Ein tödliches Rettungsvakuum

Wie Europa das Sterben im Mittelmeer zur Abschreckung nutzt und gleichzeitig die zivilen Seenotrettungskräfte kriminalisiert

Ein WatchTheMed Alarm Phone Seenotfall vor der Küste Libyens

Am Osterwochenende 2017 spielte sich im zentralen Mittelmeer einer der größten Seenotrettungseinsätze der vergangenen Jahre ab, in dem innerhalb von drei Tagen mindestens 8.360 Menschen aus Seenot gerettet wurden.¹ Das WatchTheMed Alarm Phone war dabei in zwei Seenotfälle involviert und konnte aus erster Hand sowohl die Unzulänglichkeit der staatlichen Rettungsbemühungen als auch den unverzichtbaren Einsatz ziviler Nichtregierungsorganisationen (NGOs) beobachten, die ein weiteres Massensterben auf hoher See verhinderten.

Der Fall eines Bootes, mit dem das Alarm Phone in Kontakt war und über das der folgende Bericht Auskunft gibt, sticht dabei besonders heraus. Am Ostersonntag, dem 15. April 2017, erfuhren wir von einem Boot, das im östlichen zentralen Mittelmeer in Seenot geraten war. Mehr als 12 Stunden waren wir mit den ca. 100 Menschen an Bord im Austausch, bevor der Kontakt abbrach. Wir reichten ihre Hilferufe an die verantwortlichen staatlichen Stellen weiter und unterstützten die Flüchtenden so gut es ging. Ihre Situation war lebensgefährlich und verlangte nach sofortigen Maßnahmen. Rettung war jedoch nirgends in Sicht und die Flüchtenden waren gezwungen, für anderthalb Tage auf hoher See auszuharren.

Die Geschichte eines beinahe eingetretenen Desasters im zentralen Mittelmeer

Am Morgen des Ostersonntags, um 7:19 Uhr, informiert Pater Mussie Zerai das Alarm Phone Schichtteam über ein Boot, das im östlichen zentralen Mittelmeer in Seenot geraten ist. Nach seinen Informationen hat es am Abend zuvor in der libyschen Hafenstadt Al Khums abgelegt und befindet sich nun weit östlich der Zone, in der die meisten zivilen Seenotrettungsschiffe aktiv sind.

Wie in einem solchen Fall üblich, versuchen wir die Reisenden sofort über ihr Satellitentelefon zu erreichen und leiten ihre GPS-Koordinaten sowie die Nummer ihres Satellitentelefon an das italienische Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) in Rom weiter. Die italienischen Behörden antworten uns, dass eine Seenotrettungsoperation eingeleitet sei, obwohl wir auf Schiffstracking-Websites keine Rettungsschiffe in dieser Region ausmachen können.

Ab 9:40 Uhr stehen wir dann in direktem Kontakt mit den Flüchtenden, die uns regelmäßig anrufen. Sie sind verängstigt und besorgt, da sie bereits die ganze Nacht auf hoher See verbracht haben. Unter den ca. 100 Passagieren sind 20 Kinder und 10 Frauen, eine von ihnen schwanger. Unser Schichtteam notiert in unserem Logbuch:

11:34 Uhr: Sie riefen uns erneut an und waren wirklich nervös [...]. Sie sagen, das Boot sei in einem sehr schlechten Zustand. Wasser laufe ins Boot, das sie versuchen herauszuschöpfen, aber es werde immer mehr. Sie haben keinen Treibstoff mehr und flehen mich an, ihnen zur Hilfe zu kommen. Ich sage ihnen, dass ein Rettungsboot bereits nach ihnen sucht.

In den folgenden Stunden laden wir regelmäßig das Guthaben ihres Satellitentelefon auf und geben ihre aktualisierten GPS-Daten an das MRCC in Rom weiter. Die Küstenwache bestätigt uns, dass sie nach einem Schiff sucht, das eine Seenotrettungsoperation durchführen könne. Wir entdecken ein Containerschiff in der Nähe des Bootes, die Lady Rasha, das offensichtlich Kreisbewegungen durchführt und nach dem Flüchtlingsboot sucht. Gegen 13 Uhr beobachten wir jedoch, dass das Schiff seine Suche abgebrochen hat und seine Fahrt in Richtung der libyschen Hafenstadt Misrata fortsetzt. Das MRCC in Rom gibt uns dafür keine Erklärung und wir können auch kein weiteres Schiff in der Nähe ausmachen.

Angesichts dessen nehmen wir kurz danach Kontakt zur Seenotrettungs-NGO Sea-Watch auf und bitten sie, mit ihrem Flugzeug Moonbird, das sie zusammen mit der Schweizer Humanitarian Pilots Initiative betreibt,

¹ <http://www.dw.com/en/rescue-ngos-in-the-mediterranean-call-for-more-support/a-38493173>

einen weiteren Aufklärungsflug durchzuführen.² In Absprache mit dem MRCC in Rom entscheiden die Piloten erneut abzuheben und erreichen um 14:50 Uhr die Seenotzone. Um 15:10 Uhr sprechen wir erneut mit den Bootsflüchtlingen. Sie treiben inzwischen über das Meer und können weder ein Schiff noch ein Flugzeug erspähen. Sie schreien um Hilfe und wir merken, dass sich Panik an Bord ausbreitet.

Zur gleichen Zeit überfliegt die Moonbird zwei Stunden lang verschiedene Gebiete und sucht in Mustern nach dem Boot in Seenot ohne es jedoch zu finden. Die Flüchtenden berichten uns zur gleichen Zeit: „Es ist kein Flugzeug zu sehen, nur ein Schiff weit entfernt, bitte sagt ihnen, dass sie uns retten sollen.“ Laut den Schiffstracking-Websites, die wir regelmäßig überprüfen, müsste es sich bei diesem Schiff um die AS Elenia handeln, einem Tanker unter liberischer Flagge. Wir reichen diese Information an die Piloten der Moonbird weiter, die ihre Suche in dieses Gebiet verlagern.

Um 16:33 Uhr rufen uns die Flüchtenden am Telefon zu: „Wir sehen das Flugzeug, wir sehen das Flugzeug!“ Doch die Piloten konnten ihr Boot immer noch nicht entdecken. Gleichzeitig beobachten wir, wie sich die AS Elenia in Richtung der letzten von den Flüchtenden übermittelten GPS-Koordinaten bewegt. Um 17:25 Uhr bestätigt das MRCC Rom uns dann, dass sie der AS Elenia die Erlaubnis geben werden, eine Seenotrettungsoperation durchzuführen.

Um 17:30 Uhr entdeckt schließlich auch die Moonbird das in Seenot geratene Boot. Die Piloten geben die genauen Koordinaten an das MRCC in Rom weiter und fliegen in Richtung der AS Elenia. Bevor sie zurück in Richtung Malta abdrehen müssen – nach mehr als 3 Stunden in der Luft geht ihr Treibstoff zur Neige – signalisieren sie der AS Elenia noch die Position des Bootes, da sich der Tanker nicht genau in dessen Richtung bewegt. Per Funk rufen sie die Crew des Tankers dazu auf, eine Seenotrettung einzuleiten, was der Kapitän jedoch ablehnt, da er um die Sicherheit seiner Besatzung fürchtet.

Um 18:14 Uhr berichten uns die Flüchtenden, dass sie sehen, wie sich die AS Elenia ihnen nähert, und sie warten daher auf ihre Rettung. Um 18:22 Uhr rufen sie uns erneut an. Der Tanker ist an ihnen vorbeigefahren. Sie rufen: „Das große Schiff hat nicht gestoppt, ruft sie bitte an, helft uns, der Tanker fährt weiter und wir haben keinen Treibstoff mehr und können ihm nicht folgen.“

Wir rufen erneut das MRCC in Rom an und berichten, dass die AS Elenia nicht gestoppt hat, sondern ihre Fahrt unvermindert in westliche Richtung fortsetzt und das Boot in Seenot offensichtlich ignoriert. Das MRCC bedankt sich für diese Information, verweigert uns aber jede weitere Auskunft.

Etwa 45 Minuten später, um 19:08 Uhr, beobachten wir, wie die AS Elenia erneut ihren Kurs ändert. Nun fährt sie nach Norden, also weder zurück in Richtung des Flüchtlingsbootes noch in Richtung ihres ursprünglichen Ziels, der tunesischen Hafenstadt Gabes.

Um 19:20 Uhr rufen uns die Flüchtenden erneut an und berichten, dass der Akku ihres Satellitentelefon bald aufgebraucht ist. Zwanzig Minuten später berichten sie uns, dass die AS Elenia erneut gewendet hat und auf sie zu fuhr, kurz darauf aber noch einmal den Kurs wechselte.³ Die Verzweiflung an Bord wird immer größer.

Etwa eine Stunde später informiert uns das MRCC Rom, dass die AS Elenia keine Erlaubnis zur Rettung erhalten habe, es sei denn das Flüchtlingsboot befinde sich in unmittelbarer Gefahr, womit das MRCC wohl ein Kentern des Bootes meint. Der Tanker verschwindet aus dem Sichtfeld der Flüchtenden, ihr Bootsmotor ist endgültig ausgefallen und immer mehr Wasser läuft ins Boot.

Um 20:59 Uhr erhalten wir von ihnen letztmalig eine aktualisierte GPS-Position. Im Gespräch mit dem MRCC in Rom erfahren wir, dass die AS Elenia beauftragt wurde umzukehren und die Situation zu prüfen. Falls die Flüchtenden in unmittelbarer Gefahr seien, habe die Crew nun den Auftrag, unverzüglich zu retten.

² <https://sea-watch.org/zivile-luftaufklaerungsmision-an-europas-toedlicher-seegrenze-gestartet-sea-watch-und-humanitarian-pilots-initiative-verhindern-bootskatastrophe/>

³ Da wir nicht direkt mit der AS Elenia in Kontakt waren, können wir ihre scheinbare Weigerung einen Rettungseinsatz durchzuführen nicht kommentieren. Wir wissen aber, dass in der Vergangenheit Rettungsversuche durch große Containerschiffe nicht selten in Katastrophen endeten, da diese Schiffe nicht dafür ausgerüstet sind, Seenotrettungseinsätze sicher durchzuführen. Gleichzeitig wurden wir in unseren zahlreichen Telefongesprächen mit den Passagieren in Seenot aber Zeugen davon, wie das wiederholte Kommen und Gehen der AS Elenia für Hoffnungslosigkeit und Aufruhr an Bord des Flüchtlingsbootes sorgte.

Unser Schichtteam notiert im Logbuch:

21:52 Uhr: Die Flüchtenden gehen erneut ans Telefon und schreien (schwer zu verstehen). Sie sagen uns, dass sie in Gefahr sind und dass das große Schiff in ihrer Nähe sie nicht rettet. Wir bitten sie, nicht in Panik zu verfallen sondern ruhig zu bleiben und uns zurückzurufen, sobald sich die Situation ändert.

Dieses Gespräch ist unser letzter Kontakt mit ihnen. Anschließend können wir sie nicht mehr erreichen und in den nächsten 90 Minuten erhalten wir auch keinerlei Updates der Küstenwache. Erst um 23:20 Uhr informiert uns das MRCC, dass es die AS Elenia aufgefordert hat, eine Seenotrettung durchzuführen, die Crew dazu aber nicht ausgerüstet sei. Bis zum Eintreffen eines Seenotrettungsschiffes am nächsten Morgen würde die AS Elenia die Situation nun überwachen.

Aus Angst, dass die Flüchtenden eine weitere Nacht auf hoher See nicht überleben werden, rufen wir das MRCC nach Mitternacht noch einmal an. Erneut wird uns gesagt, dass der Kapitän der AS Elenia keinen Rettungseinsatz durchführen wird, das Schiff aber in der Nähe bleibe und die Flüchtenden mit Wasser und Nahrungsmitteln versorge. Das MRCC teilt uns zudem mit, dass für den nächsten Morgen das Frontex-Schiff Siem Pilot sowie der Tanker Yara Sela an den Ort der Seenot beordert wurden.

Obwohl wir im Laufe der Nacht auf Ostersonntag nicht mehr in der Lage sind, die Flüchtenden direkt zu erreichen, können wir über das Konto ihres Satellitentelefon beobachtet, dass sie weiter telefonieren – ihr Guthaben reduzierte sich in dieser Zeit kontinuierlich.

Am Ostersonntag um 9:49 Uhr informiert uns das italienische MRCC, dass die Flüchtenden in einer nun vom maltesischen MRCC koordinierten Rettungsaktion von einem Militärschiff an Bord genommen wurden. Nach mehreren Stunden und im Anschluss an zahlreiche Telefonate bestätigt uns schließlich die maltesische Küstenwache um 13:37 Uhr, dass die Flüchtenden durch das Frontex-Schiff Siem Pilot gerettet wurden.

Wider die kalkulierte Verantwortungslosigkeit auf hoher See

Die Flüchtenden, die diese Tortur über sich ergehen lassen mussten, waren für mehr als anderthalb Tage auf hoher See gefangen. Ihr Notruf war den Behörden mehr als 24 Stunden lang bekannt, und doch wurden sie weder gerettet noch wurde ein für eine solche Rettung ausgerüstetes Schiff zur Unglücksstelle beordert. Dieser Fall verdeutlicht daher in besonderem Maße, dass die Zahl der verfügbaren Rettungsschiffe trotz aller Bemühungen der italienischen Küstenwache völlig unzureichend ist.

Der eklatante Mangel an Rettungskräften im gefährlichsten Abschnitt des tödlichsten Grenzgebiets der Welt ist jedoch alles andere als ein Zufall und kann auch nicht einfach auf eine besonders außergewöhnliche Situation am Osterwochenende zurückgeführt werden. Bereits seit Monaten legen regelmäßig dutzende Flüchtlingsboote gleichzeitig von der libyschen Küste ab. Das potenziell tödliche Rettungsvakuum ist daher ein Resultat bewusster politischer Entscheidungen der EU und ihrer Mitgliedsstaaten. Sie sind es, die Flüchtenden jegliche legale Wege nach Europa versperren und sie dadurch erst zur lebensgefährlichen Fahrt über das Mittelmeer zwingen. Anschließend begrenzen sie bewusst die Anzahl an Rettungsschiffen in der Hoffnung, dass das Massensterben im Mittelmeer als Abschreckung dient.

Während diese Taktik des bewussten Sterben-Lassens in der Vergangenheit zu einem massiven Verlust von Menschenleben auf hoher See geführt hat – beispielsweise im Fall der bislang tödlichsten Schiffsunglücke im Mittelmeer vor genau zwei Jahren, die innerhalb einer Woche 1.200 Menschenleben forderten – ist es heute einzig dem unermüdlichen Einsatz zahlreicher Seenotrettungs-NGOs und AktivistInnen zu verdanken, dass sich ein solches Szenario nicht wiederholt hat. Sie waren es, die an diesem Osterwochenende dafür sorgten, dass die Flüchtenden mit denen wir in Kontakt waren – und Tausende weitere – unterstützt wurden und erstaunlicherweise nicht ums Leben kamen. Im hier dokumentierten Fall war die konkrete Intervention des humanitären Flugzeugs Moonbird ausschlaggebend dafür, dass das Boot in Seenot gefunden und seine Position sowohl an die AS Elenia als auch an das MRCC in Rom weitergegeben wurde. Aber auch andere NGOs kämpften tagelang darum, weitere Schiffsunglücke zu verhindern. Allein die Crew der Migrant Offshore Aid Station (MOAS) rettete mehr als 1.500 Menschen von 9 Booten und nahm sie an Bord ihres Schiffes Phoenix.⁴ Das Rettungsschiff Iuventa der deutschen NGO Jugend Rettet nahm ebenfalls hunderte

⁴ <https://www.moas.eu/moas-conducts-rescue-1500-people-9-vessels-across-24-hours-uninterrupted-rescue-operations-central-mediterranean/>

Menschen auf – so viele, dass das Schiff am Sonntag manövrierunfähig wurde und selbst einen Notruf absetzen musste.⁵ Glücklicherweise konnte auch die Crew der Iuventa ihren Rettungseinsatz erfolgreich beenden und sicher nach Malta zurückkehren. Darüber hinaus wurden erneut auch kommerzielle Handelsschiffe in Rettungseinsätze involviert. Am Osterwochenende nahm ein Containerschiff beispielsweise 1.000 Menschen an Bord, was den Verband Deutscher Reeder (VDR) dazu veranlasste, sich in einer E-Mail an das Alarm Phone für eine Ausweitung der staatlichen Rettungskapazitäten auszusprechen und auch anzubieten, Handelsschiffe vermehrt für die Seenotrettung auszurüsten.

Doch trotz ihrer zahlreichen lebensrettenden Einsätze sind verschiedene NGOs und AktivistInnen in den letzten Monaten zum Opfer einer verabscheuungswürdigen Diffamierungskampagne geworden. Nicht nur Frontex, sondern auch verschiedene EU-Politiker und italienische Staatsanwälte warfen ihnen nicht nur vor, mit libyschen Schmugglern zu kooperieren und in kriminelle Aktivitäten involviert zu sein, sondern auch, dass sie es seien, die die Überfahrten über das Mittelmeer noch gefährlicher und tödlicher machen würden. Diese bodenlosen und zynischen Vorwürfe folgen der absurden Logik, dass der Tod von Flüchtenden auf hoher See eine abschreckende Wirkung auf andere Flüchtende ausüben und so zukünftige Überfahrten verhindern könne. So wird versucht, die unverzichtbare Arbeit der Seenotrettungs-NGOs zu diskreditieren und sie dazu zu zwingen, sich aus der Todeszone des zentralen Mittelmeeres zurückzuziehen.

Der von uns in diesem Bericht geschilderte Seenotfall und die weiteren Ereignisse des Osterwochenendes werfen eine Reihe wichtiger Fragen auf:

- Angesichts der Tatsache, dass die instabile und erschütternde Lage der MigrantInnen in Libyen seit Jahren bekannt ist und davon auszugehen ist, dass Tausende nur darauf warten, das Land verlassen zu können: Warum gab es bisher keine Aufstockung der staatlichen Rettungskapazitäten im zentralen Mittelmeer?
- Vor dem Hintergrund des oben beschriebenen Falles und der generellen Situation vor der libyschen Küste am letzten Wochenende: Wo waren die europäischen Einheiten, die eigentlich im zentralen Mittelmeer stationiert sind? Und wo waren insbesondere die Marineschiffe von EUNAVFOR MED? Das begrenzte, verspätete und scheinbar nur widerwillige Eingreifen einzelner Schiffe kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Einheiten von EUNAVFOR MED und von Frontex' Operation Triton den Rettungseinsätze größtenteils entziehen, wie bereits zahlreiche NGOs kritisiert haben.
- Hunderte, wenn nicht Tausende Flüchtende hätten im Mittelmeer ihr Leben verloren, wenn die Seenotrettungs-NGOs dort nicht im Einsatz gewesen wären. Wie kann es da sein, dass die Diffamierung und Kriminalisierung dieser NGOs durch Frontex, die EU und italienische Staatsanwälte unvermindert fortgesetzt wird?

Das WatchTheMed Alarm Phone fordert ein sofortiges Ende der Attacken gegen humanitäre Akteure sowie eine Ausweitung der staatlichen Rettungskapazitäten auf hoher See, um die Arbeit der NGOs bestmöglich zu unterstützen. Gleichzeitig sind wir uns darüber im Klaren, dass die prekärste Form der Migration, die über den Seeweg, immer ein lebensgefährliches Unterfangen bleiben wird, egal wie groß die Rettungskapazitäten sind.

- Daher fordern wir einen radikalen Bruch mit der bisherigen EU-Migrationspolitik, die das Phänomen der Bootsüberfahrten und das Massensterben im Mittelmeer überhaupt erst ausgelöst hat.
- Wir verlangen eine Öffnung der Grenzen und legale und sichere Zugangswege, damit Flüchtende Europa erreichen können, ohne dabei ihr Leben aufs Spiel setzen zu müssen.
- Wir fordern Bewegungsfreiheit für Alle!
- Fähren statt Frontex!

WatchTheMed Alarm Phone, 21. April 2017

⁵ <https://alarmphone.org/en/2017/04/16/mayday-europe-causes-maritime-drama-to-unfold-on-easter-iuventa-urgently-requests-assistance/>