definieert een migrant als 'elke persoon die verhuisd is, voorbij een internationale grens of binnen een staat, weg van zijn of haar gebruikelijk residentieel adres. Ongeacht of deze verhuis vrijwillig is of niet, ongeacht de reden van de verhuis of de lengte van het verblijf' (IOM, 2020).

*Asielzoeker:* Een asielzoeker is iemand die in een land asiel aanvraagt. Dat betekent dat de vreemdeling zich blijvend wil vestigen in het andere land. De redenen waarom iemand asiel aanvraagt kunnen sterk uiteenlopen. Sommigen ontvluchten het eigen land vanwege oorlog, een politiek instabiele situatie of hongersnood (Juridischwoordenboek/Asielzoeker, 2020).

*Politieke vluchteling:* Persoon die zich buiten zijn land van herkomst bevindt, die de bescherming van het land niet meer kan of wil inroepen omdat hij een gegronde vrees voor vervolging koestert. De criteria hiervoor staan in de Conventie van Genève. Het kan zijn omwille van zijn ras, religie, nationaliteit, politieke overtuiging of zijn behoren tot een sociale groep. Asielzoekers die erkend worden als vluchteling krijgen een verblijfsvergunning van onbepaalde duur. Ze kunnen niet teruggestuurd worden naar hun land van afkomst. De definitie van vluchteling staat gedefinieerd in de *1951 convention relating tot he status of refugees* (Verenigde Naties, 1967).

Vaak wordt er ook gesproken over economische vluchtelingen. Hun criteria staan niet in de conventie van Genève. Ze worden in België niet erkend. Ze vluchten enkel om hun levensstandaard te verbeteren niet omdat ze in gevaar zijn in hun land van herkomst.

Het verschil tussen economische en politieke vluchtelingen is op juridisch vlak zeer belangrijk. Een vluchteling heeft namelijk recht op internationale bescherming terwijl een economische vluchteling dit niet heeft. Toch reizen beide soorten van vluchtelingen door elkaar. Daarom spreekt men ook wel van "*mixed migration*" (Pieters, 2016).

*Overstayers*: Dit zijn mensen die (legaal) als toerist, student of arbeidsmigrant het land zijn binnengekomen met een tijdelijke verblijfsstatus maar dan langer blijven dan het toegelaten is (AGII, 2020).

*Onregelmatige vreemdeling of illegaal*: een persoon die zonder rechtmatige status in een land verblijft, zoals overstayers of uitgeprocedeerde asielzoekers. Deze mensen krijgen normaal een bevel om het grondgebied te verlaten (AGII, 2020).

*Transmigrant*: dit is een onregelmatige vreemdeling die door een land wil reizen zonder zich te laten registreren, en zonder vingerafdrukken af te geven. Ze zijn op clandestiene wijze het land binnengekomen en willen zoveel mogelijk uit het zicht blijven tijdens hun reis naar het volgende land. In België zijn dit vooral mensen die naar het Verenigd Koninkrijk willen raken. Ze hebben geen enkel intentie om hier te blijven (AGII, 2020).

*Mensensmokkel*: Je begaat dit misdrijf als je ertoe bij draagt, op welke manier ook, dat een derdelander het grondgebied van een ander land binnenkomt, erdoor reist of daar verblijft met het oog op het direct of indirect verkrijgen van een vermogensvoordeel. Dit mag niet verward worden met *mensenhandel*. Dit bega je als je een persoon werft, vervoert, overbrengt, huisvest of ontvangt met als doel deze persoon te gebruiken voor kinderpornografie, in te zetten voor prostitutie, te laten bedelen, economisch uit te buiten, organen te laten afstaan in strijd met de wet of een misdaad te laten plegen tegen zijn zin (AGII, 2020).

*Verstekeling*: Een persoon die heimelijk aan boord is van een schip of in de cargo, geladen in het schip, zonder medeweten van de scheepseigenaar, de kapitein of een andere verantwoordelijke persoon. Deze persoon wordt ontdekt in het schip na het verlaten van de vertrekhaven of in de cargo bij het uitladen van de goederen in de aankomsthaven. De kapitein of autoriteit moet deze persoon vervolgens rapporteren als verstekeling (IMO, 2018).

Deze definitie staat in de FAL-conventie van de IMO. Deze conventie spreekt ook over een *potentiële verstekeling*. Hierbij gaat het over een persoon die aan boord van een schip of lading probeert te raken maar ontdekt wordt voordat het schip vertrekt vanaf de kade.

## 2 De vluchtelingenproblematiek rond de Middellandse zee

Mensen die verhuizen om elders het geluk te gaan zoeken gebeurt al jaren. Ook de vluchtelingenstroom vanaf het Afrikaanse continent naar Europa is een gekend fenomeen. Deze problematiek kende echter een enorme piek in 2015. De oorzaak hiervan wordt vooral gelegd bij de aanhoudende conflicten in Syrië, Irak, Afghanistan... Deze migranten kwamen vooral via de Balkan en de Middellandse Zee naar Europa (Melis & Van Gelder, De impact van onregelmatige migratie en mensensmokkel op de wegvervoerder, 2017).

### 2.1 Vluchtelingen crisis in cijfers

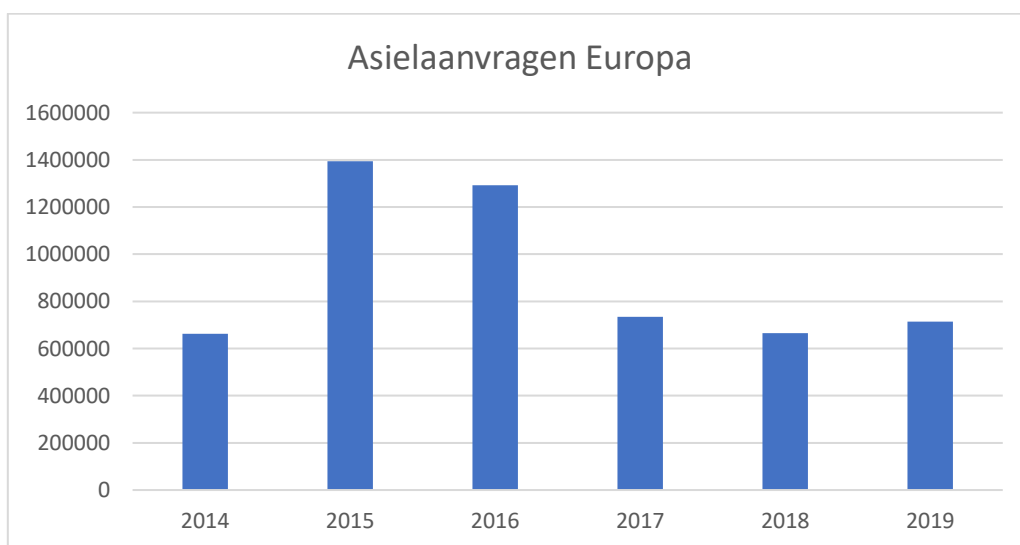
Het is niet altijd gemakkelijk om in te schatten hoeveel migranten de gewaagde reis over de Middellandse Zee hebben gemaakt. Veel (rubberen) bootjes bereiken de Europese kusten zonder dat ze ooit ontdekt worden door autoriteiten. Deze migranten blijven dus onder de radar en worden niet geteld. Toch wordt door het UNHCR, het Hoge Commissariaat van de Verenigde Naties voor Vluchtelingen, geschat dat in 2015 ten minste 1 000 573 mensen de oversteek gemaakt hebben. Deze tocht zou dat jaar aan ten minste 3 735 mensen het leven gekost hebben (Pieters, 2016).

Deze cijfers baseert men op het aantal asielaanvragen in de verschillende Europese landen. Een migrant moet een asielaanvraag indienen om als het ware deel te kunnen uitmaken van een land. Dit om in het desbetreffende land recht te hebben op sociale zekerheid, de mogelijkheid om aan werk kan geraken, een huis te huren... Deze aanvragen zijn gemakkelijk telbaar en geven duidelijk het aantal migranten binnen een land weer (European Asylum Support Office, 2020).

Toch klopt dit ook niet altijd. Dit komt omdat veel migranten geen asiel aanvragen op de plaats waar ze op dat moment zijn. Ze komen aan in Italië maar willen daar geen asielaanvraag indienen, ze reizen liever door naar bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk. Deze zijn dus niet meegeteld in de meeste cijfers. Ook de afkomst van vluchtelingen achterhalen is niet altijd gemakkelijk. Veel economische vluchtelingen zonder papieren liegen over hun afkomst. Dit om de kans op een verblijfsvergunning te vergroten.

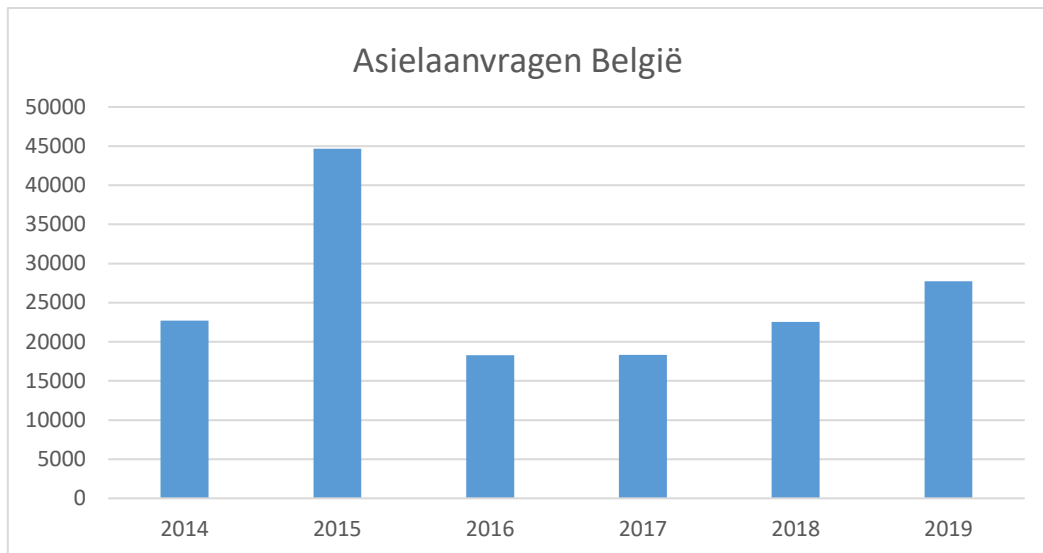
Als men naar de asielfcijfers kijkt, opgesteld door EASO, het European Asylum Support Office vallen er verschillende trends op. In 2014 waren er 662 165 aanvragen in heel Europa. Het jaar erop, in 2015, is dit sterk gestegen naar 1 393 920. Dit is meer dan een verdubbeling op een jaar tijd. Ook het jaar daarop was de instroom van vluchtelingen met 1 292 740 asielaanvragen zeer groot. In deze twee jaren hebben er dus telkens meer dan een miljoen mensen een asielaanvraag ingediend. Het jaar erop, in 2017, is het aantal aanvragen weer afgenomen tot 735 005 om in 2018 terug te zakken naar de aantallen van voor piek van 2015. In 2019 is het aantal dan weer toegenomen en ook in de eerste maanden van dit jaar zijn er weer meer asielaanvragen ingediend.

De cijfers met asielaanvragen in België volgt niet volledig de trend van Europa. Ook in 2015 is er in België bijna een verdubbeling van het aantal aanvragen geweest vergeleken met het jaar ervoor. Het jaar erop, in 2016, is het aantal echter weer direct teruggezakt. Sinds dat moment is het aantal asielaanvragen langzaam aan het stijgen tot nu.



*Grafiek 1 Asielaanvragen Europa*

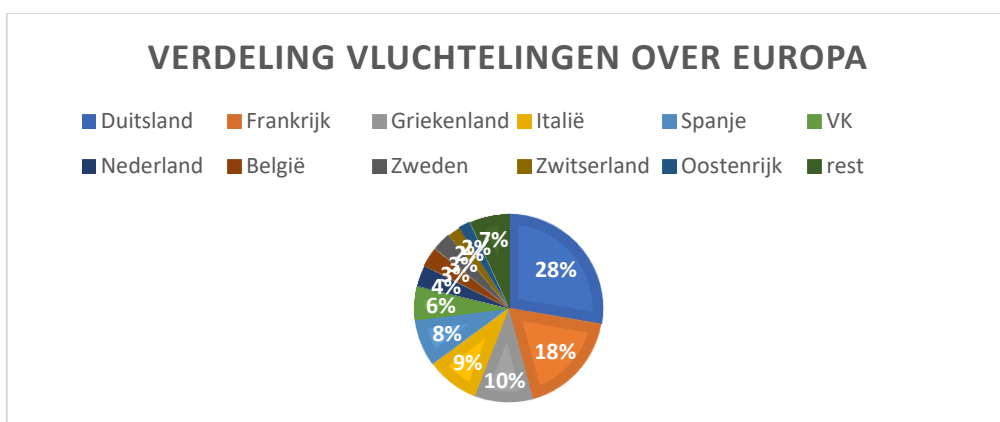
Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van de EASO (European Asylum Support Office, 2020)



Grafiek 2 Asielaanvragen België

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van de EASO (European Asylum Support Office, 2020)

Door wie worden al deze mensen opgevangen? Bij de start van de crisis werd geopperd voor een samenwerking tussen de verschillende lidstaten. De vluchtelingen zouden eerlijk verdeeld worden over de verschillende landen. Als je dit nu bekijkt is dit allesbehalve gelukt. De grootste groep van vluchtelingen wordt opgevangen door Duitsland. Zij vangen binnen Europa 28% van de vluchtelingen op. Op ruime afstand gevolgd door Frankrijk, Griekenland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Er was op 15 maart 2016 wel een stemming in de Raad Algemene Zaken om de landen waar de meeste vluchtelingen Europa binnenkomen zoals Griekenland te helpen. Zo werd er voorzien in humanitaire hulp zoals water, voedsel en onderdak.



Grafiek 3 Verdeling vluchtelingen over Europa

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van de EASO (European Asylum Support Office, 2020)

Er werd ook afgesproken om de ongeveer 120 000 vluchtelingen die op dat moment in Italië en Griekenland verbleven te verdelen. Een aantal landen stemden echter tegen. Polen, Hongarije, Tsjechië en Slowakije gingen niet akkoord. Maar door het verplichtende karakter van deze stemming moesten ze dit wel. Deze zaak kwam echter in december 2017 voor het Europese Hof van Justitie. Ondanks deze overeenkomst blijkt uit de cijfers dat de herverdeling zeer traag verloopt (Europa Nu, 2020).

In de plaats van dat de landen onderling de vluchtelingen verdelen en eigen grenzen sluiten had men al snel door dat men vooral de toestroom van buiten de EU een halt moest toeroepen. Sinds 2016 werden de bevoegdheden van Frontex uitgebreid. Frontex is het Europees Grens- en kustwachtagentschap. De taak van het agentschap bestaat uit, onder het gezag van de lidstaat waar ze actief zijn, het uitvoeren van identiteitscontroles, het onderscheppen van personen en beslissen of deze personen al dan niet in Europa mogen blijven. Het doel is om dit agentschap in 2027 uit te breiden tot 10 000 mensen (Europa Nu, 2020).

Een belangrijke maatregel is het akkoord van 18 maart 2016 dat Europa met Turkije sloot. Men dankt de grote vermindering van het aantal vluchtelingen in 2017 voor een deel aan deze deal. Dit akkoord bepaalde onder andere dat alle vluchtelingen die illegaal de Europese Unie zijn ingekomen, worden teruggestuurd naar Turkije op de kosten van de Europese Unie. Voor elke Syriër die teruggestuurd wordt naar Turkije moet de Europese Unie een andere Syriër opnemen. Turkije moet vooral in ruil voor financiële steun en de afschaffing van de visumplicht voor Turken die naar de EU reizen, haar grenzen extra bewaken. Sinds februari 2020 staat deze deal echter onder druk. De Turkse president Erdogan besloot om de 'weg naar Europa' te openen. Oorzaak: een massale toestroom van extra vluchtelingen door oploeiende gevechten in Syrië. Vooralsnog is er nog steeds overleg tussen de Europese Unie en Turkije. Ook met andere landen zijn er afspraken gemaakt. Landen die meewerken kunnen extra geld en handelsgoederen krijgen terwijl er sancties worden opgelegd aan landen die dit niet doen. Er werd onder andere financiële steun gegeven aan Libië. Zij kregen financiële steun voor de wederopbouw van humanitaire hulp.

Wie zijn de vluchtelingen? Veruit de meeste vluchtelingen zijn afkomstig uit Syrië. Er komen bijna twee keer meer vluchtelingen uit Syrië dan uit elk ander land. De meesten van hen gaan naar Duitsland. Maar liefst 54% diende daar een asielaanvraag in. Ook Griekenland is

populair bij de Syriërs met 16%. Bij een eerste asielaanvraag werd 88 procent van de aanvragen aanvaard. In hoger beroep stijgt dit aantal zelfs naar 94 procent (European Asylum Support Office, 2020).

Ook uit Afghanistan is er veel migratie richting Europa, namelijk 7% van het totale aantal vluchtelingen. Tussen 2009 en 2012 kwam de grootste migratiestroom uit Afghanistan. Ze zijn sindsdien ook nooit meer uit de top 3 verdwenen. Ze verdelen zich vooral tussen Duitsland, Griekenland en Frankrijk met elk ongeveer 25%. In tegenstelling tot bij de Syriërs wordt de asielaanvraag maar in de helft van de gevallen goedgekeurd. In tweede aanleg loopt dit op tot 56 procent van de gevallen (European Asylum Support Office, 2020).

Andere landen met veel asielaanzoekers zijn Irak, Pakistan en Nigeria. Uit deze landen worden de aanvragen minder vaak goedgekeurd. In eerste aanleg 43% in Irak, slechts 14% uit Pakistan en 21% in Nigeria (European Asylum Support Office, 2020).

## 2.2 Zeeroutes naar Europa

Aylan Kurdi, de naam zegt misschien niet direct iets maar de laatste foto's die van dit driejarig jongetje gemaakt zijn, gingen de wereld rond. Het jongetje droeg een rode T-shirt en een blauwe broek toen hij samen met zijn moeder, broer en zeven anderen in een opblaasbootje vanuit Turkije vertrok richting Kos. Ze gingen de zee op in Akyarlar, een strand vlak bij de bekende badplaats Bodrum. Ze betaalden 2000 euro voor de overtocht aan mensensmokkelaars volgens wie de overtocht op de rustige zee probleemloos zou verlopen. Het lukt echter niet, ze waren nog maar net de zee op of het bootje sloeg om. Slechts drie mensen geraakten levend terug aan wal, Aylan niet (Het verhaal van Aylan (3), het jongetje op weg naar het veilige Europa, 2015).

Er waren er Aylan al veel voorgedaan en er zijn er ook nog veel gevolgd.

De vluchtelingenstromen richting Europa gebeuren voornamelijk via deze drie routes. Deze worden in onderstaande figuur ook duidelijk weergegeven.

- Er is de Westelijke Middellandse Zeeroute. Hier proberen de vluchtelingen vooral via Marokko in Spanje te geraken. Ze moeten hiervoor enkel de straat van Gibraltar



oversteken. Deze heeft een minimum breedte van slechts 14 km. Doordat het zo nauw is varen er wel zeer veel schepen dicht bij elkaar. Deze route werd, vergeleken met de andere routes in de Europese vluchtelingencrisis van 2015, zeer weinig gebruikt. Het aantal sterfgevallen en reddingen door koopvaardij schepen ligt er veel lager.

- De Centraal Middellandse Zeeroute: via deze route zijn al honderdduizenden migranten aangekomen in Europa. Vooral in Italië en Griekenland maar ook in Malta. Onder hen zijn er veel Eritreeërs, Nigerianen en Syriërs. Ze vertrekken meestal vanaf Libië of Tunesië. Vanaf daar is Sicilië vlakbij. Er tussenin ligt ook het kleine Italiaanse eiland Lampedusa. De afstand over water tussen de hoofdstad van Libië; Tripoli en Lampedusa is 300km, vanaf de Tunesische kust is het 150km. Dit is al een grote afstand om af te leggen in een rubberen bootje. Het is dan ook op deze route dat er het meest migranten gered worden door koopvaardij schepen.
- De Oostelijke Middellandse Zeeroute. Dit is de route die het meest gebruikt wordt. De vluchtelingen proberen om via Turkije binnen te raken in Europa. Onder andere Lesbos, Rhodos, Kos... liggen vlak bij het Turkse Vasteland. De afstand over water bij deze route is veel korter. Er wordt dus nog meer gebruikgemaakt van kleine opblaasbootjes of houten roeiboortjes. De migranten worden vooral tegengehouden door de kustwachten van zowel Griekenland en Turkije en minder door de commerciële schepen (Europa Nu, 2020).

De gevolgen van de bootvluchtelingen voor de koopvaardij doen zich vooral voor in het centrale Middellandse Zeegebied. Tussen Tunesië en Libië in het zuiden en de Europese landen: Malta, Griekenland en Italië in het noorden. In deze gebieden is de kans het grootst dat een privé schip moet deelnemen aan een reddingsactie.



Figuur 2 Vluchtelingenstromen naar Europa

Bron: (Mouchalleh, 2015)

### 2.3 Europese maatregelen en hun invloed op de koopvaardij

De Middellandse Zee is één van drukst bevaren plaatsen ter wereld, nochtans is het met een lengte van 3850 km en een gemiddelde breedte van 600 km niet enorm groot. Verspreid over heel de kustlijn komen er jaarlijks ongeveer 252 000 schepen, groter dan 100 GT, toe in een haven aan de Middellandse Zee. Dit is goed voor 10 procent van de wereldwijd getransporteerde DWT. Met het Suezkanaal in het oosten ligt de handelspoort tussen Europa en Azië ook in de Middellandse. De meeste schepen die er varen zijn tankers. Deze maken 57% uit van de getransporteerde tonnage. Andere belangrijke stromen bestaan uit dry bulk en general cargo (Hymas, 2020).

Al tientallen jaren proberen migranten de oversteek te maken naar Europa via de Middellandse Zee. Dit gebeurt meestal in kleine onzeewaardige bootjes. Deze bootjes zijn niet gemaakt voor een dergelijke zeereis. Ze komen dus vaak in de problemen en moeten vervolgens gered worden. Wie is er verantwoordelijk voor deze redding? De verschillende kustwachten, de Europese organisatie Frontex, het toevallig passerende koopvaardijship... De afgelopen jaren zijn er tal van (Europese)maatregelen genomen in de strijd tegen de

illegale migratie over de Middellandse Zee. Door deze maatregelen is de rol van de koopvaardij in het redden van migranten de afgelopen jaren veel veranderd.

### 2.3.1 Europese instanties in de bestrijding van bootvluchtelingen

Vóór de grote migratiepiek in 2015 waren er ook al bootvluchtelingen op de Middellandse Zee. Dit probleem bleef echter beperkt. Toch werden er toen al verschillende organisaties in de strijd tegen de illegale migratie in het leven geroepen.

In 2005 werd Frontex, het Europees agentschap voor het beheer van de operationele samenwerking aan de buitengrenzen van de Europese Unie, opgericht. Dit agentschap moet instaan voor een operationele samenwerking tussen de verschillende lidstaten met als doel om de Europese buitengrenzen beter te bewaken. Frontex is een onafhankelijk orgaan dat hulpmiddelen biedt aan de lidstaten. Dit doet ze onder andere door de financiering van mensen en middelen (schepen, helikopters, vliegtuigen, camera's...). Frontex heeft geen beleidsvormende taak. Het staat de lidstaten enkel bij en probeert ze ook onderling te laten samenwerken (Frontex, 2020).

Een volgende stap naar een betere bescherming van de Europese grenzen is de oprichting van Eurosur in 2013. Dit een Europees grensbewakingssysteem dat onderdeel uitmaakt van Frontex. Er wordt expliciet verwezen naar *“het bijdragen tot het beschermen en het redden van de levens van migranten”*. Eurosur verplicht de lidstaten om nationale coördinatiecentra op te richten waar alle instanties (politie, marine, grenswacht...) moeten samenwerken (AGII, 2020).

Er werden ook fondsen opgericht. Er kwam een Fonds voor Interne Veiligheid en een Asiel- en Migratiefonds. Op deze manier wou de EU de regio's met veel migranten zoals aan de Middellandse Zee extra financieel ondersteunen.

### 2.3.2 Start van de crisis

Er waren al vluchtelingen maar het is pas vanaf eind 2014, begin 2015 dat men geconfronteerd werden met de problematiek. Dit is ook duidelijk te zien aan de enorme stijging van het aantal asielaanvragen. Het is vanaf dit moment dat de vluchtelingenstroom problemen begon te creëren voor de commerciële schepen.

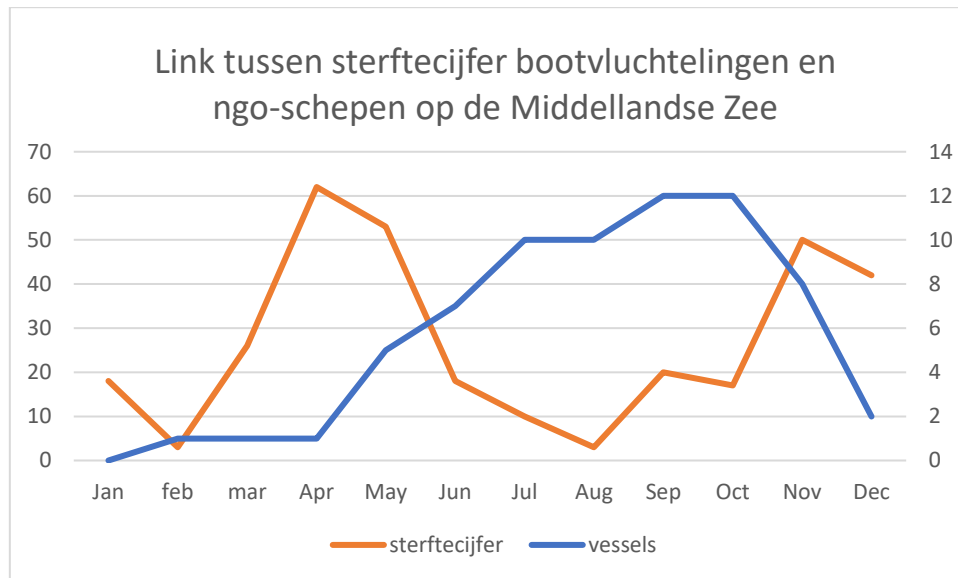
Het aantal migranten dat de oversteek maakte steeg in 2015 namelijk exponentieel. De kustwachten van Italië, Libië of Griekenland waren hier niet op voorzien. Deze slaagden er dus niet in om alle vluchtelingen tegen te houden of te redden. Hierdoor kwam een groot deel van deze last terecht bij de koopvaardij. De 'International Chamber of Shipping', of ICS, heeft bepaald dat in 2014 meer dan duizend commerciële schepen betrokken waren bij een reddingsactie. Deze schepen hebben dat jaar in totaal 42 061 migranten gered op de Middellandse zee. Dit komt overeen met 25,2% van de mensen die dat jaar aankwamen in Europa via de Centrale Middellandse zeeroute. In de eerste 5 maanden van 2015 is dit getal zelfs nog opgelopen tot 14 769, ofwel 29% van het totaal. Dit maakt dat bijna een derde van de migranten gered is door een commercieel schip (Pezzani & Heller, 2015).

Deze toestand was onhoudbaar. Europa besliste dan ook om er iets aan te doen. Men deed dit door te investeren in de kustwacht van Libië. Het aantal vluchtelingen dat vertrok vanaf de Libische kust lag zeer hoog. Met een goed opgeleide kustwacht konden de migranten vroeg tegengehouden worden en teruggebracht worden naar het Afrikaanse vasteland.

Behalve dit kwamen er ook schepen van ngo's helpen, organisaties zoals SOS Mediterranée en Artsen Zonder Grenzen. Deze organisaties zetten zich belangeloos in om zoveel mogelijk vluchtelingen te redden van de verdrinkingsdood. Dit doen ze door schepen te charteren die betaald worden met donaties. Al de geredde vluchtelingen brachten ze dan naar Europese havens. Daar konden ze dan asiel aanvragen of verder reizen door Europa. Een van de schepen die SOS Mediterranée gecharterd heeft is de Aquarius (SOS Mediterranee, 2020).

Er zijn veel politieke discussies over de schepen van hulporganisaties. Volgens sommige zijn de vrijwilligers die werken voor de hulporganisaties helden. Ze redden dagelijks bootvluchtelingen op de Middellandse Zee. Ze geven de migranten eten, medicijnen en ze zorgen dat ze naar een veilige haven gebracht worden. Onderstaande grafiek geeft ook aan

dat er in 2017 een duidelijke link is tussen het aantal ngo-schepen op de Middellandse Zee en een duidelijk vermindering in het aantal dodelijke slachtoffers. Hoe meer schepen er rondvaren, hoe lager het dodental ligt.



Grafiek 4 Link tussen sterftecijfer bootvluchtelingen en ngo-schepen op de Middellandse Zee

Bron: (Heller & Pezzani), Blaming the rescuers, 2017)

Veel anderen hebben hierover een andere mening. Ze menen dat deze reddingsschepen op migranten werken als een rode lap op een stier. Veel bootvluchtelingen maken de oversteek van de Middellandse Zee veel sneller omdat ze weten dat ze bij problemen altijd door de hulporganisaties gered zullen worden. Om dezelfde reden zouden vluchtelingen ook met kleinere bootjes vertrekken, met minder voorraden en minder brandstof.

Mensensmokkelaars zouden zelfs het telefoonnummer van de reddingsschepen meegeven met de vluchtelingen (Heller & Pezzani), Blaming the rescuers, 2017).

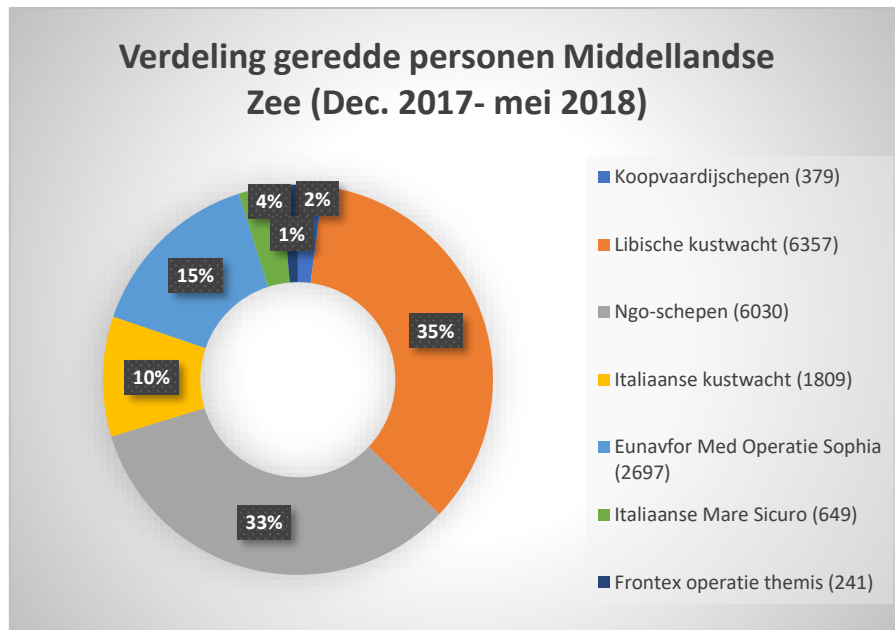
De combinatie van een betere Libische kustwacht, de reddingsacties uitgevoerd door hulporganisaties en de daling in het aantal migranten die de oversteek naar Europa waagden zorgde ervoor dat de koopvaardij na 2015 veel minder migranten moest redden.

### 2.3.3 Europese havens weigeren Ngo's

Op het moment dat de vluchtelingencrisis op zijn toppunt was in 2015 waren er tal van ngo's die rondvoeren langs de kusten van de Middellandse Zee om migranten uit gammele bootjes te redden. Deze werden dan veilig in de havens binnengebracht. Er kwamen echter telkens meer vluchtelingen bij en ook het plan om de vluchtelingen te spreiden over de lidstaten van de EU werd niet opgevolgd. In Italië heeft de rechtse populist Matteo Salvini uiteindelijk besloten om de schepen van ngo's die vluchtelingen uit het water gered hebben niet meer toe te laten in de Italiaanse havens (Boffey & Wintour, 2018).

Het eerst schip van een ngo dat niet toegelaten werd in Italië was de MS Aquarius. Dit was een schip van de Franse organisatie, SOS Méditerranée. Er waren op dat moment 629 migranten aan boord waarvan 100 minderjarigen. Ze waren gered vanaf verschillende kleine bootjes op de Middellandse Zee. Volgens Italië moest het schip dan maar naar Malta varen. Ook Malta weigerde om het schip in de haven te laten aanmeren met als reden dat ze niets te maken hadden met het schip en dat het de taak was van de Italiaanse kustwacht om de migranten op te nemen. Uiteindelijk was het Spanje dat de MS Aquarius heeft opgevangen. Na twee dagen extra varen zijn alle migranten aan wal gegaan in Valencia. Dit was een overwinning van Salvini. Hij zei toen ook: *"France pushes people back at the border, Spain defends its frontier with weapons. From today, Italy will also start to say no to human trafficking, no to the business of illegal immigration"* (Boffey & Wintour, 2018). Niet alle schepen met vluchtelingen worden geweigerd. De migranten gered door de schepen van de Italiaanse kustwacht zelf worden wel nog toegelaten. Daags na het geval van de MS Aquarius bracht het schip Ubaldo Diciotti 937 migranten Italië binnen.

Het is alleszins duidelijk dat de leemte die is ontstaan door het wegvallen van de schepen gecharterd door ngo's, moest opgevuld worden. Dit maakte dat koopvaardij schepen opnieuw heel veel mensen moesten redden. Hierdoor komt men terug naar de situatie van 2015 waar de koopvaardij een belangrijke rol speelde in het redden van migranten.



Grafiek 5 Verdeling geredde personen Middellandse zee (begin 2018)

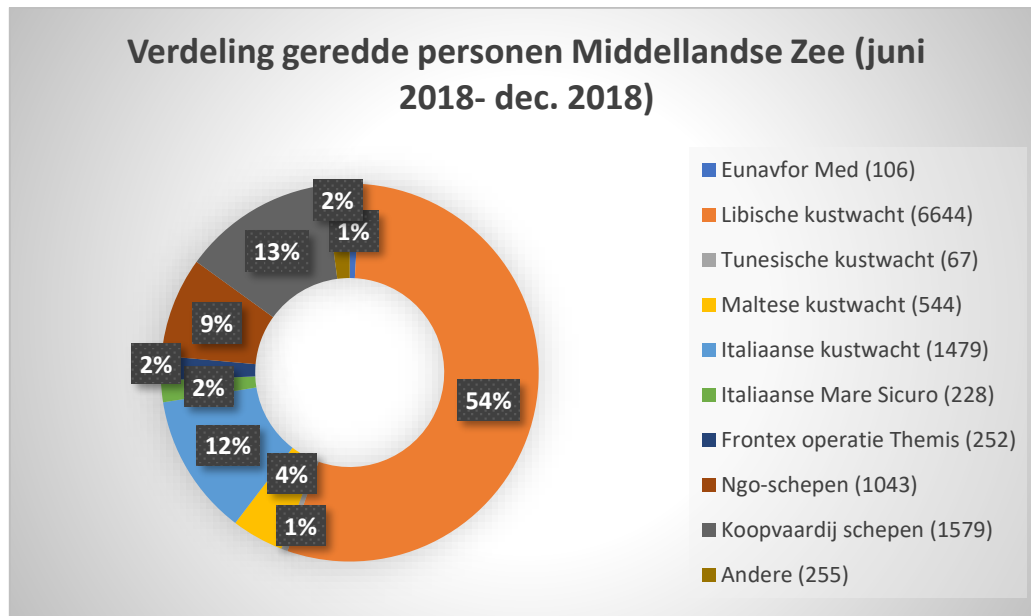
Bron: (Goldsmiths University of London, 2019)

Het is op de bovenstaande figuur duidelijk te zien dat eind 2017, begin 2018 er nog heel veel vluchtelingen gered werden door schepen van hulporganisaties. 1/3 van de migranten werd gered door een ngo zoals SOS Mediterranée of Artsen zonder grenzen. De koopvaardij moest met slechts 379 migranten begin 2018 amper reddingen uitvoeren.

Met de sluiting van de Italiaanse havens, met als beginpunt de weigering van de Aquarius verandert dit volledig. Wat direct opvalt is dat er veel minder vluchtelingen gered worden. In de eerste zes maanden van 2018 ging het om een redding van 18 162 personen. Het halfjaar erna werden er maar 12 197 mensen gered. Deze cijfers geven het aantal geredde of onderschepte personen weer. Migranten die onderweg verdrinken of die erin slagen om ongezien Europa te bereiken worden dus niet meegeteld.

Waar ngo-schepen in het eerste deel van het jaar goed waren voor 6030 reddingen is dit eind 2018 gezakt naar slechts 1043. Dit gat moet natuurlijk opgevuld worden. Dit gebeurt voornamelijk door de kustwacht van Libië. Zij zorgen voor meer dan de helft van de reddingen. Een ander groot deel van de reddingen wordt opgevangen door de koopvaardij schepen. In het eerste deel van 2018 moesten slechts 379 mensen gered worden door een koopvaardij schip. Dit aantal is in het tweede deel van 2018 zeer zwaar gestegen naar 1579. Dit is een stijging van 2 naar 13 procent.

Hoewel er in het tweede deel van 2018 dus minder bootvluchtelingen waren is er toch een groter deel gered door de koopvaardij. Er is dus geen rechtstreeks verband tussen het aantal migranten en de last op de koopvaardij. De koopvaardij schepen zijn als het ware de dupe van het Italiaanse beleid.



Grafiek 6 Verdeling geredde personen Middellandse Zee (eind 2018)

Bron: (Goldsmiths University of London, 2019)

#### 2.3.4 “Commerciële pushbacks”

Op 7 november 2018, vijf maanden na de sluiting van de Italiaanse havens voor ngo-schepen, werden er 93 migranten gered door het koopvaardij schip de ‘Nivin’. Deze migranten werden teruggebracht naar Libië waar ze weigerden om te ontschepen. Pas na tussenkomst van de Libische autoriteiten werden de migranten met geweld uit het schip gehaald.

Het gammele bootje met de migranten aan boord was als eerste gezien door een Spaans inspectievliegtuig. Dit vliegtuig zag dat het bootje in nood was en gaf deze informatie door aan de Italiaanse kustwacht. De Italianen contacteerden dan vervolgens, in naam van de Libische kustwacht, het commercieel schip de ‘Nivin’. De ‘Nivin’ moest de migranten redden en ze vervolgens terugbrengen naar Libië. Heel de operatie werd gecoördineerd vanaf een Italiaans marineschip. Het schip lag wel aangemeerd in Tripoli, de hoofdstad van Libië. Toen



de kapitein probeerde om de Italiaanse kustwacht te contacteren werden ze telkens doorgeschakeld naar het schip in Libië (Goldsmiths University of London, 2019).

Een onderzoek uitgevoerd door de Goldsmiths universiteit van Londen, kwam tot de conclusie dat dergelijke zaken recent vaak voorkomen. Commerciële schepen worden bewust ingezet om migranten te redden en ze zo terug te brengen naar Libië. Dit wordt in het onderzoek '*Private Pushbacks*' genoemd. In het onderzoek worden er 13 zaken aangehaald waarbij koopvaardij schepen telkens bewust ingezet worden voor de redding.

Het schip heeft hierdoor telkens te maken met een tijdverlies van enkele dagen. Europa gebruikt, onder het mom van een reddingsactie, de koopvaardij als grensbewaking.

Tussen 2011 en 2018 heeft slechts 1 koopvaardij schip migranten teruggebracht naar Libië. Sindsdien zijn er meer dan dertig zaken bekend waarbij er 1800 migranten door een privé schip naar Libië zijn gebracht. In werkelijkheid ligt dit aantal waarschijnlijk veel hoger. Ook recent in januari van dit jaar is er nog een reddingsactie uitgevoerd door de 'Panther'. De 'Panther' is een bevoorradingschip voor olieplatformen op de Middellandse Zee. Na een oproep van de Libische kustwacht moesten ze 68 migranten redden. Ondanks het feit dat er een reddingsschip, 'The Open Arms', dichterbij was en veel beter uitgerust is voor dergelijke reddingen. Dit ngo-schip zou de migranten echter niet naar Libië gebracht hebben maar naar een Europese haven. De omstandigheden in Libië zijn volgens hen totaal niet veilig. Men leeft er in erbarmelijke omstandigheden, er is geweld en gebrek aan eten, gebrek aan drinken en medische zorg. In februari van dit jaar zijn er nog 53 mensen uit een vluchtelingenkamp omgekomen bij een bomaanslag (Kingsley, 2020).

### 2.3.5 Waarom de “commerciële pushbacks”?

Waarom organiseert Europa zelf geen pushbacks? Op deze manier zouden de vluchtelingen niet omkomen op de Middellandse Zee, zouden het aantal migranten dat Europa binnenkomt beperkt blijven en zouden de koopvaardij schepen niet met de problemen zitten. Toch gaat dit niet wegens twee zaken die zich in het verleden voorgedaan hebben.

In 2004 was er de bekende Tampa-zaak. De NV Tampa is een Noors koopvaardij schip dat 438 migranten had gered tussen de Christmas eilanden en Indonesië. Het schip heeft zware commerciële verliezen geleden omdat Australië lange tijd weigerde om de migranten op te nemen en er geen andere oplossing voor handen was. Deze zaak heeft gezorgd voor een reeks amendementen in de SAR en SOLAS. In 2009 kwamen er hierdoor nieuwe richtlijnen in verband met ontschepping. Wanneer een ontschepping niet binnen een redelijke termijn kan gebeuren, moet de staat die verantwoordelijk is voor de reddingsoperatie, de migranten op zijn grondgebied laten ontschepen (Pieters, 2016).

Dit is waarschijnlijk de reden dat in de Nivin-zaak de kapitein telkens hij de Italiaanse overheid probeerde te bereiken doorgeschakeld werd naar een schip in Libië. Wanneer Libië officieel de reddingsactie leidt, kan Italië zeker niet verplicht worden om de migranten op te nemen.

Een tweede belangrijke case is die van de Hirsj Jamaa. Dit was een Italiaans staatschip dat een onderschepping deed van migranten op volle zee. Vervolgens bracht dit schip hen terug naar Libië. In het kader van rechtsbescherming van vluchtelingen was dit niet in overeenkomst met het EVRM, het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Dit verdrag stelt namelijk dat: *“Personen die zich bevinden op volle zee, aan boord van een staatsschip, dat de vlag van een verdragspartij voert, binnen de rechtsmacht van die verdragspartij vallen. “Migranten die dus onderschept worden door een Italiaans staatschip vallen onder het recht van Italië. Dit houdt in dat de migranten het recht hebben om ofwel teruggebracht te worden naar het land van inschepping ofwel een asielaanvraag mogen doen (Pieters, 2016).*

Hieruit blijkt dus dat Europese staatschepen bij een onderschepping of pushback van migranten gebonden zijn aan de EVRM. Migranten hebben dus het recht om een

asielaanvraag in te dienen en in afwachting van een beslissing naar Europa gebracht te worden. In Europa is het vervolgens verboden om de migranten op te sluiten. Waarna veel van hen in plaats van te wachten op de uitspraak verder reizen naar bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk.

Een Europees staatschip kan dus niet zomaar de Europese grenzen bewaken. Men doet dit wel door gebruik te maken van de koopvaardij schepen die er op dat moment passeren.

## 2.4 Internationale regelgeving met betrekking tot bootvluchtelingen

In welke mate is een kapitein van een koopvaardij schip verplicht om mensen in nood te redden en welke voorwaarden, regels zijn hieraan verbonden?

De kapitein van elk schip is verplicht om hulp te verlenen aan mensen in nood op zee. Dit is een lange traditie binnen de zeevaart alsook verplicht volgens het internationaal recht. Dit staat in twee conventies. Enerzijds in de 1982 UNCLOS, the United Nations convention on the law of the sea: *'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)).*

Anderzijds staat er in de SOLAS-conventie van 1974 geschreven:

*'Master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving information<sup>2</sup> 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).*

Behalve de schepen moeten staten ook aan bepaalde verplichtingen voldoen. Ze zijn verantwoordelijk voor de redding van personen en voor de communicatie. Dit staat ook beschreven in de UNCLOS.

*'... promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose' (Article 98(2)).*

In de SOLAS CONVENTIE:

*'... ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary ...'* (SOLAS regulation V/7).

Er is ook in 1979 een Internationale conventie over 'search and rescue' goedgekeurd waarin het volgende staat:

*'... ensure that assistance [is] provided to any person in distress at sea ... regardless of the nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found' (Chapter 2.1.10) and to '... provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety' (Chapter 1.3.2).*

Een koopvaardijchip is dus altijd verplicht om hulp te bieden, tenzij dit de bemanning in gevaar zou brengen. De reden om geen hulp te bieden moet ook altijd in het logboek geschreven worden. De eventuele economische verliezen die een rederij hierdoor lijdt mogen nooit een reden zijn om mensen in nood niet te helpen. De kapitein van een schip mag niet bepalen of een migrant dan wel een economische of politieke vluchteling is.

Een moeilijk punt is de ontschepping in "a place of safety". Deze veilige plaats wordt niet verder gedefinieerd. Er wordt vaak gewezen naar de volgende aanleghaven op de route van het schip. De UNHCR is van mening dat de geografisch dichtstbijzijnde haven na de redding de meest veilige oplossing is omdat migranten aan boord, zowel een risico vormen voor het schip, als voor de bemanning en de migranten zelf. Een noodzakelijke voorwaarde is evenwel dat de humane basisrechten van migranten gerespecteerd moeten worden in deze dichtstbijzijnde haven (Pieters, 2016).

## 2.5 Redding van de vluchtelingen

Migranten worden vaak gered door koopvaardijochepen. Dit zijn er vaak tientallen tegelijk. Hoe gaat zo'n redding in z'n werk? Hoeveel tijd verliest een schip hiermee en vooral hoe hoog lopen de kosten op? Een belangrijke redding in het begin van de migratiecrisis was deze van de CS Caprice.

### 2.5.1 CS Caprice

In Oktober 2014 was er de case van de bulkcarrier CS Caprice. Dit schip was op 2 oktober 2014 vertrokken uit Letland met 27 000 ton gerst aan boord. De geplande route was om rond Europa te varen via Gibraltar de Middellandse Zee te doorkruisen richting het Suezkanaal. Op 22 oktober kregen ze echter een oproep over een vissersschip in moeilijkheden met 510 vluchtelingen aan boord. Ze navigeerden richting het schip in nood en boden via de radio hun hulp aan. De migranten weigerden echter om aan boord te komen van de Caprice als deze hen niet naar Italië zou brengen. Met de komst van slecht weer met windstoten van 8 tot 9 beaufort gaf de Italiaanse overheid toestemming aan de Caprice om de vluchtelingen naar de Italiaanse haven Augusta te brengen. Alle vijfhonderd mensen gingen aan boord van de bulkcarrier van slechts 178.7 meter lang en 28 meter breed (Saul, 2015).

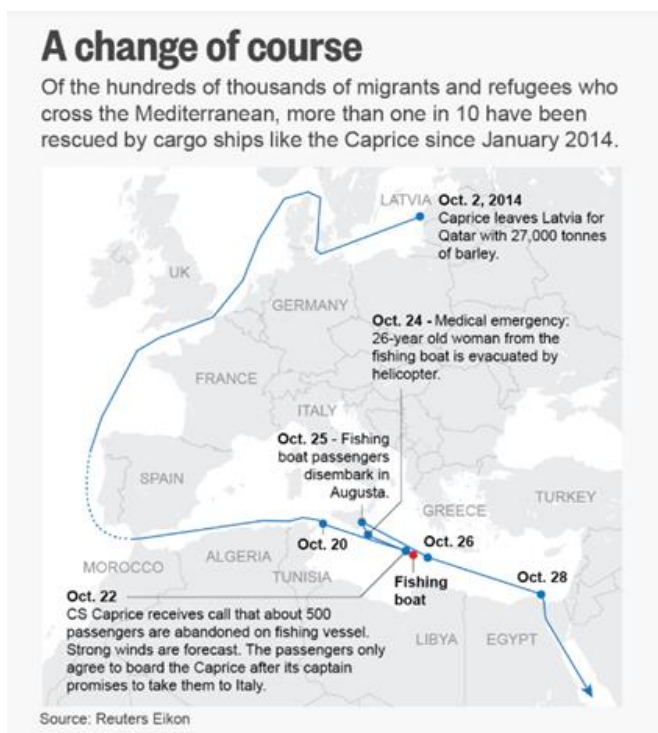


*Figuur 3 Vissersboot met meer dan 500 migranten aan boord (center), vrouw die moest geëvacueerd worden (rechts)*

Bron: (Saul, 2015)

Richting de Italiaanse haven werd een vrouw echter onwel. Er moest een helikopter opgeroepen worden om de vrouw vanaf het schip te evacueren. Dit ging vrij vlot en de volgende dag werden ook de andere vluchtelingen veilig afgezet in de Italiaanse haven. Hier

heeft het schip ongeveer 60 uur tegen de kade gelegen voor alle vluchtelingen gecheckt waren en veilig van boord waren. In Augusta werden slechts 490 migranten geteld in plaats van de 510 personen die normaal op het vissersschip zaten. De politie, noch de rederij kon de vermindering in aantal geredde personen verklaren. Vervolgens kon de Caprice zijn tocht verderzetten richting haar eindbestemming Qatar. Het schip kwam uiteindelijk zeven dagen later aan dan gepland. Dit is met meer dan 500 geredde migranten tot op vandaag de grootste reddingsactie uitgevoerd door een koopvaardijsschip op de Middellandse Zee.



*Figuur 4 koerswijziging van de CS Caprice*

Bron: (Saul, 2015)

Voor een rederij is een dergelijke reddingsactie natuurlijk zeer kostelijk. De reddingsactie kostte het schip zeven dagen. Tijdens deze dagen bleven de vaste kosten lopen. Er werd nog steeds brandstof verbruikt, de lonen moeten verder betaald worden... Afhankelijk van de grootte van het schip, de cargo die vervoerd wordt, het type schip... liggen deze kosten gemiddeld tussen de 10 000 en 50 000 dollar per dag (Saul, 2015).

Hier had de Caprice geluk dat Italië zo

snel de migranten aanvaard heeft. Er zijn ook zaken bekend waarbij een schip telkens

geweigerd werd in een haven en vervolgens op zoek moest naar een andere bestemming.

De International Chamber of Shipping schat dat een rederij elke keer dat een schip drie dagen bezig is met een reddingsoperatie de kosten hiervoor oplopen van 50 000 tot 80 000 dollar.

In welke mate is het mogelijk om deze kosten te recupereren via de verzekering? Alle schepen zijn verzekerd door de verschillende P&I clubs. Verder wordt meer in detail uitgewerkt welke kosten binnen de verzekering vallen en welke niet.

De Caprice had ook 500 mensen aan boord, al deze mensen waren verzwakt door hun tijd op het water. Dit zijn dus ook 500 monden die gevoed moeten worden. Voor een crew die normaal uit slechts 20 mensen bestaat is de voorraad aan boord hier niet op voorzien.

Nadat alle migranten van de CS Caprice ontscheept waren moest er een medische check-up gebeuren van alle crewmembers. Het schip moest ook helemaal gereinigd worden en alle voorraden moesten worden gecontroleerd. Er waren zwemvesten verdwenen, reddingspakken, flairs... Deze kosten lopen hoog op maar werden uiteindelijk terugbetaald door de verzekering (Saul, 2015).

### 2.5.2 Opportuïteitskosten

Behalve de directe kosten aan brandstof, lonen, extra verbruikte voorraden verliest een schip ook zeer veel tijd. In dit geval was het 7 volledige dagen om de 500 mensen te redden.

Watch The Med is een vrijwillige noodtelefoon die bootvluchtelingen of andere personen die in de problemen zitten op de Middellandse Zee kunnen opbellen. Zij proberen om de juiste autoriteiten of reddingsdiensten te contacteren zodat deze hulp kunnen bieden. Zij maken elke keer als ze opgebeld worden een rapport op. In 2019 heeft er zes keer een koopvaardijship een redding van bootvluchtelingen uitgevoerd, nadat de vluchtelingen gebeld hadden naar Watch The Med. Bij die zes noodgevallen ging het gemiddeld over 73 personen die per keer gered moesten worden. De redding zelf duurde telkens ongeveer anderhalve dag (Watch the med, 2020).

Dit vanaf het moment dat het koopvaardijship aankomt bij de drenkelingen totdat ze afgezet worden in de haven. Wanneer ze terug op koers zitten zijn ze meestal drie dagen kwijt. In andere gevallen heeft het ook al veel langer geduurd. In de Nivin-zaak weigerden de migranten het schip te verlaten. Ze wilden naar Italië en niet naar Tripoli. Daardoor duurde het 12 dagen voor de Libische autoriteiten de migranten met geweld uit het schip hebben gehaald (Goldsmiths University of London, 2019).

Het is niet uitzonderlijk dat migranten weigeren om te ontschepen. Net zoals het niet uitzonderlijk is dat een koopvaardijship met migranten niet toegelaten wordt in een

Europese haven. Deze toestanden zorgen ervoor dat een koopvaardijship veel meer tijd verliest dan eigenlijk noodzakelijk is voor de redding alleen.

Deze vertragingen kunnen ervoor zorgen dat schepen een ladingsafpraak missen, de rederij een schip langer moet charteren of een andere, volgende opdracht moeten laten schieten. Deze alternatieve kosten zijn niet rechtsreeks verbonden met de reddingsactie maar kunnen wel hoog oplopen afhankelijk van de situatie van het schip.

### 2.5.3 Imagoschade

Ten slotte kan een rederij ook imagoschade oplopen. In veel gevallen zijn de schepen namelijk niet voorbereid op een reddingsactie. Hierdoor wordt de redding niet goed uitgevoerd wat in het slechtste geval kan leiden tot het overlijden van veel migranten.

Een onderzoek, uitgevoerd door de Goldsmiths Universiteit, toont aan dat er in april 2015 twee ongevallen zijn geweest waarbij telkens honderden migranten zijn omgekomen. Het eerste ongeval was op 12 April 2015. Een bootje vol met migranten was in nood toen een bevoorradingschip hen te hulp kwam schieten. Bij het zien van het cargoschip wilden veel migranten overboord springen richting het schip. Dit zorgde voor onstabieleit en uiteindelijk het kapseizen van het bootje. Deze dag kwamen 400 bootvluchtelingen om het leven.

Een week later op 18 april was er een gelijkaardig ongeval. Toen kwamen er 800 migranten om het leven toen het Portugese cargoschip de 'King Jacob' door een verkeerde beweging in aanvaring kwam met een vluchtelingenboot. Het koopvaardijship heeft hiermee ongewild, het volgens de UHCR, dodelijkste migrantenaccident op de Middellandse Zee veroorzaakt (Goldsmiths university, 2020).

Dit zijn enorme menselijke drama's maar het heeft ook gevolgen voor het imago van de rederijen. Door de reddingspoging heeft het schip de wereldpers gehaald. Er staan artikels in de Standaard, De Tijd... maar ook in de buitenlandse pers zoals The New York Times, The Guardian... Hierbij wordt het schip met naam genoemd. Dit is dus zeker geen goede reclame voor de rederij.



#### 2.5.4 Security met vluchtelingen aan boord

Naast het economische aspect zijn dergelijke reddingsacties ook moeilijk wat betreft beveiliging. Er komen veel mensen aan boord zonder dat men weet wie dit zijn. Ze hebben geen papieren bij, er worden geen achtergrondcontroles uitgevoerd, de intenties van deze personen zijn nooit gekend.

Vorig jaar heeft het koopvaardijship de 'Lady sham' 150 migranten gered voor de kust van Libië. Deze migranten weigerden echter om mee terug te gaan naar Tripoli. Ze dreigden zelfmoord te plegen als ze niet naar Europa werden gebracht. De kapitein loog vervolgens over de bestemming. Hij zei dat ze naar Italië gingen terwijl hij ze eigenlijk toch naar Libië bracht (Elumami & Nebehay, 2019).

Vorig jaar hebben ook 108 Syrische vluchtelingen de tanker 'Elhiblu' 1 gekaapt nadat dit schip ze net daarvoor gered had van de verdrinkingsdood. Toen het schip op 6 nautische mijl van de Libische kust was veranderde het schip plots van richting. De 108 migranten hadden namelijk de controle over het schip overgenomen en koers gezet richting Europa. Hierop had de Italiaanse minister van buitenlandse zaken Matteo Salvini gezegd: *"These are not migrants in distress, they are pirates, they will only see Italy through a telescope. Poor castaways, who hijack a merchant ship that saved them because they want to decide the route of the cruise,"* (The Guardian, 2019).

Deze zaken geven aan dat migranten, die vaak hopeloos naar Europa willen, gevaarlijk kunnen zijn voor de bemanning van het schip. Er moet dus zeer voorzichtig mee omgegaan worden.

Ook is het moeilijk om de migranten te redden op een veilige manier. Koopvaardijschepen zijn niet gebouwd om grote groepen mensen te redden. Bij reddingsschepen die speciaal met dit doel gebouwd zijn, kunnen de vluchtelingen gemakkelijk aan boord klimmen via een verlaagd dek of dergelijke. Dit gaat veel moeilijker bij grote schepen met een hoog vrijboord. Voor deze reddingsacties moet de bemanning zeer inventief zijn. Vaak wordt er gebruikgemaakt van de pilotladder of als die er is via een deur in de romp van het schip. Het opklimmen van een pilotladder is allesbehalve simpel. Zeker omdat er bij de vluchtelingen in veel gevallen kinderen en zwangere vrouwen zijn. Vaak zijn de migranten al dagenlang op

zee in bootjes die amper voedsel aan boord hebben. De mensen zijn dus volledig verzwakt door honger en vermoeidheid. Het één voor één opklimmen van de ladder lijkt ook vaak tot vechtpartijen waarbij mensen vertrappeld worden of verdrinken. In een interview zei een Duitse Kapitein het volgende over een reddingsactie: *“Het was verschrikkelijk. Je ziet dode mensen in het water drijven, peuters die uit zwemvesten glippen en gewoon in de oceaan verdwijnen. Op een bepaald moment stapt mijn tweede officier in een zinkende rubberboot, naar een vrouw die op het punt staat een baby te krijgen, midden in een plas urine en benzine. Vrouwen en kinderen hebben geen kans in deze waanzin. Ze worden verpletterd. Overal lichamen en niets wat mijn bemanning kan doen.”* (Opielok, 2019).

Eenmaal de vluchtelingen aan boord zijn moet er getracht worden om een zo veilig mogelijke omgeving te creëren. Dit zowel voor vluchtelingen maar ook zeker voor de bemanningsleden. Het is zeer moeilijk om veiligheidsinstructies te geven. De vluchtelingen spreken zelden goed Engels en zijn meestal nog nooit op een schip geweest. Zeker op tankers of andere schepen die gevaarlijke cargo vervoeren zijn duidelijke instructies zeer belangrijk; geen gsm's aan dek, enkel roken in de voorziene zones. Dit om explosies te vermijden. Ook medisch zijn er vaak problemen, er is maar weinig medisch materiaal aan boord. De medische geschiedenis van de vluchtelingen is niet gekend. Ze kunnen ziektes of virussen met zich meedragen. Daarom wordt het aangeraden om niet veel contact te hebben met de vluchtelingen. Ook in sanitaire- en eetruimtes wordt er geprobeerd om zoveel mogelijk de crew en de vluchtelingen gescheiden te houden.

De International Chamber of shipping heeft een aantal richtlijnen opgesteld om koopvaardij schepen te helpen zich beter te beschermen tegen de bootvluchtelingen. Dit zijn geen verplichte vereisten maar eerder aanbevelingen voor de kapitein. Er staan tips in van hoe schepen zich best voorbereiden om grote groepen mensen op te pikken uit het water. Hoe ze plannen en procedures kunnen maken, toegepast op hun schip. Waarop ze moeten letten bij het inschepen. Hoe ze zoveel mogelijk de veiligheid van de bemanning kunnen garanderen. Waar op het schip laten ze de mensen best zitten? Wat met infecties en virussen? Wat met sanitair, hygiëne, medische verzorging, uitschepen... Voor al deze vragen of mogelijke problemen bij de redding, probeert de ICS een oplossing te bieden. In de appendices staan er tal van zaken die praktisch kunnen helpen. In Appendix A staat er een vrij precies stappenplan van wat te doen bij een grootschalige reddingsactie. Appendix B is

een lijst die gebruikt kan worden om de namen, afkomst en dergelijke te noteren van de vluchtelingen. Appendix C is een verzameling van voorgemaakte pictogrammen die kunnen gebruikt worden. Bijvoorbeeld een niet-roken bord. Deze zijn voorzien van een uitleg in het Engels, Frans maar ook in het Arabisch. Dit om de veiligheid aan boord zoveel mogelijk te behouden (International Chamber of Shipping, 2015).

## 2.6 Verzekering bootvluchtelingen

Het redden van migranten op de Middellandse Zee zorgt voor tijdverlies van enkele dagen, extra verbruik, extra havenkosten... In welke mate is het mogelijk om deze kosten te recupereren via de verzekeringen?

De verzekering die de schade aangebracht door migranten moet dekken is de *'Protection and Indemnity* verzekering, P&I verzekering. De 13 grootste P&I clubs zitten samen in de *'International group of P&I clubs'*. Zij vertegenwoordigen samen ongeveer 90% van de wereldwijde vloot.

Al deze P&I clubs hebben regels opgesteld die verduidelijken waartegen hun leden verzekerd zijn en waartegen niet. Deze regels zijn vrij algemeen opgesteld en treden niet in detail. Alle 13 leden van de IGP&I hebben een regel over verstekelingen en vluchtelingen. Deze vertonen geen expliciete verschillen. Enkel wordt er bij de ene P&I club iets vermeld dat bij de andere niet voorkomt. De P&I club met de meest gedetailleerde regels, die vrij beschikbaar zijn, is Gard. De onderstaande bespreking van de verzekering is bijgevolg op de regels van Gard gebaseerd.

Wat in de meeste regels van de P&I-clubs opvalt is dat er vaak aangehaald wordt dat men altijd eerst moet kijken of er geen andere verzekering de kosten dekt. De P&I verzekering is pas de laatste optie om kosten te recupereren.

De belangrijkste regels met betrekking tot het redden van vluchtelingen op de Middellandse Zee zijn bij Gard regel 31 en regel 32 uit deel II. Regel 31 gaat over het dekken van kosten gemaakt door het afwijken van de koers. Men kan afwijken om vijf redenen:

- om te zoeken naar een persoon die is vermist van het eigen schip
- om te zoeken naar een persoon die vermist is van een ander schip
- om te wachten op een persoon (meestal crew member) die vermist is of die van het schip is voor een behandeling. Er moet dan wel aangetoond kunnen worden dat het echt nodig is om te wachten. Men moet bewijzen dat het schip zonder die persoon niet zeewaardig is en dat het onmogelijk is om de reis verder te zetten zonder deze persoon.
- om te helpen bij het redden van personen op zee.

Regel 31 geldt enkel in het geval van deze vijf redenen. Migranten die gered moeten worden of vermist zijn, vallen dus onder deze regels. De kosten die in dat geval gedekt worden zijn de volgende: de brandstof, loonuitkering, voorraden, havenkosten en kosten die rechtstreeks in verband staan met de afwijking. Wanneer er een schadeclaim gevraagd wordt aan de verzekering is het belangrijk dat het ship alle kosten kan verantwoorden (Gard, 2000).

Vaak moet een schip een paar dagen extra varen om de migranten naar een veilige haven te brengen. Dit kost veel geld aan extra brandstof. Deze kost wordt volledig gedekt door de verzekering. Ook als er sneller moet gevaren worden dan normaal, bijvoorbeeld om migranten in nood te redden of om een gewond bemanningslid snel in de haven te krijgen, wordt de extra kost aan brandstof terugbetaald.

De extra havengelden worden ook gedekt door de verzekering. Deze kosten worden ruim gezien. Het gaat ook over de kosten van loodsen, sleepboten, haventaksen...

In veel gevallen worden er tientallen migranten in 1 keer gered. Deze mensen moeten allemaal voorzien worden van voldoende eten, drinken en eventueel medicatie. Ook het extra waterverbruik, elektrische componenten en gebruik van extra smeerolie wordt gedekt door de P&I-clubs.

Extra lonen uitgekeerd aan de bemanning omdat het schip een langere tijd doet over de oorspronkelijke route wordt niet gedekt door de verzekering. De verzekering dekt het wel als de crew extra overuren moet doen, bijvoorbeeld om migranten te redden, te verzorgen, te beveiligen...

Als de route van een schip door een risicogebied loopt (bijvoorbeeld een gebied met oorlogsrisico) moet het schip een extra verzekeringstoeslag betalen en krijgt de bemanning een extra toeslag op zijn loon. Lag het risicogebied echter niet op de route maar moet dit gebied toch ingevaren worden om migranten te helpen dan worden deze kosten gedekt door de P&I-club.

Het omgekeerde is echter niet het geval. Als een schip de extra risicoverzekering al betaald heeft maar door een vertraging vanwege een reddingsactie niet in deze zone moet varen wordt de reeds betaalde verzekering niet terugbetaald.

De kosten die gemaakt worden omdat het schip voor een langere periode dan voorzien gecharterd moet worden, zijn voor de rederij zelf.

Regel 31 gaat over de afwijkingen die schepen moeten maken en in welk geval ze hiervoor verzekerd zijn. Regel 32 daarentegen is heel specifiek voor vluchtelingen en verstekelingen. In deze regel staan in principe geen limieten op de kosten die gedekt worden. Er moet enkel aangetoond worden dat de kosten: *“directly and reasonably incurred in consequence of having stowaways or refugees”*. In de meeste gevallen wordt case per case bepaald welke kosten door de verzekering gedekt worden en welke niet. Dit komt er in de praktijk op neer dat de kosten, zoals in regel 31 besproken worden, gedekt worden.

Bij de regels van Gard is het zeer onduidelijk of de kosten die veroorzaakt worden door een eventuele vertraging van het schip te recupereren zijn via de P&I-verzekering. Er staat namelijk in de P&I-regels van Gard dat alle kosten die veroorzaakt worden door vluchtelingen terugbetaald worden, zolang de link tussen de kost en de vluchtelingen maar duidelijk aangetoond kan worden. Bij de Skuld P&I-club is het wel duidelijk. Hier staat letterlijk in de regels vermeld dat kosten door een vertraging niet gedekt worden. Bij alle andere P&I-clubs staat er niets vermeld over de kosten die het tijdverlies van een reddingsactie met zich meebrengt (Skuld P&I, 2018).

## 2.7 Invloed op de scheepvaart

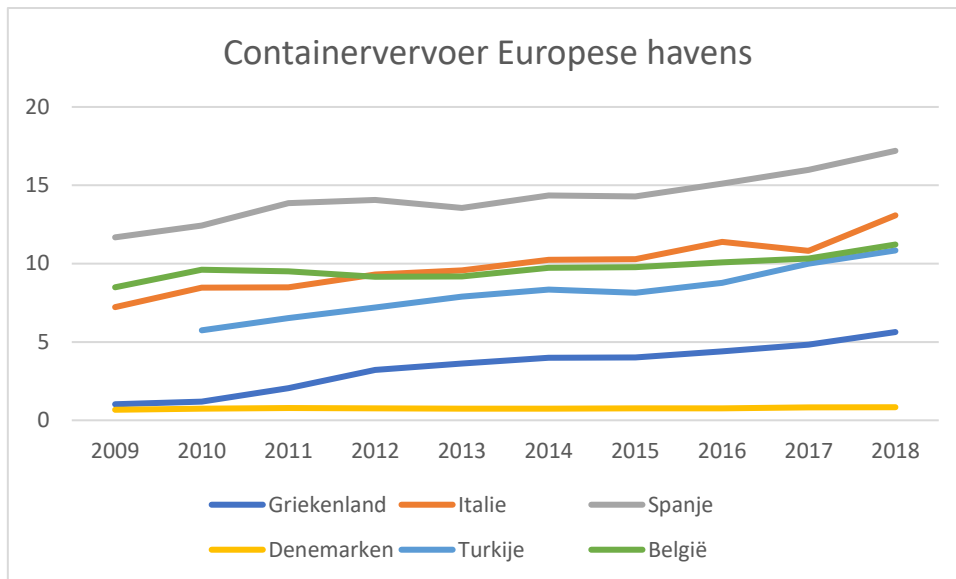
In hoeverre heeft deze crisis een invloed gehad op de scheepvaart? De kans dat een koopvaardijship een reddingsactie moet doen in het centraal Middellandse zeegebied is groter dan in andere gebieden. Vermijden rederijen daardoor bewust dit gebied? Heeft de migratiestroom ervoor gezorgd dat er minder schepen varen in de Middellandse Zee? Een vermindering in het aantal schepen zou voor de havens kunnen leiden tot grote economische gevolgen.

### 2.7.1 Goederenvervoer

De gemakkelijkste manier om te onderzoeken of schepen de Middellandse Zee vermijden wegens transmigranten is door te kijken naar het aantal getransporteerde goederen via de zee. Vervolgens deze cijfers land per land te vergelijken. Hebben landen die zwaar getroffen zijn door de migratiecrisis minder containers en andere goederen verscheept in vergelijking met landen die geen problemen hebben gehad met vluchtelingen?

Voor deze vergelijking zijn er enerzijds de landen met veel migranten. Dit zijn Griekenland, Italië en Turkije. Hier zijn sinds 2014 de meeste migranten vertrokken of aangekomen. Deze landen, gelegen centraal of in het oosten van de Middellandse Zee, vergelijken we met Denemarken, Spanje en België. Deze Europese landen hebben veel minder vluchtelingen.

Eurostat, het Europese statistiekbureau, brengt jaarlijks verschillende statistieken uit, ook over het containervervoer in alle Europese landen. Hieronder in de grafiek staat het containervervoer, uitgedrukt per miljoen Teu's, voor de te onderzoeken landen. Deze cijfers gelden voor alle havens van een land. In Italië gaat het dus zowel over de grote havens op het vasteland als de kleinere havens in Sicilië of Sardinië.

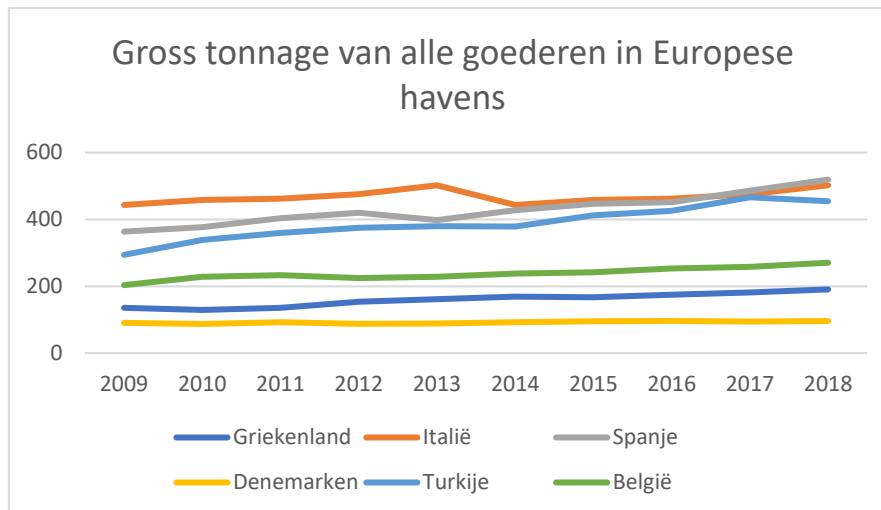


Grafiek 7 Containervervoer Europese havens

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van Eurostat (Eurostat, 2020)

Er is op de grafiek duidelijk een stijgende trend te zien. In de meeste Europese landen is het aantal containers dat er geladen wordt langzaam gestegen. Enkel in Denemarken is het cijfer vrij constant en laag gebleven. Er is duidelijk geen verschil zichtbaar tussen landen met veel migranten, zoals Griekenland, Turkije en Italië en de andere Europese landen. De migratiecrisis heeft, gebaseerd op deze grafiek, dus geen invloed gehad op het aantal getransporteerde containers. Er is wel een kleine afvlakking van de grafiek te zien in 2015 maar deze is niet uitgesproken en is er bij alle landen.

Ook bij de onderstaande grafiek met het aantal getransporteerde goederen in de Europese landen is er geen duidelijke inzinking van het aantal goederen waar te nemen. Men kan dus besluiten dat de migratiecrisis geen invloed heeft gehad op de beslissingen van rederijen om naar landen met veel migranten te varen.



Grafiek 8 *Gross tonnage van alle goederen in Europese havens*

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van Eurostat (Eurostat, 2020)

## 2.7.2 Passagiers

Behalve het transport van goederen speelt het personenvervoer via de zee een zeer belangrijke rol op de Middellandse Zee. In hoeverre is deze beïnvloed door de migratiecrisis?

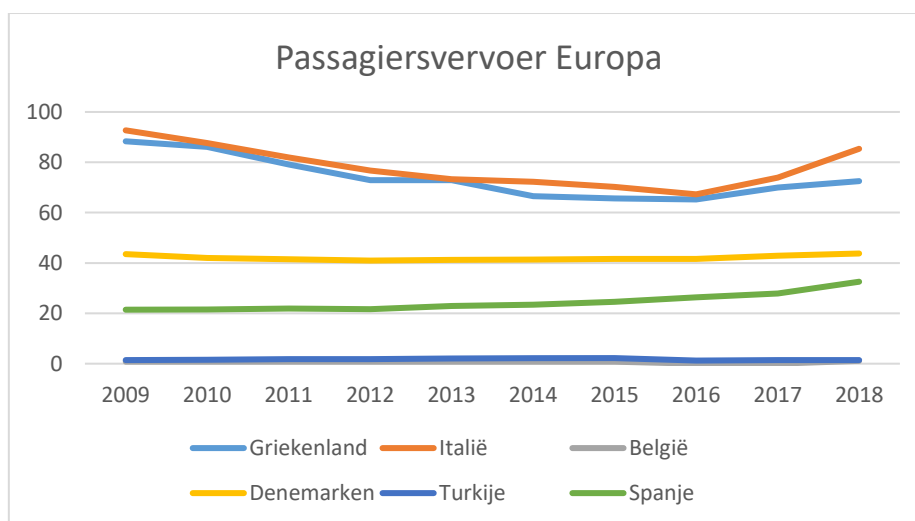
Onderstaande grafiek geeft het aantal ingescheepte passagiers weer in de Europese havens. Dit gaat dan zowel om passagiersschepen als om cruiseschepen. Ook de ferryboten die passagiers vervoeren tussen het vasteland en de verschillende eilanden rondom Griekenland en Italië zijn in de statistiek verwerkt.

Laten we vooral de focus leggen op de cruisewereld, deze is de laatste 15 jaar wereldwijd enorm sterk gegroeid, ook in de Middellandse Zee. Met 18,7 procent van het cruise marktaandeel is het de op een na grootste cruise gebied ter wereld. Dit op ruime afstand van de Caraïben dat over 33.7 procent van het marktaandeel beschikt. Belangrijk is dat de meeste passagiers die op cruise gaan in de Middellandse Zee Europeanen zijn, namelijk 83%. De cruisewereld op de Middellandse Zee is dus belangrijk door zijn omvang maar is zeer Europees gericht en trekt weinig toeristen van ander continenten aan. De belangrijkste cruisehavens liggen vooral in Italië, Spanje en Griekenland. De haven van Barcelona is met 1.555.819 passagiers de grootste, op de voet gevolgd door Venetië (Karlis & Polemis, *Cruise homeport competition in the Mediterranean*, 2018).



Er is bij de start van de migratiecrisis en de aanloop ernaartoe een duidelijk vermindering te zien in het aantal passagiers dat is ingescheept in Griekse, Italiaanse en Turkse havens. In Italië is deze daling al zichtbaar vanaf het einde van 2014. Het blijft vervolgens zakken. Het aantal ingescheepte personen gaat van 72 225 000 personen in 2014, naar 67 267 000 twee jaar later in 2016. Dit is een neerwaartse trend van het aantal passagiers dat gelijkloopt met de piek in de vluchtelingen crisis. Ook in Griekenland is er een vergelijkbare daling te zien. Deze gebeurt echter iets vroeger. De grootste daling is hier te zien eind 2014. Daar zakt men van 72 918 naar 66 533. Ten slotte is er ook in Turkije een daling te zien. Zij hebben in het algemeen wel minder passagiers dan Italië en Griekenland. In deze drie landen zijn binnen Europa de meeste vluchtelingen toegekomen. Er is dus wel degelijk een link tussen de crisis en het aantal maritieme passagiers (Karlis & Polemis, Cruise homeport competition in the Mediterranean, 2018).

In de andere Europese landen is de daling van het aantal passagiers duidelijk minder of zelfs volledig onbestaand. België, dat zeer weinig passagiers heeft, is sinds 2009 zeer langzaam aan het stijgen in aantal passagiers. Denemarken dat zeer veel kleine eilandjes heeft en bijgevolg ook veel maritiem personenvervoer is al tien jaar constant. In Spanje ten slotte, dat nochtans ook voor het grootste stuk aan de Middellandse zee ligt, is er een duidelijk stijging te zien van het aantal ingescheepte personen. De grote Europese migratiecrisis van 2015 en 2016 was dan ook vooral een probleem voor het centraal en oostelijk gedeelte van de Middellandse Zee.



Grafiek 9 Passagiersvervoer Europa

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van Eurostat (Eurostat, 2020)

Deze daling is vooral te wijten aan de vele media-aandacht die er op dat moment was voor het vluchtelingenprobleem. Dagelijks werden er overal op de journaals en in de kranten beelden getoond van rubberen bootjes, volgestopt met migranten. Dit zal ervoor gezorgd hebben dat mensen minder geneigd waren om in deze periode op reis te gaan naar deze plaatsen, en al zeker niet op een schip. Deze vermindering in passagiers zullen de Middellandse Zee-cruises zeker gevoeld hebben. De cruises op de Middellandse Zee worden vooral bezocht door Europeanen.

De migratiecrisis had gevolgen voor heel het toerisme in Griekenland en Italië. Er zijn verschillende onderzoeken gedaan in welke mate het toerisme in deze landen is beïnvloed. Zo is er gekeken naar de hotelprijzen van de eilanden in de Middellandse Zee. Wat is de prijs voor een verblijf van 1 week halfpension en hoe is deze prijs veranderd in 2016 ten opzichte van 2015? In dit onderzoek wordt duidelijk dat de prijzen op de eilanden in de Middellandse Zee over het algemeen gestegen zijn. Dit met een gemiddelde van 5.97%. De grootste stijging was te zien op Ibiza, Minorca en Zakynthos. Toch is dit niet overal zo. Er zijn ook plaatsen waar de prijzen gedaald zijn. Dit is vooral zo op de plaatsen met veel vluchtelingen zoals in Sicilië, Kos en Rhodos. Deze eilanden zijn dus duidelijk getroffen door de migratiecrisis (Cirer-Costa., 2017).

Dit wordt nog meer duidelijk als je de verschillende eilanden van eenzelfde land bekijkt. Zowel Kos als Zakynthos liggen in Griekenland. Het ene eiland heeft de grootste prijsstijging (Zakynthos) terwijl het andere eiland de grootste prijsdaling heeft. Hetzelfde zien we tussen Sardinië en Sicilië. Hoewel het beide Italiaanse eilanden zijn, is er een groot verschil tussen de prijsveranderingen op beide eilanden. De eilanden met de prijsdaling hebben telkens meer migranten ontvangen. De cijfers kunnen dus niet weerlegd worden door de eventuele economische crisissen binnen een land (Cirer-Costa., 2017).

De hotelprijzen in een land of streek zijn een goede indicatie om te zien hoe populair een vakantiebestemming is. Mensen moeten immers ergens verblijven. Deze daling in toerisme samen met de vermindering van de passagiers geeft aan dat er minder cruise-passagiers zullen geweest zijn in deze periode.

Het is wel zo dat na 2016 de cijfers direct terug gestegen zijn. In 2017 zijn er in Italië terug 73 876 passagiers geteld. Dit is terug op het niveau van 2014, van voor de migratiecrisis echt

begon. Ook in Griekenland is het aantal passagiers terug gestegen. Dit komt enerzijds overeen met de vermindering van het aantal vluchtelingen maar anderzijds ook met het feit dat er na 2016 terug veel minder media-aandacht was omtrent dit onderwerp. De negatieve impact op de cruisesector was dus maar van korte duur.

## 3 De Noordzee Problematiek

Voor veel vluchtelingen die eenmaal in Europa zijn aangekomen, eindigt hun toch nog niet. Ze willen naar het Verenigd Koninkrijk. Voor hen is het Britse eiland hun Walhalla, hun El Dorado, het Beloofde Land. Is dit altijd zo geweest of is dit pas de laatste jaren gegroeid?

### 3.1 Traditionele routes

Zeer veel vluchtelingen proberen om in Groot-Brittannië te geraken. De meest voor de hand liggende plaats om dit te doen is via Calais. Tussen Calais en Dover is er een minimumbreedte van 33,1 km water. Dit wordt bij ons het Nauw van Calais of de Straat van Dover genoemd. Dit is ook een van de drukst bevaren routes ter wereld met een passage van meer dan 800 schepen per dag. Er is tussen Calais en Dover ook een enorm drukke veerdienst, dagelijks varen er verschillende passagiersboten tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse kust. In 1994 werd een spoorwegtunnel aangelegd. Deze tunnel loopt vanaf Coquelles, een klein dorp nabij Calais tot aan Folkestone in Kent (Wooldridge & Everard, 2019).

In 1999 werd er een eerste vluchtelingenkamp opgericht in Sangatte, een dorpje ten westen van Calais. Het kamp voorzag in verschillende hulpfaciliteiten voor de vluchtelingen. Maar het kamp raakte echter meer en meer overvol tot in 2002 de overheid besloot het kamp te sluiten. Al snel opende zich een nieuw kamp in Calais. Dit kamp werd ook wel 'de Jungle' genoemd. Hier verbleven er op het drukste moment meer dan 10.000 vluchtelingen. Deze kwamen voornamelijk uit Somalië, Syrië, Irak, Yemen en Sudan. Bij een telling uitgevoerd door Artsen Zonder Grenzen, wilde 82 procent van de migranten het Verenigd Koninkrijk bereiken. Ze proberen 's nachts als verstekeling het kanaal over te steken, dit zowel per schip als via de spoorwegtunnel. Overdag verbleven ze in het kamp, soms in erbarmelijke omstandigheden (Gillespie & Hale, 2017).

In oktober 2016 kwam er een einde aan 'de Jungle'. François Hollande, de toenmalige president, gaf het bevel om dit kamp te ontruimen. Al de vluchtelingen moesten verdeeld worden over andere opvangcentra in Frankrijk. Dit ging verrassend vlot.

Na de ontruiming van het kamp in Calais, waaieren de vluchtelingen uit naar overal. Er is onder andere een nieuw kamp gebouwd in Duinkerke, een paar kilometer verder. Veel vluchtelingen gingen ook de grens over richting Zeebrugge, Antwerpen, de hoek van Holland... De transmigratie naar het Verenigd Koninkrijk is sinds 2016 echt een probleem geworden voor alle havens aan de westkust van Europa, vooral deze met veel rechtstreekse zeeroutes naar het Verenigd Koninkrijk (Van Loon, 2016).

### 3.2 Haven van Zeebrugge

Zeebrugge is een haven die traditioneel veel transmigranten heeft. De haven van Zeebrugge wordt beheerd door MBZ nv, de 'Maatschappij van de Brugse Zeehaven'. MBZ is een overheidsbedrijf met de stad Brugge als hoofdaandeelhouder. Het havenbedrijf is opgericht in 1895 en is gelegen aan de Vlaamse kust. De haven doet vooral aan roll-on/roll-off en diepzeecontainervaart. Er was in 2019 een totale goederenoverslag van 45.8 miljoen ton. Met 2.9 miljoen wagens behoort Zeebrugge tot de top van de autohavens in de wereld. De haven heeft zich ook ontwikkeld tot de ideale locatie om bederfelijke voedingsladingen over te slaan (MBZ, 19).

Er zijn ongeveer een 140 bedrijven actief in de haven van Zeebrugge en er vertrekken dagelijks meer dan 20 intra-Europese schepen naar verschillende Europese landen. Hiervan zijn er ongeveer een achttal die elke dag op en af varen naar het Verenigd Koninkrijk. In 2017 was 45% van de goederen in Zeebrugge gerelateerd aan het Britse eiland. (MBZ, 19)

Met een gemiddelde reistijd van slechts 6 à 8 uur tussen Zeebrugge en het VK, is deze haven het ideale oversteekpunt voor transmigranten (Jolyt, 2020).

De transmigratieproblematiek in Zeebrugge is zeker niet nieuw, toch is er over de jaren heen wel wat veranderd, vooral met betrekking tot de afkomst van de migranten. In het begin van de jaren 2000 ging het vooral over ex Oost-Europese personen die als illegaal werden beschouwd. Met hierin een enorme piek van 2002 tot 2005. Dankzij een Europese hervorming werd besloten dat al deze mensen als legaal moesten beschouwd worden. Dit betekende een sterke daling in de cijfers. Na de Oost-Europese migratiegolf kwamen er steeds meer mensen uit andere landen hun geluk zoeken in Zeebrugge. Het ging hierbij

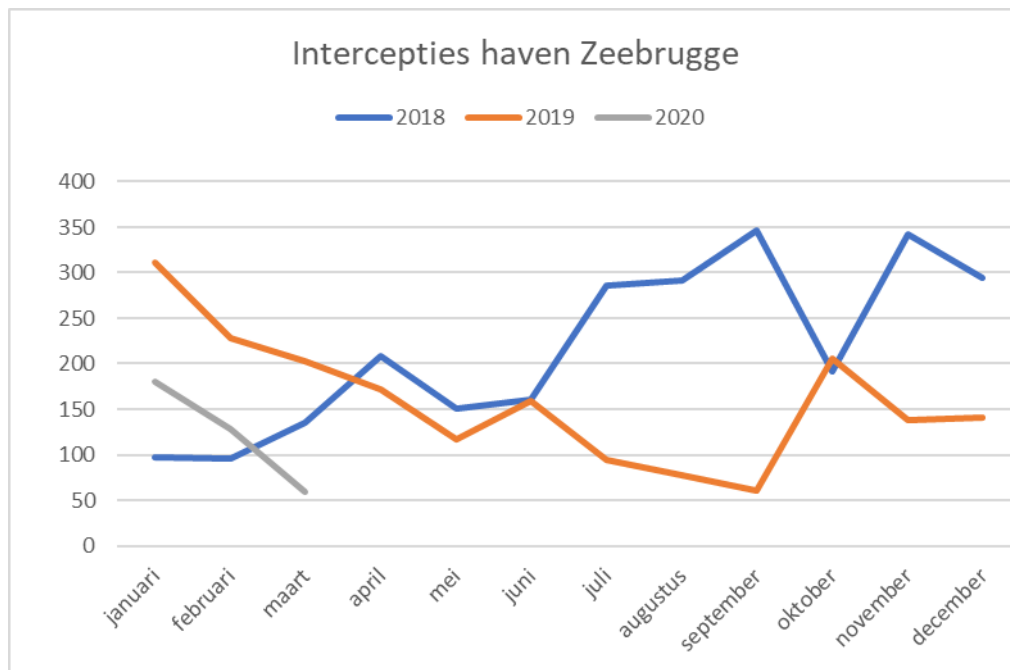
vooral over Afghanen, Indiërs, Irakezen en Iraniërs. De laatste jaren worden ook deze migranten hoofdzakelijk vervangen door personen uit Zwart-Afrika: Ethiopiërs, Eritreeërs, Soedanezen... Het is vooral deze groep die vandaag probeert om in groten getale in Groot-Brittannië te geraken (Jolyt, 2020).

Een belangrijk gegeven is dat het aantal transmigranten in golfbewegingen komt. Politieke beslissingen of beslissingen van de haven hebben vaak een directe invloed op een bepaalde locatie, maar hierdoor is er ook een indirecte invloed op de haven een honderdtal kilometer verder. Worden de controles in Frankrijk strenger gemaakt, dan verplaatsen de migranten zich naar Zeebrugge of Antwerpen. Verslappen de controles daarentegen, dan keren ze terug naar Frankrijk. Migranten hebben ook sociale media waardoor ze in contact staan met elkaar. Ze geven elkaar tips van gaten in de beveiliging, goede routes...

Ook andere beslissingen spelen een rol. Bij de sluiting van de ferrylijn van Oostende in 2012 was er een mogelijke route naar het Verenigd Koninkrijk verdwenen. Dit betekende dat de migranten elders naartoe moesten. Dit zorgde voor een stijging in Zeebrugge en Calais. Hetzelfde gebeurde bij de sluiting van het Maximilianeipark in Brussel en de sluiting van 'de jungle' in Calais. De migranten verloren als het ware hun 'hospot' en gingen elders hun geluk zoeken. Ook Nederland dat tot een paar jaar geleden amper migranten had, begint nu ook een duidelijke stijging in de cijfers te zien (Jolyt, 2020).

### 3.2.1 Aantal intercepties/ vervolgingen in Zeebrugge

De haven van Zeebrugge neemt tal van maatregelen om migranten te onderscheppen. Hieronder de cijfers van de scheepvaartpolitie met het aantal personen die maandelijks ontdekt worden bij hun pogingen om de haven binnen te dringen.



Grafiek 10 Intercepties haven Zeebrugge

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van de scheepvaartpolitie (Demeester, 2020)

Het is zeer moeilijk om in deze cijfers een lijn te trekken. In 2018 was september met 347 gevonden personen de drukste maand. Een jaar later in 2019 was september de rustigste met slechts 61 mensen. De tijd van het jaar geeft geen indicatie over het aantal indringers. Veel personen worden ook dubbel geteld. Als er iemand op 3 januari de haven binnendringt en hij doet dit opnieuw op 8 januari dan komt hij twee keer voor in de telling. Toch liggen deze cijfers vrij hoog. In 2018 ging het om een gemiddelde van 216 gevonden personen per maand. Dit komt overeen met ongeveer 7 personen per dag.

Heel vaak worden de indringers gevonden door privébewakingsdiensten. Deze houden ze dan vast tot de scheepvaartpolitie ter plaatse is. Zij starten de correcte procedure op. Men start altijd met een veiligheidsfouillering, om zich te vergewissen dat ze niet in het bezit zijn van een wapen of andere gevaarlijke voorwerpen. Men probeert ook de identiteit van deze mensen te bepalen. Vaak zijn ze echter niet in het bezit van identiteitspapieren. Er wordt vervolgens een foto en vingerafdruk genomen. Daarmee kan men wel zien of het de eerste keer is dat ze betrappt worden of niet. In de meeste gevallen worden de mobiele telefoons van de indringers uitgelezen. Dit om informatie te verzamelen over eventuele smokkelaars. Vervolgens wordt de dienst vreemdelingenzaken gecontacteerd en wordt er een verslag opgesteld. Deze dienst moet dan de beslissing nemen over de migrant.

Al deze handelingen nemen veel tijd in beslag en dit moet bij meerdere personen per dag gebeuren (Hof van beroep Gent, 2019).

Op 12 juni 2016 is er een nieuwe wet goedgekeurd. Deze wet maakt binnendringen in de haven strafbaar. Vóór deze wet kon er tegen indringers niet veel gedaan worden. Men moest de mensen altijd zonder gevolgen laten gaan. Dit is sinds 2016 veranderd. Dit is vooral een afschrikmiddel tegenover de transmigranten. Tegenwoordig kan men mensen, die zonder toestemming de haven binnendringen, straffen met een gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden. Plus daarbovenop een boete van 26 tot 500 euro (Melis, Binnendringen in haven voortaan strafbaar, 2016).

Deze straf kan ook opgetrokken worden bij verzwarende omstandigheden tot een gevangenisstraf van een jaar en een geldboete tot 1000 euro. Deze verzwarende omstandigheden zijn:

- Men maakt er een gewoonte van.
- Men dringt 's nachts binnen.
- Men dringt met meerdere personen tegelijk binnen.
- Men dringt binnen met het opzet om zaken te beschadigen.
- Men is binnengedrongen door geweld te gebruiken.
- Er is binnengedrongen binnen de kritieke infrastructuur.

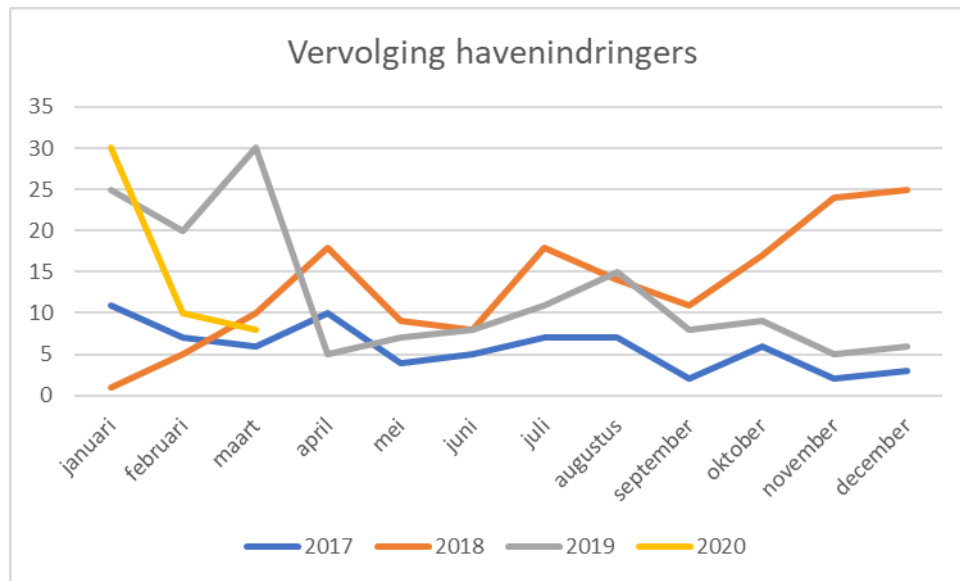
Aangezien transmigranten zelden over veel geld beschikken is het vooral de gevangenisstraf die ze moet afschrikken. Ook het feit dat de indringers in afwachting van hun berechting in voorlopige hechtenis kunnen genomen worden schrikt af. Worden ze niet in voorlopige hechtenis genomen dan geven ze bijna altijd verstek voor hun strafproces.

Het is de vraag of transmigranten die vaak al een tocht van duizenden kilometers achter de rug hebben zich laten afschrikken door deze wet. In de praktijk zijn er ook weinig onderzoeksrechters die deze indringers aanhouden. In theorie zou men al vanaf de eerste keer de indringers kunnen vervolgen. Dit doet men echter zelden. Men kijkt meestal hoeveel keer de transmigrant de haven is binnengedrongen. Meestal vervolgt het parket de migrant bij een 3<sup>e</sup> keer (Melis, Binnendringen in haven voortaan strafbaar, 2016).

De wet die sinds 2016 van kracht is heeft dus als doel om migranten extra af te schrikken. Toch wordt hij maar zeer weinig toegepast en leidt het zelden tot een effectieve



gevangenisstraf voor migranten. Dit in combinatie met de gedrevenheid die migranten hebben om het Verenigd Koninkrijk te bereiken maakt dat de wet weinig effectief nut heeft.



Grafiek 11 Vervolging havenindringers

Bron: eigen grafiek op basis van gegevens van de scheepvaartpolitie (Demeester, 2020)

De bovenstaande tabel geeft het aantal indringers aan die vervolgd zijn geweest. Deze cijfers liggen opmerkelijk lager dan het aantal mensen die opgepakt wordt. Zeker in 2017 lagen deze cijfers laag. Dit komt waarschijnlijk omdat de wet nog maar net van kracht was. De jaren erna zijn de aantallen wel gestegen. Ze blijven wel veel lager dan het aantal intercepties. In 2018 werd maar 6 procent van de gevallen vervolgd. In 2019 is dit aantal zeer lichtjes gestegen naar 8 procent. Men blijft dus relatief mild voor de havenindringers.

Deze indringers brengen nochtans vaak veel schade aan. De haven is goed beveiligd met hekkens, camera's, lichten... Het gebeurt vaak dat om in de haven te geraken deze worden doorgeknipt of vernield (Jolyt, 2020).

Een belangrijk thema vandaag de dag is ook de Brexit. Met de afscheiding van het Verenigd Koninkrijk van de Europese unie is het mogelijk dat de regels wat betreft asiel strenger zullen worden. Hoewel er daar nog niet direct aanwijzingen voor zijn, wordt dit door smokkelaars wel aangehaald als reden om snel de oversteek te wagen en niet langer te wachten. Dit wordt mogelijk gezien als een oorzaak voor de stijging van migranten uit Zwart-Afrika. Maar dit is allesbehalve zeker en absoluut geen duidelijke trend.

### 3.2.2 Beveiliging van de haven

Een belangrijk aspect in de strijd tegen transmigranten aan boord van schepen is de beveiliging van de haven. Hoewel de scheepvaartpolitie goed vertegenwoordigd is in de haven van Zeebrugge zijn het toch de havenbedrijven of rederijen zelf die de terminals en opslagplaatsen moeten beveiligen. Dit wordt meestal uitbesteed aan private bewakingsfirma's. Vanuit de IMO en de SOLAS worden er minimumeisen opgelegd waaraan schepen en havenbedrijven moeten voldoen.

#### 3.2.2.1 *Het FAL-verdrag*

Vanuit de IMO zijn verschillende richtlijnen opgesteld omtrent preventieve maatregelen tegen verstekelingen. Deze zijn vastgelegd in het FAL-verdrag. Dit verdrag heeft voornamelijk als doelstelling om scheepseigenaren, publieke autoriteiten, havenautoriteiten en kapiteins te laten samenwerken in het voorkomen van incidenten met verstekelingen. Deze maatregelen zijn niet bindend.

In verband met de haven- en terminal-autoriteiten bevat het FAL-verdrag een aantal aanbevelingen. Er wordt de havens opgelegd om de nodige infrastructuur en veiligheidsregelingen te voorzien zodat migranten geen toegang hebben op de haventerreinen en schepen. Deze voorzieningen moeten evenredig zijn met de grootte van de haven en de ladingen die er vervoerd worden. Er wordt aanbevolen om:

- a. regelmatig te patrouilleren in de havengebieden.
- b. speciale opslagplaatsen te voorzien voor goederen die aantrekkelijk zijn voor verstekelingen en deze opslagplaatsen extra te beveiligen.
- c. inspecties te doen van pakhuizen en opslagplaatsen.
- d. de lading te onderzoeken, wanneer er een indicatie is van een verstekeling.
- e. de samenwerking tussen de openbare diensten, scheepseigenaren en kapiteins te verbeteren.
- f. de samenwerking tussen de havenautoriteiten en andere relevante autoriteiten te verbeteren.
- g. overeenkomsten te creëren zodat enkel stuwadoors die erkend zijn, schepen gaan stouwen, laden en lossen.

- h. om overeenkomsten te creëren zodat stuwadoors en personeel die toegang hebben tot het schip gemakkelijk identificeerbaar zijn.
- i. stuwadoors en ander personeel aan te moedigen om onbevoegde personen of verdachte zaken te rapporteren.

Behalve de aanbevelingen voor de havens staan er in het FAL-verdrag ook standaarden voor de scheepseigenaar en de kapitein:

- Alle deuren, poorten, en andere toegangsmogelijkheden die niet gebruikt worden tijdens het verblijf van het schip in de haven, moeten gesloten blijven;
- De ingangen van het schip moeten tot een minimum herleid worden en constant bewaakt worden;
- Een adequate controle van het dek moet worden gehouden;
- Inschepen en ontschepen moet streng worden gecontroleerd door de crew of door anderen door de kapitein aangeduid;
- Een efficiënte manier van communicatie moet worden gehandhaafd;
- 's Nachts moet er verlichting zijn zowel binnen als langs de rand van het schip.

Behalve deze aanbevelingen roept het FAL-verdrag ook op dat op schepen bepaalde ruimtes, met een grote kans op verstopte verstekelingen, niet zomaar verzegeld mogen worden zonder een grondige inspectie. Dit om te vermijden dat het voor verstekelingen die zich in dit afgesloten stuk bevinden slecht zou aflopen (De Gelas, 2014).

#### 3.2.2.2 *De ISPS-code*

De ISPS-code, ook wel 'de International Ship and Port facility Security Code', is een amendement op SOLAS waarin de minimeisen in verband met beveiliging van schepen, havenfaciliteiten en overheidsinstellingen beschreven staan. De code bestaat uit twee delen, namelijk deel A en deel B. Het eerste deel is als het ware een verplichte vereiste die hoort bij hoofdstuk XI-2 van de SOLAS. Terwijl deel B meer specifieke beveiligingsrichtlijnen weergeeft.

Het hoofddoel van de ISPS-code is:

*"To establish an international framework involving co-operation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port*

*industries to detect security threats and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade”*

Men wil een structuur creëren om alle instanties rond een schip goed met elkaar te laten samenwerken. Zo moeten de beveiligingsrisico's beperkt blijven. Deze structuur geeft duidelijk aan welke instantie waar verantwoordelijk voor is. Bovendien is er samenwerking nodig zodat de security gerelateerde informatie vlot aan elke instantie kan doorgegeven worden.

In de code staan drie beveiligingsniveaus weergegeven:

- Niveau 1: dit geeft de minimum aanwezige securitymaatregelen weer, die te allen tijde aanwezig moeten zijn.
- Niveau 2: dit geeft het niveau weer waarbij er extra aangepaste beveiligingsmaatregelen moeten genomen worden, dit gedurende de periode of tijd dat er een verhoogd beveiligingsrisico is.
- Niveau 3: Dit is het hoogste niveau. In deze situatie is een beveiligingsincident waarschijnlijk. Ook al is de oorzaak nog niet altijd duidelijk. Hiervoor moeten er nog extra beveiligingsmaatregelen genomen worden.

De ISPS-code is op een schip aanwezig in de vorm van een Ship Security Plan. Elk schip moet zo'n plan hebben, opgelegd door de vlaggenstaat. In dit plan staan de verschillende maatregelen weergegeven voor alle drie de niveaus. Deze maatregelen zijn zeer schip-specifiek. Dit plan wordt meestal elektronisch bewaard zodat het beschermd is tegen mensen die dit niet moeten zien. De rederij moet in dit plan opnemen dat de kapitein de overheersende autoriteit is als het op security beslissingen aankomt.

Elk schip moet ook een securityofficier hebben. Die persoon is verantwoordelijk voor de beveiliging van het schip. Die moet inspecties uitvoeren, incidenten rapporteren, training organiseren... Het schip heeft aan de wal ook een Company securityofficier. Deze heeft ongeveer dezelfde taakomschrijving maar van op de wal. Het schip moet voor het in dienst treedt een certificaat hebben. Daarvoor worden de securitymaatregelen grondig onderzocht. Als deze in orde zijn wordt er een certificaat uitgereikt. Deze moet vernieuwd worden binnen de vijf jaar.

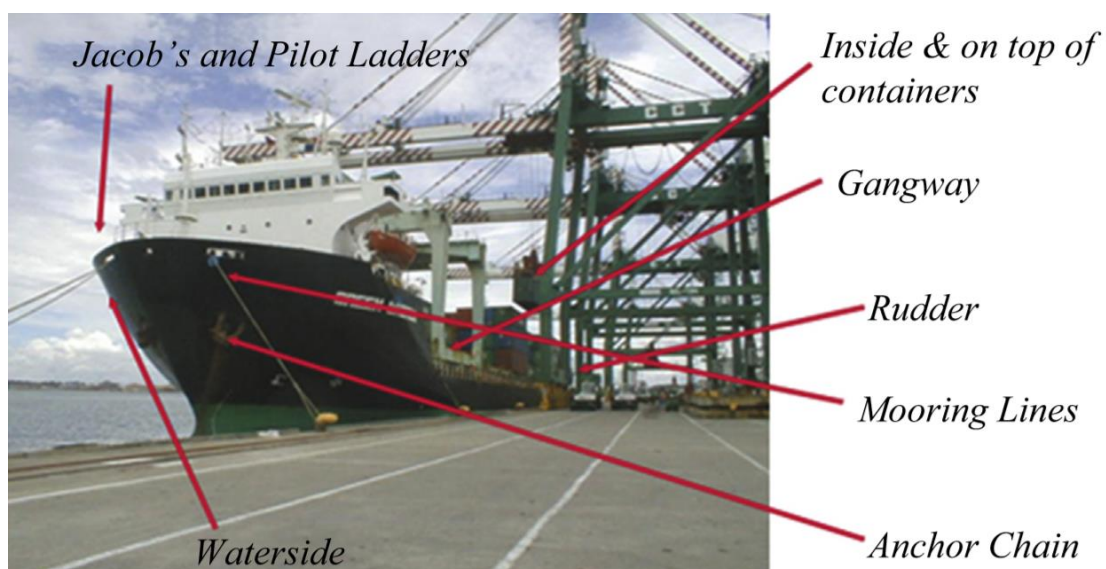
Dezelfde structuur als op een schip bestaat ook voor de havenfaciliteiten. In de haven moet er een Port Security Plan zijn. Ook hierin moeten de maatregelen voor elk beveiligingsniveau opgenomen zijn. Deze haven specifieke informatie moet ook beschermd bewaard worden. In de haven is er ten slotte ook een Port facility securityofficier aangeduid.

In deel B van de ISPS-code staat veel specifieker wat er in het Ship security plan moet staan. Wat betreft de beveiliging wordt er gewerkt op 5 punten.

- Toegang tot het schip
- Verboden gebieden op het schip
- Cargo overdracht
- Leveren van voorraden
- Behandeling van alleenstaande bagage
- Monitoren van de beveiliging

In verband met migratieproblematiek in Zeebrugge is vooral de toegang tot het schip, de cargo overdracht en de monitoring van belang.

Het is vanzelfsprekend dat er voorzien is in maatregelen zodat er niemand onopgemerkt in een schip kan kruipen. Deze maatregelen zijn in Zeebrugge vaak strenger dan in andere havens door de grote aanwezigheid van transmigranten.



*Figuur 5 Punten waar verstekelingen aan boord proberen te klimmen*

Bron: (McNicholas, 2016)

Het security plan moet duidelijk alle mogelijke manieren om aan boord te geraken identificeren. Dit kan zijn via ladders, loopbruggen, rampen, zijdeuren, ruiten... (zie Figuur 5). Maar ook het volledige dek als dit zich op kadehoogte bevindt, overhangende kranen of de trossen waarmee het schip vasthangt, moeten geïdentificeerd worden. Afhankelijk van het beveiligingsniveau waarin het schip zich bevindt moeten deze doorgangen al dan niet afgesloten of constant bewaakt worden.

Te allen tijde moeten alle personen die aan boord wensen te komen worden gecontroleerd. Dit moeten ze bijvoorbeeld doen via passagierstickets, boardingpass, werkorder... Ook de bagage of het voertuig van deze mensen kan bij het inschepen gecontroleerd worden. Bij ferry's zoals er veel vertrekken uit Zeebrugge is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen inschepende en ontschepende personen en tussen gecontroleerde en niet gecontroleerde passagiers.

Is er een verhoogd beveiligingsrisico dan moeten de controles ook strenger worden. Er moet meer personeel toegevoegd worden dat de mensen controleert die aan boord willen komen en meer personeel dat alle mogelijke ingangen bewaakt.

Behalve de controle van de mensen die aan boord willen komen is het ook belangrijk om een constante monitoring van het schip te doen, dit om eventuele verstekelingen te vinden. Onder securitylevel 1 houdt dit in dat er een voldoende security moet gegarandeerd worden door een combinatie van voldoende verlichting, bewakingspersoneel en/of het gebruik van elektronische hulpmiddelen zoals bewegingssensoren en camera's. De elektronische hulpmiddelen moeten verplicht een visueel/auditief alarm hebben dat te horen/ te zien is op een locatie die continu bemand is. Ook bij slecht weer en bij een elektrische storing moeten ze perfect blijven werken. 's Nachts en op dagen met een slecht zicht is het belangrijk om het dek en zeker alle ingangen naar het schip goed te verlichten. Dit moet gebeuren met het maximum aan licht dat beschikbaar is. Het is ook belangrijk dat de belichting zo gericht wordt zodat activiteiten vlak bij het schip ook zichtbaar zijn, zowel aan de kant van de kade als aan de waterkant. Er moet zeker voldoende licht voorzien worden zodat mensen die aan boord komen herkend kunnen worden. Deze belichting kan eventueel voorzien worden in samenwerking met de havenfaciliteiten.

Migranten die aan boord proberen te geraken doen dit echter zelden door rechtstreeks op een schip te kruipen. Meestal gebeurt dit via de overslag van goederen waarin ze verstopt zitten. De ISPS geeft weer dat er routinecontroles moeten gebeuren van de cargo en de laadruimtes, zowel vóór, tijdens als na de overslag. Er moet vooral nadruk gelegd worden op de zegels. (Controleren of er niet mee geknoeid is). Een zegel dat verwrongen is of scheef zit, is vaak een aanwijzing dat er iets in de container of trailer zit die er niet thuishoort. Op autoschepen, ferry's en passagiersschepen is het ook belangrijk om de voertuigen te controleren. Dit gebeurt meestal voor het inladen. Deze controles kunnen zowel visueel, fysiek of met gebruik van cargoscanners of honden gebeuren.

Al deze algemene maatregelen die in de ISPS-code staan, moeten voor elke schip afzonderlijk specifiek uitgewerkt worden in het ship security plan.

Elke haven moet ook een dergelijk plan hebben gelijkaardig aan dat van het schip namelijk het Port facility security plan. Dat plan wordt gemaakt voor alle havenfaciliteiten en is qua vorm een uitgebreide versie van dat van het schip. Het gebied is veel groter en er zijn meer toegangsmogelijkheden in een haven. Er zijn ook de drie beveiligingsniveaus met elk hun eigen maatregelen. Voor al deze maatregelen worden er vaak privébeveiligingsfirma's ingehuurd. De ISPS houdt ook dezelfde vijf kerntaken van beveiliging aan die daarnet besproken werden voor het schip. Belangrijk bij alle controles en maatregelen is dat het laden, lossen van goederen, het vertrekken en aankomen van schepen zo weinig mogelijk last ondervinden. Alle maatregelen: hekkens, controles moet voldoen aan de standaarden opgelegd door de overheidsdiensten waarop de havenfaciliteit gelegen is (International Maritime Organisation, 2003).

### 3.2.3 Security in de haven van Zeebrugge

In de haven van Zeebrugge ligt de verantwoordelijkheid van de beveiliging in handen van het lokaal comité. De havenkapitein, op dit moment J. Praet, is de voorzitter van het comité. Het lokaal comité bestaat uit vertegenwoordigers van de federale politie, de lokale politie, militairen, mensen van de staatsveiligheid, de brandweer, de douane en de nationale

autoriteit voor maritieme beveiliging. Op dit moment zit hier ook een expert bij van Infrabel om problemen op te lossen met transmigranten die via het spoor komen.

Dit comité houdt zich niet enkel bezig met migranten maar ook met het bestrijden van diefstallen, drugsmokkel, illegaal wapenvervoer... De strijd tegen illegale haveninldringers is wel een van hun belangrijkste bezigheden. Dit comité maakt onder andere het 'port facility security plan' opgelegd door de ISPS-code. Het plan wordt regelmatig herbekeken om zo eventuele verbeteringen te kunnen doorvoeren (Jolyt, 2020).

Het comité controleert ook bedrijven in de haven. Is de omheining rondom het terrein van dit havenbedrijf van een goede kwaliteit, is deze niet beschadigd? Loopt er genoeg bewakingspersoneel rond en/of is er genoeg camerabewaking? Gaan de slagbomen snel genoeg dicht? Staat er altijd iemand bij de loopbrug van elk schip? ... Al deze zaken worden onderzocht. Vervolgens wordt er een verslag geschreven. Dit wordt dan doorgegeven aan desbetreffende bedrijf. In het slechtste geval kan het lokaal comité beslissen om het ISPS-certificaat in te trekken. Dit zorgt er dan voor dat dit bedrijf geen goederen meer kan exporteren naar de Verenigde Staten. In de meeste gevallen gaat men echter samen met het bedrijf uitzoeken hoe ze de beveiliging kunnen verbeteren.

Specifiek voor de beveiliging tegen migranten wordt er nauw samengewerkt met het Verenigd Koninkrijk. Hoewel het Verenigd Koninkrijk de rederijen met migranten aan boord staat op te wachten met boetes is er toch een grote samenwerking tussen alle verschillende havens op het Britse eiland en de haven van Zeebrugge. Deze samenwerking is vooral nuttig door de zeer transparante communicatie. Alle havens in het Verenigd Koninkrijk gaan elk aantreffen van migranten goed onderzoeken. Ze kijken van welke haven ze komen, op welk schip ze zaten en in welke trailer of container. Deze informatie delen ze dan met de bevoegde instanties. Met deze gegevens kunnen ze in Zeebrugge gemakkelijker de zwakke plekken in het beveiligingssysteem vinden. Als er bij een rederij opvallend veel migranten gevonden worden, wordt er gezocht naar het beveiligingslek om dit in de toekomst te vermijden (Jolyt, 2020).

Op dit moment is er ongeveer een gemiddelde van 1 migrant per dag die het lukt om over de Noordzee te geraken via de haven van Zeebrugge. Deze migrant geraakt dus door de controles in Zeebrugge en wordt pas ontdekt in Engeland. Het is natuurlijk gissen naar de



'dark numbers' van migranten die ook voorbij de controles in het Verenigd Koninkrijk geraken. Deze mensen staan immers nergens geregistreerd. De transmigranten maken de oversteek zelden alleen. Dit jaar zijn er op moment van schrijven 26 keer migranten gevonden in een schip afkomstig uit de haven van Zeebrugge. Het zijn er dus gemiddeld 3 of 4 per keer. Hieruit volgt dat er voor 2020 in de eerste drie maanden 91 mensen de oversteek hebben kunnen maken, tegenover de 315 mensen die in Zeebrugge gevonden zijn. Dit maakt dat, de personen die men niet vindt buiten beschouwing gelaten, men ongeveer  $\frac{3}{4}$  van de migranten die de oversteek wagen al in Zeebrugge al kan oppakken.

De migranten van wie de oversteek lukt zijn natuurlijk vooral nadelig voor de Britten. Ze hebben er dus ook alle baat bij dat de controles in de Europese havens streng zijn. Naast het uitwisselen van informatie helpen de Britten ook actief met het zoeken van migranten buiten het Verenigd Koninkrijk. Dagelijks zijn er acht à tien Britse politieofficieren aan het werk op de haventerreinen van Zeebrugge. Deze zijn afkomstig van de UKBF of '*United Kingdom Borderforce Team*'. Elke ochtend en elke middag zijn er drie van hen bezig met multigas-detectie op zoek naar de migranten. Deze meters kunnen in een afgesloten ruimte, aan de hand van CO<sup>2</sup>-metingen, personen opsporen. Anderen zijn voortdurend bezig met het visueel afspeuren van de containers of met behulp van speciaal opgeleide politiehonden. Deze honden worden speciaal opgeleid in het detecteren van menselijke geuren (Technisch steunteam scheepvaartpolitie, 2020).

De Britten hebben de haven van Zeebrugge gesteund met 3.3 miljoen euro. Dit geld wordt verdeeld onder de haven en de negen belangrijkste havenbedrijven. Hiermee kunnen de havenbedrijven verder investeren in omheiningen, bewakers, camera's... Vorig jaar heeft de haven van Zeebrugge ook een Europese subsidie van 2.5 miljoen euro gekregen. Hiermee is een cameraschild rond de haven geplaatst met op 35 plaatsen speciale ANPR-camera's. Deze '*Automatic Number Plate Recognition*' camera's moeten helpen bij de beveiliging van de haven (Vankerkhoven, 2020).

Behalve de Uk border force voert ook de haven zelf veel controles uit. Elke trailer met een zachte zijde met als bestemming het Verenigd Koninkrijk wordt gecontroleerd. Toch is er altijd de mogelijkheid van een menselijke fout of een technische fout waardoor de migrant gemist wordt. De transmigranten slagen er ook soms in om nog na de controles in de trailer

te kruipen. Er is dus nooit 100 procent zekerheid dat iedereen gevonden wordt ook al worden alle trailers gecontroleerd (Jolyt, 2020).

Behalve de CO<sup>2</sup>-meters beschikt de haven van Zeebrugge ook over cargoscanners. Deze maken als het ware een Röntgenfoto van de trailer. Deze werken zoals de X-ray scanners op de luchthaven maar dan voor containers. Er zijn in Zeebrugge 3 van deze soort scanners aanwezig. 1 hiervan is in eigendom van de UKBF, 1 van het technisch steunteam van de scheepvaartpolitie (zie figuur 7) en 1 van de douane. De scanner van de douane mag niet naar mensen zoeken. Dit kan enkel noodgevallen. In 2019 zijn er door het technisch steunteam van de scheepvaartpolitie 34 144 trailers gecontroleerd. Hierbij werden er 307 migranten aangetroffen in een trailer.



*Figuur 6 Cargoscanner technisch steunteam scheepvaartpolitie*

Bron: (Technisch steunteam scheepvaartpolitie, 2020)



*Figuur 7 Cargoscan vrachtwagen met twee verborgen migranten*

Bron: (Technisch steunteam scheepvaartpolitie, 2020)

Containers kunnen niet met CO<sup>2</sup>-meters gecontroleerd worden waardoor het vooral belangrijk is om de zegels goed na te kijken. Elke container is voorzien van een zegel, deze heeft een nummer die overeen moet komen met de laadbrief. Is dit niet het geval of lijkt het alsof er met de zegel geknoeid is, dan gaat men over tot de fysieke controle van de container. Deze wordt dan meestal geopend. Migranten en meer bepaald de mensensmokkelaars zijn ook al zeer bedreven in het namaken van de zegels of in het openen van de container zonder dat men de zegels moet aanraken (Demeester, 2020).

#### 3.2.4 Nieuwe slimme technologieën.

In de strijd tegen illegale inklimmers gaat men steeds meer moderne technologie gebruiken. Passant is een Belgisch-Nederlandse alliantie, ontwikkeld met Europese steun, dat hoogtechnologische veiligheidssystemen aan het ontwikkelen is om havens te beschermen. Zij worden gefinancierd door de Nederlandse Rijksoverheid, de provincie Noord-Brabant, de provincie West-Vlaanderen en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling Vlaanderen-Nederland. Al deze fondsen zijn samen goed voor 2.7 miljoen euro (Mortelmans, 2019).

Sinds het einde van vorig jaar wordt er een hoogtechnologisch hek getest in de haven van Oostende. Dit hekwerk is voorzien van een detectiesysteem. Wanneer de sensoren op de omheining geactiveerd worden gaat er een alarm af in een centrale meldkamer. Van hieruit kan men dan precies zien waar er iemand probeert over of door het hek te kruipen.

Belangrijk is dat het systeem leert om het verschil te zien tussen menselijke handelingen en trillingen afkomstig van dieren, waaierende takken of passerende voertuigen. Het hek is ook voldoende stevig zodat het niet gemakkelijk te saboteren is.

Behalve slim hekwerk ontwikkelt Passant ook slimme dekzeilen voor trailers. Deze zeilen zijn veel sterker dan de zeilen die nu gebruikt worden. Worden ze toch kapotgesneden dan gaat er een alarm af in de meldkamer. Een bewakingsagent kan vervolgens direct komen kijken en eventueel de hulpdiensten verwittigen. Daarnaast ontwikkelt men ook slimme camera's. Deze camera's zijn in staat om bewegingen van mensen en voertuigen te analyseren. Zo zouden ze het verschil zien tussen de beweging van een gewone havenarbeider die zijn job uitvoert en een illegale vluchteling. Meer nog, er wordt ook een algoritme ontwikkeld die kijkt of de logistieke planning en de real-time havenactiviteiten met elkaar overeenkomen. Telkens wanneer het systeem een onnauwkeurigheid ontdekt, wordt er een melding gestuurd naar de meldkamer (Otten , 2020).

Ook de havens van Zeebrugge en Antwerpen zijn lid van het strategisch adviescomité van Passant. Ze werken actief mee aan de ontwikkeling van deze technologie. De testfase zou drie jaar duren. Daarna wordt er, afhankelijk van de resultaten, beslist om er al dan niet mee verder te gaan.

Deze technologieën hebben uiteindelijk als doel om havenindringers tegen te gaan met als positief effect dat de verzekeringspremies voor de haventerreinen zouden dalen. Ook zouden transportbedrijven die gebruik maken van de slimme dekzeilen een vlottere doorgang krijgen bij de douane. De kans dat er migranten inzitten is namelijk veel kleiner. Dergelijke innovaties zullen wel vrij duur zijn.

Specifiek in Zeebrugge is men ook al testen aan het uitvoeren met drones. Deze zouden boven de haven moeten vliegen om zo gemakkelijker migranten op te sporen.

Al deze (kostelijke) maatregelen die tegen migranten genomen worden, geven aan dat het zowel voor de haven als de verschillende bedrijven zeer belangrijk is dat de migranten onderschept worden.

### 3.3 Waarom naar Groot-Brittannië?

Wat is er zo aantrekkelijk aan Groot-Brittannië? Voor het goede weer moet men daar alleszins niet zijn. Er zijn echter heel wat andere redenen.

De voornaamste reden is dat het Verenigd Koninkrijk geen nationale identiteitskaart heeft. Ondanks de vraag van de Europese landen en ondanks de illegale migratie is er nog steeds geen sprake van een ID-kaart. In 2006 was er een voorstel om een identiteitskaart te koppelen aan een rijksregister zoals bij ons maar al in de volgende regeringsperiode onder David Cameron werd het idee van dergelijke ID-kaart terug van tafel geveegd, ondanks de miljoenen die de overheid al geïnvesteerd had in het project. De grootste reden die aangehaald wordt is een te grote inbreuk op de privacy. Dit is zeer vreemd voor een land, met als hoofdstad Londen, waar de CCTV-camerabewaking tot één van de meest verregaande van Europa behoort (Bervoet, 2018).

Het gebrek aan een verplicht identiteitsbewijs maakt het voor illegale migranten gemakkelijk om te beginnen werken. Vaak werken ze dan ook ver onder het minimumloon in bijvoorbeeld de horeca, landbouw, transportsector of de bouw. Sowieso ligt de loonkost in Groot-Brittannië bij een van de laagste van Europa. Het lag in 2018 met 25,7 euro per uur een derde lager dan in België en ongeveer een kwart lager dan in de andere Europese landen zoals Duitsland, Frankrijk en Nederland. Door besparingen binnen het Britse overheidssysteem zijn ook de sociale en arbeidsinspecties sterk verminderd. Dit maakt dat werkgevers vaak kiezen voor, tijdelijk werk, seizoencontracten en cash-in-hand jobs. Hiervoor zijn migranten ideaal. Deze slechte jobs die de migranten krijgen is vaak nog beter dan de toestand waarin ze anders zouden terechtkomen.

Ook is het gemakkelijk om toegang te krijgen tot de gezondheidszorg, dit door het lage remgeld en een gebrek aan strenge controles van de ziekteverzekering.

Ten slotte is het Engels ook een voordeel. De meeste vluchtelingen spreken de taal al, dit maakt integratie een stuk gemakkelijker (Bervoet, 2018).

Zolang Groot-Brittannië het beleid niet aanpast blijft het 'dweilen met de kraan open' en zullen de migranten blijven proberen hun 'Belofde land' te bereiken.

### 3.4 Vertragingen van schepen/ladingen

Transmigranten zorgen voor veel overlast in de havens van Zeebrugge. Alle trailers worden gecontroleerd met de CO2-meters, met politiehonden, cargoscanners... Het hele gebied wordt gecontroleerd, zowel fysiek als met camera's waardoor er dagelijks verschillende havenindringers ontdekt worden. Toch lijkt dit tot zeer weinig vertraging van de schepen.

In de haven van Zeebrugge wordt er alles aangedaan zodat schepen geen vertraging oplopen. Als er migranten gevonden worden, wat vaak gebeurt, zijn er zeer duidelijke procedures die gevolgd moeten worden om vertragingen tot een minimum te beperken. Wat vaak gebeurt, is dat de trailer of container waar de migranten in verstopt zitten het schip mist. Bij de ontdekking van de migranten moet de trailer telkens onderzocht worden. Dit gebeurt enerzijds om de schade op te meten; bij schade moet dit namelijk ook op de laadbrief vermeld worden. Anderzijds moet er gecontroleerd worden of er via de container geen andere zaken naar het Verenigd Koninkrijk gesmokkeld worden. Deze procedure neemt wel wat tijd in beslag waardoor het reëel is dat goederen niet op tijd in het schip geraken (Jolyt, 2020).

De goederen moeten vaak verladen worden naar een andere container en opnieuw ingepland worden in een nieuw schip met dezelfde bestemming. Dit brengt veel extra (administratief) werk met zich mee.

Het is uitzonderlijk dat schepen vertraging hebben maar het gebeurt wel. In de zomer van 2018 hebben er zich twee gevallen vlak na elkaar voorgedaan waarbij het schip zelfs besliste om terug te keren. In het eerste geval ging het over een aantal transmigranten dat via de meertouwen aan boord waren gekropen van de 'Estraden', een schip van de rederij P&O Ferries. Een havenarbeider had dit gezien. Hij kon echter niet vertellen om hoeveel personen het ging. De scheepvaartpolitie begon na deze melding samen met de bemanning van het schip en vier politiehonden aan de zoektocht naar de migranten. Na meer dan anderhalf uur zoeken vond men uiteindelijk 3 mensen in de machinekamer, waaronder een 19-jarige Marokkaan. Na dit tijdverlies vertrok de ferry uiteindelijk anderhalf uur later. Ze waren nog maar net de haven uit toen er opnieuw een aantal migranten gevonden werden. Het schip besliste toen om terug te varen naar Zeebrugge om daar de migranten terug af te zetten aan de wal. Dit was naar eigen zeggen om de boetes in het Verenigd Koninkrijk te ontwijken.

Zo'n terugkeer kost veel tijd en geld. Bij grote schepen moeten er opnieuw sleepboten voorzien worden, eventueel moet er ook opnieuw een loods aan boord gebracht worden. Los hiervan komen ook de laadschema's en de leveringstijden van de goederen in gedrang. Ook al het werk van de politie en de honden heeft hun prijs. (Boon, 2018)

Drie weken later, op 6 augustus 2018, deed er zich een gelijkaardig incident voor. De rorocarrier 'Baltica', van de Finse rederij SOL Continent Line, was onderweg richting Gotenburg in Zweden. Toen het schip net de haven verlaten had werd er een Algerijnse man aangetroffen op het schip. Deze man dacht waarschijnlijk dat het schip naar het Verenigd Koninkrijk zou varen. Dit was echter niet zo. Het schip zou na zijn stop in Gotenburg doorvaren naar Noord-Finland. Het vaartuig besliste hierdoor om terug te varen naar Zeebrugge, dit om de repatriëringskosten te vermijden. Het extra tijdverlies woog dus niet op tegen de kosten om de migrant te laten terugbrengen naar Zeebrugge (Roet, 2018).

Vertragingen in de haven zijn uitzonderlijk maar het gebeurt zeker.

### 3.5 Boetes voor verstekelingen, mensen zonder papieren

Bij het vervoeren van migranten kunt u rekenen op... boetes. Volgens de richtlijnen opgesteld door de IMO worden beslissingen omtrent illegale migranten genomen door het land waar ze toekomen. Elk land heeft dus zijn eigen systeem, ook wat betreft boetes (IMO, 1997).

#### 3.5.1 Regelgeving in België

In België staat alle regelgeving rond migranten opgetekend in de verblijfwet. Hierin staan verschillende hoofdstukken in verband met het verblijf, veiligheidsmaatregelen en categorieën van vreemdelingen.

De belangrijkste artikelen die handelen over het vervoer staan in hoofdstuk II, artikel 4Bis. Dit artikel stelt dat alle personen die het Rijk binnenkomen via de buitengrenzen, vastgelegd door internationale overeenkomsten dit moeten doen via een toegelaten doorlaatpost. Hierbij is men verplicht om zowel bij het binnenkomen als bij het verlaten van het Rijk uit eigen beweging zijn reisdocumenten te tonen. In België is men sowieso altijd verplicht om

een bewijs van identiteit bij te hebben. Als men niet aan deze voorwaarden voldoet kan door de minister of zijn gemachtigde een administratieve boete worden opgelegd van 200 euro. Als de schending te wijten is aan de nalatigheid van de vervoerder, is deze hoofdelijk aansprakelijk met de vreemdeling voor het betalen van de opgelegde boete.

Met andere woorden als er via een vrachtwagen of via een schip een vreemdeling de grens overkomt naar België dan kan een boete van 200 euro opgelegd worden aan de vreemdeling. Bij nalatigheid van de vervoerder kan dit geld ook bij hem gevraagd worden. De vervoerder kan dan op zijn beurt proberen om het geld op te eisen bij de vreemdeling. De vreemdeling heeft vaak niet veel geld waardoor dit in praktijk meestal betaald wordt door de vervoerder. Er kan binnen een termijn van een maand in beroep worden gegaan. Dit zowel door de vervoerder als door de vreemdeling.

Behalve de relatief lage administratieve boete van 200 euro voor de illegale vreemdeling zijn er in de verblijfwet ook specifieke strafbepalingen opgenomen voor wat betref de zeevervoerder. Dit onder de titel IIIbis, artikel 74/2. Hierin wordt gesteld:

(Met een geldboete van (3.000 EUR)) per vervoerde passagier wordt gestraft:

- De openbare of private zeevervoerder die, ter gelegenheid van eenzelfde reis, ten minste vijf passagiers die niet in het bezit zijn van de in artikel 2 voorziene stukken, naar België vervoert, zonder gevolg gegeven te hebben aan het verzoek om alle dienstige maatregelen te treffen opdat die passagiers in het bezit van die stukken zouden zijn.
- De openbare of private zeevervoerder die, ter gelegenheid van eenzelfde reis naar een derde land, ten minste vijf passagiers naar België brengt die geen houder zijn van de stukken die voor de toegang tot dat derde land vereist zijn, zonder gevolg gegeven te hebben aan het verzoek om alle dienstige maatregelen te treffen opdat die passagiers in het bezit van die stukken zouden zijn.

(Wet betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen., 1981)

Als er op een schip dat toekomt in België dus meer dan vijf passagiers aan boord zijn zonder de juiste documenten, dan kan de vervoerder verplicht worden om 3 000 euro te betalen per persoon. Met de documenten in artikel 2 wordt bedoeld: "een *geldig paspoort of van*



*een daarmee gelijkgestelde reistitel, voorzien van een visum of van een visumverklaring, geldig voor België, aangebracht door een Belgische diplomatieke of consulaire vertegenwoordiger of door een diplomatieke of consulaire vertegenwoordiger van een Staat die partij is bij een internationale overeenkomst betreffende de overschrijding van de buitengrenzen, die België bindt.” (Wet betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen., 1981)*

Behalve deze geldboete kan er volgens Art. 74/4bis. door de minister of diens gemachtigde nog een administratieve boete opgelegd worden van 5 000 euro per persoon. Voor deze boete moeten er niet minstens vijf illegale personen zijn.

Er wordt in deze artikels van de Belgische verblijfwet geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen het vervoeren van illegale verstekelingen en passagiers zonder de juiste identiteitsdocumenten. Dit is wel het geval in de Britse wetgeving.

In Zeebrugge is er veel passagiersverkeer. Het is dus de verantwoordelijkheid van de rederij om te controleren of de passagiers de juiste papieren bijhebben en of er geen migranten zo proberen het land binnen te komen. Deze regelgeving is natuurlijk niet van zoveel belang omdat België zeer gemakkelijk te bereiken is via andere methodes dan via de zee. Het omgekeerde, het uit België geraken richting het Verenigd Koninkrijk is veel belangrijker. Daarom bekijken we ook de regelgeving aan de overkant van de Noordzee.

### 3.5.2 Regelgeving in het Verenigd Koninkrijk

De regelgeving in verband met illegale migratie is in het Verenigd Koninkrijk opgenomen in de Immigration and Asylum Act van 1999. Dit werd in het leven geroepen om de behandeling van migranten eerlijker, sneller en kordater aan te pakken. Intussen is er zowel in 2002 en 2012 een herziening geweest van enkele Acts.

Het belangrijkste hoofdstuk voor de transportsector is Chapter 33, vooral part II. Dit gaat namelijk over “Carriers’ Liability. Dit stuk is sinds 1999 niet meer aangepast. In het Engelse systeem wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds verstekelingen die zonder weten van bemanning op een schip kruipen en passagiers zonder de juiste documenten.

In de eerste Act van Part II (Act 32) wordt een illegale beschreven als iemand die poogt langs de migratiecontrole te geraken “*concealed in a vehicle, ship or aircraft*”. Met ‘*concealed*’ bedoelt men verstopt in de vracht, in een opslagplaats of in andere zaken in een voertuig, schip of trein. (Act 43).

Personen die door ‘*The Secretary of State*’ verantwoordelijk geacht worden voor het binnenbrengen van illegale migranten moeten dus een boete betalen. Het is ook ‘*The Secretary of State*’ die een bedrag moet bepalen. Dit bedrag wordt bepaald aan de hand van een zogenaamde ‘*Liability: Code of practice*’. Aan de hand hiervan wordt de som van de boete bepaald. In de praktijk komt dit bijna altijd uit op 2000 pond. Dit bedrag geldt per gevonden clandestiene entrant. Vervolgens wordt er een zogenaamde ‘*penalty notice*’ opgemaakt. Hierin wordt de boete gemotiveerd, het totale bedrag vastgelegd, de wijze van betalen verduidelijkt en de uiterste betaaldatum vastgelegd. Dit is in de regel bijna altijd 60 dagen.

Onder de ‘*Immigration and Asylum Act*’ van 1972 was het zo dat bij de ontdekking van een verstekeling, zowel bij een verstekeling die gevonden werd op het schip als bij een verstekeling die gevonden werd in een container vervoerd door het schip, de boete altijd voor de scheepseigenaar of de charterer was. Dit is in de Act van 1999 gewijzigd. Volgens deze Act krijgt iedereen die in verband wordt gebracht met de gevonden migranten, een boete in de bus. Zowel de eigenaar van het schip, de kapitein als de scheepseigenaar. Zat de verstekeling in een trailer dan krijgt ook de eigenaar van de trailer een boete, alle ladingbelanghebbers, eventueel de chauffeur... Het maakt niet uit dat ze niet wisten of onmogelijk konden vermoeden dat er verstekelingen aan boord waren. Louter de aanwezigheid van de vreemdeling is voldoende. Men had als het ware maar beter moeten controleren voor men koers zette naar het Verenigd Koninkrijk. De totale som van de boete (meestal 2000 pond per migrant) moet door één of meerder van de partijen betaald worden. Wanneer één van de partijen zich kan verdedigen tegen de boete wil dit niet zeggen dat de andere ook vrijgepleit zijn. Deze wijziging is positief voor de rederijen, ze moeten niet meer direct betalen voor elke migrant die gevonden wordt op een schip, maar kunnen de boete vaak doorschuiven naar de eigenaar van de trailer. Wie de boete zal betalen staat meestal vastgelegd in het contract tussen het schip en de trailereigenaar (Gard, 2000).

Als er eenmaal een 'penalty notice' is opgemaakt kan men de boete aanvechten, dit moet schriftelijk gebeuren en binnen de 28 dagen. Dit kan men doen omdat men vindt dat de boete te hoog is of omdat men niet verantwoordelijk is. Men kan het aanvechten op basis van twee redenen.

- Wanneer men kan aantonen dat de vervoerder of een werknemer die direct verantwoordelijk was voor de verstekeling werkte onder dwang. Bijvoorbeeld door het bedreigen van bemanningsleden.
- Wanneer men kan aantonen dat volgende drie zaken allemaal aanwezig waren:
  - Men wist niet en men had geen gegronde reden om aan te nemen dat er een verstekeling aan boord was of had kunnen zijn.
  - Men heeft een effectief systeem om te voorkomen dat er vreemdelingen ongewild mee reizen.
  - ... en het systeem werd naar behoren toegepast door de persoon of personen verantwoordelijk hiervoor.

Het aantonen van deze drie zaken is moeilijk. Het eerste puntje kan al een struikelblok zijn. Het is niet gemakkelijk om aan te tonen dat je iets niet wist. Het kan immers altijd verzwegen worden om onder de boete uit te komen. Bovendien is het dagelijkse kost in havens als Zeebrugge of Calais dat er migranten proberen in schepen te klimmen. Dus ook al wist je van niets je kon alleszins vermoeden dat er verstekelingen aan boord waren. Voor een schip dat van de westkust van Europa komt is het dus zeer moeilijk om de boete kwijt te kunnen schelden.

Wat betreft de andere twee puntjes dient men de aanbeveling uit Act 33 te volgen. Daarin staat een "*Prevention of Clandestine entrants: code of practice*" Dit is een gedragscode met maatregelen die moeten gevolgd worden ter preventie van verstekelingen. Deze is geschreven in tien talen waaronder het Nederlands. In het eerste deel gaat het voornamelijk over voertuigen zoals auto's, vrachtwagens, trailers... In het tweede deel gaat het over goederen die geplaatst worden op een trein, vliegtuig of een schip dat naar het Verenigd Koninkrijk gaat. Het derde deel is dan weer zeer algemeen. Om de boete te ontlopen moet men deze gedragscode volgen en dit kunnen aantonen.

Uiteindelijk wordt er beslist om de boete ofwel te annuleren, te verminderen, te vermeerderen of in de meeste gevallen ongemoeid te laten. Te allen tijde moet er over de beslissing op tijd gecommuniceerd worden.

Men kan tenslotte de boete ook aanvechten via een appeal-procedure. Dit staat los van de vorige methode. Men moet dit doen via een N 161 formulier. Ook dit moet ingediend worden binnen de 28 dagen. Hierbij wordt de eerste beslissing van het ministerie in twijfel getrokken. Er wordt geen nieuw onderzoek gevoerd maar enkel gekeken of er geen fouten zijn gemaakt. Hierbij kan de boete enkel geannuleerd of verminderd worden. De boete kan niet verhoogd worden.

Het is wel zo dat de twee rederijen uit Zeebrugge die het vaakst naar het Verenigd Koninkrijk varen, namelijk P&O ferries en Cobelfret, in de meeste gevallen vrijgesteld worden van de boetes. Deze bedrijven hebben een goede samenwerking met de autoriteiten van Groot-Brittannië en ze nemen al veel maatregelen tegen migranten. (Jolyt, 2020)

Bovendien is het ook als wegvervoerder mogelijk om zich te accrediteren tegen de boetes. Ze moeten dan wel kunnen aantonen dat ze voldoende maatregelen nemen om illegale migranten uit hun voertuigen te houden. Er staat van al deze bedrijven een lijst online (Gov.UK, 2020).

Volgens Act 36 kan een voertuig, een klein schip, een klein vliegtuig of een treinwagon in beslag genomen worden als er twijfel bestaat of de boete betaald zal worden. Er wordt verder geen duiding gegeven bij de afmetingen of tonnenmaat van het schip. Toch ga ik er van uit dat dit enkel geldt voor jachten en dergelijke plezierbootjes en niet voor containerschepen of ferry's.

Wat gebeurt er met mensen die gevonden worden in Groot-Brittannië? Dit hangt meestal af van de situatie van deze mensen en wanneer ze gevonden worden. Als ze gevonden worden nadat ze het schip verlaten hebben en voet aan grond hebben gezet kunnen de migranten altijd beslissen om asiel aan te vragen. In dat geval moet de procedure opgestart worden en valt er pas later een beslissing wat er met hen moet gebeuren. Weigeren ze asiel aan te vragen, wat in praktijk zelden gebeurt, worden ze teruggestuurd. Worden de migranten reeds gevonden voor ze op Brits grondgebied zijn, kunnen ze altijd teruggestuurd worden. Toch worden gezinnen of vrouwen met kinderen zelden tot nooit teruggestuurd. Deze

mogen in de meeste gevallen blijven. In de regel moet het schip dat de migranten heeft meegebracht ze ook terugbrengen (Jolyt, 2020). Er moet sowieso voor deze mensen gezorgd worden. Ze moeten dus een maaltijd kunnen krijgen en als ze dit wensen een douche kunnen nemen. Wat de kost van deze terugtocht is, valt moeilijk in te schatten. Het hangt voornamelijk af van het aantal vluchtelingen dat teruggebracht moet worden. Voor deze transmigranten is het Verenigd Koninkrijk hun ultieme doel. Ze zien dit land als hun droom. Ze hebben om er te geraken vaak al tientallen keren geprobeerd om in een trailer te klimmen. Vaak hebben ze ook duizenden euro's betaald aan smokkelaars om ongezien aan boord te geraken. Als ze er dan uiteindelijk toegekomen zijn en direct teruggestuurd worden is het niet zo vreemd dat ze hier niet bepaald blij om zijn. Er moet dus op schepen die ze terugbrengt voorzien worden in extra bewaking. Deze extra security brengt ook kosten met zich mee (Gard, 2013).

Ook de Deense rederij, DFDS Seaways, ondervindt geregeld problemen met transmigranten. Ze hebben recent een transportlijn gestart tussen de twee grote Volvo fabrieken in Gent en Gotenburg. Dit is een vaart van ongeveer 32 uur. Dus toch wel 5 keer langer dan tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië. Ook hier is de rederij verplicht om als er migranten gevonden worden, ze terug te brengen naar het startpunt. In een interview zei de Belgische topman van DFDS, Sam De wilde: *“De kosten voor begeleiding door security op de terugvaart kunnen per case tot meer dan 10.000 euro oplopen.”* (De Roo & Moens, 2019).

Deze terugreis kan rederijen dus veel geld kosten. De extra security die namelijk mee met de migranten terugreist naar het beginpunt moet daarna ook teruggevoerd worden. Voor veel grote container- of autoschepen is hun stop in Groot-Brittannië slechts de eerste van vele. Ze moeten vaak daarna nog naar andere bestemmingen vooraleer ze terugkeren naar waar ze hun zeereis begonnen zijn. Deze schepen kunnen ofwel de migranten heel deze periode meenemen om ze uiteindelijk in Zeebrugge terug af te zetten of ze kunnen hulp vragen aan een van de vele schepen die de oversteek Verenigd Koninkrijk – Zeebrugge dagelijks maken.

Een tweede zaak die wel belangrijk is om naar te kijken zijn de boetes omtrent illegalen die het Verenigd Koninkrijk binnen willen komen als passagier. Het gebeurt dat illegalen proberen om in Groot-Brittannië te geraken door zich voor te doen als passagier aan boord van ferryschepen. Dit proberen ze meestal met valse of gestolen identiteitsdocumenten. De Immigration and Asylum Act stelt dat iemand niet over de juiste papieren beschikt als hij

geen identiteitskaart of een geldig visum bezit. In dat geval kan het ministerie de eigenaar van het schip een boete geven van precies 2000 pond.

Als er echter kan aangetoond worden dat het individu in kwestie de juiste papieren wel had bij vertrek richting het Verenigd Koninkrijk vervalt de boete. Schepen moeten dus de tools hebben om te controleren of een paspoort echt is en of het hoort bij de juiste persoon. Ook de visa van de mensen die dit nodig hebben moet worden gecontroleerd. Dit is nu niet het geval voor Europeanen. De vraag is of dit gaat veranderen in de toekomst. Wat betreft beroepsprocedures is er geen verschil tussen passagiers zonder juiste documenten en verstekelingen.

Wat betreft de boetes zijn er redelijke verschillen tussen het Verenigd-Koninkrijk en België. In België kan er bij meer dan 5 illegalen op één schip een boete van 8 200 euro opgelegd worden terwijl in het Verenigd Koninkrijk de boete in de praktijk beperkt blijft tot 2 000 pond, dit komt op dit moment overeen met ongeveer 2 238 euro. Deze boetes gelden per vluchteling.

De wetgeving in het Verenigd Koninkrijk maakt een onderscheid tussen verstekelingen en passagiers zonder juiste documenten. Dit is niet het geval in de Belgische wet. In de Belgische wet kan er wel een relatief lage boete opgelegd worden aan de vreemdeling zelf, namelijk 200 euro. Hierover wordt er niet gesproken in het Britse systeem.

Vorig jaar in oktober was er nog het tragische ongeval van de 39 transmigranten die dood werden teruggevonden in een koelcontainer in Wessex. Hadden deze mensen het overleefd was de boete van het Verenigd Koninkrijk opgelopen tot bijna 90 000 euro. Volgens het Belgische systeem kon de boete oplopen in theorie oplopen tot 319 800 euro. In de praktijk worden er in België zelden boetes uitgeschreven voor illegale migranten terwijl dit in het VK dagelijks gebeurt.

### 3.6 Wat met de lading?

Vorig jaar in december werden er in de haven van Zeebrugge 5 migranten gevonden in een breakbulk container. Deze mensen zaten naar eigen zeggen al meer dan een dag in de container. De migranten dachten dat de container koers zou zetten naar het Verenigd Koninkrijk. Het omgekeerde was echter het waar: de container was afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk en zou doorreizen naar Frankrijk. De container was volledig gevuld met bolletjes polyethyleen. Deze zitten in plastic zakken die hermetisch afgesloten zijn. Om plaats te maken hebben de migranten de zakken kapotgesneden. Behalve dat ze hierdoor een levensgevaarlijke situatie voor zichzelf creëerden, men kan hier namelijk in wegzinken, werd ook de volledige lading afgekeurd. De gehele lading moest worden vernietigd (De Voogt, 2019).

Wie gaat in dergelijke situatie de kosten dragen van de afgekeurde goederen?

Transportrecht is vaak een zeer ingewikkelde materie omdat goederen nog maar zelden via één transportmiddel vervoerd worden. Dit wordt ook wel het multimodaal vervoermodel genoemd. Vaak is er een vervoersovereenkomst tussen een vervoerder en de eigenaar van de cargo. In veel gevallen gaat de vervoerder (een deel van) het vervoer uitbesteden via een sub contract. Dit kan bijvoorbeeld in het geval de goederen eerst vervoerd moeten worden met een klein feederschip, richting een grote haven. Het moet dan overgeladen worden in een groot schip dat een oceaan oversteeft om dan uiteindelijk met een vrachtwagen aan te komen op zijn bestemming. De vervoerder heeft enkel grote schepen en gaat de rest van het vervoer uitbesteden. Zo ontstaan er vaak ingewikkelde transportstructuren en is het maar de vraag welke wet er van toepassing is bij problemen.

Als er migranten gevonden worden is de eerste vraag die gesteld moet worden: Waar zijn ze in de lading gekropen? Heel veel containers in Zeebrugge komen toe via vrachtwagens of via het spoor. Is de migrant in de container geklommen voor de vrachtwagen het haventerrein opgereden is? Of heeft hij/zij dit gedaan als de container al op de terminal stond. Het is vaak belangrijk dat dit achterhaald wordt. Ook om te weten of de zeevervoerder, dan wel de wegvervoerder aansprakelijk is voor de kosten. Ook wat betreft wetgeving kan dit een groot verschil maken. De contracten qua wegvervoer en zeevervoer zijn niet dezelfde.

Bij contracten over wegvervoer geldt meestal het CMR- verdrag. Dit is het verdrag over de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg. Hierin staat zeer duidelijk in artikel 17, lid 1 dat er een resultaatsverbintenis geldt voor de vervoerder. De wegvervoerder is dus volledig verantwoordelijk voor de goederen en kan zich enkel wenden tot artikel 17, lid 2 om hier onderuit te komen. De vervoerder kan zich onttrekken aan zijn aansprakelijkheid als er door de rechthebbende van de lading een foutieve opdracht wordt gegeven of als er zich omstandigheden voordoen die de vervoerder niet heeft kunnen voorzien (de Meij, 2003).

Bij contracten over zee wordt meestal gebruik gemaakt van de 'Hague-Visby rules'. Deze regels zijn van toepassing op het vervoer van goederen tussen havens in verschillende staten als de Bil of Lading is uitgegeven in een verdragsstaat, als het vervoer vertrekt uit een haven in een verdragsstaat of als beide partijen in de Bil of Lading overeengekomen zijn dat op het vervoer de HVR van toepassing zijn. Een belangrijk onderdeel van de HVR zijn de beperkingen in aansprakelijkheid. Het maximale bedrag waarvoor je vervoerders aansprakelijk kunt stellen bij verlies of beschadiging van goederen is 666,67 SDR (ongeveer € 707,04) per collo of eenheid of 2 SDR (ongeveer € 2,13) per kilogram brutogewicht van de verloren of beschadigde goederen (het hoogste bedrag geldt). Dit maakt dat de gevolgen voor de zeevervoerder wat betreft aansprakelijkheid voor de lading, beschadigd door een migrant, relatief beperkt blijft. Een zeevervoerder heeft het op dit vlak dus beter dan iemand die dezelfde goederen vervoert over de weg.

Deze regels zijn inmiddels al meer dan 85 jaar oud. Er is steeds meer lijnvervoer via containerschepen, ICT-toepassingen en het multimodaal vervoer dat men deze regels zou moderniseren. De Verenigde Naties hebben sinds 2002 gewerkt aan nieuw regime in verband met aansprakelijkheid. Deze regels zijn gekend onder de naam Rotterdam Rules maar zijn nog niet in veel landen geïmplementeerd en worden in de praktijk dus ook niet zoveel gebruikt (De aansprakelijkheid van de vervoerder, 2020).

Is het als vervoerder toch mogelijk om je volledig te onttrekken aan de aansprakelijkheid? De trektocht naar het Verenigd Koninkrijk is natuurlijk niet nieuw. Er zijn dus in het verleden al rechtszaken geweest waarbij de vervoerder zich zou onttrekken aan het betalen van de ladingschade. Hieronder enkele cases die voor de rechtbank van koophandel zijn verschenen.



### 3.6.1 Case 1: Wegvervoerder of Zeevervoerder

De eerste zaak die ik bekeken heb, is een zaak uit 2001. Toen werden er op 20 februari, 72 paletten met filters vervoerd. Deze werden van Casarza Ligure (Italië) vervoerd over de weg naar Zeebrugge, waar ze op een schip geladen werden. Vervolgens werden de goederen het kanaal overgebracht naar Purfleet in het Verenigd Koninkrijk. Ten slotte werden ze door een niet nader gekende onderaannemer gebracht naar Bradford. Toen daar de trailer werd geopend werden er 22 migranten gevonden. De migranten hebben door hun aanwezigheid in de trailer de goederen beschadigd (Rechtbank van koophandel Brugge, 2005).

De opdrachtgever van dit vervoer, een West-Vlaams bedrijf, eist voor de schade aangebracht door de migranten een som van 6 576,37 GBP, plus nog de expertisekosten, de vergoedende rente vanaf 20 februari en de gerechtelijke rente. Het maakt voor de eiser niet uit of de betaling komt van de weg- of de zeevervoerder.

Zowel de zee- als wegvervoerder ontkennen niet dat de schade veroorzaakt is door de migranten. Het probleem is dat ze wel betwisten dat de schade veroorzaakt werd op het moment dat zij de goederen onder zich hadden. Het is dus aan de rechtbank om dit te bepalen.

Het eerste deel van de reis, van Italië naar Zeebrugge, werd geregeld door een Brugse transportfirma. Toch staat deze firma op de vrachtbrief vermeld als transporteur voor het gehele traject, dus van Italië tot in het Britse Bradford. Er kan door de eiser echter geen factuur voorgelegd worden voor de zeereis opgesteld door de wegvervoerder. Er is bovendien op geen enkele andere manier aangetoond dat de wegvervoerder verantwoordelijk was voor de kanaalovertocht. De periode van aansprakelijkheid van de wegvervoerder eindigt dus bij het afzetten van de goederen in Zeebrugge.

Er is geen enkel element waaruit blijkt wanneer de migranten precies in de trailer gekropen zijn. De vrachtwagen heeft de nacht, voor hij toegekomen is in de haventerminal, doorgebracht op een snelwegparking in Wetteren. Het is dus goed mogelijk dat ze daar in de trailer geklommen zijn. Het kan echter ook zo zijn dat ze pas in de trailer gekropen zijn nadat deze in de haventerminal stond. Er is echter op het moment dat de goederen overgeleverd werden geen enkel voorbehoud geformuleerd door de zeevervoerder. Er staat niets van

beschadiging op de vrachtbrief. Men gaat er dus van uit dat de goederen nog ongeschonden waren bij aflevering. Met andere woorden dat de migranten nog niet in de trailer zaten tijdens de wegrit.

Spijtig genoeg zijn de migranten in het Verenigd Koninkrijk nooit deftig verhoord. Anders hadden zij misschien verteld wanneer ze in de trailer gekropen waren. Ook de CO<sup>2</sup>-test die uitgevoerd is tussen de overdracht van weg- naar zeevervoerder kan geen uitsluiting geven. Deze test kan via luchtpijpjes namelijk gemakkelijk omzeild worden. Illegalen, waarschijnlijk geholpen door professionele smokkelaars, zijn normaliter op de hoogte van deze truc.

Een derde mogelijkheid is dat de migranten pas in de trailer gekropen zijn na de ontschepping in Purfleet. Dit is zeer onwaarschijnlijk. Het is er illegalen om te doen om in het Verenigd Koninkrijk te geraken. Het doel van inklimmingen is zelden om verder door het land te reizen. Het is al zeker hun doel niet om de reis in omgekeerde richting te maken. Uit expertise bleek ook dat ze al een lange tijd in de trailer zaten, het is dus uitgesloten dat ze na de kanaaltocht in de trailer zijn geraakt.

Met al deze gegevens acht de rechtbank aangetoond dat de schade is ontstaan tijdens de periode op zee. De zeevervoerder wordt bijgevolg dus ook aansprakelijk gesteld. Dit wordt beslist op basis van art. 4. van de Algemene Vervoerswet.

In eerste instantie werd geëist:

- Waarde van de geweigerde goederen:	4 286,91 GBP
- Transportkosten	810 GBP
- Vernietigingskosten	250 GBP
- Sorteringskosten	979,46 GBP
- BTW	979.46 GBP

TOTAAL: 6 576,37 GBP

De expert die aangesteld werd schat de totale waarde van de geweigerde goederen echter slechts op 3 816.32 GBP. Dit wordt door alle partijen aanvaard. Ook wordt er door de experts beslist dat slechts 20 procent van de paletten beschadigd is. Om dit beter te kunnen inschatten moest er een (bijkomende) sortering gebeuren om zo een betere raming te

kunnen maken. Uiteindelijk wordt er overeengekomen dat 18 paletten beschadigd zijn. De rest is dus ongedeerd gebleven, dit komt overeen met 25%.

Dit levert volgend resultaat op:

- Waarde geweigerde goederen:	3 186.32 GBP
X 25% verlies=	954,08 GBP
+ reeds gemaakte sorteringskosten	250 GPB
+ bijkomende sorteringskosten	700 GBP
+ transportkosten: $810 \cdot 25\%$	202,5 GBP
+ vernietigingskosten: $250 \cdot 25\%$	62.5 GBP
TOTAAL:	2 169.08 GBP

Ook de BTW die in de eerste berekening werd bijgeteld wordt nu weggelaten. De recupereerbare BTW vormt voor de eiser namelijk geen schade. De expertisekosten moeten hier nog bijgeteld worden.

Uiteindelijk dient de zeevervoerder het bedrag van 2169,08 GBP te betalen aan de eiser, vermeerderd met de vergoedende rente aan een wettelijke rentevoet vanaf 20 februari 2001 tot en met 23 februari 2005, de dag van het vonnis.

Er moet uiteindelijk ook nog 569.78 euro betaald worden. Dit door dagvaarding, rolstelling en rechtsplegingsvergoeding. Ook de eigen advocatenkosten komen hier nog bij.

Deze zaak toont aan hoe belangrijk het is om te weten wanneer de migranten in de ladingen gekropen zijn. Voor hetzelfde geld waren de illegalen al in Weteren in de vrachtwagen gekropen. Was er dan tijdens de controle beter op een eventuele beschadiging van het zegel gelet dan waren de migranten vroeger gevonden. Bijgevolg moest niet de zeevervoerder maar de wegvervoerder opdraaien voor de kosten.

### 3.6.2 Case 2: Aansprakelijk of niet?

Een andere interessante zaak is één uit 2004. Toen werd er een lading aluminiumfolie getransporteerd van Houthalen in België naar Telford in het Verenigd Koninkrijk. In deze lading werden 22 verstekelingen gevonden. (Toevallig evenveel als in de vorige case.) Deze 22 personen hadden de lading beschadigd. Deze zaak werd onderzocht en kwam voor bij de rechtbank van koophandel in Hasselt.

In de eerste plaats werd de vervoerder aansprakelijk gesteld. Deze was het er niet mee eens, hij vond namelijk dat de omstandigheden van dien aard waren dat hij de inklimming van de migranten en de gevolgen onmogelijk hadden kunnen vermijden. De vervoerder haalde ook aan dat de goederen op 20 december al in Houthalen moesten opgehaald worden. Hoewel het vanuit Houthalen maar 2 uur rijden is naar Zeebrugge werden de goederen pas op 26 december verscheept om 2 dagen later afgeleverd te worden in Telford. Volgens de advocaat van de vervoerder had de eigenaar van de goederen dus bewust een risico genomen door de goederen 6 dagen lang te laten staan op de terminals van Zeebrugge (Melis & Van Gelder, De impact van onregelmatige migratie en mensensmokkel op de wegvervoerder, 2017).

De rechtbank volgde deze redenering niet en vond dat er niet voldoende maatregelen genomen waren om de migranten weg te houden. De gepaste beveiligings- en beschermingsmaatregelen die verwacht worden van een professionele vervoerder zolang de goederen zich onder zijn hoede bevinden schoten te kort. De inklimming door de migranten werd gezien als “*zeker niet onoverkomelijk*”. Het Hof van beroep te Antwerpen heeft de redenering in 1<sup>e</sup> aanleg gevolgd. De passage uit het arrest zegt namelijk het volgende:

*“Dat zij, gelet op het algemeen gekend fenomeen van verstekelingen in de havens, onmiskenbaar onvoorzichtig zijn geweest door de trailer met goederen reeds vijf dagen voor de verscheping ervan op de terminal van hun stuwadoor in de haven te plaatsen in plaats van deze tot op de dag zelf van de verscheping in bv. een goed afgesloten en beveiligde stelplaats onder te brengen, en aldus een reëel risico op indringing van verstekelingen in de trailer hebben genomen: dat immers het plaatsen van de kwetsieuze trailer op een afgesloten en bewaakte terminal van de stuwadoor in de haven geen afdoende garantie biedt tegen het zich toegang verschaffen van*

*verstekelingen tot de aldaar gestalde trailers, nu zij bv. zowel over de omheining van de terminal klimmen als de omheining plaatselijk met het nodige materiaal doorknippen om zich toegang tot de terminal te verschaffen: dat de vervoerders derhalve door de kwestieuze trailer gedurende vijf dagen op een weliswaar afgesloten (omheinde) en bewaakte, doch op een niet permanent (dag en nacht) bewaakte en gecontroleerde terminal tegen indringers/verstekelingen – bv. met een elektronische beveiliging en/of uitgerust met cameratoezicht te plaatsen, tekortgeschoten zijn in algemene voorzichtigheids- en zorgvuldigheidsverplichting als bewaarnemer van de kwestieuze trailer” (Melis & Van Gelder, De impact van onregelmatige migratie en mensensmokkel op de wegvervoerder, 2017)*

Dit is een arrest uit 2004. Dit is al vrij oud. Vandaag de dag heeft elke terminal in Zeebrugge wel dag- en nacht bewaking en hangen er veel camera's die het binnensluipen vermoeilijken, doch zoals eerder aangehaald niet onmogelijk maken.

Tijdens de procedure in graad van beroep kon de wegvervoerder aantonen dat de verstekelingen pas aan boord waren gekomen toen de trailer al op de terminal binnen de haven van Zeebrugge stond. Het was dus niet de wegvervoerder maar de zeevervoerder die aansprakelijk was voor de schade aangebracht door de migranten.

Uiteindelijk bevestigde het hof dit. Hoewel er aangetoond kon worden dat er een CO<sup>2</sup>-test uitgevoerd was op de desbetreffende trailer kwam het hof tot de slotsom dat op basis van de algemene vervoerwet van 25 augustus 1891 de zeevervoerder, in dit geval NV Cobelfret Ferries, verantwoordelijk was voor de schade gemaakt door de inklimming van de 22 verstekelingen.

Zie hier de motivering die het hof heeft gegeven van hun beslissing:

*“De omstandigheid dat de kwestieuze trailer, in afwachting van de verscheping, op de terminal van haar stuwadoor werd geplaatst, die volledig omheind en verlicht was, doet geen afbreuk aan het feit dat de NV Cobelfret Ferries te kort is geschoten in haar plicht tot bewaking van de kwestieuze goederen, nu algemeen is geweten dat illegalen, die zich hebben voorgenomen naar het ‘beloofde land’ te gaan, zich niet laten afschrikken door een omheining en/of zelfs een bewaakt haventerrein en zulks regelmatig weten te omzeilen. Inderdaad nu algemeen bekend is dat de laatste jaren*

*onze havens indringers regelmatig toegang verschaffen tot terminals en opslagplaatsen de bewakingsverplichting in het licht van wat gebruikelijk is en tot de contractuele verwachtingen hoort een permanente (dag en nacht) en efficiënte bewaking, alsmede een goed georganiseerde controle, tegen indringers dient te zijn (zoals bv. Een elektronische beveiligde en/of met cameratoezicht uitgeruste terminal);” (Melis & Van Gelder, De impact van onregelmatige migratie en mensensmokkel op de wegvervoerder, 2017)*

Deze uitspraken die uiteindelijk door drie rechtsinstanties volledig los van elkaar behandeld zijn, tonen toch aan dat het voor de vervoerder bijna onmogelijk is om aan de aansprakelijkheid van beschadigde lading te ontkomen. Het is algemeen geweten dat er dagelijks zoveel illegalen proberen op een schip richting het Verenigd Koninkrijk te geraken. Men kan dus niet het argument opwerpen dat men van niets wist.

Het is voor een transportbedrijf dan ook veel nuttiger om veel waarde te hechten aan security. Als de migranten de terminals niet binnen geraken of op tijd gepakt worden, kunnen ze ook geen schade aan richten. Als ze toch binnen geraken wordt de schade gezien als ‘*colleteral damage*’. Het via een rechtbank betwisten van de aansprakelijkheid gebeurt in de praktijk dan ook bijna niet. Met de gerechtskosten erbij zou dit weggegooid geld zijn.

### 3.6.3 Case 3: Schade aan de goederen

Een derde zaak is voorgekomen voor de rechtbank van koophandel Kortrijk op 16 november 2011. Dit gaat over het vervoer van aardappelproducten op 12 november 2008. Nagel Logistics vervoerde namelijk zesentwintig paletten met aardappelen van St.-Eloois-Vijve naar Casten Howell Foods, gelegen in het Verenigd Koninkrijk. Er werden echter in Calais 15 migranten gevonden in de oplegger. Deze werden uit de trailer verwijderd en de tocht naar de eindbestemming werd verdergezet. Daar werd bij het openen van de trailer een urinegeur waargenomen, ook enkele van de goederen waren besmeurd met modder of geopend. Uiteindelijk aanvaardde de klant slechts vijf van de zesentwintig paletten. Er werden enkele foto's van de goederen gemaakt en de dag erna werd beslist om alle

goederen te vernietigen. Er werd vervolgens een factuur van 11 128,42 euro verstuurd naar Nagel Logistics om de schade te betalen. Deze aanvaardde de factuur niet. Nagel Logistics ging niet akkoord omdat op veel van de foto's die gemaakt werden na het incident duidelijk te zien is dat veel van de goederen ongeschonden waren. Uiteindelijk besliste de rechtbank van koophandel dat de goederen terecht waren vernietigd. Aangezien het om voedsel gaat dient er rekening gehouden te worden met de strenge regels van hygiëne:

*“De rechtbank is van oordeel dat rekening houdend met de strenge regels van hygiëne, Vanelo terecht van oordeel was dat het aangewezen voorkwam om de teruggestuurde vracht volledig te vernietigen teneinde elk risico op contaminatie te vermijden. Het op de markt brengen van goederen waarvan de keten van hygiëne op een bepaald ogenblik wordt doorbroken, waardoor er onzekerheid ontstaat nopens het veilig op de markt brengen van de goederen, houdt een risico in waarvan men niet kan verwachten dat een onderneming dit neemt. (...) De minste twijfel dienaangaande, maakt ze ongeschikt voor gebruik” (Rechtbank van koophandel Kortrijk, 2011)*

Men kan dus niet verwachten van een onderneming dat ze goederen op de markt brengen die misschien gecontamineerd zijn. Uiteindelijk moest er door Nagel Logistics 8 768,63 euro voor de schade betaald worden. Dit is de prijs van de 26 paletten verminder met de 5 paletten die in eerste instantie toch door de klant aanvaard waren. De vervoerder werd vrijgesteld van de vernietigingskosten. Er werden ook nog 479,80 euro aan dagvaardingskosten aangerekend plus nog eens 1 210 euro aan rechtsplegingskosten.

De vervoerder moest in totaal dus 10 458,43 euro betalen.

Bij schade aan goederen wordt er in de rechtsspraak gesproken over ofwel het verlies van de goederen, hiermee wordt bedoeld dat de goederen verdwenen zijn. Anderzijds spreekt men over de beschadiging van goederen. Hiermee doelt men op het feit dat er een aantasting is van de fysieke integriteit of de kwaliteit van de goederen. Bij migranten in de lading zal het bijna altijd gaan om beschadiging. Behalve als er goederen over boord worden gegooid om plaats te maken. Ook in het geval van goederen die opgegeten worden spreekt men over verlies van de goederen. In andere gevallen draait het om beschadiging.

Het bedrijf ICO dat jaarlijks meer dan 2 miljoen wagens behandelt liet weten dat ze al een paar keer migranten in één van hun nieuwe wagens gevonden hebben. Ook hier spreekt

men van schade want in veel gevallen moesten de wagens volledig gereinigd worden, de zetels opnieuw bekleed worden... Ook ICO liet weten dat het grootste probleem de urine en fecaliën zijn die de migranten achterlaten. Urinegeur wegstrijken uit een spiksplinternieuwe wagen is niet zo simpel (Olbrechts, 2020).

In de cases van hierboven vallen de kosten van de lading relatief mee. Het gaat respectievelijk over filters en aardappelen. Zoals vermeld kruipen migranten tegenwoordig meestal in koelcontainers. Deze zijn namelijk dikker en geraken gemakkelijker door de scanners. In deze containers worden vaak groenten en fruit vervoerd. Als migranten in deze containers kruipen, zouden de kosten wel eens veel hoger kunnen oplopen.

Ook het vernietigen van goederen is niet zonder kosten. Het is bij voedingswaar alvast uitgesloten dat de goederen op de markt zouden komen via een 'noodverkoop'. Dit zou in andere gevallen nog kunnen gebeuren om zo nog wat restwaarde terug te krijgen. Of de vernietigingskosten voor de vervoerder zijn of niet lijkt een kwestie van geluk. Ook in de case met de filters moest de vervoerder opdraaien voor de vernietigingskosten, terwijl bij de aardappelen beslist werd dat de vervoerder deze kosten niet moest dragen. Ook in andere zaken zijn er al verschillende beslissingen geweest. Bijvoorbeeld werd zowel door de rechtbank van Breda in 1977, door de rechtbank van Antwerpen in 1999 en door de rechtbank van Gent in 2006 geoordeeld dat de vernietigingskosten niet verhaalbaar zijn op de vervoerder terwijl dezelfde rechtbank van Antwerpen in 2009 dan weer het omgekeerde beslist heeft.

### 3.7 Verzekeringen verstekelingen

Ook bij de verstekelingen zijn het de P&I clubs die de kosten, veroorzaakt door migranten die in de ladingen kruipen, dekken. Bij alle regels van de P&I-clubs vallen verstekelingen en bootvluchtelingen onder dezelfde regel. Toch zijn er bij verstekelingen een aantal kosten die apart besproken moeten worden.

Volgens de P&I club Gard was in 2002 de gemiddelde kost per verstekeling gemiddeld 7 000 dollar. Dit is gestegen tot 18 000 dollar in 2008. Dit gaat enkel nog maar over de kost die



gedekt wordt door Gard. De zaken die niet door de verzekering betaald worden zijn nog niet meegerekend waardoor de werkelijke totale kost nog hoger ligt.

Toch is het belangrijk hier een kanttekening bij te maken. Het gaat hierbij over een gemiddelde kost. Dus bij deze berekening zijn alle verstekelingen meegeteld. Ook personen die een volledige oceaanreis meereizen. Vergeleken hierbij is de oversteek van de Noordzee maar een zeer korte reis met bijgevolg een lagere kost per verstekeling.

Toch gebeurt het ook vaak dat migranten missen van schip en vastzitten op een schip vanuit Zeebrugge dat een langere reis maakt.

### 3.7.1 Verzekering van de repatriëringskosten

Een belangrijke kost is deze van de repatriëring. Een schip dat een verstekeling mee heeft is ook verplicht om deze terug te brengen naar de plaats waar de verstekeling is ingescheept. Voor de veiligheid is het noodzakelijk dat er bewakingsagenten worden meegestuurd. Veel landen eisen twee bewakers per verstekeling. Deze kosten kunnen dus hoog oplopen en worden allemaal betaald door de P&I clubs.

Wenst de verstekeling politiek asiel aan te vragen in het land van aankomst, dan zal de lokale overheid meestal een garantie vragen aan de scheepseigenaar. Als het asiel goedgekeurd wordt dan mag de persoon blijven in het land van aankomst, wordt het niet goedgekeurd kan deze garantie gebruikt worden om de repatriëring mee te betalen (Gard, 2013).

In het Verenigd Koninkrijk komen de meeste migranten toe met lijnschepen die dagelijks op en afvaarten hebben tussen het Britse eiland en Zeebrugge. Dit maakt de repatriëring gemakkelijk te regelen. De meeste migranten die naar het Verenigd Koninkrijk willen, zijn ook economische vluchtelingen. Ze zijn vaak al uitgeprocedeerd in andere Europese landen en willen daarom naar het Verenigd Koninkrijk om er te leven in het land zonder identiteitskaarten. Meestal vangen ze dus bot bij een aanvraag tot politiek asiel en worden ze alsnog teruggestuurd naar het land van vertrek.

### 3.7.2 Verzekering van de boetes

Zoals besproken wacht het Verenigd Koninkrijk schepen met transmigranten aan boord op met boetes. Regel 47 van Gard behandelt de verzekering van deze boetes. In 47.1 staan de boetes beschreven die volledig gedekt worden door de verzekering. Het gaat om:

- Een klein tekort of te veel aan geleverde goederen
- Inbreuk van de immigratie wetgeving
- Het accidenteel lekken van olie of andere substanties
- Smokkelen of het overtreden van douanewetten

Dezelfde vier boetes die teruggevorderd kunnen worden van de verzekering komen terug in de regels van alle 13 P&I-clubs die lid zijn van de IGP&I.

Andere boetes worden ook soms volledig of gedeeltelijk terugbetaald maar dan moet de kapitein kunnen aantonen dat er voldoende stappen zijn ondernomen om dergelijke boetes te vermijden.

Voor dit onderzoek is vooral puntje 2 belangrijk; de inbreuk van de immigratie wetgeving. Deze wetgeving gaat over personen die een land binnengaan zonder dat ze inwoner zijn van dit land. Deze wetgeving verwacht normaal dat deze personen bij aankomst aan de grens een bewijs van toelating tot het land kunnen laten zien. Dit kan zijn in de vorm van een paspoort, visum of een ander document. Personen die deze immigratie wet overtreden, kunnen gearresteerd worden, weggestuurd worden of een boete krijgen. Een veel voorkomend geval is wanneer een bemanningslid de grens oversteekt zonder toelating, passagiers de juiste documenten niet bijhebben of wanneer er verstekelingen of vluchtelingen aan boord zijn. Boetes, om deze redenen opgelegd, worden volledig gedekt door de verzekering.

De boetes worden in regel 47 gedefinieerd als een monetaire straf die opgelegd is door een overheidsdienst dat door een wet gesteund is om dergelijke boetes te mogen opleggen. Ze moeten dus opgelegd worden door een rechtbank, tribunaal... die over de juiste jurisdictie beschikt.

De meeste landen hebben een systeem van hoger beroep. Men kan de boete als het ware aanvechten. Als men wil dat de boete gedekt wordt door de P&I-club moet men alle stappen nemen als nodig om te proberen de aansprakelijkheid te verminderen. Men moet dit case per case bekijken maar als de kans reëel is dat de boete in beroep verminderd wordt, is men verplicht om in beroep te gaan om recht te hebben op terugbetaling.

De boetes die het Verenigd Koninkrijk dus oplegt aan rederijen omdat er transmigranten in de lading zitten worden dus volledig terugbetaald door de verzekering.

### 3.7.3 Verzekering van de ladingsschade

Een belangrijke kost in verband met verstekelingen is de schade aan de lading. Zeker bij goederen die kunnen bederven kunnen deze kosten hoog oplopen.

De basistaak van de zeevervoerder is om een zeewaardig schip te leveren, de goederen op de aangewezen plaats aan boord te laten, deze te vervoeren en ze tijdig op de afgesproken bestemming af te leveren. De aansprakelijkheid voor deze goederen tijdens de reis is in de meeste gevallen vastgelegd in verplichte wetten en regels die internationale conventies volgen zoals de Haagse-regels, de Haags-Visbische regels of de Hamburg regels.

Het dekken van de kosten door de P&I clubs geldt zowel voor het verlies van de goederen als voor de beschadiging ervan. Ook de schade opgelopen door een derde partij wordt gedekt. Dit geldt enkel als het schip en zijn bemanning zich gedragen heeft als een voorzichtige en verantwoordelijke vervoerders. Hieruit kan men afleiden dat de kosten veroorzaakt door migranten aan ladingen terugbetaald wordt door de verzekering.

Een belangrijk gegeven is de periode van verantwoordelijkheid. Vaak beschadigen transmigranten de lading al in de haventerminal, dus voor ze aan boord zijn van een schip. Volgens de Haags-Visbische regels is een schip pas verantwoordelijk voor de goederen vanaf ze 'vastzitten' aan het schip tot wanneer de goederen weg zijn van het schip. Toch wordt er in veel contracten vermeld dat de vervoerder al verantwoordelijk is vanaf de goederen aankomen op de terminal totdat ze afgeleverd worden bij de juiste ontvanger. Ook al betekent dit dat het schip alweer verder gevaren is. De verzekering dekt wel enkel de kosten als de lading op de terminal al toegewezen is aan een schip. De naam van het schip,

waarmee de goederen vervoerd zullen worden, moet al bekend zijn. Als goederen vervoerd zullen worden door een bepaalde rederij maar er nog geen schip gespecificeerd is, worden de schadeclaims niet terugbetaald door de verzekering. Ook niet als heel de vloot van de rederij door dezelfde P&I club verzekerd wordt (Gard, 2020).

De meeste kosten die migranten aanbrengen worden dus wel terugbetaald door de verzekeringsmaatschappijen. Er is net zoals op de Middellandse Zee ook wel de imagoschade door vluchtelingen, de vertraging van goederen of schepen en de administratieve kost.

De kans dat schepen verstekelingen aan boord hebben van hun schip is groter dan dat een schip een reddingsactie moet uitvoeren in de Middellandse Zee. De verzekeringspremies zullen dus wel snel de hoogte in gaan.



## 4 Rederijen burgerlijke partij bij proces mensensmokkelaars

De meeste transmigranten maken, tijdens hun tocht van hun geboorteland naar Europa of het Verenigd Koninkrijk, vaak 1 of meerdere keren gebruik van mensensmokkelaars. Volgens Amnesty International zou 60 procent van de asielzoekers die in België of Nederland asiel aanvragen door iemand tegen betaling geholpen zijn. Dit gaat dan zowel om het namaken van papieren of het effectief plannen van de reis (Amnesty International, 2020).

Mensensmokkel is een bijzonder lucratieve vorm van criminaliteit. Deze bendes van smokkelaars werken meestal zeer georganiseerd en bestaan uit volledige smokkelaarsnetwerken.

In december 2018 stond er voor de correctionele rechtbank van Brugge een Albanese bende terecht. In totaal waren er 14 beklaagden. Deze bende opereerde vooral vanaf de snelwegparkings in Jabbeke of Mannekensvere. Daar lieten ze transmigranten binnendringen in de trailers van vrachtwagens, vooral in koelwagens. Deze trailers zouden vervolgens via de haven van Zeebrugge in het Verenigd Koninkrijk geraken. In veel gevallen was de chauffeur op de hoogte. Hij was ofwel ook actief lid van de bende of hij werd goed betaald om de migranten toe te laten in de vrachtwagen (Hof van beroep Gent, 2019).

Er is een grootschalig onderzoek gedaan naar de bende, dit vooral aan de hand van verhoren en het afluisteren van hun gsm's. Daarbij werd duidelijk dat deze bende ook verscheidene contacten had in het Verenigd Koninkrijk.

Uit gesprekken is gebleken dat een chauffeur 1.000 pond kon krijgen per migrant die hij in een trailer zou afzetten in de haven van Zeebrugge. Ging de volledig vrachtwagen, zowel cabine als oplegger mee op de ferry, kon de chauffeur zelfs tot 8.000 pond ontvangen als de migrant zich mocht verschuilen in de cabine van de truck. Om privacyregels wordt er daar immers minder streng gecontroleerd. In het vonnis over deze zaak werd niet gesproken over omgekocht havenpersoneel maar dit is zeker niet ondenkbaar.

Door de rechtbank werd uiteindelijk bepaald dat de bende tussen 30 maart 2017 en 28 juni 2018 schuldig was aan mensensmokkel, met als doel om zichzelf te verrijken en dit met de verzwarende omstandigheden dat de slachtoffers vaak in gevaar werden gebracht. De

smokkel heeft de bende een geschat vermogen opgebracht van 910.500 pond. Dit komt neer op meer dan een miljoen euro die in iets langer dan een jaar verdiend is door de bende. Mensensmokkel is dus een zeer lucratieve bezigheid.

Dit vermogen werd berekend aan de hand van onderzoeksresultaten waarbij 90 migranten gesmokkeld werden. Hierbij wordt bepaald dat de opbrengst iets meer dan 10.000 pond per migrant bedraagt. Dit vermogen wordt verdeeld over 9 van de belangrijkste veroordeelde, waarbij de belangrijkste persoon geacht wordt 273 150 pond verdiend te hebben aan de smokkel.

In deze zaak stelde de organisatie Myria, namelijk het Federaal Centrum voor de analyse van de migratiestromen, de bescherming van de grondrechten van de vreemdelingen en de strijd tegen de mensenhandel, zich burgerlijke partij. De rechtbank oordeelde dat Myria 5 000 euro moest krijgen van de veroordeelden, dit om de morele schade die geleden is te dekken. Hierbij moeten ook nog de kosten en de rechtsplegingsvergoeding van 1.080 euro aan Myria betaald worden door de beklaagden (Hof van beroep Gent, 2019).

In dit verhaalt lijkt het zeer bizar dat de rederijen of eventueel het havenbedrijf MBZ zich geen burgerlijke partij heeft gesteld. Er worden namelijk zeer veel kosten gemaakt door rederijen om zich te beschermen tegen de smokkelaars. Ook de schade die de migranten, binnengebracht door smokkelaars, maken is vaak torenhoog.

Dergelijke rechtszaken tegen smokkelaarsbendes behoren tot het strafrecht, niet tot het civiel recht, dit in tegenstelling tot de hiervoor besproken rechtszaken. Dit impliceert dat de onderzoekskosten gemaakt worden door de staat. De smokkelaars hebben, niet alleen de rederijen, maar in eerste instantie de gemeenschap onrecht aangedaan. Een rederij kan in dergelijke strafzaak zijn wagonnetje als het ware aanpakken en zich kosteloos burgerlijke partij stellen. Er valt veel te winnen bij dergelijke rechtszaak.

Als er in de haven van Zeebrugge migranten schade hebben aangericht kan een rederij hier niet zoveel mee doen. De migrant heeft vaak niets bij; geen identiteitsdocumenten en geen geld. Een schadeclaim tegen deze mensen heeft dus weinig zin. Ze kunnen het immers toch niet betalen. Zoals net aangetoond ligt dit bij smokkelaars volledig anders. Deze mensen beschikken over grote vermogens en zouden eventuele schadeclaims wel kunnen betalen.

Als men dus kan aantonen dat het bedrijf schade heeft geleden door migranten, gesmokkeld door de bende die voor de strafrechtbank terechtstaat, kan men proberen de schade terug te vorderen bij deze bende via een burgerlijke partijstelling.

Dit is in theorie perfect mogelijk. Voor zover ik heb kunnen nagaan is het in de praktijk echter nog niet voorgevallen. Er heeft zich binnen de rechtbank van Brugge nog geen enkel maritiem bedrijf burgerlijke partij gesteld. Dit is nochtans bijna kosteloos en het kan veel geld opbrengen. Waarom gebeurt dit dan niet? Volgens het parket West-Vlaanderen, afdeling Brugge, is dit omdat de rederijen niet worden ingelicht. De rechtbank is namelijk niet verplicht om alle potentiële benadeelden van de te vervolgen mensensmokkelaars te verwittigen. Dit geldt dus ook voor de rederijen. De rechtbank laat het hun niet weten wanneer er een zaak is tegen een smokkelaarsbende die migranten de haven heeft binnengesmokkeld.





## 5 Invloed van coronavirus

Heeft het wereldwijde coronavirus ook invloed op de vluchtelingen crisis? Het is nog een beetje te vroeg om naar de cijfers te kijken. Enerzijds schrikken de grote sterftcijfers in Italië en Spanje migranten misschien af. Anderzijds ziet men in deze crisis juist extra mogelijkheden om de oversteek ongezien te maken. Het staat natuurlijk wel vast dat het in de vluchtelingenkampen zeer moeilijk is om aan *'social distancing'* te doen. Mensen leven er dicht bij elkaar en in onhygiënische omstandigheden. Het zijn dus ideale broeihaarden voor het virus om zich te verspreiden. Om deze reden hebben zowel Italië als Malta hun havens gesloten voor reddingsschepen. De hulporganisatie SOS Mediterranée wilde, zonder de garanties van beide landen dat ze veilig in hun haven konden aanmeren, niet langer verdergaan met reddingsoperaties. Ook hulporganisatie Artsen zonder grenzen, die samen met SOS Mediterranée een schip chartert, moest dus verplicht hun operaties staken. Artsen zonder grenzen vindt de 'humanitaire noodzaak om mensen te redden' belangrijker dan garanties van de havens en verbreekt daardoor ook na corona de samenwerking met SOS Méditerranée. Op dit moment is er nog maar 1 reddingschip actief, namelijk de Alan Kurdi, van de Duitse hulporganisatie Sea-Eye. Het is nog maar de vraag hoelang zij dit zullen blijven doen (Vos, 2020).

Nochtans zijn er nog steeds vluchtelingen die de oversteek wagen. Op 12 april werden er nog 60 migranten gered op zee. Ze dobberden in een bootje rond in de territoriale wateren van Malta. Volgens reddingsoperatie Artsen zonder grenzen werd er door het MRCC te laat gereageerd op de noodoproep van het bootje. Uiteindelijk werden ze gered door een commercieel vrachtschip. Dit schip heeft deze mensen later overgebracht op een schip van de Libische kustwacht. Bij deze reddingsoperatie kwamen vijf migranten om het leven. Zonder de reddingsschepen van hulporganisaties en minder werkend personeel bij de verschillende overheidsdiensten kan de druk wel eens extra hoog oplopen voor de koopvaardij schepen.

De mensen komen vaak uit vluchtelingenkampen. De kans dat er mensen besmet zijn is dus vrij reëel. Bij het redden van de mensen is het vooralsnog zeer moeilijk om alle mensen te testen. Er zijn vaak niet genoeg mondmaskers, handschoenen en dergelijke middelen

aanwezig op een schip. Als er dan 60 migranten tegelijk op een schip komen is het al zeker onmogelijk om de gevraagde 1.5 meter afstand aan te houden.

Ook in Zeebrugge is de transmigratieproblematiek al veranderd door het coronavirus en de bijhorende *'lockdown'*. Bij de start van het virus waren er minder mensen aan het werk in de haven. Dit leidde tot een vermindering van de controles en een verslapping van de security. De manier van werken van de politie is ook veranderd. Transmigranten die de haven proberen binnendringen worden niet meer direct opgepakt, want elke arrestatie zorgt weer voor extra contact. De combi's en dergelijke moeten dan ook bij elke interventie opnieuw helemaal ontsmet worden. Daarom neemt de scheepvaartpolitie nu foto's van de migranten om ze zo te identificeren. Als ze op deze manier aan een ander misdrijf gekoppeld worden, dan worden ze gearresteerd anders niet. Ook de gesloten vluchtelingencentra weigeren veel nieuwe migranten. Men heeft daar namelijk schrik dat men bij een teveel de gevraagde 1.5 meter niet zal kunnen houden (Vankerkhoven, 2020).

Om deze redenen heeft het transportbedrijf 2XL, gelegen in de haven van Zeebrugge, een klachtenbrief gestuurd naar de gouverneur van West-Vlaanderen. Hierin kaart het bedrijf aan dat de verminderde waakzaamheid leidt tot meer inklimmingen en meer schade aangebracht door transmigranten (Jolyt, 2020).

De coronamaatregelen zorgden ook voor de sluiting van de grenzen en het verbod op niet-essentiële verplaatsingen. Dit zorgt ervoor dat de toestroom van transmigranten verminderd is. Het is ook voor mensensmokkelaars veel moeilijker om in de corona-tijden onopgemerkt te handelen. Dit heeft in een latere fase van de lockdown dus gezorgd voor een serieuze daling in het aantal migranten dat de haven is binnengedrongen. Naar alle waarschijnlijkheid zal nu de maatregelen beginnen te versoepelen er terug meer migranten de oversteek maken naar het Verenigd Koninkrijk.

## 6 Opmerking

Zoals nu beschreven lijkt het misschien alsof migranten de Middellandse zee telkens oversteken in kleine bootjes, terwijl de oversteek van de Noordzee gedaan wordt als verstekeling. Dit is zo in de meeste gevallen maar is zeker niet altijd zo. Het omgekeerde gebeurt ook. Er zijn migranten die vanuit Afrika als verstekeling proberen om in Europa te geraken zoals er ook migranten zijn die met een bootje de oversteek van de Noordzee wagen. Zo zijn er in februari dit jaar nog 43 mensen gered door de Engelse en Franse overheid. 11 van hen waren vertrokken vanuit een rubberen bootje vanaf de kust van Pas-De-Calais. Zij konden al vroeg in de Franse wateren onderschept worden. 32 anderen waren verder geraakt en zijn pas vlak bij de Britse stad Kent gevat. Hun rubberen bootje was daar lek geslagen. Dit had in de koude winter tot grote drama's kunnen leiden. Dit voorbeeld toont aan dat de migranten alle middelen proberen om hun bestemming te bereiken (KVDS, 2020).



## 7 Conclusie

We kunnen concluderen dat transmigranten in hun tocht van Noord-Afrika naar Europa of het Verenigd Koninkrijk ongewild veel schade aanbrengen aan de rederijen.

Een schip is door de internationale regelgeving altijd verplicht om hulp te bieden aan drenkelingen. Op de Middellandse Zee zorgt elke reddingsactie van vluchtelingen, uitgevoerd door een koopvaardijchip tot enorme kosten. De rechtstreekse kosten die gemaakt worden zoals extra brandstofverbruik, lonen, haventaksen..., betaalt de P&I-club volledig terug. Andere kosten die onrechtstreeks verbonden zijn met de redding worden niet terugbetaald. Het tijdverlies, de imagoschade, het eventueel langer charteren van het schip... zorgt ervoor dat rederijen, mocht het mogelijk zijn, liefst een grote bocht zouden maken rond een vluchtelingenbootje.

Uit de cijfers van Eurostat is gebleken dat door de migratiecrisis en de media-aandacht hierover, er in 2015 een duidelijk vermindering was van het aantal passagiers in de landen met veel vluchtelingen. Dit heeft gevolgen gehad voor de ferryschepen en de cruisesector. Wat betreft goederenvervoer zien we geen vermindering.

Het aantal goederenschepen werd dus niet beïnvloed door de migratiecrisis. Dit maakt dat de aanwezigheid van de koopvaardij vrij constant is gebleven. Toch is er een grote variatie in het aantal reddingen dat uitgevoerd wordt door cargoschepen. Dit heeft enerzijds te maken met het aantal migranten dat probeert de Middellandse Zee over te steken. Maar anderzijds ook met de politieke beslissingen van de Europese kuststaten. Door het weigeren van ngo-schepen en zelfs het actief inzetten van de koopvaardij als 'pushback', moeten commerciële schepen meer reddingen uitvoeren ondanks een vermindering in het aantal migranten.

De rederijen kunnen zich moeilijk wapenen tegen de oplopende kosten. Men kan zich enkel goed voorbereiden op een eventuele reddingsactie zodat alles vlot verloopt, de migranten geen schade aanbrengen aan het schip en er zo weinig mogelijk tijd verloren wordt. Ook een optie is lobbyen bij Europa voor meer reddingsschepen zodat men weer kan gaan naar de situatie van voor 2018 toen er ondanks meer migranten een kleinere verantwoordelijkheid was voor de koopvaardij.

Op de Noordzee zorgen de transmigranten op een andere manier voor grote kosten bij de rederijen. Men probeert zelden om met een bootje de zee over te steken maar meer door als een verstekeling mee te reizen met een schip of vrachtwagen.

Een grote kost is de beveiliging van de haven tegen migranten. De IMO geeft in verband met verstekelingen richtlijnen in het FAL-verdrag; ook in de ISPS-code staan er aanbevelingen. De haven van Zeebrugge, die zeer veel migranten heeft, doet nog veel meer tegen migranten. In samenwerking met de UKBF en met behulp van Europese subsidies controleert men alle trailers met een zachte zijde, worden containers gecontroleerd met honden, gebruikt men cargoscanners, doet men testen met drones, ontwikkelt men 'slimme dranghekkens'...

Al deze enorme investeringen doet men om migranten tegen te houden. Migranten beschadigen, bij hun poging om aan boord te geraken, namelijk havenuitrustingen en goederen of ze zorgen ervoor dat een lading het schip mist. Etenswaarden die in een trailer zitten samen met een verstekeling worden altijd direct afgekeurd. Afhankelijk van het contract, worden deze kosten betaald door de weg-of de zeevervoerder. Als de zeevervoerder verantwoordelijk wordt gesteld worden deze kosten terugbetaald door de P&I-clubs.

Als er toch migranten aan boord geraken leidt dit tot grote boetes opgelegd door het Verenigd Koninkrijk. Deze kosten komen neer op 2 000 pond per aangetroffen persoon en de personen moeten daarenboven teruggebracht worden naar het land van afkomst. Deze repatriëringskosten lopen afhankelijk van het aantal migranten enorm op. Deze kosten worden allemaal gedekt door de P&I-clubs maar zorgen wel voor hoge verzekeringspremies.

Bij elke oversteek van de zee maken migranten gebruik van mensensmokkelaars. Deze criminelen verdienen hiermee fortuinen. Als er een smokkelaarsbende opgepakt wordt kan het voor rederijen of havenbedrijven misschien interessant zijn om dit op te volgen en zich burgerlijke partij te stellen. Hiermee kan eventueel een stukje van de geleden schade teruggevorderd worden.

## 8 Bibliografie

- AGII. (2020, April 12). *Mensen zonder wettig verblijf*. Opgehaald van Agentschap Integratie en Inburgering: <https://www.agii.be/thema/bijzondere-groepen/mensen-zonder-wettig-verblijf>
- Amnesty International. (2020, Mei 20). *Amnesty International*. Opgehaald van <https://www.amnesty.nl/encyclopedie/mensensmokkel-en-mensenhandel>
- Bervoet, D. (2018, Augustus 18). Waarom alle migranten naar het vk willen. *De Tijd*.
- Boffey, D., & Wintour, P. (2018). Italian minister declares victory as Spain accepts rescue boat. *The Guardian*.
- Boon, K. (2018, juli 18). Ferry maakt rechtsomkeer naar Zeebrugge na ontdekking transmigranten aan boord: "Eerste keer dat dit gebeurt". *VRT NWS*.
- Bouckaert, P. (2015, September 3). Het verhaal van Aylan (3), het jongetje op weg naar het veilige Europa. *Het Nieuwsblad*.
- Bouwkamp, C. (2019, Juli 30). KVRN: 'Vluchtelingenprobleem wordt bij de reders gelegd'. (K. Jaspers, Interviewer)
- Cirer-Costa., J. C. (2017). Turbulence in Mediterranean tourism. *Tourism Managment Perspective*, 27-33.
- De aansprakelijkheid van de vervoerder*. (2020, April 10). Opgehaald van evofenedex: <https://www.evofenedex.nl/kennis/vervoer/zeevervoer-vervoer-over-water/de-aansprakelijkheid-van-de-vervoerder>
- De Gelas, S. (2014). De problematiek van de verstekelingen.
- de Meij, P. (2003). *Samenloop van CMR-Verdrag en EEX-Verordening*. Deventer: Kluwer.
- De Roo, M., & Moens, B. (2019, Oktober 24). 'onmogelijk om elke truck te controleren'. *De Tijd*.
- De Voogt, S. (2019, November 30). Vijf transmigranten in Zeebrugge uit container gehaald: "Levensgevaarlijke situatie". *Het Laatste Nieuws*.
- Demeester, F. (2020, Mei 2). Transmigranten Zeebrugge. (W. Lingier, Interviewer)
- Elumami, A., & Nebehay, S. (2019, januari 22). Almost 500 migrants brought back to Libya after foiled attempts to reach Italy. *Reuters*.
- Europa Nu. (2020, April 4). *Europese maatregelen in verband met migratie*. Opgehaald van Europa Nu, onafhankelijk en actueel: [https://www.europa-nu.nl/id/vhcmelu5xgfm/europese\\_maatregelen\\_in\\_verband\\_met](https://www.europa-nu.nl/id/vhcmelu5xgfm/europese_maatregelen_in_verband_met)
- Europa nu. (2020, April 19). *Vluchtelingendeal tussen EU en Turkije (2016)*. Opgehaald van Europa nu: [https://www.europa-nu.nl/id/vk20gbq097wa/vluchtelingendeal\\_tussen\\_eu\\_en\\_turkije](https://www.europa-nu.nl/id/vk20gbq097wa/vluchtelingendeal_tussen_eu_en_turkije)
- European Asylum Support Office. (2020). *Latest Asylum trends*. European Asylum Support Office.
- Eurostat. (2020, Mei 15). Passengers embarked and disembarked in all ports by direction - annual data.
- Frontex. (2020, April 12). *Frontex*. Opgehaald van Frontex: <https://frontex.europa.eu/language/nl/>



- Gard. (2000, Juni 01). *Gard*. Opgehaald van Stowaways - New penalties in the United Kingdom: <http://www.gard.no/web/updates/content/51897/stowaways-new-penalties-in-the-united-kingdom>
- Gard. (2013, November 21). Guidance on Stowaways.
- Gard. (2020, april 19). *Risk covered - Rule 34: Cargo Liability*. Opgehaald van Gard.no: [http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20747996&p\\_document\\_id=20747880](http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747996&p_document_id=20747880)
- Gard. (2020, april 19). *Risk covered: - risk covered: Fines*. Opgehaald van Gard.no: [http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20748011&p\\_document\\_id=20747880](http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748011&p_document_id=20747880)
- Gard. (2020, April 19). *Risks covered - Rule 31: Diversion expenses*. Opgehaald van gard.no: [http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20747993&p\\_document\\_id=20747880](http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747993&p_document_id=20747880)
- Gard. (2020, April 19). *Risks covered - Rule 32: Stowaways, Refugees or Persons saved at Sea*. Opgehaald van Gard.no: [http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p\\_subdoc\\_id=20747994&p\\_document\\_id=20747880](http://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20747994&p_document_id=20747880)
- Gillespie , T., & Hale, J. (2017, Oktober 24). What was the Calais 'Jungle', where was the migrant camp, how many refugees lived there and when was it demolished? *The Sun*.
- Goldsmiths university. (2020, Mei 16). *Death by rescue*. Opgehaald van <https://deathbyrescue.org/foreword/>
- Goldsmiths University of London. (2019). *THE NIVIN CASE*. Londen: Goldsmiths University of London.
- Gov.UK. (2020, April 19). Opgehaald van Gov.uk: <https://www.gov.uk/government/publications/application-to-join-civil-penalty-accreditation-scheme>
- Heller , C., & Pezzani), L. (2017). *Blaming the rescuers*. London: Goldsmiths, University of London.
- Heller , C., & Pezzani, L. (2020, Mei 14). *Blame the rescuers*. Opgehaald van Blame the rescuers.
- het Europees parlement. (2013, oktober 22). *verordening (EU) Nr. 1052/2013 van het Europees parlement en de raad*. Opgehaald van <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1052&from=EN>
- Het verhaal van Aylan (3), het jongetje op weg naar het veilige Europa. (2015, September 3). *Het Nieuwsblad*.
- Hof van beroep Gent, C/1190/2019 (Hof van beroep Gent November 20, 2019).
- Hymas, L. (2020, Mei 15). Opgehaald van Grida: <https://www.grida.no/resources/5920>
- IMO. (1997, November 27). Guidelines on the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases, Resolution A.871 (20) van IMO.
- IMO. (2018, Juni 8). RESOLUTION FAL.13(42).
- International Chamber of Shipping. (2015). *Large Scale Rescue Operations at Sea*. London: ICS.

- International Maritime Organisation. (2003). ISPS Code. *International Ship and Port Facility Security Code*. London: IMO.
- IOM. (2020, April 30). *Who is a migrant*. Opgehaald van IOM: <https://www.iom.int/who-is-a-migrant>
- Italy's Matteo Salvini shuts ports to migrant rescue ship. (2018, Juni 11). *BBC News*.
- Jolyt, D. (2020, April 8). Transmigratie haven Zeebrugge. (W. Lingier, Interviewer)
- Juridischwoordenboek/Asielzoeker*. (2020, April 5). Opgehaald van [Juridischwoordenboek.nl](http://www.juridischwoordenboek.nl): <https://www.juridischwoordenboek.nl/zoek/asielzoeker>
- Karlis, T., & Polemis, D. (2018). Cruise homeport competition in the Mediterranean. In *Toerism management* (p. 476). Elsevier.
- Karlis, T., & Polemis, D. (2018). Cruise homeport competition in the Mediterranean. *Tourism management*, 168-176.
- Kingsley, P. (2020, maart 20). Privatized Pushbacks: How Merchant Ships Guard Europe. *The New York Times*.
- KVDS. (2020, Februari 7). In één week al 130 Vluchtelingen onderschept op Kanaal: met rubberbootjes en kajaks wagen ze levensgevaarlijke oversteek. *Het Laatste Nieuws*.
- Lescrauwaet, T., & Lagas, C. (2019, november 17). "Masoud kwam uit Iran. Hij was een vader, en maakte prachtige houtsnijwerken". *Het Nieuwsblad*.
- Loyens, J. (2011). *Handboek transportrecht*. Intersentia.
- MBZ. (19, April 2020). Opgehaald van Port of Zeebrugge: [Portofzeebrugge.be](http://Portofzeebrugge.be)
- McNicholas, M. A. (2016, December). Perils of the Seas: Piracy, Stowaways, and Irregular Migratio.
- Melis, F. (2016). Binnendringen in haven voortaan strafbaar. *Tijdschrift voor internationale handel en transportrecht*, 458.
- Melis, F., & Van Gelder, J. (2017). De impact van onregelmatige migratie en mensensmokkel op de wegvervoerder. *Tijdschrift voor internationale handel en transportrecht*.
- Mortelmans, K. (2019, December 2019). Haven Oostende krijgt slim hekwerk. *Nieuwsblad Transport*.
- Mouchalleh, A. (2015, September 14). De helse tocht naar Europa. *Schamper*.
- Olbrechts, G. (2020, maart 26). Transmigranten bij ICO.
- Opielok, C. (2019, April 5). "Es ist ein Desaster". (C. Lobenstein, Interviewer)
- Otten, J. (2020, Mei 18). *Passant*. Opgehaald van [Passant](https://www.passant.info/): <https://www.passant.info/>
- Pezzani, L., & Heller, C. (2015, November 2). 'Sharing the Burden of Rescue': Illegalised Boat Migration, the Shipping Industry and the Costs of Rescue in the Central Mediterranean. Oxford, Verenigd Koninkrijk.
- Pieters, J. (2016). De rechtsbescherming van vluchtelingen op de volle Middellandse Zee. *Tijdschrift voor vreemdelingenrecht*, 23.
- Rahman-Jones, I. (2016, Oktober 24). The history of the Calais 'Jungle' camp and how it's changed since 1999. *BBC*.

Rechtbank van koophandel Brugge, A/01/02823 (Rechtbank van koophandel Brugge februari 23, 2005).

Rechtbank van koophandel Kortrijk (Rechtbank van koophandel Kortrijk november 16, 2011).

Roet, J. (2018, Augustus 6). Schip keert terug naar Zeebrugge met vluchteling. *Flows*.

Saul, J. (2015, September 21). *In Mediterranean, commercial ships scoop up desperate human cargo*. Opgehaald van Reuters investigate: <https://www.reuters.com/investigates/special-report/europe-migrants-ship/#slideshow-europe>

Skuld P&I. (2018). *2018 P&I rules*. Opgehaald van [https://www.skuld.com/contentassets/5cd37a56fa33442baec07c16ee4ac936/2018\\_skuld\\_rules.pdf](https://www.skuld.com/contentassets/5cd37a56fa33442baec07c16ee4ac936/2018_skuld_rules.pdf)

SOS Mediterranee. (2020, April 17). *SOS Mediterranee*. Opgehaald van <https://sosmediterranee.de/jetzt-auf-dem-mittelmeer/>

Technisch steunteam scheepvaartpolitie. (2020). Technisch steunteam. Federale Politie.

The Guardian. (2019, maart 28). Ship hijacked by migrants off Libya escorted to Malta. *The Guardian*.

Van Loon, W. (2016, Februari 16). Migranten Calais waaiëren uit: ook naar Nederland? . *Metro*.

Vankerkhoven, S. (2020, April 29). Helft minder transmigranten in West-Vlaanderen dan jaar geleden. *Krant van West-Vlaanderen*.

Verenigde Naties. (1967). Internationaal verdrag betreffende de status van vluchtelingen.

Vos, C. (2020, April 17). Reddingsoperaties op Middellandse Zee stoppen nu Europese havens sluiten om corona. *Volkskrant*.

Watch The Med. (2019, Februari 13). *62 People intercepted and returned to Libya by cargo vessel*. Opgehaald van Watch The Med: <https://watchthemed.net/reports/view/1151>

Watch the med. (2020, Mei 12). *Watch the Med*.

Wet betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen., 1980-12-15/30 (Juli 1, 1981).

Wooldridge, C. F., & Everard, C. E. (2019, Augustus 28). *Strait of Dover*. Opgehaald van Encyclopaedia Britannica: <https://www.britannica.com/place/English-Channel/Economic-aspects>