

Zwischen Kriminalisierung und Bürgerkrieg – wie Migrant*innen und ihre Retter*innen in die Mühlen der Abschottung geraten

Judith Gleitze, Palermo

Kriminalisierung der Seenotrettung: die „luventa“ kommt nicht frei

Die „luventa“, das Rettungsschiff der Jugendorganisation Jugend Rettet, wurde am 2. August 2017 von den italienischen Behörden konfisziert. Seither liegt sie im Hafen von Trapani fest. Bisher ist keine Anklage gegen Einzelpersonen erfolgt, doch die 550-Seiten starke Anklageschrift lässt nichts Gutes erwarten. Die Anklage gegen die luventa beruht auf den Zeugenaussagen von Mitarbeitern des Sicherheitsdienstes IMI, die sich an Bord der Vos Hestia, dem Rettungsschiff der Organisation Save the Children, befanden und die in Verbindung mit der rechtsextremen Identitären Bewegung in Italien stehen. Sie hatten ausgesagt, dass die Besatzung der luventa mit libyschen Schleppern händeln würde. Doch das ist nicht belegbar, wie der italienische Anwalt von Jugend Rettet, Leonardo Marino, in seinem Antrag zur Freigabe des Schiffes ausgiebig erläuterte. Erfahrung hat er genug in diesem Metier: er verteidigte auch die sieben tunesischen Fischer, die 2007 nach der Rettung von 44 Migrant*innen verhaftet und wegen Beihilfe zur illegalen Einreise vor Gericht gestellt wurden. Im Fall der luventa soll diese in drei Rettungsoperationen Beihilfe zur illegalen Einreise geleistet haben. Die angeblich als Beweise dienenden Fotos zeigen tatsächlich nur Ausschnitte des wirklichen Geschehens dieser drei Einsätze, zudem ist es nicht einmal das kleine Rettungsboot der luventa, welches dort zu sehen ist, sondern das der Vos Hestia. Dennoch lehnte das Gericht in Trapani eine Freigabe wortreich ab – doch diese Ablehnung unterscheidet sich kaum von der Anklageschrift, das Gericht ist also überhaupt nicht auf die Auslegungen des Anwaltes eingegangen. Hier wird klar, dass es sich im Fall luventa um ein politisch motiviertes Vorgehen des Gerichts handelt. Am 9. Oktober wurde nun vor dem Kassationsgericht in Rom Einspruch gegen dieses Urteil eingelegt, eine Antwort ist Anfang nächsten Jahres zu erwarten. Sollte auch das Kassationsgericht in Rom den Antrag ablehnen, wird es zu Anklagen gegen einzelne Mitglieder von Jugend rettet kommen – wie im Jahr 2004-2009 im Falle der Cap Anamur.

Die These eines politisch motivierten Vorgehens des Gerichts gegen die private Seenotrettung scheint sich zu bewahrheiten: am 22. September berichtete die italienische Tageszeitung Giornale di Sicilia, dass die Behörden in Trapani nun auch gegen den Kapitän der Vos Hestia, Marco Amato, ermitteln. Auch hier hatten der Sicherheitsleute der IMI ausgesagt. Als schließlich die Prudence, das Rettungsschiff von Ärzte ohne Grenzen, am 5. Oktober ihren Dienst vorerst einstellte, da die Abfahrten von Migrant*innen aus Libyen massiv zurückgegangen sind, folgte eine Durchsuchung des Schiffes durch die Polizei. Auch wenn es derzeit ruhiger geworden ist um die Anklagen gegen Seenotretter*innen und um den „Verhaltenskodex“ der italienischen Regierung, den z.B. das erst seit wenigen Wochen fahrende deutsche Rettungsschiff „Lifeline“ nicht, [Sea Watch](#) hingegen am 14. Oktober nun doch unterzeichnet hat, es ist die Ruhe vor dem Sturm. Private Seenotrettung ist nicht gewollt und man scheint ein Exempel statuieren zu wollen.

Die neue Routen: Tunesien und Algerien

Neu sind sie nicht, aber seit sechs Jahren, seit dem „Arabischen Frühling“, sind nicht mehr so viele Migrant*innen aus Tunesien auf Sizilien angekommen. Seit Juli sind die Ankünfte aus Libyen hingegen stark zurückgegangen, auch wenn sie seit September langsam wieder ansteigen.

Tunesien befindet sich in einem wirtschaftlichen Tief, die Inflation steigt stetig, Arbeit gibt es nicht. Viele junge Männer sehen keine Zukunft in Tunesien und nehmen daher billigend die Bootsfahrt nach Europa in Kauf, die sie das Leben kosten kann, wie das letzte große Unglück am 9. Oktober 2017 zeigte, bei dem ein

Zusammenstoß eines tunesischen Marineschiffes mit einem Migrantenboot wahrscheinlich [48 Opfer](#) forderte. Die Abfahrten erfolgen häufig von Sfax, von wo aus eine reguläre Fähre auf die Kerkennah-Inseln fährt. Von hier aus sind es nur etwas mehr als 100 km bis nach Lampedusa, aber die Boote erreichen auch das sizilianische „Festland“. Somit veränderte sich aber in den letzten Wochen auch die Situation der tunesischen Migrant*innen in Italien massiv: wurden sie bisher, wenn die Behörden ihrer habhaft wurden, in die Abschiebungshaft gebracht oder mussten tagelang in abgesonderten Räumen eines der Hotspots zubringen, um dann nach Tunesien zurückgeschoben zu werden, ist dies nun nicht mehr möglich. Aufgrund der großen Zahl der Ankünfte (bis zum 11. Oktober haben ca. 3.500 Tunesier*innen Italien per Boot erreicht) gibt es keine Plätze mehr in der Abschiebungshaft. Zudem ist anzunehmen, dass auch der tunesische Konsul auf Sizilien, der die Abschiebungen genehmigen muss, dies nun nicht mehr bei allen tut, da es [festgelegte Rückführungsquoten](#) gib (30 Personen pro Woche). Diese scheinen nun aufgestockt worden zu sein, allein in der letzten Oktoberwoche sollen nach Angaben von Aktivist*innen aus Tunesien 120 Personen aus Italien nach Tunesien abgeschoben worden sein. Aber die Folge der nun zahlreicheren Ankünfte ist, dass nun auch Tunesier*innen in die Hotspots gebracht, dort identifiziert werden und dann eine so genannte zeitversetzte Zurückschiebung erhalten, bei den Migrant*innen „7 days“ genannt. Dieses Papier besagt, dass sie Italien innerhalb von sieben Tagen über den Flughafen Rom Fiumicino zu verlassen haben – Geld für die Fahrt oder sonstige Hilfe gibt es nicht. Direkt nach der Erteilung des Papieres (das kann einige Tage in den Hotspots dauern, auf Lampedusa auch schon einmal Wochen) werden sie ohne jegliche Versorgung auf die Straße gesetzt. Das geschieht auch des Nachts, z.B. wenn die Fähre von Lampedusa den Hafen von Porto Empedocle auf Sizilien gegen 20.00 Uhr erreicht. Dort werden sie sich dann selbst überlassen und nicht selten trifft man umherirrende Migrant*innen aus Tunesien oder anderen Maghreb-Staaten auf den Landstraßen an, die versuchen, sich nach Palermo durchzuschlagen. Hier hingegen wird die Situation auch immer prekärer, da die Migrant*innen (es wurden auch schon schwangere marokkanische Frauen mitten in der Nacht von der Ausländerbehörde auf die Straße gesetzt) dann am Bahnhof Palermo festhängen, wo sie nur durch die Hilfe von Ehrenamtlichen mit dem Nötigsten versorgt werden und wo versucht wird, ihnen einen Schlafplatz zu besorgen. Das gestaltet sich aber aufgrund des der überfüllten Notfallzentren immer schwieriger. Die nun schon seit Wochen auf Lampedusa festgehaltenen tunesischen Migranten sind in der letzten Oktoberwoche in Hungerstreik getreten, um gegen ihre anstehende Abschiebung nach Tunesien zu protestieren. Das tunesische Forum für wirtschaftliche und soziale Rechte, FTDS, veröffentlichte am 28. Oktober einen [Aufruf](#), in dem die Unterbringungs- und Haftbedingungen in Italien angeklagt werden.

Auch aus Algerien sind vermehrt Ankünfte in Sardinien zu vermelden. Die algerischen Medien berichteten, dass eine Überfahrt um die 700 Dollars kosten soll. Bis zum 4. Oktober erreichten laut der italienischen Tageszeitung „Il fatto quotidiano“ 1.310 Migrant*innen die italienische Insel, es handelt sich zum großen Teil um Algerier*innen, unter ihnen nur sehr wenige Geflüchtete aus dem Subsahara-Raum. Auch algerische Migrant*innen werden anscheinend nicht abgeschoben, erhalten aber auch keine Aufenthaltspapiere, sondern wahrscheinlich ebenfalls ein „7-days-paper“. Die italienische und die algerische Regierung erarbeiten derzeit ein neues Abkommen, um die Abschiebungen zu vereinfachen. Ende Oktober soll es in Kraft treten. Zeitgleich versuchen die algerischen Behörden, die Abfahrten zu stoppen. Der „[Fatto Quotidiano](#)“ berichtete am 4. Oktober, dass mehr als 800 Migrant*innen in so genannten Pullback-Aktionen auf See nach Algerien zurückgeholt worden seien.

Und was passiert in Libyen...?

Dass in Libyen Chaos, Armut und Terror herrscht ist wohl inzwischen unbestritten. Hier kann nicht näher auf die Verstrickungen der verschiedenen Milizen, die unter anderem auch den „Oil Compound“, die große

ENI-Erdölanlage in Melita schützen, woher Italien sein Erdöl bezieht, eingegangen werden. Klar ist nur, schaut man sich dieses Milizenwirrwarr einmal genauer an wird recht schnell deutlich, dass das Libyen der Milizen Italien an der Nase herumführt und die Regierung Al-Serradsch gar nichts zu sagen hat. Heißt es gestern noch, die Brigade 48 habe sich beschwert, nicht auch Geld von Italien erhalten zu haben wie die Anas Dabbahsi-Miliz, die die Abfahrten stoppen soll, so muss man nur einmal näher hinschauen um zu begreifen, dass Anas Dabbashi ebenso von „Al-Ammu“ (Ahemd Dabbahsi) geführt wird wie die Brigade 48. Italien bestreitet auch weiterhin, Geld an Milizen gezahlt zu haben. [Laut Vizeaußenminister Mario Giro](#) hätte man es mit 150 Milizen zu tun, einige seien nun mal eben auch im Menschenhandel tätig (!). Warum Italien wem in Libyen Geld zuschiebt, scheint nun aber auch den EU-Menschenrechtskommissar Nils Muiznieks zu interessieren. In einem [Brief](#) fragte er den italienischen Innenminister Minniti an, worin genau denn diese Unterstützung bestehe. Wissen möchte er zudem, welche Maßnahmen denn ergriffen worden seien, damit die privaten Seenotretter trotz des Verhaltenskodex Rettungen sicher und effizient durchführen können. [Minniti antwortete](#) knapp zwei Wochen später: man bilde die libysche Küstenwache aus und versorge sie mit Material, um den Abfahrten von Migrant*innen Einhalt zu gebieten. Natürlich führe man keine (vom Gerichtshof für Menschenrechte verbotenen) Zurückschiebungen nach Libyen durch. Und natürlich sei man darum bemüht, dass auch Libyen die Menschenrechte respektiere [sic!], daher habe es am 15. September ein Treffen mit libyschen Behördenvertretern, dem UNHCR und IOM gegeben, damit das Memorandum of Understanding auch eingehalten werde. Man habe sich auf einen „[action plan](#)“ geeinigt. Zudem habe IOM schon 7.300 Personen in ihre Heimatländer zurückgeführt, bis Ende des Jahres sei geplant, dass 15.-20.000 Migrant*innen Libyen mit der IOM verlassen. Das Memorandum of Understanding zwischen den beiden Staaten war am 17. Februar dieses Jahres unterzeichnet worden. [Ein hohes Gericht in Tripolis hatte es allerdings vorerst ausgesetzt](#), doch der Außenminister der von der UNO vorgeschlagenen Regierung, Mohammed Sayala, [legte gegen das Urteil des Obersten Gerichtshofs Berufung ein](#) und gewann. Das MoU ist demnach nicht mehr anfechtbar.)

Mitte Oktober scheint sich das Blatt noch einmal zu wenden. Schon seit den ersten Drohungen der libyschen Behörden im Sommer spielten sich viele Seenotrettungen sehr viel weiter nördlich ab. Am 15. Oktober berichtete [Radio Radicale](#) mit Berufung auf die Zeitung Al Arabiya, dass General Haftar, der Widersacher der von der UN anerkannten Serradsch-Regierung, den westlichen Teil des Landes von Zawiyah bis Zuwarah (an der tunesischen Grenze) in die Gewalt des ihm unterstehenden Militärs gebracht haben soll. Das hätte auch starke Auswirkungen auf die Abfahrten der Migrant*innen nach Italien. Die Seenotrettungsleitzentrale in Rom hat jedenfalls eine Warnung an alle Rettungsschiffe ausgegeben, sich aus der SAR, der Seenotrettungszone, zu entfernen. Der drohende Fall der Stadt Zawiyah, in deren Hafen die Schiffe liegen, die die italienische Regierung den Libyern überlassen hat und in der die „libysche Küstenwache“ u.a. stationiert ist sowie der drohende Fall der Anas Dabbahsi Miliz könnte das Bild komplett verändern. Anas Dabbahsi und die Brigade 48 waren in den letzten Wochen vor allem für die verminderten Abfahrten verantwortlich, [nachdem Italien dafür bezahlt](#) hatte.

Einzig Leidtragende dieses ganzen Abschottungswahnsinns sind die Geflüchteten, die Migrant*innen, die in einem bürgerkriegsgeschüttelten Libyen festsitzen, in dem auch die eigene Bevölkerung inzwischen am Hungertuch nagt. Auch in Tunesien ist es spürbar, dass die Libyer*innen kein Geld mehr haben – niemand kommt mehr, um sich ärztlich in Tunesien versorgen zu lassen, die Libyer*innen bleiben zu Hause, ohne jegliche Versorgung, ohne Hoffnung auf einen schnellen Frieden. So finden sich dann unter den Ankommenden in Sizilien immer mehr Libyer*innen, ganze Familien, die keine Chance mehr in ihrer Heimat sehen. Stellen sie keine Asylanträge in Italien haben sie keinerlei Chancen hier – auch sie erhalten das Papier, das die Ausreise in sieben Tagen vorschreibt. Ebenso, wie es schon seit geraumer Zeit marokkanischen Migrant*innen ergeht. Viele von ihnen haben jahrelang in Libyen gearbeitet. Ein junger

Marokkaner, der am 16. September in Palermo ankam, [berichtete von seiner Flucht aus Libyen](#), von der Folter, den Gefängnissen, von missglückten Abfahrten, die von den Schleusern so organisiert werden, davon, dass man immer wieder neu bezahlen muss. Friss oder stirb heißt es, wenn sie auf kaputte, seeuntaugliche Boote gezwungen werden. 3.500 Dollars hat er letztendlich bezahlt. Eine Zukunft gibt es für ihn in Italien nicht.