



RETTUNG UNERWÜNSCHT

**Italiens Versuche, die Seenotrettung
Geflüchteter zu kriminalisieren**

IMPRESSUM

Autorinnen:

Judith Gleitze und Josephine Fahr

Redaktionelle Mitarbeit:

Marah Frech

Graphik:

Matthias Weinzierl

Herausgeber:

© borderline-europe e.V., September 2021
Stand der Recherche April 2021

Fotonachweis:

Wenn nicht anders vermerkt sind die Fotos von border-
line-europe

Titel

Sea-Watch 4 festgelegt in Palermo, am 28.12.2020

RETTUNG UNERWÜNSCHT

Italiens Versuche, die Seenotrettung Geflüchteter zu kriminalisieren

INHALT

- 02 IMPRESSUM & FOTONACHWEIS
- 07 EINLEITUNG UND ÜBERSICHT ÜBER DIE POLITISCHE WANDLUNG**
- 08 Europäische Regierungen und Staatsanwaltschaften organisieren Hindernisläufe
10 Blockaden, Verzögerung der Zuweisung eines „sicheren Hafens“, Kriminalisierung
– einige Beispiele von 2002 bis 2013
12 2002 – Der Fall des Corrado Scala
14 2004 - 2009 – *Cap Anamur* – *Catalina* – *Budafel* – *Pinar*
- 15 2013 – DAS JAHR, DAS DIE SEENOTRETTUNG VERÄNDERTE**
- 15 10/2013 – Die Nicht-Rettungen im Oktober 2013
- 17 EXKURS – DIE OPERATION MARE NOSTRUM**
17 EXKURS – DIE ABLÖSENDE OPERATION TRITON (FRONTEX-PLUS)
- 18 DIE FLUCHTBEWEGUNGEN ÄNDERN DEN ITALIENISCHEN MIGRATIONSKURS ERNEUT**
Die Jahre 2015 bis 2017
- 19 EXKURS – LIBYSCH E ÜBERGRIFFE AUF ZIVILE SEENOTRETTUNG**
21 EXKURS – STUDIE VON NGOS ZU SOG. ‚SCHLEPPERDISKURS‘
- 21 05/2017 – *Vos Thalassa* und *Prudence* – standoff wegen des G7-Gipfels
- 22 WEITERE KRIMINALISIERUNG DER NGOS IM JAHR 2017**
- 22 DAS MINNITI-ORLANDO-DEKRET 2017**
- 23 UNTERSTÜTZUNG LIBYENS ANSTATT SEENOTRETTUNG**
- 23 10/2016 - 08/2017 – *Iuventa* – Kriminalisierung der Besatzung und Blockade des Schiffs
24 11/2017 – *Sea-Watch 3* – Schuldzuweisungen wegen chaotischem Rettungseinsatz
24 11/2017 – *Aquarius* – Rettungseinsatz verweigert
25 03/2018 – *Open Arms* – Beschlagnahmung des Schiffs
- 26 EINE NEUE ÄRA – DIE GESCHLOSSENEN HÄFEN**
- 26 06/2018 – *Trenton* – standoff von insgesamt sieben Tagen
26 06/2018 – *Lifeline* und *Alexander Maersk*
– standoff von fünf bzw. sechs Tagen
– Beschlagnahmung des Schiffs
27 07/2018 – *Diciotti/Vos Thalassa* – standoff von vier Tagen
28 07/2018 – *Sarost V* – zwei Wochen standoff vor der tunesischen Küste
28 08/2018 – *Diciotti* – standoff von zehn Tagen
29 09/2018 – *Colibri* – fehlende Rettungsbereitschaft

30	DIE DECRETI SICUREZZA – SICHERHEITSDKRETE – SALVINIS
30	11/2018 – <i>Aquarius</i> – Blockierung des Schiffs wegen angeblich falscher Müllentsorgung
31	07/2019 – <i>Marediva 601</i> – Drei Wochen standoff
31	07/2019 – <i>Sea-Watch 3</i> – standoff von knapp drei Wochen und Festsetzen des Schiffes – Der Fall der Carola Rackete
32	07/2019 – <i>Gregoretti</i> – standoff von fünf Tagen
33	DIE REGIERUNG STÜRZT – FOLGT EIN POLITISCHER WANDEL?
34	08/2019 – <i>Alan Kurdi</i> – elf Tage standoff mit mehreren Suizidversuchen
34	09/2019 – <i>Eleonore</i> – Festsetzung
35	09/2019 – <i>Ocean Viking</i> – standoff von sechs Tagen
35	LIBYEN UND ITALIEN NACH DER REGIERUNG CONTE 1
44	EXKURS – NOTWENDIGKEIT VON RETTUNGEN AUF SEE
45	ÄRA COVID-19: MASSNAHMEN ZUR EINDÄMMUNG DER PANDEMIE TREFFEN MIGRANT*INNEN BESONDERS
46	03/2020 – <i>Alan Kurdi</i> – standoff mit vorgeschobenem Grund der Pandemie
47	EXKURS – PULL-BACK UND TOTE WEGEN UNTERLASSENER RETTUNG
48	04/2020 – <i>Aita Mari</i> – drei Wochen standoff mit vorgeschobenem Grund der Pandemie
48	05/2020 – <i>Marina</i> – standoff von fünf Tagen
48	05/2020 – <i>Alan Kurdi</i> und <i>Aita Mari</i> – Festsetzen nach Quarantänezeit
49	EXKURS – 05/2020 – DIE CAPTAIN MORGAN SCHIFFE IN MALTA – STANDOFF
50	LOCKERUNGEN UND DRAMATISCHE ZUSTÄNDE FÜR MIGRANT*INNEN
50	06/2020 – <i>Sea-Watch 3</i> – Festsetzung nach Rettung
51	06-07/2020 – <i>Ocean Viking</i> – standoff von zwölf Tagen und Festsetzung
51	07/2020 – <i>Talia</i> – Sechs Tage standoff
52	ZUGESPITZTE CORONA-LAGE UND WIDERSPRÜCHLICHE LIBYEN-POLITIK
52	09/2020 – <i>Moonbird</i> (<i>Sea-Watch</i>) – Festsetzung
53	09/2020 – <i>Louise Michel</i> & <i>Sea-Watch 4</i> – Festsetzung der <i>Sea-Watch 4</i>
53	09/2020 – <i>Maersk Etienne</i> und <i>Mare Jonio</i> – standoff von vierzig Tagen und Festsetzung
54	09-10/2020 – <i>Alan Kurdi</i> – Festsetzung
54	11/2020 – <i>Open Arms</i> – Festsetzung wegen Quarantäne
56	SALVINIS DEKRETE FALLEN – DIE STRAFEN BLEIBEN
57	AUSBLICK: DAS JAHR 2021
62	FUSSNOTEN

ABKÜRZUNGEN

AFM

Armed Forces of Malta/Maltesische Marine

AISI

Agenzia informazioni e sicurezza interna/innerer Sicherheitsdienst

ASGI

Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione/Verein für juristische Studien zur Immigration

BMVI

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

CIE

Centro di identificazione ed espulsione/Identifikations- und Abschiebungszentrum

CPR

Centro per il rimpatrio/Rückführungszentrum

EU

Europäische Union

G7

Gruppe der Sieben, bestehend aus Deutschland, Frankreich, Italien, Japan, Kanada, das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten

IOM

Internationale Organisation für Migration

Ispi

Italienisches Institut für internationale politische Studien

KideM

Kontroversen in der europäischen Migrationspolitik

MSF

Médecins Sans Frontières/Ärzte ohne Grenzen

MoU

Memorandum of Understanding

MRCC

Maritime Rescue Coordinations Centres/Seenotrettungsleitstelle

NGO

Nicht-Regierungs-Organisation

POS

Port of Safety/sicherer Hafen

SAR-NGO

Zivile Seenotrettungsorganisation

SAR-Zone

Such- und Rettungsgebiet

SCO

Servizio centrale operativo/Einheit zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität der Polizei

UNHCR

United Nations High Commissioner for Refugees/
Hoher Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen



Forum Antirazzista Palermo

Einleitung und Übersicht über die politische Wandlung

„Die italienischen Behörden instrumentalisieren inzwischen systematisch legitime maritime Verfahren. Inspektionen an Bord humanitärer Schiffe sind zu einer Möglichkeit geworden, Such- und Rettungsaktionen zu stoppen. Jedes Mal, wenn eines dieser Schiffe einen italienischen Hafen anläuft, wird es einer langen und akribischen Inspektion unterzogen, bis Unregelmäßigkeiten entdeckt werden. Die gestrige Inspektion dauerte 11 Stunden, bis genügend Verstöße festgestellt wurden, um das Schiff daran zu hindern, den Hafen zu verlassen und auf See zurückzukehren. Man wirft uns vor, ‚systematisch‘ Menschen zu retten, bis hin zur Anfechtung der übermäßigen Anzahl von Rettungswesten an Bord. Während die Pflicht eines jeden Schiffes, Schiffen in Seenot zu helfen, völlig ignoriert wird. Die italienischen Behörden versuchen, die humanitären Organisationen – die nur versuchen, Leben auf See zu retten, wie es das internationale Seerecht verlangt – zu stoppen, während sie ihre eigenen Rettungsverpflichtungen missachten, mit der Zustimmung, wenn nicht gar der vollen Unterstützung, der europäischen Staaten“.

Marco Bertotto,
verantwortlich für humanitäre Angelegenheiten
von MSF¹

Die Nichtregierungsorganisation (NGO) Sea-Watch hat von 2015 bis 2019 nach eigenen Angaben 32.000 Menschenleben im Zentralen Mittelmeer gerettet, *Sea-Eye 4* 14.000 Menschen.² Diese wären ohne die Einsätze der zivilen Retter*innen höchstwahrscheinlich ertrunken.

Die zivile Seenotrettung gibt es seit 2014. Vorausgegangen waren zwei Unglücke im Oktober 2013, die mehr als 600 Menschen das Leben kosteten. Das erste ereignete sich nur wenige Meter vor Lampedusa, bei dem zweiten Unglück warteten die meist syrischen Geflüchteten über Stunden auf eine Rettung, die aufgrund eines Kompetenzgerangels zwischen Italien und Malta nicht erfolgte. Die ganze Zeit befand sich ein Kriegsschiff der italienischen Marine in der Nähe, griff aber erst ein, als das Boot schon untergegangen war.³

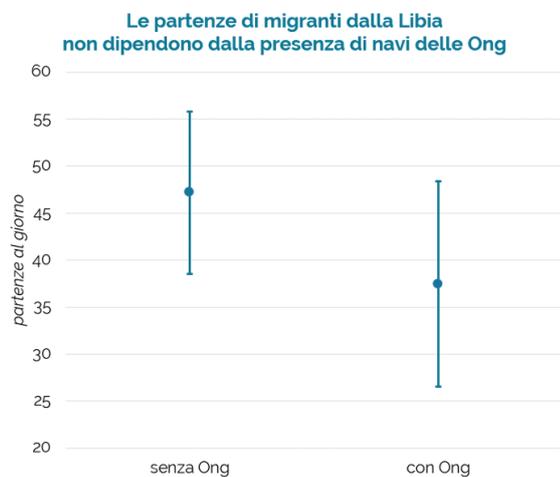
Nach diesen Ereignissen rief der italienische Staat die Operation Mare Nostrum ins Leben, die jedoch nach nur einem Jahr am 31. Oktober 2014 auslief. Ein Jahr, in dem es der italienische Staat – wenn auch mit einer mi-

litärischen Operation – als seine Aufgabe ansah, Geflüchtete aus Seenot zu retten.⁴

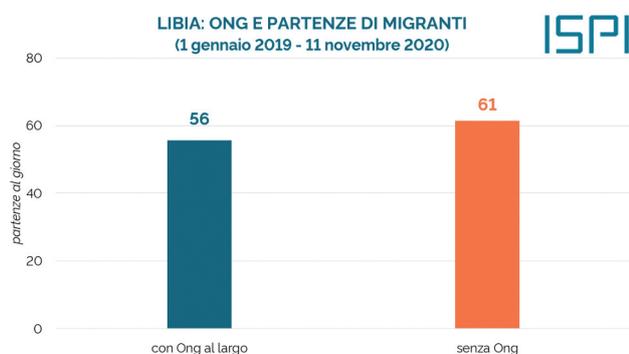
Schauen wir die Geschichte der Seenotrettung vom Jahr 2002 bis heute an, so werden viele Widersprüche deutlich: von der Verhaftung privater Retter*innen und Fischer über eine Rettungsmission der Regierung, von der Gründung vieler verschiedener ziviler Seenotrettungsorganisationen und einem 24-Stunden aktiven Seenotrettungstelefon (Alarm Phone) zu geschlossenen und nicht ‚sicheren Häfen‘ in Italien und Malta.

Es wird oft behauptet, private oder staatlich organisierte Seenotrettung stelle einen ‚Pull-Faktor‘ für die Bewegungen der Migration dar. Dieser sog. ‚Anziehungs-Faktor‘ konnte jedoch nie belegt werden, die Zahlen sprechen für sich.⁵ Es fahren nicht mehr Menschen ab, weil sich auf dem Meer Seenotrettungsschiffe bewegen.⁶

EINLEITUNG UND ÜBERSICHT ÜBER DIE POLITISCHE WANDLUNG



„Die Abfahrten der Migrant*innen aus Libyen mit NGO/ohne NGO hängen nicht von der Präsenz der NGO-Schiffe ab (2019)“ Links ohne NGOs/rechts mit NGOs⁷



Dati: elaborazioni ISPI su dati UNHCR, IOM, altri.

„Libyen: NGO und Abfahrten der Migrant*innen (01.01.2019 – 11.11.2020)“⁸ Links mit NGOs in der Nähe/rechts ohne NGOs

Europäische Regierungen und Staatsanwaltschaften organisieren Hindernisläufe

Die europäischen Regierungen versuchen alles, um die zivile Seenotrettung zu blockieren. Dagegen steht eine breite Zivilgesellschaft, die trotz massiver Hindernisse immer wieder bereit ist, ein Rettungsschiff zu finanzieren, breit an Land zu unterstützen oder auch selbst bei einer Rettungsmission zu helfen. Neben den Seenotrettungs-NGOs und der italienischen Plattform *Mediterranea* hat sich auch die evangelische Kirche in Deutschland mit diversen NGOs und Gruppen zusammengeschlossen, um ein Schiff zu finanzieren: *United4rescue*.⁹ Im Jahr 2020 ging die *Sea-Watch 4* an den Start, die *SEA-EYE 4* wird das nächste Schiff sein. Auch *borderline-europe* ist Teil dieses Bündnisses.

Die Methoden der Blockaden sind vielfältig:

- Im Sommer 2017 erfand der italienische Innenminister Marco Minniti (Demokratische Partei) den sog. ‚Code of Conduct‘.¹⁰ Alle Seenotrettungs-NGOs (SAR-NGOs) sollten diesen Verhaltenskodex unterschreiben, der u.a. auch vorsah, bewaffnetes Sicherheitspersonal/Polizei an Bord der NGO-Schiffe zu lassen. *Sea-Watch* und *Ärzte ohne Grenzen (MSF)*, die zu dem Zeitpunkt noch mit einem eigenen Schiff Seenotrettung betrieben, weigerten sich, zu unterzeichnen.¹¹

- Vom 1. Juni 2018 bis zum 5. September 2019 war Matteo Salvini von der rechtsgerichteten Lega Innenminister Italiens. Unter seiner Ägide wurden als erstes die Häfen für Seenotretter*innen geschlossen – das betraf nicht nur NGO-, sondern auch italienische Küstenwachtschiffe. Des Weiteren führte er ein neues Sicherheitsgesetz ein, welches hohe Strafen für SAR-NGOs vorsahen. Erst 2020 wurde unter der aktuellen Innenministerin Luciana Lamorgese darüber diskutiert, das Sicherheitsdekret zu ändern und die Strafen in Millionenhöhe aufzuheben. Doch auch mit dem neuen Gesetz Nr. 173, das Ende 2020 in Kraft trat, sind weiterhin Geldstrafen in bestimmten Fallkonstellationen möglich, wenn auch deutlich niedrigere als zuvor.¹²

- Über die Jahre wurden von verschiedenen Staatsanwaltschaften Untersuchungsverfahren gegen die SAR-NGOs eröffnet. Der erste war Staatsanwalt Carmelo Zuccaro aus Catania: „*Meiner Meinung nach könnten einige NGOs von den Menschenhändlern finanziert werden, und ich weiß von Kontakten. Ein Verkehr, der heute genauso viel Geld produziert wie der Drogenhandel. Vielleicht könnte dies noch beunruhigender sein. Einige NGOs verfolgen unterschiedliche Ziele: die italienische Wirtschaft zu destabilisieren, um sie auszunutzen. Wenn die Informationen korrekt sind, kann dieser Kurzschluss nur von Personen verursacht werden, die Verwirrung stiften wollen*“.¹³ Die Untersuchungen wurden eingestellt.¹⁴ Bis Anfang 2021 blieb die Untersuchung gegen die NGO *Jugend Rettet* bzw. Teile der Crew des Schiffes der *Jugend Rettet* offen. Die *Iuventa* wurde am 2. August 2017 festgelegt, seitdem laufen die Ermittlungen, das Schiff verrottet im Hafen von Trapani. Der Prozess beginnt im Jahr 2021. Aus diesem Fall heraus hat sich die Gruppe *Iuventa*¹⁵ gebildet, 10 Personen, von denen nun vier angeklagt wurden und mit hohen Freiheitsstrafen rechnen müssen.

- Eine weitere Methode, um NGOs an der Seenotrettung zu hindern, ist der Entzug der Flagge des Schiffes. Dies wurde mehrfach praktiziert, so z.B. bei der *Aquarius*, dem Schiff von *SOS Méditerranée*, die seit Februar 2016 Menschenleben auf See rettet. Im Jahr 2018 verlor die *Aquarius* zweimal ihre Flagge: erst entzog Gibraltar die seine, dann Panama. Ohne Flaggenstaat kann ein Schiff nicht fahren. Im Falle Panamas scheint es, dass der italienische Staat den panamaischen auf wirtschaftlicher Ebene eingeschüchtert hat.¹⁶ Die *Aquarius* musste ihre Arbeit endgültig im Dezember 2018 einstellen, da es keine Hoffnung auf eine neue Flagge gab. Nach nur sechs weiteren Monaten begannen *SOS Méditerranée* und *MSF (Ärzten ohne Grenzen)* eine neue Zusammenarbeit auf der *Ocean Viking*, die unter norwegischer Flagge fährt.

- Der Hauptgrund, warum zivile Seenotrettungsschiffe in Häfen liegen, sind die sog. administrativen Stopps. Behörden blockieren die in den Hafen eingelaufenen

Schiffe mit meist mehr als fadenscheinigen Begründungen. So fanden sich immer wieder – und oftmals erst nach stundenlangem Suchen der Behörden – angebliche technische Mängel, die es zu beheben gelte. Auch die Anzahl der Rettungswesten an Bord war z.B. bei der Festlegung der *Sea-Watch 4* ein Grund. Doch hier ging es nicht etwa um zu wenige Westen, sondern um zu viele an Bord. Auch die Schiffe *Alan Kurdi* (Sea-Eye) und *Aita Mari* (Salvamento Marítimo Humanitario) wurden mit diversen ‚Beanstandungen‘ im Frühjahr 2020 über viele Wochen im Hafen von Palermo festgehalten.¹⁷

● Doch nicht nur der italienische Staat blockiert die Seenotrettung immer wieder, auch Deutschland hat dies versucht: Mitte August 2020 verboten deutsche Behörden das Auslaufen der beiden Schiffe von Mare Liberum.¹⁸ In der eingegangenen Festhalteverfügung stützt sich die zuständige Berufsgenossenschaft Verkehr auf eine Änderung der Schiffssicherungsverordnung durch das Bundesverkehrsministerium (BMVI). Danach werden alle Schiffe, die für humanitäre oder ähnliche Zwecke eingesetzt werden, hinsichtlich der Bauweise, Ausrüstung und Besatzung mit Anforderungen konfrontiert, die sonst nur die gewerbliche Berufsschifffahrt erfüllen muss. Je nach eingesetztem Bootstyp sind diese Anforderungen mit unverantwortlich hohen Kosten im sechsstelligen Bereich verbunden oder aber objektiv gar nicht umsetzbar, wie z.B. bei handelsüblichen Segelyachten (wie der *Sebastian K*, die Mare Liberum erst im Jahr 2020 für den Einsatz in der Ägäis erworben hatte). Schon im April 2019 war versucht worden, das gleichnamige Schiff des Vereins, die *Mare Liberum*, festzusetzen. Dagegen hatte der Verein Berufung eingelegt und vor dem Verwaltungsgericht in Hamburg im September 2019 Recht erhalten. Daraufhin änderte das Bundesverkehrsministerium schlichtweg das Gesetz.

Doch es gibt auch positive Entwicklungen: Im Oktober 2020 entschied das Verwaltungsgericht Hamburg erneut, dass die *Mare Liberum* frei sei: die Änderung der Schiffssicherungsverordnung durch Verkehrsminister Andreas Scheuer sei ungültig, weil sie gegen Europarecht verstoße. Die über die europäische Regelung hinausgehende und spezifisch gegen humanitäre Einsätze gerichtete Verordnung sei nicht von der Europäischen Kommission notifiziert worden.¹⁹



Demo gegen das Sterbenlassen von 130 Menschen auf See am 25.2.2021 in Palermo

Blockaden, Verzögerung der Zuweisung eines ‚sicheren Hafens‘, Kriminalisierung

Einige Beispiele von 2002 bis 2013

Wir sprechen im Folgenden von drei Fallkonstellationen:

- dem sog. standoff – die Blockade eines Schiffes, bei dem den Geretteten an Bord die Einfahrt in einen „sicheren Hafen“ (POS) verweigert wird;
- dem Festlegen des Schiffes/Blockade durch die italienischen Behörden;
- der Kriminalisierung der Besatzung mit oder ohne Haft und ggf. Konfiszierung des Schiffes
Die von *borderline-europe* und *Borderline Sicilia* zusammengestellten Fälle stellen keinen vollständigen Katalog dar, sondern sollen einen Überblick über die Geschichte der Kriminalisierung der Seenotrettung ermöglichen. Sie werden in den meisten Fällen noch einmal genauer in den politischen Kontext eingeordnet.

2002 Der Fall des Corrado Scala

Es gab Anfang der 2000er Jahre erste Fälle der Kriminalisierung von Fischern, die Geflüchtete gerettet hatten. So der Fall des Corrado Scala: Am 18. August 2002 rettete der Fischer mit seiner Mannschaft 151 Geflüchtete aus Seenot. Über Funk forderte er Hilfe an, man sagte ihm, diese käme aus Malta, er solle Frauen und Kinder an Bord nehmen und das Boot mit den Männern hinterherziehen. Doch niemand kam. Die Geflüchteten bemerkten, dass die Fahrt nicht nach Italien ging und wurden unruhig, Scala kontaktierte erneut die italienische Küstenwache, da das Boot der Männer drohte, umzukippen. Nach stundenlangem Warten sagte man ihm, er solle Richtung Sizilien fahren. Es verging eine ganze Nacht, immer noch kam keine Hilfe. Als sie am nächsten Morgen schließlich 20 Seemeilen vor der Küste Siziliens waren, erhielt er die Anweisung, nach Pozzallo zu fahren. Doch dort wurden sein Boot und der gesamte Fang konfisziert. Beihilfe zur illegalen

Einreise lautete der Vorwurf. Es folgte ein monatelanges Tauziehen vor Gericht. Scala erkrankte über den Prozess, wie er *borderline-europe* bei einem Besuch Jahre später berichtete. Letztendlich wurde er freigesprochen. Doch wie Scala selbst sagt, habe man ihn seelisch gebrochen.²⁰

2004 – 2009 *Cap Anamur – Catalina – Budafel – Pinar*

In den Jahren 2004 bis 2009 kam es zu mehreren Vorfällen, die Retter*innen ins Gefängnis brachten, bei denen Menschenleben riskiert und die Handelsschiffe festgesetzt wurden. Einige dieser Fälle möchten wir hier in einem kurzen Abriss schildern.

06/2004 *Cap Anamur* Standoff von drei Wochen – das Schiff wird konfisziert²¹

- Das Schiff des Komitees *Cap Anamur* diente zum Transport von Hilfsmitteln und Hilfsgütern in Krisengebiete.
- Am 20. Juni 2004 rettete die Besatzung des humanitären Schiffes *Cap Anamur*, welches sich nach einem Schaden auf technischer Testfahrt zwischen Malta und Sizilien befand, 37 Geflüchtete deren Schlauchboot in Gefahr lief, zu sinken.
- Ein sehr langes Tauziehen um einen ‚sicheren Hafen‘ mit den italienischen Behörden begann. Am 1. Juli erhielt die *Cap Anamur* eine Einfahrtgenehmigung für Porto Empedocle auf Sizilien, doch wenige Minuten später wurde diese grundlos widerrufen, erst am 12. Juli durfte sie dann doch einfahren.
- Der Kapitän, der erste Offizier und der Leiter des Komitees *Cap Anamur* wurden wegen Beihilfe zur illegalen Einreise verhaftet.

- Sie kamen nach einer Woche frei, doch es erwartete sie ein fünf Jahre andauernder Prozess vor dem Gericht in Agrigent, wo sie am 7. Oktober 2009 endlich freigesprochen wurden.

- Das Schiff wurde jedoch bereits im Jahr 2004 konfisziert und musste dann vom Komitee *Cap Anamur* verkauft werden, um zu hohe Schulden zu vermeiden. Kapitän Stefan Schmidt und Komiteeleiter Elias Bierdel wurden im Jahr 2007 zu Gründungsmitgliedern von *borderline-europe*.

07/2006

Francisco Catalina

Standoff von einer Woche

- Im Juli 2006 traf das spanische Fischerboot ca. 113 Seemeilen von der libyschen Küste entfernt auf eine Gruppe von 51 Geflüchteten, deren Boot zu sinken drohte. Der Kapitän rief um Hilfe an, erhielt jedoch keine Antwort.

- Als das Boot in der Nacht zu sinken drohte, nahm er die Menschen an Bord und informierte die spanischen Behörden (das Schiff fuhr unter spanischer Flagge).

- Der Kapitän fuhr Richtung Malta, doch dann wurde er von den maltesischen Behörden aufgehalten und sieben Tage lang vor Malta mit 73 Menschen an Bord eines 25-Meter-langen Fischkutters blockiert.²²

- Vertreter*innen der spanischen Regierung flogen nach Malta und gingen an Bord, um die Identifizierung der Geflüchteten vorzunehmen. Malta hielt daran fest, dass die *Francisco Catalina* die Menschen in libyschen Gewässern gerettet hatte. Letztendlich hat Spanien die Geretteten übernommen.

- Malta weigerte sich beständig, die Geflüchteten aufzunehmen. Erst nachdem sich Spanien bereit erklärte, sie per Flug nach Madrid zu bringen, durfte die *Francisco Catalina* in La Valetta in Malta einfahren.²³

05/2007

Budafel

Siebenundzwanzig Menschen hängen über einen Tag an einem Thunfisch-Hochseebecken

- Am 25. Mai 2007 wurden 27 Menschen 60 Seemeilen vor der libyschen Küste von einem maltesischen Fischereifahrzeug, der *Budafel*, mit einem großen Thunfischfangnetz gerettet. Das Bild der Männer, aufgenommen aus einem italienischen Militärflugzeug, ging stark durch die Medien.²⁴

- Die Geflüchteten mussten sich an den Stahlseilen dieses Netzes festhalten, um nicht ins Wasser zu fallen.

- Die *Budafel* informierte die Seenotrettungsleitstellen (MRCC), doch niemand reagierte.

- Der Reeder der *Budafel* verweigerte der Mannschaft, die Geretteten an Bord des Fischkutters zu nehmen. Er hatte zu viel Angst davor, dass sein Schiff blockiert würde oder aber die Mannschaft angeklagt werden könnte. Die bisher geschehenen Fälle zeigten also Folgen.

- Malta weigerte sich, die Geflüchteten aufzunehmen, auch Libyen wurde kontaktiert, antwortete aber nicht.

- Die Lage an den Seilen wurde ernst, die Männer hatten keine Kraft mehr, sich dort festzuhalten. Erst nach 24 Stunden rettete sie schließlich ein italienisches Militärschiff, welches sie nach Lampedusa brachte.²⁵

08/2007

Tunesische Fischer

vierjähriger Prozess nach Rettung

- Am frühen Morgen des 8. August 2007 trafen Abdelbassete Jenzeri, der Kapitän der *Morthada*, und Abdelkarim Bayoudh, der Kapitän der *El Hedi*, und ihre Crew von fünf weiteren tunesischen Fischern mit ihren Schiffen etwa 35 Seemeilen vor Lampedusa auf ein sinkendes Schlauchboot mit 44 Passagieren.

- Kapitän Jenzeri forderte sofort Hilfe bei Radio Lampedusa an und informierte die tunesischen Behörden, er setzte alle nach internationalem Seerecht nötigen Meldungen und Notrufe ab.

EINLEITUNG UND ÜBERSICHT ÜBER DIE POLITISCHE WANDLUNG

- Die italienischen Behörden teilten mit, dass sie jemanden schicken würden und gaben den Fischern die Anweisung, keine Aktionen einzuleiten.

- Bevor jedoch die von ihnen angeforderte Hilfe eintraf, wurden die Kapitäne zum Handeln gezwungen, denn das Schlauchboot drohte unterzugehen. Die Fischer entschieden sich für das einzig Menschliche: Trotz der sehr ungünstigen Wetterbedingungen (Windstärke 4 bis 5) schafften sie es, alle 44 Geflüchteten auf ihre Schiffe zu retten.

- Zwei Fischer sprangen ins Wasser und retteten die Geflüchteten, die über Bord gegangen waren. Ein Kind und eine schwangere Frau waren sehr krank, die Fischer wähten sie in Lebensgefahr.

- Die Schiffe befanden sich 30 Seemeilen vor Lampedusa und 90 Seemeilen von Teboulba (Tunesien) entfernt. Ein dann eintreffender italienischer Militärarzt stellte in einer zweiminütigen Begutachtung des Kindes fest, dass kein Leben in Gefahr sei. Die schwangere Frau hatte er gar nicht gesehen. Man könnte – trotz des Sturms – nach Tunesien zurückfahren.

- Doch Zenzeri und seine Kollegen beschlossen, nach Lampedusa zu fahren, da es den Geretteten schlecht ging.

- Die sieben Fischer werden sofort verhaftet, ihre Familien zu Hause sollten über das tunesische Konsulat informiert werden, jedoch blieben diese wochenlang im Ungewissen.

- Sie wurden wegen Beihilfe zur illegalen Einreise und Widerstand gegen die Staatsgewalt (aufgrund des Fahrens nach Lampedusa) angeklagt.

- Das Gericht in Agrigent (Sizilien) verurteilte die Fischer wegen Widerstand gegen die Staatsgewalt zu zweieinhalb Jahren Haft. Von der Beihilfe zur illegalen Einreise wurden sie freigesprochen, die Konsequenzen für das Leben der Fischer waren jedoch immer noch verheerend: Ihre Boote wurden in Italien konfisziert, ihre Fischereipapiere entzogen.

- Sie legten Berufung ein, der Prozess endete jedoch erst im Jahr 2011 mit einem Freispruch vor dem Appellationsgericht in Palermo.²⁶

04/2009

Pinar

Standoff von vier Tagen. Malta und Italien bestritten die Zuständigkeiten²⁷

- Am 16. April 2009 rettete das türkische (unter panamaischer Flagge fahrende) Handelsschiff *Pinar* 60 Seemeilen südlich von Lampedusa 154 Menschen von zwei Booten. Eine verstorbene junge Frau wurde ebenfalls an Bord gebracht.

- Die Rettung war von der Seenotrettungsleitstelle Malta koordiniert worden, da sich die Boote im maltesischen Seenotrettungsgebiet (Search-and-Rescue-/SAR-Gebiet)²⁸ befanden.

- Der Tanker war nicht für die vielen Menschen ausgelegt. Der Kapitän informiert die Behörden sofort über den schlechten Zustand der Geflüchteten.

- Obwohl Malta zuständig war, verweigerte es die Aufnahme der Geretteten. Das brachte sogar den damaligen italienischen Innenminister Roberto Maroni (Lega) dazu, Malta für das eigene Verhalten anzugreifen.

- Malta behauptete, Lampedusa sei der nächste sichere Hafen. Da die Seerechtskonventionen ein Verbringen in den nächsten ‚sicheren Hafen‘ vorsehen, sei das also die italienische Insel. Italien jedoch bestritt die Zuständigkeit, da die Rettung in maltesischem Seenotrettungsgebiet erfolgt sei.

- Knapp vier Tage mussten Mannschaft und Geflüchtete mit einer Leiche an Bord auf der *Pinar* ausharren, bis sie am 20. April endlich von einem italienischem Militärschiff nach Porto Empedocle (Sizilien) gebracht wurden.^{29,30,31}

2013

Das Jahr, das die Seenotrettung veränderte

10/2013

Die Nicht-Rettungen im Oktober 2013

Die Schiffsunglücke im Oktober 2013 hätten verhindert werden können. Hier geht es zwar nicht um die Kriminalisierung der Seenotrettung, doch möchten wir diese exemplarischen Beispiele des Nicht-Handelns mit aufnehmen, denn sie haben auch politische Entscheidungen beeinflusst. Ohne die Unglücke vom Oktober 2013 hätte es z.B. die italienische militärische Rettungsaktion Mare Nostrum nicht gegeben.

Der 3. Oktober 2013

Am 3. Oktober 2013 erlitt ein Schiff weniger als einen Kilometer vor der Küste Lampedusas Schiffsbruch, nachdem der Kapitän mittels Feuer auf sich und die eritreischen Migrant*innen an Bord aufmerksam machen wollte. 368 Menschen verloren ihr Leben, nur 155 überlebten.

- Es ist unklar, warum die Küstenwache nach dem Hilferuf durch italienische Retter*innen vor Ort (eine Gruppe von Privatleuten auf einem Boot) erst 45 Minuten später kam, obwohl der Unglücksort nicht weit entfernt vom Hafen liegt.

- Die geretteten Eritreer*innen wurden wochenlang im Erstaufnahmezentrum in Lampedusa eingesperrt, obwohl dieses vollkommen überfüllt war. Das bedeutete für sie, trotz des Regens draußen zu schlafen, keinen Asylantrag stellen zu können und keine weitergehende psychologische Versorgung zu erhalten.

- Erst am 12. November 2013, nach mehr als einem Monat, wurden zwei Drittel der Überlebenden nach Rom verlegt, wo sie das Aufnahmezentrum laut Pressemeldungen aber schon am 19. November wieder verlassen haben sollen.

- Weitere Migrant*innen wurden erst im Dezember 2013 verlegt, nachdem Videoaufnahmen öffentlich wurden, die ihre erschreckenden Lebenssituationen

zeigten und einen Skandal auslösten.

- Die letzten sieben Überlebenden wurden aus ‚juristischen Gründen‘ 101 Tage auf der Insel festgehalten. Nach der Verlegung nach Sizilien verließen sie nach der Anhörung und dem Weitertransport in ein weiteres Heim diese Einrichtung. Ihr Verbleib blieb unklar.

Der Umgang mit Angehörigen

- In den ersten Tagen nach dem Unglück herrschte absolutes Chaos in der Polizeistation von Agrigent (zuständig für Lampedusa):

- Es gab keinerlei Informationen für die Angehörigen;

- In den Folgetagen saß ein Mitarbeiter der Polizei mit einem Computer dort, um allen Verwandten, die inzwischen nach Italien gekommen waren und ihre Familienangehörigen suchten, zu helfen;

- Die Identifizierung der Opfer mittels Fotos der Leichen verlief extrem schleppend und wurde zusätzlich durch die Anwesenheit von staatstreuen, eritreischen Spitzel erschwert. 180 Körper sollen auf Lampedusa direkt nach dem Unglück von ihren Mitreisenden oder durch Dokumente, die sie bei sich trugen, informell identifiziert worden sein – rechtlich geltend sind diese Identifizierungen jedoch nicht.

- Nach einem mehr als einjährigen Kampf hat das italienische Außenministerium eine Möglichkeit gefunden, die Leichen dank der Verwandten formell zu identifizieren. Die geringe Anzahl der Identifizierungen liegt hauptsächlich daran, dass die Verwandten der Verstorbenen häufig nicht über ausreichend finanzielle Mittel verfügten, um die Kosten für die Reise in das Universitätsinstitut nach Mailand – welches die Identifizierungen vornahm – aufzubringen, da sie selbst als Migrant*innen in prekären Lebenssituationen außerhalb Europas leben.³²

2013 – DAS JAHR, DAS DIE SEENOTRETTUNG VERÄNDERTE

● Am 9. Dezember 2020 urteilte das Gericht in Agrigento (Sizilien) über ein Fischerboot, das in der fraglichen Nacht nicht bei einem Boot von Geflüchteten gehalten und auch die Küstenwache nicht informiert hatte. Das Gericht sah dies als unterlassene Hilfeleistung an, da die Geflüchteten erst nach dieser Nicht-Reaktion in Panik gerieten und Stofffetzen in Brand setzten, um auch sich aufmerksam zu machen. Die Angst vor dem Feuer, das dann ausbrach, war es letztendlich, die das Boot zum Kentern brachte, da sich alle Menschen auf die gleiche Seite des Schiffes retten wollten.³³

Der 11. Oktober 2013

● Ca. 450 – 500 Syrer*innen und Palästinenser*innen sowie einige wenige Tunesier wurden zwei Stunden nach ihrer Abfahrt von Zuwarah, Libyen, von libyschen Berber-Milizen beschossen, nachdem sie deren Aufforderung, nach Zuwarah zurückzukehren, nicht nachgekommen waren.

● Das Boot fuhr weiter und geriet durch das wegen der Schusslöcher immer weiter einlaufende Wasser schließlich in Seenot.

● Die Menschen an Bord riefen Italien zur Hilfe, die Seenotrettungsleitstelle in Rom verwies an Malta, da sich das Boot zum Zeitpunkt des Notrufes zwar näher an Lampedusa, aber in der maltesischen SAR-Zone befand.

● *borderline-europe* und Watch the Med sowie der italienische Journalist Fabrizio Gatti haben den Fall mittels der Zeugenaussagen der Überlebenden (212 von ca. 500 Menschen an Bord) rekonstruiert.

● Vom ersten Hilferuf mit einem Satellitentelefon nach Italien und später nach Malta bis zur Rettung, vergingen demnach mehr als sechs Stunden. Das Boot sank schließlich, während ein maltesisches Flugzeug alles von oben beobachtete. Die maltesischen Rettungsschiffe trafen, ebenso wie die dann zur Hilfe gerufenen italienischen Schiffe, erst ein, als das Boot gesunken war.

● Schuld am Tod von über 200 Menschen war das Kompetenzgerangel der Küstenstaaten: da Malta eigentlich zuständig war, hätten maltesische Kräfte Italien um Hilfe ansuchen müssen. Während der gesamten sechs Stunden befand sich ein italienisches Kriegsschiff

(*Libra*) in der Nähe des Unglücksortes, welches hätte eingreifen können. Es erhielt aber nie den Befehl dazu.

● Die maltesische Marine (Armed Forces of Malta, AFM) weigerte sich, Informationen über den Hergang des Rettungseinsatzes herauszugeben.

● 2017 begann der Prozess gegen zwei italienische Marine-Offiziere. Geprüft wird, ob sie Schuld an der verzögerten Rettung tragen.³⁴ Der Prozess läuft derzeit noch.³⁵

● Der damaligen Kommandantin der *Libra*, Catia Pellegrino, wurde fahrlässiges Verhalten vorgeworfen. Nicht allein. Nach Ansicht des Richters gehen die Verantwortlichkeiten bis in die oberste Führungsebene der Zeit. Die Richterin, Paola Della Monica, hat den Anträgen der Anwält*innen der Überlebenden, Alessandra Ballerini und Emiliano Benzi, stattgegeben und eine weitere sechsmonatige Untersuchung durch die Staatsanwaltschaft Rom angeordnet, um eine Reihe von Überprüfungen durchzuführen, einschließlich der Beschaffung der Telefonaufzeichnungen des Verdächtigen. Dies war der zweite Antrag, die Klage abzuweisen.^{36,37}

● Nach den Nicht-Rettungen vom 03. und 11. Oktober 2013 wurde das Watch The Med Alarm Phone (<https://alarmphone.org/en/>) ins Leben gerufen, eine 24 Stunden erreichbare Telefonnummer, bei der Migrant*innen auf Booten in Seenot anrufen können.

Diese beiden Fälle im Jahr 2013 führten auch zur Einrichtung der italienischen Seenotrettungsoperation Mare Nostrum. Auch ein erstes ziviles Seenotrettungsschiff der maltesischen Vereinigung MOAS nahm 2014 seinen Dienst auf.³⁸

Die Operation Mare Nostrum

Bei Mare Nostrum handelt es sich um eine militärische und humanitäre Mission. Offizielles Ziel war die Rettung von irregulären Migrant*innen, damit sich Tragödien wie die vom 3. Oktober 2013 vor Lampedusa nicht wiederholten.

Dafür sollten Patrouillen so nah wie möglich vor der nordafrikanischen Küste fahren. Beginn der Operation war der 18. Oktober 2013. Verantwortlich waren diverse Ministerien. Eingesetzt wurden – ohne ein begrenztes Einsatzgebiet – Marine, Armee, Küstenwache, Carabinieri, Guardia di Finanza (Finanzpolizei) und Polizei. Das Budget belief sich auf ca. neun Mio. Euro pro Monat.

Seit dem 28. November 2013 gab es Abkommen zwischen Libyen und Italien zur Grenzsicherung. Auch libysche Beamt*innen konnten folglich neben italienischen Polizeibeamt*innen auf den Schiffen mitfahren.

Die Identifizierung von Migrant*innen konnte direkt an Bord des Mare Nostrum Einsatzleitungsschiffes durch die anwesenden Polizist*innen stattfinden.

Seit Beginn der Operation waren etwa 140.000 Menschen auf dem Mittelmeer durch italienische Marineschiffe, die in die Mission integriert waren, gerettet worden. Dennoch blieb die Kritik an der Mission auch von Seiten der Unterstützer*innen von Geflüchteten groß, da eine Militäroperation mit zur Rettung ungeeigneten Schiffen nicht die richtige Antwort auf das Drama ist, welches sich aufgrund geschlossener Grenze auf dem Mittelmeer abspielt.

Mare Nostrum wurde im November 2014 durch die Operation Triton (Frontex Plus) unter Führung der EU-Grenzschutzagentur Frontex, abgelöst. Triton hatte jedoch nicht das gleiche Mandat und kann nicht als Ersatz für Mare Nostrum bezeichnet werden.⁴⁰

Die ablösende Operation Triton (Frontex-Plus)

Ziel der Mission war es, „to implement coordinated operational activities at the external sea borders of the Central Mediterranean region in order to control irregular migration flows towards the territory of the Member States of the European Union and to tackle cross-border crime“.⁴¹

Die Frontex-Operation Triton begann offiziell am 01. November 2014. Beteiligt waren 25 Länder. Das Budget belief sich zu Beginn auf 2,9 Mio. Euro pro Monat, wurde aber im April 2015 aufgrund der neuen Schiffskatastrophen verdreifacht.⁴²

Im Gegensatz zu Mare Nostrum sah die Mission die Kontrolle der internationalen Gewässer nur bis zu 30 Meilen vor der italienischen Küste vor.⁴³

Zudem handelt es sich bei Frontex Plus nicht um eine humanitäre Aktion, sondern ganz klar um einen Grenzschutzeinsatz. Die Konsequenz der Beendigung von Mare Nostrum und der Einführung von Triton war folglich neben einem anderen Ziel, nämlich der Sicherung europäischer Grenzen, eine Verkleinerung des Einsatzgebietes und die Reduzierung der zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Die Fluchtbewegungen ändern den italienischen Migrationskurs erneut

Die Jahre 2015 bis 2017

Im Frühjahr 2015 schlug die Europäische Kommission im Rahmen ihrer Europäischen Agenda für Migration ein Konzept von Erstaufnahme- und Registrierungszentren vor, die sie Hotspots nannte. Hier sollen potentielle Asylsuchende nach der Ankunft von sog. Wirtschaftsmigrant*innen getrennt werden. Die Kritik am System wurde schnell laut.⁴⁴ Der Vorschlag des italienischen Innenministeriums, schließlich Hotspots zur Identitätsfeststellung direkt auf Schiffen zu installieren, führte zu einem Aufschrei innerhalb der Hilfe für Geflüchtete. Der italienische Anwaltsverein zur Migration ASGI betonte, dass dies rechtswidrig sei und jedes Schiff Gerettete an Land bringen müsse.⁴⁵

Am 27. April 2016 trafen sich der damalige italienische Innenminister Angelino Alfano und der europäische Migrationsminister Dimitris Avramopoulos in Catania, um über Migration, Asyl, eine Erneuerung der Dublin-Verordnung,⁴⁶ die Küstenwache, die europäische Grenze und den Migration Compact Vorschlag⁴⁷ zu diskutieren. Gleichzeitig wurde der neue Frontex-Sitz in Catania eröffnet.⁴⁸

Während am Schreibtisch weiter über Migrationsverhinderung diskutiert wurde, kamen zwischen dem 23. und dem 29. Mai 2016 ca. 13.000 Geflüchtete in Italien an. Weitere 600-1.000 haben ihr Leben bei (mindestens) vier Schiffbrüchen verloren, auch wenn mit weit mehr Opfern gerechnet werden muss. Die Rettungen wurden von der italienischen und irischen Marine, zivilen Rettungsorganisationen sowie Handelsschiffen vorgenommen. Vier Migranten, die angeblich Boote gesteuert haben sollen, wurden als ‚Schlepper‘ verhaftet.

Ab Frühjahr 2016 fuhren neun Schiffe von sieben privaten Initiativen/NGOs zur Seenotrettung auf dem Mittelmeer.⁴⁹ Völlig ambivalent bleibt die Rolle der europäischen Missionen von Frontex und EUNAVFOR MED, die nun plötzlich die Seenotrettung priorisierten (so die Sprecherin Izabella Cooper zu Vertreter*innen

von *borderline-europe* und *Borderline Sicilia* im April 2016), obwohl es ihnen eigentlich um die Bekämpfung von ‚Schleppern und Schleusern‘ ging.⁵⁰

Trotz der Rettungseinsätze starben immer mehr Menschen im Mittelmeer. So verloren allein in den ersten drei Juliwochen des Jahres 2016 mehr als 60 Menschen ihr Leben. Gerettete Migrant*innen kamen schwer traumatisiert in Italien an. Personal von zivilen Seenotrettungsorganisationen und Ärzte ohne Grenzen (MSF) beschrieben ihre Arbeit als blanken Horror. Von den Einsätzen zu berichten mache krank.⁵¹ Das Bild einer Seenotrettung der Sea-Watch von Besatzungsmitglied Martin Kollek mit einem toten Kind im Arm ging um die Welt.⁵²

Libysche Übergriffe auf zivile Seenotrettung

08/2016

Libyscher Angriff auf die *Bourbon Argos*

Am 17. August 2016 wurde das Rettungsschiff *Bourbon Argos* von MSF in internationalen Gewässern (25 km entfernt der libyschen Küste) von der libyschen Marine angegriffen. Unter dem Vorwand des Verdachts auf Benzinschmuggel – da sich die *Bourbon Argos*, so libysche Behörden, nach mehrfacher Aufforderung nicht identifiziert hätte – wurde auf das Schiff geschossen. Drei Soldaten kamen an Bord während sich die Besatzung in die Sicherheitsräume zurückgezogen hatte. Nach weniger als einer Stunde verließen sie unverrichteter Dinge das Schiff.

Nach diesem Vorfall kehrten alle Rettungsschiffe in die Häfen zurück und diskutierten ihre Sicherheitskonzepte. Die Kommunikation mit den Behörden sollte verbessert sowie Sicherheitsräume und weitere Maßnahmen eigerichtet werden, soweit diese noch nicht vorhanden waren.

09/2016

Libysche Festnahme zweier *SEA-EYE 4*-Besatzungsmitglieder

Am 09. September 2016 wurden zwei Besatzungsmitglieder der *SEA-EYE-4*-Rettungsmission von libyschen Behörden festgenommen und nach Libyen gebracht. Grund sei das angebliche Eindringen mit einem Schnellboot in libysche Gewässer. Insbesondere auf das Einwirken des deutschen Botschafters in Tripolis konnten beide schließlich wieder zu ihrem Team zurückkehren. Das Schnellboot wurde jedoch einbehalten.⁵³

10/2016

Libyscher Angriff auf Boot mit Geflüchteten und *Sea-Watch*

In der Nacht zum 21. Oktober 2016 kam es zu einem Übergriff der sog. libyschen Küstenwache auf ein Boot mit Migrant*innen sowie auf Schnellboote von

Sea-Watch. Zunächst wurde die Sea-Watch bei einer Rettungsaktion in internationalen Gewässern von der sog. libyschen Küstenwache behindert, was eine Paniksituation bei den Geflüchteten auslöste. Dadurch fielen fast alle der ca. 150 Menschen ins Wasser. 30 Migrant*innen starben. Etwa einen Monat später erstattete Sea-Watch Anzeige, da die europäische EU-NAVFOR MED-Operation seit Ende Oktober libysche Küstenwachbeamte*innen trainierte und nicht auszuschließen war, dass diese auch an diesem Übergriff beteiligt waren.⁵⁴

06/2017

Vorwurf der sog. libyschen Küstenwache gegen zivile Seenotrettung

Auf der Facebookseite der sog. libyschen Küstenwache soll diese internationalen Rettungs-NGOs Kontakt zu ‚Schleppern‘ vorgeworfen haben. Es seien WLAN-Anrufe abgehört worden, bei denen es um die Rettung eines Bootes mit 570 Personen ging. MSF wies die Vorwürfe zurück, da sie ganz normale Absprachen mit der Seenotrettungsleitstelle in Rom geführt, aber keinen Kontakt zu ‚Schleppern‘ gehabt hätten.⁵⁵

Im November 2016 forderte Libyen Hilfe von der italienischen Regierung. So wurde im Zuge des Migration Compact⁵⁶ sowohl über materielle Unterstützung als auch über die Ausbildung von libyschen Polizei- und Küstenwachbeamte*innen diskutiert. Mit der Stärkung nordafrikanischer Staaten sollte die EU-Außengrenze weiter vom europäischen Festland verschoben – externalisiert – werden.⁵⁷

Am 2. Februar 2017 wurde dann ein bilaterales Abkommen zwischen Libyen und Italien geschlossen, das Memorandum of Understanding (MoU), das den schon bestehenden ‚Freundschaftsvertrag‘ zwischen Muammar al-Gaddafi und Silvio Berlusconi aus dem Jahr 2008 erweiterte. In diesem Abkommen wurde festgelegt, dass Italien Infrastrukturen finanziert, um

die Bewegungen der Migration von Libyen nach Italien zu verhindern. 800 Mio. Euro sollten bereitgestellt werden, um, wie bereits diskutiert worden war, nicht nur materielle Infrastruktur, sondern auch die Ausbildung von (Küstenwach-)Personal zu bezahlen.⁵⁸

Am 27. Februar 2017 warf Frontex-Chef Fabrice Leggeri Seenotrettungsorganisationen vor, ‚Schlepperbanden‘ zu unterstützen. Mehrere Organisationen wiesen den Vorwurf in einer gemeinsamen Presseerklärung zurück. Die Staatsanwaltschaft Catania begann eine Recherche, die sie am 22. März 2017 beendete. Der zuständige Staatsanwalt Carmelo Zuccaro kündigte jedoch an, eine Untersuchung einleiten zu wollen, die zur Anklage wegen Beihilfe zur illegalen Einreise führen könnte.⁵⁹

Am 26. April 2017 schließlich unterstellte Zuccaro deutschen NGOs sowie der maltesischen Organisation MOAS, von ‚Schleppern‘ finanziert zu werden. Er warf ihnen sogar vor, ihr Ziel sei die Destabilisierung der italienischen Wirtschaft. Politiker wie Beppe Grillo

und Luigi Di Maio (5-Sterne-Bewegung) folgten den Vorwürfen und forderten mit ihrer Partei genauere Untersuchungen der NGOs. Auch die Lega sprach nun davon, die Schiffe zu blockieren und sie nicht in italienische Gewässer einfahren zu lassen. Die nächtliche Beleuchtung der Schiffe wurde als Kooperation mit ‚Schleppern‘ angekreidet, da sie den Weg zum Schiff weise. Es ist jedoch vorgeschrieben, Schiffe nachts zu beleuchten. Indirekt forderte Zuccaro sogar europäische Regierungen dazu auf, ihre NGOs zurückzuholen. Auch wenn diverse Studien das Gegenteil bewiesen, gab es immer wieder die Unterstellung, die Seenotrettung führe zu mehr Abfahrten aus Libyen. Am 2. Mai 2017 wendete sich MSF in einer Anhörung in der Verteidigungskommission des Senats an die Öffentlichkeit. MSF sowie Sea-Watch seien bereit, Anzeige wegen Verleumdung zu erstatten, die auf die Hetze von Staatsanwalt Zuccaro sowie Vertreter*innen von Frontex und der Lega zurückgingen. Immer mehr NGOs verteidigten sich gegen die Vorwürfe.⁶⁰

Studie von NGOs zu sog. ‚Schlepperdiskurs‘

18 Monate beschäftigten sich NGOs aus Deutschland, Italien, Österreich und Griechenland mit dem sog. ‚Schlepperdiskurs‘. Die im Mai 2017 veröffentlichte Studie des Projektes ‚KideM‘ (Kontroversen in der europäischen Migrationspolitik) bot ein umfassendes Bild über die rechtlichen Entwicklungen, diskursiven Verschiebungen und den Wandel operativer Praktiken, die im Zusammenhang mit der Kriminalisierung von Fluchhilfe auf europäischer und nationaler Ebene stehen. Dabei wurden sowohl aktuelle politische Strategien zur Bekämpfung von ‚Schlepperkriminalität‘ beschrieben, als auch der komplexe rechtliche Rahmen von sich teils überlappenden Vertragswerken erläutert, in dem diese Strategien vorangetrieben wurden.⁶¹

05/2017

Vos Thalassa und *Prudence* Standoff wegen des G7-Gipfels

- Wegen des G7-Gipfels waren vom 22. bis zum 27. Mai 2017 alle sizilianischen Häfen für Seenotrettungsschiffe gesperrt.
- Das Offshore-Versorgungsschiff *Vos Thalassa* musste mehrere Tage warten, bis es endlich am 28. Mai mit 1.048 Menschen und sieben Leichen an Bord anlegen durfte. Die Situation bei der Ankunft und dem Verlassen des Schiffes zeigte sich als chaotisch und vor allem menschenunwürdig.⁶²
- Das Rettungsschiff *Prudence* von MSF hingegen musste den drei bis vier Tage langen Weg nach Neapel auf sich nehmen. Auf dem Schiff befanden sich 1.449 Menschen, obwohl die Kapazität bei maximal 600 Personen lag.
- Um sich mit Nahrungsmitteln und Wasser für die Fahrt auszustatten, musste die *Prudence* in Palermo anlegen, doch niemand durfte von Bord gehen.

Weitere Kriminalisierung der NGOs im Jahr 2017

Im Mai 2017 beschloss die Verteidigungskommission des italienischen Senats, dass Polizist*innen auf den Schiffen der Seenotrettungs-NGOs mitfahren sollten.⁶³ Begründet wurde dies mit der Bekämpfung der sog. ‚Schleppernetzwerke‘. Polizist*innen sollten z.B. das Zurücksteuern von ‚Schlepperbooten‘ nach Libyen verhindern und Beweismittel sammeln. Im gleichen Monat eröffneten die Staatsanwaltschaften Trapani und Palermo Strafverfahren gegen einzelne Mitarbeiter*innen von NGOs.

Auch wenn General Enrico Credendino von EUNAVFOR MED während einer Anhörung erklärte, dass Seenotrettung kein ‚Pull-Faktor‘ sei, sondern die Ursachen der Flucht in den Herkunftsländern zu suchen seien,⁶⁴ gab der rechte Flügel im Parlament nicht nach. Credendino verteidigte dagegen die NGOs damit, dass es für die Seenotrettung rechtmäßig sei, in fremde Gewässer zu fahren. Die Schiffe der zivilen Organisationen würden in der Nähe der libyschen Küste fahren, um Menschen nicht sterben zu lassen. Genau deswegen habe Italien übergangsweise die Verantwortung für das libysche SAR-Gebiet übernommen, bis Libyen wieder die maritime Koordination übernehmen würde.

Doch nicht nur die Behörden versuchten, den SAR-NGOs Steine in den Weg zu legen, auch organisierte rechte Gruppen aktivierten sich: Die Schiffsbesatzung der *Aquarius* bekam enormen Widerstand zu spüren, als die ‚Identitäre Bewegung‘ versuchte, das Schiff im Hafen von Catania an der Ausfahrt zu hindern.⁶⁵

Das Minniti-Orlando-Dekret 2017

Im März 2017 wurde das sog. Minniti-Orlando-Dekret verabschiedet. Ziel des damaligen Innenministers Marco Minniti und Justizministers Andrea Orlando war es, Verfahren zu vereinfachen und klare Regeln für die Aufnahme zu gewährleisten, doch die Umsetzung wurde von vielen Seiten kritisiert. Einer der bedenklichsten Punkte war die Streichung der zweiten Instanz der Einspruchsmöglichkeiten gegen den Beschluss der territorialen Asylkommission. Mit dieser fehlenden Rechtsinstanz mussten sich Asylsuchende von nun an direkt an das Kassationsgericht (das höchste italienische Gericht) wenden, falls sie Einspruch erheben wollten, und erfuhren dadurch eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Menschen im italienischen Rechtssystem.

Außerdem wurden Rückführungszentren für die Abschiebungshaft wieder eingeführt. Geändert hatte sich letztendlich nur der Name: CPR – centro per il rimpatrio (Abschiebungszentrum). Menschenrechtsorganisationen kritisierten, dass das Dekret allein zu Wahlkampfzwecken diene und falsch auf das Thema Migration und Asyl reagierte.⁶⁶ Dennoch wurde es im April 2017 zum Gesetz.⁶⁷

Unterstützung Libyens anstatt Seenotrettung

Der am 23. Juni 2017 von der libyschen Regierung unter Fayed al-Sarradsch geforderten Unterstützung der sog. libyschen Küstenwache durch Italien stimmte der Senat am 2. August 2017 zu.⁶⁸ Ein Logistik- und ein Patrouillenschiff sollten Libyen nun zur Seite stehen. Diese Maßnahme sollte dazu beitragen, dass Migrant*innen gar nicht erst nach Europa aufbrechen. Das Aufhalten vor der Fahrt bzw. in territorialen libyschen Gewässern war den Behörden wichtig, denn sind die Geflüchteten einmal in internationalen oder gar italienischen/maltesischen Gewässern angekommen, untersagt das Non-Refoulement-Verbot (Zurückschiebungsverbot) der Genfer Flüchtlingskonvention von 1951, Gerettete direkt nach Libyen – ein Land, in dem Menschen der großen Gefahr der Folter, sexueller Gewalt und Zwangsarbeit ausgesetzt sind – zurück zu bringen.

Weiter erschwert wurde die Arbeit der zivilen Seenotrettungsorganisationen durch den von Marco Minniti erlassenen Verhaltenskodex (Code of Conduct).⁶⁹ Auch wenn die EU ihn nicht rechtswirksam verabschiedete, drängte der EU-Flüchtlingskommissar Dimitris Avramopoulos die NGOs, den Kodex zu unterzeichnen. Insbesondere die Punkte zum Verbot von Transfers von Rettungsschiffen auf andere Schiffe sowie das An-Bord-Lassen bewaffneter Polizei zur Suche nach ‚Schleppern‘ unter Geretteten stießen auf scharfe Kritik. Unter dem Druck, bei einer Weigerung der Unterzeichnung nicht mehr in italienische Häfen einfahren zu können, unterzeichneten nach Save the Children und MOAS auch Proactiva Open Arms und Sea-Eye. Später unterzeichnete auch SOS Mediterranée mit dem Zusatz, dass die oben genannten Punkte nicht akzeptabel seien. Sea-Watch, MSF und Jugend Rettet unterzeichneten nicht. Am 25. Juli 2017 erklärte die libysche Tripolis-Regierung, eine eigene SAR-Zone festzulegen. Damit sollten zivile Seenotrettungsorganisationen von der libyschen Küste ferngehalten werden, auch wenn mit dem einseitigen Ausrufen keine Rettungsschiffe aus internationalen Gewässern verdrängt werden könnten. Am 10. Dezember 2017 wurde der Antrag auf eine eigene SAR-Zone zurückgenommen, kurz darauf jedoch erneuert.

Anfang August bedrohten libysche Einheiten die NGOs erneut, bis die Golfo Azurro von Proactiva Open Arms in internationalen Gewässern sogar von der sog. libyschen Küstenwache gestoppt wurde. Grund sei der Eingriff in die libysche Staatssouveränität, hieß es. Aufgrund dieser Drohungen hatten MSF, Sea-Eye sowie Save the Children bereits einige Tage zuvor ihre Arbeit zum Schutz der Besatzung eingestellt. Einige NGOs riefen die EU dazu auf, die mörderische Strategie der Blockierung der Migrant*innen durch Libyen einzustellen.⁷⁰

10/2016 – 08/2017

Iuventa

Kriminalisierung der Besatzung und Blockade des Schiffs

● Am 10. September 2016 beobachteten drei Sicherheitsbeamte einer privaten Sicherheitsfirma (die in Verbindung mit Rechtsextremen gebracht wird) die *Iuventa*, das Schiff von Jugend Rettet, bei der Rettung von Migrant*innen auf See. An diesem Tag befanden sich mittags bereits 400 Menschen an Bord und 100 weitere auf einem Schlauchboot, das an der *Iuventa* befestigt worden war. Da die Migrant*innen mit eben jenem Schlauchboot von der libyschen Küste aus gekommen waren und es aufgrund der benötigten Kapazitäten nicht sofort zerstört wurde, deuteten die Sicherheitsbeamten dies als ein Hand-in-Hand-Arbeiten der Besatzung mit libyschen ‚Schleppern‘. Diese völlig haltlose Interpretation wurde für die Beamten später bestätigt, als das Schlauchboot von zwei Besatzungsmitgliedern der *Iuventa* außer Sichtweite zerstört wurde (nachdem die Migrant*innen von einem Schiff der irischen Navy und dem Rettungsschiff *Vos Hestia* der NGO Save the Children übernommen worden waren). Die Sicherheitsbeamten nahmen fälschlicherweise an, dass die beiden Personen mit dem Schlauchboot zurück nach Libyen führen.

● Am 25. September 2016 meldeten sich die Beamten bei dem italienischen Geheimdienst sowie bei Matteo Salvini, damals Abgeordneter im Europäischen Parlament, mit der Behauptung einer möglichen geheimen

UNTERSTÜTZUNG LIBYENS ANSTATT SEENOTRETTUNG

Zusammenarbeit der *luventa* und ‚Schleppern‘. Während sich der Geheimdienst nicht zurück meldete, interessierte sich Matteo Salvini sofort für die Nachricht.

- Als die drei Sicherheitsbeamten vom Einsatz wiederkehrten, reichten sie am 14. Oktober 2016 offizielle Beschwerde bei der Justiz von Trapani ein. Es folgten jahrelange Ermittlungen gegen die *luventa*.
- Die Taktiken der Polizei haben sogar Leben gekostet: wie beispielsweise am 4. Mai 2017, als die italienischen Behörden von der *luventa* (unter Androhung von Vergeltungsmaßnahmen, sollte sie dem nicht nachkommen) forderten, fünf gerettete Personen selbst nach Lampedusa zu bringen und diese nicht – wie 70 weitere gerettete Migrant*innen – an andere Schiffe zu übergeben. Dadurch musste sie an einem klimatisch günstigen Tag für die Überquerung des Mittelmeers die Such- und Rettungszone verlassen und war nicht für die Rettung weiterer Migrant*innen vor Ort. Erst später erfuhr die Besatzung den eigentlichen Grund der Maßnahme: während sich das Schiff im Hafen von Lampedusa befand, wurde die Brücke verwanzt.^{71,72}
- Am 18. Juni 2017 gab es zwei weitere Rettungsaktionen der *luventa*, die später für die Anklage missbraucht wurden.⁷³
- Kurz nachdem sich Jugend Rettet weigerte, den ‚Verhaltenskodex‘ von Minniti zu unterschreiben, wurde am 02. August 2017 die Besatzung erneut mit seltsamer Begründung zum Einlaufen in den Hafen von Lampedusa gezwungen. Dieses Mal wurde das Schiff beschlagnahmt und in einer 550-seitigen Anklageschrift von der Staatsanwaltschaft Trapani wurden der Besatzung geheime Absprachen mit (libyschen) ‚Schleppern‘ vorgeworfen.
- Trotz der minutiösen Aufarbeitung von Foto- und Videomaterial der Rettungsaktionen durch Forensic Architecture, die die Anklagepunkte aus dem Weg räumt, wurde der Einspruch beim zuständigen Gericht abgelehnt.⁷⁴
- Am 9. Oktober wurde demnach Widerspruch beim höchsten italienischen Gericht, dem Kassationsgericht, in Rom eingereicht. Am 24. April 2018 wurde auch dieser abgelehnt.^{75,76,77}
- Im März 2021 wurde das Ermittlungsverfahren eingestellt und der Prozess gegen 21 Personen und drei Organisationen eröffnet.⁷⁸

11/2017

Sea-Watch 3

Schuldzuweisungen wegen chaotischem Rettungseinsatz

- Am 6. November 2017 wurde die *Sea-Watch 3* von der italienischen Seenotrettungsleitstelle MRCC zu einem Unglücksort gerufen, an dem sich außerdem Einheiten der EUNAVFOR MED, ein italienischer Marinehubschrauber sowie ein Schiff der sog. libyschen Küstenwache befanden. Die Einsatzleitung der Rettung war offiziell der *Sea-Watch 3* übertragen worden, doch das libysche Schiff reagierte nicht auf die Einsatzorder. Ungefähr 50 Menschen starben durch das von der sog. libyschen Küstenwache verursachte Chaos. Ihr Schiff fuhr sogar los, obwohl noch eine Person an der Rettungsleiter außenbords hing.
- Wenige Tage später meldete sich Staatsanwalt Carmelo Zuccaro aus Catania erneut zu Wort. Es müsse alles getan werden, um zu verhindern, dass Migrant*innen nach Europa kämen. Dazu gehöre auch die Unterbindung der Arbeit von Seenotrettungs-NGOs. Gegen ‚Schlepper‘ vorzugehen verglich er sogar mit der Arbeit der 1992 getöteten Antimafia-Richter Giovanni Falcone und Paolo Borsellino.⁸⁰

11/2017

Aquarius

Rettungseinsatz verweigert

- Am 24. November 2017 machte die *Aquarius* zwei Schlauchboote in Gefahr aus, doch die italienische Seenotrettungsleitstelle MRCC übertrug ihr den Rettungsauftrag nicht. Das Wetter wurde immer schlechter und die Migrant*innen mussten vier Stunden warten, bis sie von libyschen Schiffen zurück nach Tripolis gebracht wurden.⁸¹
- MSF klagte das MRCC an, da es indirekt eine Zurückschiebung nach Libyen angeordnet hat. Italien darf selbst aufgrund des sog. Non-Refoulement Gebots nicht zurückschieben.⁸² Daher wurde diese Aufgabe an libysche Schiffe abgegeben.⁸³

03/2018

Open Arms

Beschlagnahmung des Schiffs

● Am 15. März 2018 war die *Open Arms* von Proactiva Open Arms an mehreren Rettungseinsätzen beteiligt. Beim ersten wurde sie jedoch zurückgerufen, da die sog. libysche Küstenwache die Rettung übernehmen würde. Beim zweiten rettete sie 117 Menschen. Beim dritten Einsatz kam es in internationalen Gewässern zu einer Konfrontation mit einem libyschen Patrouillenboot. Unter Todesdrohung gegenüber den zivilen Seenotretter*innen forderte dieses die Herausgabe der Geretteten. Ein Teil der libyschen Besatzung kam an Bord der *Open Arms*, behinderte so die Rettungsaktion und löste außerdem Panik aus, sodass einige Menschen ins Meer sprangen, um nicht zurück nach Libyen gebracht zu werden. Zweieinhalb bis drei Stunden vergingen, bis die *Open Arms* mit 218 Geretteten gen Norden fahren konnte.

● Das Patrouillenboot der sog. libyschen Küstenwache war eines der von Italien finanzierten Boote und soll dasselbe sein, das am 6. November 2017 bei einem Rettungseinsatz zu einem Zusammenstoß mit der *Sea-Watch 3* geführt hatte.

● Nach mehr als 24 Stunden wurde dem Schiff Pozzallo (Sizilien) als sicherer Hafen zugeteilt, wo es am 17. März 2018 anlegte.

● Nach der Ankunft musste sich die Besatzung einer mehrstündigen Befragung unterziehen. Das Schiff wurde am 18. März 2018 von der Staatsanwaltschaft Catania konfisziert und Ermittlungsbescheide gegen drei Besatzungsmitglieder (den Kapitän, die Einsatzleiterin und den Gesamtkoordinator) mit dem vorgeworfenen Straftatbestand der ‚kriminellen Vereinigung zum Zweck der Begünstigung illegaler Migration‘ ausgehändigt.

● In der Anklage wurde ausgeführt, dass die geretteten Personen sich in keiner Notlage befanden hatten, da die sog. libysche Küstenwache vor Ort war und intervenieren wollte. Weiter wurde vorgeworfen, dass die NGO darauf bestanden hätte, die Geretteten in einen italienischen Hafen zu bringen.

● Die italienische Küstenwache erklärte, dass die Seenotrettungsleitstelle in Tripolis für die Koordinierung des Rettungseinsatzes zuständig gewesen war. Diese

Seenotrettungsleitstelle ist jedoch nicht so funktionsfähig, wie sie es sein müsste. Oftmals ist sie überhaupt nicht zu erreichen, wie aus Tweets über viele beim Alarm Phone eingehenden Fälle zu entnehmen ist.⁸⁴

● Die Aussage, Tripolis sei zuständig gewesen für die Rettungs koordinierung, ist zudem nicht richtig. Letztendlich erfolgten die Koordinierung der Operation der sog. libyschen Küstenwache aus dem Inneren eines italienischen Militärschiffs heraus, das im Zuge der Mission Nauras in Tripolis lag. Italienisches Militär war demnach für kollektive Abschiebungen verantwortlich.⁸⁵

● Am 27. März 2018 wurde die Beschlagnahmung der *Open Arms* vom Untersuchungsrichter von Catania bestätigt. Den Anklagepunkt der kriminellen Vereinigung ließ er ebenso fallen wie Vorwürfe gegen den Gesamtkoordinator. Der Vorwurf gegen die anderen beiden Personen wegen Beihilfe zur illegalen Einreise blieb jedoch bestehen, da sie nicht in einer Notfallsituation gehandelt hätten. Der Fall wurde anschließend an die Staatsanwaltschaft Ragusa (Sizilien) übergeben.

● Am 16. April 2018 wurde die *Open Arms* vom Untersuchungsrichter in Ragusa wieder freigegeben und der Anklagepunkt der ‚kriminellen Vereinigung‘ fallen gelassen. Die Begründung war, dass Libyen kein sicherer Hafen sei und Gerettete daher zum nächstgelegenen ‚sicheren Hafen‘ gebracht werden müssten. Trotzdem wurde weiter gegen den Kapitän und die Einsatzleiterin wegen Beihilfe zur illegalen Einreise nach Italien ermittelt.⁸⁶

● Der Richter in der Vorverhandlung entschied Anfang November 2020, dass es keinen Straftatbestand gebe.⁸⁷ Dennoch wurde das Verfahren nicht eingestellt (siehe Ausblick).

Eine neue Ära – die geschlossenen Häfen

Am 01. Juni 2018 wurde Matteo Salvini italienischer Innenminister. Seine populistische Politik zielt auf das Schüren von Ängsten vor Migrant*innen und Geflüchteten. Damit bedient er politisch nur den Sicherheitsdiskurs, nicht den humanitären.

Direkt nach seiner Vereidigung reiste er nach Sizilien, das er als ‚unsere Grenze‘ bezeichnete. Er nannte Seenotrettungsorganisationen ‚Vize-Schlepper‘ und wollte ihnen den Zugang zu italienischen Häfen verweigern.⁸⁸ Dabei waren bereits immer weniger NGOs im zentralen Mittelmeer präsent. Allein SOS Méditerranée, MSF und Sea-Eye hatten im Frühjahr 2018 noch Schiffe im Einsatz.⁸⁹

Bereits nach 10 Tagen im Amt schloss er am 10. Juni 2018 alle italienischen Häfen und verhinderte die Einfahrt der *Aquarius* von SOS Méditerranée mit 629 geretteten Menschen an Bord. Diese musste den weiten und beschwerlichen Weg unter sehr schlechten Wetterverhältnissen bis nach Spanien auf sich nehmen, um die Geretteten zu einem ‚sicheren Hafen‘ zu bringen. Die ‚formale Notiz‘ von Salvini zu den geschlossenen Häfen folgte am 29. Juni 2018, wenn auch zu diesem Zeitpunkt nicht öffentlich einsehbar. Auch der *Open Arms* wurde das Anlegen zum Auftanken verweigert, sodass sie nicht zu einem Schiffbruch in der Seenotrettungszone eilen konnte, der über 100 Tote forderte. Kurz darauf kündigte auch Malta die Schließung der eigenen Häfen an.

Am 30. Juni 2018 forderte Salvini die *Open Arms* über die Seerettungsleitstelle dazu auf, 59 aus Seenot gerettete Menschen nach Libyen zurückzubringen. Wie schon erläutert, widerspricht das dem Zurückweisungsverbot.⁹⁰ Die *Open Arms* war gezwungen, die Geretteten nach Spanien zu bringen. Da weder Rettungseinheiten durch NGOs noch Küstenwachen zur Verfügung standen, starben an diesem Wochenende über 200 Menschen im Mittelmeer. Schon kurz danach sollte sich, Salvinis Twitter-Posts zufolge, die italienische Küstenwache aus der Such- und Rettungszone zurückzie-

hen und nur noch in der territorialen 12-Seemeilen-Zone patrouillieren.⁹¹

Salvini wollte nun auch europäischen Schiffen sowie solchen der italienischen Küstenwache und der Finanzpolizei das Einlaufen in italienische Häfen verbieten, sollten sie Gerettete an Bord haben. Als Innenminister hatte er keinerlei Kompetenzen für ein solches Verbot.

06/2018

Trenton

Standoff von insgesamt sieben Tagen

- Mitte Juni gab es weitere Rettungsoperationen. Das US-Kriegsschiff *Trenton* rettete am 12. Juni 41 Menschen aus Seenot. Über 70 Menschen starben. Die Überlebenden mussten fünf Tage warten bis sie vom italienischen Küstenwachtschiff *Diciotti* übernommen werden konnten, da ihnen kein sicherer Hafen zugeteilt wurde.⁹²

- Auch danach dauerte es weitere zwei Tage, bis die *Diciotti* am 19. Juni 2018 mit insgesamt über 500 Menschen an Bord am Hafen von Pozzallo anlegen durfte.⁹³

06/2018

Lifeline* und *Alexander Maersk

**Standoff von fünf bzw. sechs Tagen
– Beschlagnahmung des Schiffs**

- Am 21. Juni 2018 rettete die *Lifeline* von Mission Lifeline gemeinsam mit dem Handelsschiff *Alexander Maersk* 347 Menschen, doch diese durften nicht an Land gebracht werden. Über 100 weitere Menschen mussten an diesem Tag sterben, weil es zu wenig zivile Rettungsschiffe gab und die Küstenwachen nicht hinausfuhren.

- Die *Alexander Maersk* durfte nach fünf Tagen in den Hafen von Pozzallo einlaufen.

- Am 27. Juni durfte die *Lifeline* unter der Bedingung,

dass auch andere EU-Staaten die Geretteten aufnehmen, in Malta anlegen. Das Schiff wurde dort beschlagnahmt.

- Während die *Lifeline* in Malta festgesetzt wurde, veranlasste Salvini eine weitere Übergabe von 12 italienischen Patrouillenbooten an die sog. libysche Küstenwache.
- Der Kapitän der *Lifeline*, Claus-Peter Reisch, wurde mit dem Vorwand angeklagt, dass die Eintragung ins (niederländische) Schiffsregister nicht korrekt gewesen sei.
- In erster Instanz wurde er zu einer Strafe von 10.000 Euro verurteilt und ging in Berufung. Dies war das erste Urteil gegen einen europäischen Seenotretter.
- Der Prozess zog sich insgesamt über 559 Tage, das Schiff verblieb im Hafen von La Valetta, wo sich Ehrenamtliche um die mit hohen Kosten verbundene Versorgung kümmerten.
- Am 7. Januar 2020 wurde Reisch im Berufungsprozess freigesprochen.⁹⁵

Mitte Juli wurden erneut 450 Menschen in der Nähe von italienischen Inseln von zwei Schiffen gerettet. Es dauerte wieder mehrere Tage bis die Schiffe anlegen durften. Diese Tage an Bord stellten eine enorm hohe Belastung für die Migrant*innen dar. Allein von den 450 Personen mussten 57 aus gesundheitlichen Gründen evakuiert werden. Die Gesundheit von Menschen wurde von Salvini also billigend in Kauf genommen, um seinen Diskurs der vermeintlichen Sicherheitspolitik zu stärken.

Nach nur zwei Monaten im Amt gab es kaum noch Rettungen durch (zivile) europäische Schiffe. Stattdessen brachte die sog. libysche Küstenwache fast alle, die es dennoch versuchten, wieder zurück nach Libyen – sog. pull-backs.⁹⁶ Am 17. Juli fand die *Open Arms* nach einem libyschen ‚Rettungseinsatz‘ zwei Menschen im Wasser, eine Frau lebte noch und war dort von der sog. libyschen Küstenwache zurückgelassen worden.⁹⁷ Die Abschottungspolitik Italiens wirkte sich auf andere Staaten aus. Nachdem auch Malta die Häfen geschlossen hatte, nahm nun auch Tunesien keine Migrant*innen mehr auf, da befürchtet wurde, dass dem Anlegen eines Schiffes viele weitere folgen würden.

Wie schon Anfang Juli an direkten Maßnahmen deutlich wurde, machte Salvini nicht nur die Ankunft in Italien praktisch unmöglich. Er setzte außerdem alles daran, die Menschen, die bereits in Italien waren, so schnell wie möglich abzuschieben, sofern dies möglich war. So wurden die Identifikations- und Abschiebezentren (CIE) mit dem neuen Namen der Abschiebungszentren (CPR) weiter ausgebaut und der Vorschlag der finanziellen Förderung der EU für aufgenommene Personen abgelehnt.^{98,99}

07/2018

Diciotti/Vos Thalassa Standoff von vier Tagen

- Am 9. Juli 2018 rettete das italienische Offshore-Versorgungsschiff 67 Menschen aus Seenot.
- Als es hieß, dass das Schiff die Geretteten nach Libyen zurückbringen und dort der sog. libyschen Küstenwache übergeben solle, wehrten sich einige Personen friedlich dagegen. Die *Vos Thalassa* fuhr nicht nach Libyen.
- Trotz der italienischen Flagge, unter der sie fuhr, bekam sie keinen italienischen Hafen zugewiesen.
- Erneut konnten Politiker*innen mit größter Symbolik ihre Abschottungspolitik untermauern: Der damalige Minister für Infrastruktur und Verkehr, Danilo Toninelli, deklarierte die *Vos Thalassa* plötzlich als ‚geentertes‘ Kriegsschiff.
- Nebenbei wurden Fakten verdreht und die Personen, die Angst hatten, zurück in ihr Elend nach Libyen gebracht zu werden, als gefährliche Personen ausgegeben, die „das Leben der Besatzung gefährden“.¹⁰⁰
- Das italienische Küstenwachtschiff *Diciotti* nahm die Menschen schließlich einen Tag nach der Rettung an Bord.
- Innenminister Salvini verbot nun jedoch auch der italienischen Küstenwache das Einlaufen in italienische Häfen. Damit überschritt er als Innenminister seine Kompetenzen. Dennoch durfte die *Diciotti* erst nach zähen Verhandlungen in der Nacht des 13. Juli am Hafen von Trapani anlegen.

EINE NEUE ÄRA – DIE GESCHLOSSENEN HÄFEN

- Auch wenn erwiesen wurde, dass die Geretteten keinerlei Gewalt gegen die Mannschaft der *Vos Thalassa* anwandten, wollte Salvini die ‚Rädelsführer‘ nun in Handschellen von Bord gehen sehen und hat sie auf diese Weise ohne ein rechtmäßiges Prüfverfahren kriminalisiert.

07/2018

Sarost V

Zwei Wochen standoff vor der tunesischen Küste¹⁰¹

- Am 13. Juli 2018 wurden 40 Menschen in Seenot von Mitarbeitern einer tunesischen Offshore-Plattform entdeckt und gemeldet. Das Boot befand sich in der maltesischen Seenotrettungszone. Die *Caroline III* näherte sich und versorgte die seit fünf Tagen ohne Wasser und Nahrung auf dem Meer treibenden Geflüchteten, die in Libyen losgefahren waren, mit Essen und Trinken. Die Seenotrettungsleitstelle Malta hatte veranlasst, dass die *Caroline III* an den Unglücksort fuhr. Das Schiff nahm aber nur acht Menschen an Bord, die ins Wasser gesprungen waren. Ein weiteres Schiff der nahegelegenen Plattform im Ashgart-Ölfeld nahm sie stattdessen auf: die *Sarost V*.¹⁰²

- Unter den Geflüchteten aus diversen Ländern befanden sich auch mehrere, zum Teil schwangere, Frauen.

- Italien und Malta weigerten sich, die Geflüchteten aufzunehmen.

- Nach anfänglichem Befehl der tunesischen Regierung nach Sfax zu fahren, wurde das Schiff schließlich nach Zarzis, ebenfalls Tunesien, geordert.¹⁰³

- Doch auch in Zarzis ließ man die *Sarost V* nicht einfahren. Das Versorgungsschiff für Ölplattformen lag letztendlich mit seinen Passagieren zwei lange Wochen vor dem Hafen.

- Tunesien hatte Angst, einen Präzedenzfall zu schaffen. Letztendlich wurde die Einfahrt nach Zarzis nur aus ‚humanitären Gründen‘ erlaubt.

- Malta – aufgrund der SAR-Zone in der sich der Schiffsbruch ereignete, eigentlich zuständig für den Fall – gab an, der nächste sichere Hafen befände sich in Tunesien. Diese These wurde vom UNHCR unterstützt, obwohl Tunesien kein funktionierendes Asylsystem hat.

- Der Fall der *Sarost V*, die letztendlich erst am 1. August alle Menschen an Land bringen konnte, zeigt erneut das Hin- und Herschieben von Verantwortlichkeiten und das Nichteinhalten von internationalen Konventionen.¹⁰⁴

08/2018

Diciotti

Standoff von zehn Tagen

- Am 16. August 2018 übernahm das italienische Küstenwachtschiff *Diciotti* 190 Personen, die von kleineren italienischen Küstenwachtschiffen gerettet worden waren.

- 13 Personen mussten sofort aus gesundheitlichen Gründen nach Lampedusa evakuiert werden, die restlichen 177 Menschen jedoch durften weder in Malta noch in Italien an Land gehen.

- Erst am 20. August genehmigte das Transportministerium die Einfahrt in den Hafen von Catania, doch Innenminister Salvini verbot das Ausschiffen der Geretteten.

- Nach einer Stellungnahme der Staatsanwaltschaft beim Jugendgericht von Catania und einem Besuch an Bord des Schiffes durch den Staatsanwalt von Agrigent, Luigi Patronaggio, genehmigte das Innenministerium die Ausschiffung von 27 Minderjährigen in der Nacht vom 22. auf den 23. August. Sie wurden der Obhut von zwei Zentren für unbegleitete Minderjährige anvertraut.

- Am 24. August besuchten Rechtsanwältin Paola Ottaviano (*Borderline Sicilia*) und einige Parlamentarier die *Diciotti*, um sich ein Bild vor Ort zu machen: 70 Menschen hatten die Krätze, viele der Geflüchteten kamen aus Eritrea und waren traumatisiert, fragten nach psychologischer Betreuung, verstanden nicht, warum sie hier gefangen gehalten wurden. An Bord eingesperrt waren ebenso die Mitarbeiter*innen von Intersos und das gesamte Bordpersonal der Küstenwache. Die Intersos-Mitarbeiter*innen gaben an, psychisch und physisch am Ende zu sein. Das Schiff war und ist absolut nicht geeignet für längere Aufenthalte: das Metall lädt sich glühend heiß auf, nachts gibt es kaum Schutz gegen die sommerlichen Unwetter. Es gab nur zwei Toiletten an Bord.

- Während des Besuches an Bord legten *Borderline Sicilia* Onlus und die Rete Antirazzista Catanese (Antiras-

sistisches Netzwerk Catania), unterstützt von den Rechtsanwält*innen Paola Ottaviano und Nello Papan-drea, eine Beschwerde im Fall des Küstenwachschiffes Diciotti bei der Staatsanwaltschaft des Gerichts von Catania ein.¹⁰⁵ An Bord der *Diciotti* befanden sich seit nunmehr neun Tagen noch 150 Gerettete.

- Erst am 26. August wurde schließlich ein An-Land-Gehen der verbliebenen Migrant*innen erlaubt.
- Die Staatsanwaltschaft von Agrigent ermittelte gegen Salvini und den Leiter des Kabinetts im Innenministerium wegen Freiheitsberaubung und Amtsmissbrauch.
- Anfang November 2018 forderte die Staatsanwaltschaft von Catania die Einstellung des Prozesses gegen Salvini und seinen Kollegen. Sie begründeten den Antrag damit, dass aufgrund der Gewaltenteilung eine Überprüfung einer politischen Entscheidung (wie dieser) durch eine*n Strafrichter*in nicht möglich sei. Die Verzögerung des Anlandens der 192 Geflüchteten bis zu dem Zeitpunkt, an dem sich andere Staaten sowie die italienische katholische Kirche zur Aufnahme bereit erklärten, sei als politische Entscheidung gerechtfertigt. Es habe schließlich laut Konvention an Malta gelegen, einen ‚sicheren Hafen‘ anzugeben. Dies sei nicht geschehen.¹⁰⁶
- Am 19. Februar 2019 lehnte der Immunitätsausschuss des Senats mehrheitlich (16 gegen sechs Stimmen) den Antrag des Ministerialgerichts von Catania ab, Innenminister Matteo Salvini wegen ‚schwerer Entführung‘ im Fall *Diciotti* vor Gericht stellen zu können.¹⁰⁷
- Am 20. März entschied auch der Senat, den Fall nicht weiter zu verfolgen. Das Verfahren gegen Salvini musste eingestellt werden.¹⁰⁸

09/2018

Colibri

Fehlende Rettungsbereitschaft

- Das Suchflugzeug *Colibri* der NGO Pilotes Volontaires sichtete ein Schlauchboot mit ca. 80 Personen an Bord und versuchte, schnellstmögliche Hilfe zu organisieren.
- Rom verwies auf die sog. libysche Küstenwache. Ein sich in der Nähe befindendes Handelsschiff schritt nicht ein, da es befürchtete, wie die *Diciotti* vor einem Hafen ausharren zu müssen.
- Die Menschen in Seenot mussten acht Stunden auf dem Schlauchboot ausharren, bis ihnen schließlich jemand zu Hilfe kam. Dieser Fall zeigt, wie die Abschreckungspolitik Salvinis die Menschen auf See einem erhöhten Risiko aussetzte. Die Angst vor einer Kriminalisierung ließ potentielle Retter*innen zögern, die Geflüchteten liefen immer mehr in Gefahr, von der sog. libyschen Küstenwache abgefangen zu werden. Salvini hingegen zeigte sich zufrieden mit den geringen Ankunftsahlen in Italien.¹⁰⁹

Die decreti sicurezza – Sicherheitsdekrete – Salvini

Seit seinem Amtsbeginn machte der damalige Innenminister Salvini die Einreise und das Ankommen in Italien für Migrant*innen immer schwieriger und gefährlicher. Dies manifestierte sich noch einmal mehr im sog. Salvini-Dekret. Dabei handelt es sich um ein von ihm auf den Weg gebrachtes Gesetz zu ‚Sicherheit und Migration‘, welchem der Ministerrat am 24. September 2018 zustimmte und das am 4. Oktober 2018 schließlich auch von Präsident Sergio Mattarella unterzeichnet wurde. Allein mit dem Namen des Dekrets wurde impliziert, dass Migration die innere Sicherheit gefährden würde. Die darin enthaltenen Maßnahmen bestärkten dieses Bild. Die Veränderungen waren einschneidend für Asylsuchende:¹¹⁰ Abschaffung des humanitären (italienischen) Schutztitels, starke Eingrenzung des Zweitaufnahmesystems, Verlängerung der Abschiebungshaft von 90 auf 180 Tage, keine Möglichkeit mehr, sich als Asylsuchende*r mit einem Wohnsitz legal anzumelden und viele weitere Maßnahmen, die Migrant*innen und Asylsuchenden das Leben in Italien deutlich erschwerten.¹¹¹

Die maßgeblichen Veränderungen und massive Kriminalisierung der Seenotrettung erfolgte mit einem ‚decreto sicurezza bis‘, einem zweiten Sicherheitsdekret, das am 13. August 2019 Gesetz wurde und in dem die Geldstrafen für Seenotrettungs-NGOs massiv erhöht wurden: Den Schiffen, die das Verbot des Zugangs zu den Hoheitsgewässern verletzten, konnte eine Strafe von einem Minimum von 250.000 Euro bis zu einem Maximum von einer Million Euro auferlegt werden (im ursprünglichen Text waren die Strafen auf 10 000 bis 50 000 Euro festgelegt worden). Der Kapitän des Schiffes konnte sofort verhaftet werden, wenn er gegen das Verbot verstieß und nicht vor dem von der Küstenwache verhängten Stopp anhielt. Das Strafbuch wurde geändert, um diesen neuen Straftatbestand in die Bedingungen für die Festnahme ‚in flagranti‘ aufzunehmen. Schiffe, die gegen das Verbot verstießen, konnten sofort beschlagnahmt werden (in der ursprünglichen Fassung des Dekrets erfolgte die Beschlagnahme erst nach Wiederholung der Straftat durch dasselbe Schiff). Die beschlagnahmten Schiffe

sollten „vom Präfekten in Gewahrsam den Polizeibehörden, den Hafentämtern oder der Marine oder anderen staatlichen Verwaltungen, die sie zur Verwendung für institutionelle Aktivitäten anfordern, zugewiesen (werden). (...) NGO-Schiffe, die unmittelbar nach dem Verstoß gegen das Verbot, die Hoheitsgewässer zu befahren, beschlagnahmt werden, können, wenn sie nicht vom Staat genutzt werden, verkauft werden (auch einzelne Teile) oder nach zwei Jahren endgültig zerstört werden. Die Kosten gehen zu Lasten des Eigentümers oder Reeders.“

Derweil nahmen die Kriminalisierungsfälle gegen Seenotrettungs-NGOs – und nicht nur gegen diese – im Jahr 2018 weiter zu.

11/2018

Aquarius

Blockierung des Schiffes wegen angeblich falscher Müllentsorgung

- Mitte November ließ der Staatsanwalt Carmelo Zucaro aus Catania das Schiff *Aquarius* von SOS Méditerranée und MSF festlegen. Grund sei eine falsche Müllentsorgung gewesen.
- In den Medien wurde verbreitet, die Kleidung der Migrant*innen an Bord sei gefährlich, da sie Krankheiten einschleppten. Sie seien demnach Sondermüll.
- SOS Méditerranée und MSF haben den entsprechenden Müll jedoch nach herrschenden Vorgaben entsorgt.¹¹³
- Am 20. November entgegnete MSF in einer Pressekonferenz, dass die Kleidung durchaus gefährlich sei – für die Geflüchteten, denn häufig sei sie vollgesogen mit Salzwasser und Benzin, wodurch schwere Verbrennungen hervorgerufen werden.¹¹⁴
- Trotz der Absurdität der Anschuldigungen führten diese letztendlich zur Aufgabe des Schiffes sowie zur Anklage von Mitarbeiter*innen von MSF und einem Mitarbeiter einer Müllentsorgungsfirma (siehe Ausblick).¹¹⁵

06/2019

Maredive 601

Drei Wochen standoff

● Am 31. Mai 2019 rettete der ägyptischer Schlepper *Maredive 601* in internationalen Gewässern 75 Menschen aus Seenot. Unter ihnen befanden sich auch mindestens 32 unbegleitete minderjährige Geflüchtete.

● Nachdem die *Maredive 601* die Seenotrettungsstellen Malta und Italien über die Rettung informiert hatte, fuhr sie in Richtung Zarzis (Tunesien), da sie nicht über die Mittel verfügte, die Menschen an Bord zu versorgen.¹¹⁶

● „Das Flüchtlingsboot wurde von den italienischen und maltesischen Behörden ignoriert, obwohl es sich in internationalen Gewässern in Seenot befand“, sagte ein Sprecher von Alarm Phone, der von Besatzungsmitgliedern auf die Notlage des Schiffes aufmerksam gemacht wurde. „Dies ist ein Verstoß gegen internationales Recht und maritime Konventionen“.¹¹⁷ The Guardian berichtete ausführlich in zwei Artikeln über den Fall und das Nichteingreifen der europäischen Regierungen.

● Doch Tunesien verweigerte die Aufnahme der Geretteten. MSF äußerte sich: „Tunesien hat kein funktionierendes Asylsystem und kann nicht als sicherer Hafen für Migrant*innen und Geflüchtete und angesehen werden. Die nächsten sicheren Häfen sind Malta und Italien“.¹¹⁸

● Die tunesische Regierung fürchtete wieder einmal, mit dem Einlass der *Maredive 601* in einen tunesischen Hafen einen Präzedenzfall für weitere Aufnahme von geretteten Geflüchteten zu schaffen.

● Die Situation auf der *Maredive 601* wurde mit den Tagen des Wartens für die Geretteten und die Mannschaft zunehmend untragbar.¹¹⁹

● Am 18. Juni 2019 schließlich durfte die *Maredive 601* nach 18 Tagen des Wartens auf See in Zarzis einlaufen. Doch die Einfahrt war mit der Bedingung verknüpft, dass die Geretteten abgeschoben werden – genannt wurde es von der IOM (International Organisation of Migration) ‚freiwillige Rückkehr‘. Einige Tage später landeten die Bangladescher in Dhaka.¹²⁰

● Es handelte sich um den bis dato längsten standoff.

06/2019

Sea-Watch 3

Standoff von knapp drei Wochen und Festsetzen des Schiffes – Der Fall Carola Rackete

● Am 12. Juni rettete die *Sea-Watch 3* 353 Menschen aus Seenot. Das Boot befand sich fast 50 Seemeilen von der Küste Libyens entfernt und war von der *Colibri*, dem von Pilotes Volontaires betriebenen Aufklärungsflugzeug, gesichtet worden.

● Drei Tage später durften 10 Personen das Schiff aus medizinischen Gründen verlassen.

● Doch die italienische Regierung stellte sofort klar, dass ansonsten niemand an Land gehen würde: am 16. Juni entsendete sie die Guardia di Finanza (Finanzpolizei), um der Kapitänin mitzuteilen, dass sie mit 50.000 Euro Strafe belegt werde, sollte sie in italienische Gewässer einfahren.

● Zwei Tage später aktivierte sich auch die italienische Staatsanwaltschaft in Agrigento, der für Lampedusa zuständigen Provinz auf Sizilien, und eröffnete eine Untersuchung wegen Beihilfe zur illegalen Einreise.

● Immer mehr kleine Boote mit Geflüchteten fuhren an der *Sea-Watch 3* vorbei und erreichten Lampedusa, ohne dass ihnen die Einfahrt verweigert wurde. So auch am 21. Juni, nunmehr zehn Tage nach der Rettung, als ein Boot mit 81 Geflüchteten 60 Seemeilen vor Lampedusa aufgehalten und die Geretteten dann von den Behörden nach Lampedusa gebracht wurden.

● Am gleichen Tag musste ein junger Mann aus gesundheitlichen Gründen von der *Sea-Watch 3* evakuiert werden – anscheinend die einzige Möglichkeit, an Land zu gelangen.

● 17 Tage nach der Rettung beschloss Kapitänin Carola Rackete der politischen Farce ein Ende zu setzen und fuhr in den Hafen von Lampedusa ein, wo die Geretteten nach weiteren Stunden des Wartens endlich an Land gehen konnten.

● Beim Anlegemanöver schob sich absichtlich ein kleines Schiff der Finanzpolizei zwischen die Mole und die sehr viel schwerfälligere *Sea-Watch 3*. Das wurde Rackete später als absichtlicher Angriff und versuchter Mord angehängt.

DIE DECRETI SICUREZZA – SICHERHEITSDKRETE – SALVINIS

● Nach massiven Bedrohungen und Beschimpfungen auch seitens Vertreter*innen der rechtsgerichteten Lega auf Lampedusa wurde Rackete verhaftet, dann aber am 2. Juli freigelassen. Die Untersuchungsrichterin begründete ausführlich, warum Rackete nicht in Haft zu halten sei.¹²¹

● Die *Sea-Watch 3* hingegen wurde am 29. Juli festgelegt: „Erneut werden zivile Seenotrettungsorganisationen mit fadenscheinigen Begründungen am Auslaufen gehindert, um das Anlanden von Geretteten in Europa mit allen Mitteln zu verhindern. Zu solchen absurden Vorwürfen gehört zum Beispiel, dass eine Organisation die Umwelt gefährlich verschmutzen würde, weil auf ihren Mülltonnen keine Mengenangaben stehen. Gleichzeitig wird mehreren Organisationen vorgeworfen, nach Rettungen mehr ‚Passagiere‘ befördert zu haben, als in ihren Schiffspapieren angegeben ist. Die Vorwürfe sind an Absurdität nicht zu überbieten. Während Menschen ertrinken, wird uns vorgeworfen, zu viele Rettungswesten an Bord zu haben“, so das Statement von Sea-Watch.¹²² Das Schiff kam erst am 20. Dezember 2019 wieder frei.

07/2019

Gregoretti

Standoff von fünf Tagen

● Am 25. Juli rettete das italienische Küstenwachtschiff *Gregoretti* 50 Menschen in der Nähe von Lampedusa. An Bord befanden sich bereits 91 gerettete Personen. Sechs Personen durften das Schiff aufgrund dringend nötiger medizinischer Versorgung verlassen.

● Am 27. Juli erreicht die *Gregoretti* Catania. Vier weitere Personen wurden evakuiert.

● Danach fuhr das Schiff weiter nach Augusta, doch das Innenministerium verweigerte eine Anlandung der 131 verbliebenen Geretteten.

● Am 20. Juli konnten endlich die unbegleiteten Minderjährigen das Schiff verlassen.

● Am 31. Juli mussten zwei weitere Personen von Bord evakuiert werden.

● Erst jetzt ließ das Innenministerium eine Einfahrt der *Gregoretti* in den Hafen von Augusta (Sizilien) zu, angeblich, weil Frankreich, Portugal, Deutschland, Luxemburg und Irland zugesagt hatten, 79 Menschen im ad-hoc relocation-Prozess zu übernehmen. 50 Menschen sollten

in Italien verbleiben. Die ‚ad-hoc Umsiedlung‘ oder ‚ad-hoc relocation‘ ist eine Vereinbarung europäischer Staaten, Außengrenzländer zu entlasten und die über See Ankommenden auf andere EU-Staaten zu verteilen.¹²³ Alle Geflüchteten wurden in den Hotspot von Pozzallo gebracht.

● Kurz darauf (siehe weiter unten) wurde Salvini der Entführung und Freiheitsberaubung dieser Menschen beschuldigt. Er habe in seiner Eigenschaft als Minister gegen die internationalen Übereinkommen über die Rettung auf See und die damit verbundenen nationalen Durchführungsbestimmungen verstoßen, indem er der zuständigen Abteilung für bürgerliche Freiheiten und Einwanderung nicht erlaubte, rechtzeitig den Antrag auf einen ‚sicheren Hafen‘ zu beantworten, den die Einsatzzentrale des Such- und Rettungszentrums in Rom am 27. Juli formell gestellt hatte. Zudem wurde ihm Missbrauch seiner Macht als Innenminister vorgeworfen.¹²⁴

Die Regierung stürzt – folgt ein politischer Wandel?

Am 8. August 2019 löste Matteo Salvini die Koalition mit der 5-Sterne-Bewegung auf. Doch die Rechnung des rechtsgerichteten Politikers, allein an die Macht zu gelangen, ging nicht auf. Die Regierung fiel und seit dem 5. September 2019 war Matteo Salvini nicht mehr Innenminister des Landes. Am 18. Dezember beschloss das Ministerialgericht, eine Untersuchung gegen Salvini einzuleiten. Der Grund: Diente der Fall des Küstenwachtschiffes *Diciotti* ein Jahr zuvor noch als Druckmittel für eine europäische ‚ad-hoc relocation‘, so sei der Fall der *Gregoretti* reine politische Propaganda gewesen. Der Prozess gegen Salvini wegen Freiheitsberaubung und Amtsmissbrauch begann am 3. Oktober in Catania.

Nachdem Ministerpräsident Giuseppe Conte die Vertrauensfrage gestellt hatte, stimmte der Senat über die neue Regierung ab. Mit 169 Stimmen (gegen 133) gewann Conte die Abstimmung und für die ‚Conte bis‘-Regierung, auch ‚Conte 2‘ genannt, war der Weg frei. Im September 2019 begannen Verhandlungen zu Änderungen der Sicherheitsdekrete von Salvini. Wichtigste Themen im Bereich Migration waren weiterhin die Verteidigung der Grenzen und die Sicherheit, da sich die öffentliche Meinung zu dem Thema – angeheizt von monatelanger rechter Propaganda – nicht geändert hatte. So wurde nun eher über schnelle, temporäre Lösungen wie die Verteilung von Geflüchteten in der EU und der Aufhebung der aktuellen Dublin-Verordnung diskutiert. Es galt immer noch der Vorsatz, erst muss die Umverteilung geklärt sein, dann kommen die Geretteten von Bord. Damit blieben die Häfen für die Seenotrettungsschiffe weiterhin tagelang geschlossen.

Wer sich viel von der neuen Mitte-Links-Regierung erwartete, wurde enttäuscht. Zwar wurden die SAR-NGOs nicht mehr so offen attackiert, doch es änderte sich nur die Taktik. Unter Luciana Lamorgese, der auch bei Veröffentlichung dieses Berichts noch amtierenden Innenministerin, wurden die Schiffe nun verwaltungstechnisch festgelegt. Die häufigen ‚Port State Controls‘ – das sind Kontrollen der Hafenbehörden zur Seetauglichkeit der Schiffe – führten immer mehr zu angeblichen Män-

geln bei den Schiffen. Somit wurde und wird ihnen verboten, auszulaufen.

Verantwortlich für ein Schiff ist der Staat, dessen Flagge es trägt. Der Flaggenstaat gibt also grünes Licht für ‚sein‘ Schiff. Stellen nun die italienischen Behörden immer wieder Mängel an den zivilen Seenotrettungsschiffen fest, so unterstellen sie damit, dass der Flaggenstaat seine Arbeit nicht richtig macht. Im Falle der *Sea-Watch 3* wurde die Seetauglichkeit jedoch vom Flaggenstaat immer wieder bestätigt.¹²⁵ In Italien hingegen wird ihnen nun z.B. vorgeworfen, sie hätten zu viele Menschen an Bord (bei einer Seenotrettung!) und zu viele Schwimmwesten mitgeführt. Der Einfallsreichtum ist unermesslich, um die zivilen Seenotretter aufzuhalten.

Wie weiter unten ausgeführt wird, waren die *Alan Kurdi* und die *Aita Mari* von Mai bis Juni 2020 von verwaltungstechnischen Festsetzungen betroffen, die *Sea-Watch 3* und die *Ocean Viking* im Juli, die *Sea-Watch 4* im September, die *Alan Kurdi* erneut im Oktober, ebenso wie die *Louise Michel*. Es schien, als ob wir uns von der politisch-juristischen Repression unter Salvini zur verschärften bürokratischen Abschreckung unter Lamorgese bewegten. Eine Änderung, die auch durch die verschiedenen Charaktere der beiden erklärt werden könnte: Der ‚mediale Salvini‘ neigte dazu, die Blockierungen auf See zum wählerhaschenden Medienspektakel zu inszenieren. Demgegenüber stand die ‚technische Lamorgese‘, die zur stilleren Blockade durch Präfekturen und Hafenämtern neigte.

Der Forscher Matteo Villa vom Institut Ispi (Italienisches Institut für internationale politische Studien) zeigt, dass Lamorgese mit dieser Strategie während ihrer Amtszeit in der Regierung ‚Conte 2‘ (5. September 2019 – 13. Februar 2021)¹²⁶ zeitgleich mehr zivile Seenotrettungsschiffe hat festlegen lassen als Salvini in seiner Zeit als Innenminister. Zwischen dem 9. Oktober und dem 21. Dezember 2020 waren sieben Schiffe von Nichtregierungsorganisationen (*Iuventa*, *Sea-Watch 3*, *Sea-Watch 4*, *Eleonore*, *Alan Kurdi*, *Ocean Viking* und *Louise*

DIE REGIERUNG STÜRZT – FOLGT EIN POLITISCHER WANDEL?

Michel) zeitgleich blockiert. Im Sommer 2019, in der Zeit, als Salvini massiv gegen die SAR-NGOs vorging, ging die Zahl festgehaltener Schiffe jedoch nie über vier hinaus. Der pensionierte Admiral Vittorio Alessandro, Sprecher der Küstenwache zur Zeit der Operation Mare Nostrum, argumentierte, dass „*Salvinis Linie, die zwar nur von ihm deklamiert wurde, auch nach dem Ende seines Mandats im Ministerium praktisch weitergeführt wurde*“. Dennoch ist zu bemerken: Mit Salvini waren die NGOs 67 Tage auf See aktiv und warteten 263 Tage vor der italienischen Küste auf die Zuweisung eines ‚sicheren Hafens‘; mit Lamorgese waren sie 289 Tage auf See und warteten 157 Tage auf einen POS, so Villa. Trotzdem ist die Ministerin bei denen, die täglich dafür kämpfen Geflüchtete im Mittelmeer zu retten, nicht viel beliebter als ihr Vorgänger. Der Grund dafür zeigt sich nicht zuletzt bei der unter ihr als Innenministerin in der neuen Regierung Draghi weitergehenden Kriminalisierung der SAR-NGOs zu Beginn des Jahres 2021, wie im Ausblick erläutert wird.¹²⁷

08/2019

Alan Kurdi

Elf Tage standoff mit mehreren Suizidversuchen

- Am 31. August 2019 rettete die *Alan Kurdi* 13 Menschen aus Seenot. Der sich gerade noch im Amt befindende Innenminister Salvini erließ ein Anlegeverbot auf der Grundlage seines zweiten Sicherheitsdekrets.
- Als die neue Innenministerin Luciana Lamorgese ins Amt kam, fragte Sea-Eye direkt bei ihr an, ob sich die Einfahrtsregeln nun geändert hätten. Am 5. September antwortete sie, dass das von Salvini erlassene Dekret noch in Kraft sei, sodass noch immer keine Einfahrt gestattet werde.
- Schließlich durften die Geretteten peu à peu in Malta von Bord gehen, die letzten fünf Personen jedoch erst, nachdem es mehrere Suizidversuche gegeben hatte.¹²⁸

09/2019

Eleonore Festsetzung

- Das Rettungsschiff *Eleonore* von Mission Lifeline rettete am 26. September 2019 101 Menschen von einem sinkenden Schlauchboot 43 Seemeilen vor Al-Khoms (Libyen).
- Während der Rettungsaktion durch die Crew der *Eleonore* näherte sich ein Patrouillenboot der sog. libyschen Küstenwache dem Schlauchboot bedrohlich und terrorisierte die Schiffbrüchigen. Nachdem sich das Patrouillenboot der sog. libyschen Küstenwache entfernt hatte, wurden die Menschen an Bord der *Eleonore* gebracht. Auf der Suche nach einem ‚sicheren Hafen‘ bewegte sich die *Eleonore* nach dem Einsatz Richtung Norden.¹²⁹
- Nach acht Tagen auf See mit sich immer mehr verschlechternden Bedingungen an Bord legte die *Eleonore* am 2. September am Hafen von Pozzallo (Sizilien) an.¹³⁰
- Sie hatte zuvor den Notstand ausgerufen und ein Verbot der Einfahrt in italienische Gewässer gebrochen. Die Finanzpolizei ordnete daraufhin in Übereinstimmung mit dem von Matteo Salvini angeordnetem Einfahrtsverbot die vorläufige administrative Beschlagnahme des Schiffes an.¹³¹
- Die Amtshandlungen der Finanzpolizei wurden dem Präfekten von Ragusa übermittelt, der sie dann dem Kapitän mitteilte. Gegen ihn und den Einsatzleiter des Schiffes wurde anschließend wegen ‚Beihilfe zur illegalen Einwanderung‘ ermittelt.¹³²
- Währenddessen hat die Entscheidung der *Eleonore*, sich über das Einfahrtsverbot hinwegzusetzen, eine scharfe Reaktion bei Matteo Salvini ausgelöst. „*Gesetze und Grenzen müssen respektiert werden. Wenn jemand meint, sich nicht um Konsequenzen zu scheren, liegt er sehr falsch und hat den falschen Minister: Ich tue und werde alles tun, um Italien zu verteidigen*“, sagte der damalige Innenminister.¹³³
- Die *Eleonore* wurde festgesetzt und konnte nicht mehr auslaufen.

09/2019

Ocean Viking

Standoff von sechs Tagen

- Am 8. und 9. September rettete die *Ocean Viking* von SOS Méditerranée und MSF 84 Menschen.
- Auch wenn die neue Regierung bereits im Amt war, wurden die Geretteten erst am 14. September nach Lampedusa gebracht, nachdem ihre Verteilung auf andere EU-Staaten verhandelt worden war.¹³⁴
- Am 17. und 18. September wurden in drei Rettungsaktionen erneut 217 Menschen von der *Ocean Viking* gerettet. Sie war zu dem Zeitpunkt das einzige Rettungsschiff vor Ort, sodass es unabdingbar war, die Geretteten an Land zu bringen, um weitere Rettungsaktionen durchführen zu können.
- 35 in der maltesischen SAR-Zone Geretteten konnten am 20. September mit einem maltesisches Militärschiff nach Malta gebracht werden.
- Die verbleibenden 182 Personen mussten insgesamt fünf Tage warten bis sie, erneut erst nach Verhandlungen über ihre Verteilung, in Messina (Sizilien) anlanden durften.¹³⁵
- Auf die Anfrage eines ‚sicheren Hafen’s wurde der *Ocean Viking* von der libyschen Seenotrettungsleitstelle ein libyscher Hafen zugewiesen. Das lehnen zivile Seenotrettungsschiffe jedoch aufgrund der Gefahr für Leib und Leben, der die Geflüchteten dort ausgesetzt sind, ab.

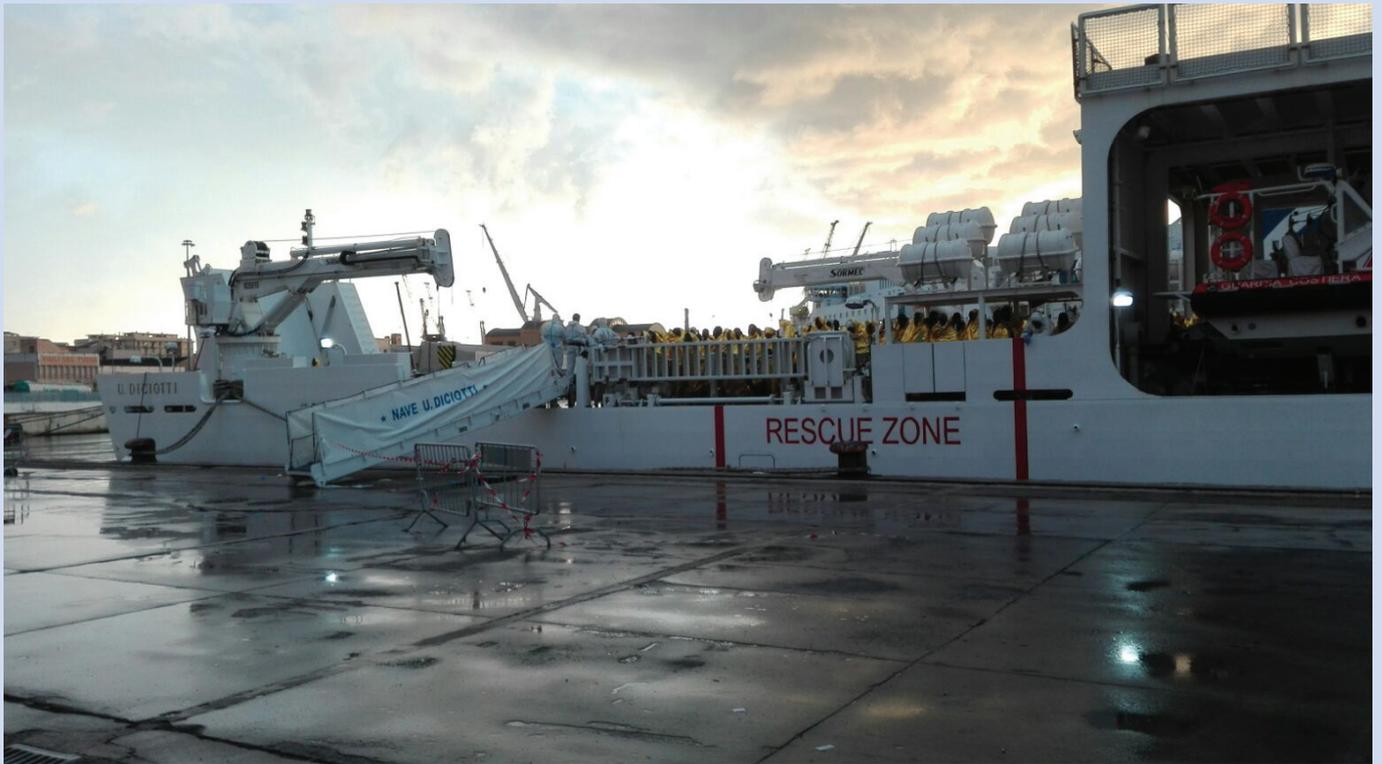
Häufig werden die zuvor langwierig verhandelten Umsiedlungen in andere EU-Staaten jedoch nicht umgehend durchgeführt. Die Geflüchteten müssen nach dem Ausharren auf den Schiffen oft noch Wochen oder Monate in den Hotspots warten bis sie, wenn überhaupt, in andere EU-Länder gebracht werden. In dieser Zeit können sie ihre Asylverfahren nicht betreiben und sitzen in einer nicht enden wollenden Warteschleife.¹³⁶

Libyen und Italien nach der Regierung Conte 1

Auch wenn Salvini nicht mehr Teil der Regierung war, hetzte er weiter auf rechten Demonstrationen gegen die Aufnahme von Migrant*innen und Geflüchteten. Die anderen Regierungsparteien grenzten sich nicht klar von der Lega ab.¹³⁷

Auch in Libyen wurden die zivilen Seenotrettungsorganisationen weiterhin kriminalisiert. Am 14. September erließ der Präsidentenrat der Regierung des libyschen Nationalen Abkommens eine libysche Version des vom ehemaligen italienischen Innenminister Marco Minniti erlassenen Verhaltenskodexes für die Seenotrettung durch NGO-Schiffe. Das libysche Abkommen mit dem Namen ‚Die Sonderbehandlung internationaler und nichtstaatlicher Organisationen im libyschen Such- und Rettungsgebiet‘ wurde an die italienische Regierung geschickt, ohne dass die NGOs es einsehen konnten. Darin enthalten war die zunehmende Kriminalisierung und Kontrollierung der NGOs, die z.B. eine präventive Genehmigung von libyschen Behörden einholen und „regelmäßig alle notwendigen Informationen [...] zur Verfügung [...] stellen“ müssen.¹³⁸ Außerdem sollte es der sog. libyschen Küstenwache nun erlaubt sein, eigenständig zu entscheiden, an Bord eines Rettungsschiffs zu gehen und in eine Rettungsmission einzugreifen. Dieses Dekret reihte sich mit dem am 2. November 2019 verlängerten Memorandum of Understanding in den Kurs der Kriminalisierung von Seenotrettungs-NGOs ein.

Anfang November veröffentlichte die Tageszeitung *La Repubblica* einen Artikel¹⁴⁰ über die geheime Zusammenarbeit der italienischen und der sog. libyschen Küstenwache. Viele Einsätze zur ‚Rettung‘ und folgender Zurückführung von Geflüchteten sollen von den italienischen Marineschiffen im Hafen von Tripolis aus koordiniert worden sein.¹⁴¹ Weiterhin unterstützte Italien die sog. libysche Küstenwache, obwohl deren Mitarbeiter auch auf See immer wieder Menschenrechtsverletzung begingen und begehen. Beispiele wie die des 26. Oktober, als die sog. libysche Küstenwache während einer geplanten Seenotrettungsmission die Besatzung der *SEA-EYE 4* und die sich in Seenot befindenden Migrant*innen massiv bedrohte und mit Schüssen in die Luft einschüchterte, kommen immer wieder und ohne jegliche Konsequenz vor.¹⁴²



Küstenwach-Rettungsschiff in Palermo, September 2016



Küstenwach-Rettungsschiff in Palermo, September 2016



Demonstration in Palermo, September 2020 → Foto Forum Antirazzista, 2016



Sea Watch 3 in Pozzallo → Foto Borderline Sicilia, September 2017



Ankunft Aquarius (SOS Méditerranée) in Catania → Foto *Borderline Sicilia*, 27.11.2017



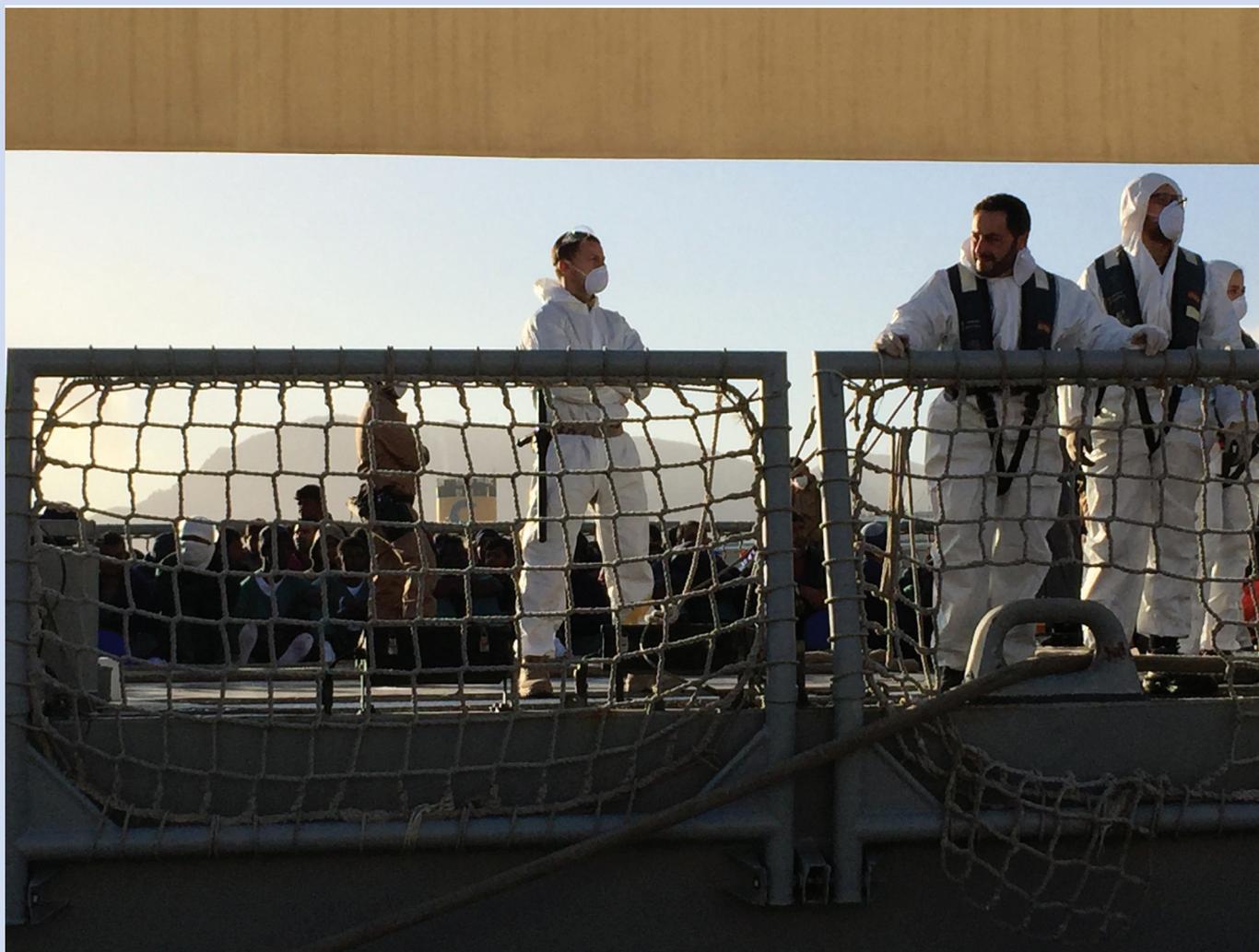
Geflüchtete gerettet vom Handelsschiff *Vos Thalassa* 2018 , Hafen von Palermo → Foto Alberto Biondo



Auf der *Lifeline* in Licata, März 2018



Mare Jonio, Palermo Oktober 2018



Das span. Kriegsschiffs *Santa Maria* mit Geretteten im Hafen von Palermo, 18.01.2018



Free the ships, Demonstration in Palermo am 06.06.2020, PA, →
Foto Frank Jugert



Blutige Hände → Demo gegen das Sterbenlassen von 130 Menschen auf See am 25.2.2021 in Palermo





„Sizilien Tor Europas“, Palermo September 2020 → Foto Forum Antirazzista Palermo



Friedhof Palermo, Migrant*innengräber, meist anonym → Foto Alberto Biondo



Wrack eines Bootes von Geflüchteten, Lampedusa März 2009

Notwendigkeit von Rettungen auf See

Trotz der zunehmenden Kriminalisierung der Seenotrettungs-NGOs, gab es immer mehr Abfahrten aus Libyen. Das häufig aufgebrachte Argument, dass die NGOs ein ‚Pull-Faktor‘ seien, erwies sich ein weiteres Mal als haltlos. In den Tagen vom 16.-20. September 2019 hat das Alarm Phone so viele Anrufe erhalten wie noch nie zuvor in einem so kurzen Zeitraum. 10 Boote mit ungefähr 720 Geflüchteten an Bord hatten sich auf den Weg gemacht. Fünf dieser Boote seien von der sog. libyschen Küstenwache gestoppt

und zurückgeholt worden, d.h. dass ungefähr 431 Menschen in die libyschen Lager zurückkehren mussten.

Ähnliches wiederholte sich auch im November. Zwischen dem 19. und 22. November wurde das Alarm Phone auf 13 Boote mit insgesamt etwa 730 Menschen aufmerksam gemacht, die aus Libyen flohen. Von denjenigen, die das Alarm Phone anriefen, wurden etwa 190 Menschen von den sog. libyschen Küs-

Ära COVID-19: Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie treffen Migrant*innen besonders

Ab dem 4. März 2020 erschienen, teilweise täglich, neue Dekrete zur Eindämmung der Ausbreitung des Virus Sars-Cov-2. Unter anderem beinhalteten diese Ausgehbeschränkungen eine Meldepflicht für Reisende mit einer freiwilligen zweiwöchigen Quarantäne. Die Polizei durfte zur Überwachung der Einhaltung dieser Maßnahmen eingesetzt werden. Ab dem 20. März übernahm in Sizilien sogar das Militär polizeiliche Kontrollfunktionen.

Am 12. März 2020 erließ die Staatsanwaltschaft Palermo Beschränkungen für Unterkünfte für Migrant*innen. Wer das Heim ohne angemeldeten Grund verließ, blieb obdachlos und konnte angezeigt werden. Hinzu kam, dass Bewohner*innen im Namen der gesundheitlichen Sicherheit in ihren Zimmern eingesperrt werden durften.

Am darauffolgenden Tag legte die palermitanische Präfektur fest, dass Migrant*innen richtig informiert werden und dass Hygienematerial zur Verfügung stehen müsste. In Gesprächen mit Migrant*innen wurde schnell klar, dass in den meisten Unterkünften weder das eine noch das andere eingehalten wurde.

Ab dem 16. März wurden so gut wie alle Verbindungen nach und von Sizilien unterbrochen. Allein zur Versorgung der kleineren Inseln wie Lampedusa gab es noch Flüge. Am 19. März verschärfte ein in Sizilien erlassenes Dekret die Ausgehverbote. In Folge der Massenfluchten der im Norden arbeitenden Süditaliener*innen in ihre Heimatregionen wurde am 22. März festgelegt, dass niemand mehr den Ort verlassen darf, an dem er*sie sich gerade befindet. Die Dekrete und Beschlüsse zogen sich in immer wechselnder Folge durch das gesamte Jahr 2020.

Diese Maßnahmen stellten Migrant*innen und Geflüchtete vor enorme Probleme. Zunächst gab es nicht einmal ausreichend Informationen auf unterschiedlichen Sprachen. Anträge und Verlängerungen von Aufenthaltsgenehmigungen konnten nicht gestellt werden, weil die entsprechenden Stellen geschlossen und mit

der neuen Situation überfordert waren. Gerichte und Rechtsanwält*innen konnten nicht arbeiten. Gerichte waren sogar für einige Monate geschlossen, sodass auf eine Ablehnung eines Asylantrags kein Einspruch erhoben werden konnte. Lief die vorgesehene Zeit in einer Unterkunft ab, wurden die Menschen trotz Ausgehbeschränkungen auf die Straße gesetzt. Gerichtsverfahren wurden, außer wenn sie im Zusammenhang mit Minderjährigen standen, ausgesetzt, Abschiebungen jedoch nicht. Dies sind nur einige wenige Beispiele. Der Beschluss, abgelaufene Aufenthaltsgenehmigungen über die Frist hinaus verlängern zu können, stellte einen der wenigen positiven Beschlüsse dar.

Problematisch blieb und bleibt in der ganzen Pandemie-Zeit, dass die Geflüchteten in den Unterkünften oftmals sich selbst überlassen sind – ohne Information, Hilfe und sonstiger Unterstützung. Zudem wurden die meisten Unterkünfte den hygienischen Sicherheitsstandards weiterhin nicht gerecht.¹⁴⁴

Der Monat März 2020 zeigte aufgrund des inzwischen weltweiten Pandemieausbruchs einen starken Einbruch der Ankünfte. Mit dem Vorwand der Pandemie wurden auch zivile Seenotrettungsschiffe geblockt. Da sich durch COVID-19 zusehends auch die Situation in den Abfahrtsländern verschlechterte, nahmen die Abfahrten recht schnell wieder zu. Angekommene Migrant*innen mussten in eine zweiwöchige Quarantäne (in den Hotspots, später auch auf angemieteten Quarantäneschiffen und in einigen Zentren an Land sowie in sog. COVID-Hotels). Diese Quarantänezeit ist inzwischen offiziell auf 10 Tage verkürzt worden. Auch die Crews der zivilen Rettungsschiffe mussten und müssen ebenfalls an Bord ihrer Schiffe in Quarantäne. Am 18. März brachen erst einmal alle NGOs ihre Einsätze ab, um sich neu zu koordinieren. Dies hatte zur Folge, dass keine zivilen Seenotrettungsschiffe mehr im zentralen Mittelmeer unterwegs waren.¹⁴⁵ Am 7. April erklärte Italien seine Häfen als ‚unsicher‘ und schloss sie damit für die Anlandung von geretteten Flüchtenden.¹⁴⁶ Nach der italienischen Erklärung der unsicheren Häfen folgten am 8. April Malta und kurz danach auch Libyen mit einer ebensolchen Erklärung.

03/2020

Alan Kurdi

Standoff mit vorgeschobenem Grund der Pandemie

- Ab dem 30. März 2020 war die *Alan Kurdi* wieder im Mittelmeer unterwegs. Am 6. April rettete sie 150 Personen.
- Da die italienischen Häfen als ‚unsicher‘ deklariert worden waren, konnten die Geretteten nicht an Land gebracht werden.
- Als Zwischenlösung mussten alle außer einer am 10. April evakuierten Person vor der Küste Siziliens, die Quarantäne-Zeit an Bord des Fährschiffs *Raffaele Rubattino* verbringen. Die *Rubattino* war damit die erste als Quarantäneschiff genutzte Fähre. Betreut wurden die Migrant*innen dort im Auftrag des italienischen Katastrophenschutzes vom Italienischen Roten Kreuz.
- Libyen verweigerte zunächst sogar einem Schiff der sog. libyschen Küstenwache mit 277 Migrant*innen an Bord das Anlegen.
- Die Pandemie wurde dazu genutzt, sich der Verantwortung für Migrant*innen zu entziehen. Es kamen aber weiter Boote mit Migrant*innen an den italienischen Küsten an, die nicht abgefangen wurden.

Pull-back und Tote wegen unterlassener Rettung

In der Nacht vom 9. auf den 10. April 2020 flohen etwa 55 Personen (später erhöhte sich die Zahl bestätigter Personen auf 63), darunter sieben Frauen und drei Kinder, auf einem prekären Schlauchboot aus Garabulli (Libyen). Am 10. April entdeckte ein Frontex-Flugzeug drei Schlauchboote im libyschen SAR-Gebiet. Die Seenotrettungsleitstellen Italien, Malta, Libyen und Tunesien seien über den genauen Standort der Boote informiert, hieß es.

In der Nacht vom 10. auf den 11. April meldete sich das erste Boot beim Alarm Phone, als sie in Seenot gerieten. Sie sagten, dass sie auf dem Wasser seien und dringend Hilfe bräuchten. Nachdem sie ihre GPS-Position mitgeteilt hatten – diese zeigte, dass sie sich in internationalen Gewässern befanden – informierte Alarm Phone die zuständigen Behörden in Malta, Italien und Libyen. In den nächsten Stunden blieb Alarm Phone in Kontakt mit den in Not geratenen Personen und übermittelte neue GPS-Positionen und Details zur Notsituation an die zuständigen Behörden.

Am Samstagmorgen, den 11. April erreichte Alarm Phone schließlich die libyschen Behörden per Telefon. Diese teilten mit, dass die sog. libysche Küstenwache wegen COVID-19 nur noch Koordinationsarbeit mache und keine Rettungsaktion mehr durchführen könnte. Sie seien aber in Kontakt mit Italien und Malta. Das Alarm Phone blieb in Kontakt mit dem in Seenot geratenen Boot. Mehrere aktualisierte GPS-Positionen wurden sofort an die Behörden weitergegeben. Dennoch weigerten sich die informierten Behörden, eine Rettungsaktion für die etwa 55 Menschen in Not einzuleiten oder zu koordinieren.

Am 12. April empfing das Alarm Phone die Position des Bootes in Seenot, die es eindeutig im maltesischen SAR-Gebiet zeigte. Kurz danach riefen die Menschen erneut an und baten verzweifelt um Hilfe. Danach konnte der Kontakt nicht wieder hergestellt werden.

Am 13. April, nachdem der Kontakt zu dem Boot für etwa 36 Stunden unterbrochen war und der Druck seitens mehrerer Akteur*innen zunahm, organisierten sowohl die italienischen als auch die maltesischen Behörden Luftüberwachungsmissionen. Schließlich wurde das Boot in der maltesischen Such- und Rettungszone gesichtet. Am 14. April forderte Malta alle sich in dem Gebiet aufhaltenden Boote auf, scharf Ausschau zu halten und bei Bedarf zu helfen. Zeitgleich erklärte Malta, keinen ‚sicheren Hafen‘ bieten zu können. Kurz darauf stoppte das vorbeifahrende Frachtschiff Ivan eine Meile von dem sich in Seenot befindenden Boot seine Maschinen. Malta wies die Ivan an, das Boot solange zu überwachen bis Rettung eintreffen würde. Aufgrund der hohen Wellen und der allgemein widrigen Bedingungen auf See (bei Nacht und aufgrund der Beschaffenheit des Schiffes) war die Ivan nicht in der Lage und auch nicht von Malta aufgefordert worden, die Menschen zu retten. Ein Flugzeug der maltesischen Streitkräfte war während der gesamten Dauer des Einsatzes vor Ort und gab der Ivan und den beiden ankommenden Booten Befehle.

Nach Zeugenaussagen der Überlebenden sprangen drei Personen auf dem Boot aus Not ins Wasser. Sie versuchten die Ivan zu erreichen und ertranken. Vier weitere Menschen stürzten sich aus Verzweiflung ins Meer.

Am frühen Morgen trafen ein Fischereifahrzeug und ein zweites, noch nicht identifiziertes Schiff vor Ort ein und nahmen die Überlebenden unter Koordination der maltesischen Streitkräfte an Bord. Die Ivan wurde angewiesen, den Einsatzort zu verlassen.

Am 15. April erhielt Alarm Phone die Information, dass 56 Personen an Bord des Fischerbootes nach Libyen zurückgebracht worden waren. Darunter befanden sich auch die Leichen von fünf Personen, die während der Fahrt aufgrund von Dehydrierung und Hunger verstorben waren. Sieben Menschen werden vermisst. Nach Angaben der Überlebenden ließ die Besatzung des Fischerbootes sie in dem Glauben, dass sie in Europa in Sicherheit gebracht werden würden. Stattdessen wurden sie zurück nach Libyen gebracht.¹⁴⁷

04/2020

Aita Mari

Drei Wochen standoff mit vorgeschobenem Grund der Pandemie

- Am Osterwochenende 2020 (Mitte April) befanden sich mehr als 10 Boote im Mittelmeer in Seenot.
- Ein Boot, das am 10. April das Alarm Phone kontaktiert hatte, trieb über 80 Stunden auf See. Das zivile Rettungsschiff *Aita Mari* von Salvamento Marítimo Humanitario, das keine medizinische Crew an Bord hatte, fuhr dennoch zu den angegebenen Koordinaten, erreichte das Boot am 13. April und rettete die Schiffbrüchigen.
- Vier Tage später wartete es mit 43 Personen an Bord noch immer auf die Zuteilung eines ‚sicheren Hafens‘. Acht Menschen mussten bereits evakuiert werden.
- Nach diversen Einzeleвакуierungen konnten die verbliebenen 34 Geflüchteten am 4. und 5. Mai – also drei Wochen später – in Palermo auf ein Quarantäneschiff umsteigen.

05/2020

Marina

Standoff von fünf Tagen

- Am 3. Mai 2020 wurde das Alarm Phone von einem Boot mit 78 Menschen an Bord angerufen. Es befand sich in der maltesischen SAR-Zone, aber in der Nähe von Lampedusa.
- Niemand reagierte auf den Hilferuf vom Alarm Phone.
- Erst am 8. Mai 2020 wurden die Migrant*innen von dem deutschen Containerschiff *Marina* gerettet.
- Es begann das übliche Hin- und Her der Verantwortungsabweisung zwischen Italien und Malta, während die *Marina* die Menschen an Bord nicht versorgen konnte, da sie dafür nicht ausgerüstet war.
- Erst nach fünf Tagen standoff durfte sie endlich im Hafen von Empedocle (Sizilien) anlegen und dann wieder Fahrt zu ihrem eigentlichen Ziel aufnehmen.

- Während die *Alan Kurdi* und die *Aita Mari* eine zweiwöchige Quarantäne durchlaufen mussten bevor sie die Geretteten an Land bringen durften, konnte die *Marina* nach nur wenigen Stunden wieder ablegen. Dies verdeutlicht einmal mehr, dass für die zivilen Seenotrettungsschiffe technische Vorwände gesucht werden, um sie festzulegen.¹⁴⁸

05/2020

Alan Kurdi und *Aita Mari* Festsetzung der Schiffe

- Nachdem die *Alan Kurdi* und die *Aita Mari* mit 146 und 34 Personen an Bord die zweiwöchige Quarantänezeit absolviert hatten und die Geretteten auf das Fährschiff *Rubattino* gebracht worden waren, wurden beide Schiffe festgesetzt. Es habe, so die Hafenstaatskontrolle, mehrere Unregelmäßigkeiten gegeben, welche die Besatzung und andere Menschen an Bord gefährden könnten.
- Die Sorge um die Sicherheit der Menschen auf den Schiffen schien mehr als unglaubwürdig nachdem beide Schiffe so lange mit den Geretteten an Bord festgehalten wurden.
- Es ist den Behörden erneut gelungen, alle zivilen Rettungsschiffe im Mai von ihren Einsätzen im Mittelmeer fernzuhalten. Die einzigen aktiven Schiffe sind die der europäischen EUNAVFOR MED Operation Irini, doch diese patrouillieren hauptsächlich abseits der Routen der Migrant*innen.¹⁴⁹
- Am 25. Juni durfte die *Alan Kurdi* und kurz darauf auch die *Aita Mari* endlich wieder in See stechen, jedoch nur zur Überführung ihrer Schiffe nach Spanien. Eine Rückkehr ins Rettungsgebiet war nicht gestattet.¹⁵⁰

05/2020

Die *Captain Morgan* Schiffe in Malta – standoff

Im April und Mai wurden rund 425 Migrant*innen gerettet und auf vier Ausflugschiffe vor Malta gebracht. Die Schiffe der *Captain Morgan* Kette haben keinerlei abgeschlossene Kabinen oder sonstige Aufenthaltsmöglichkeiten für ein längeres Verweilen an Bord. Es handelt sich um reine Ausflugschiffe, die Touren um die Insel Malta machen.¹⁵¹

An Bord von zwei *Captain Morgan* Schiffen traten am 19. Mai 2020 Migrant*innen in Hungerstreik.¹⁵² Einige hatten Suizidversuche unternommen. Es bestand nur wenig Kontakt zu den festgesetzten Personen auf diesen Quarantäne-Schiffen, doch über das Alarm Phone wurde öffentlich, dass immer mehr Migrant*innen unter Angstzuständen, Hoffnungslosigkeit und Depressionen litten. Am 22. Mai forderten die IOM und UNHCR Malta auf, die verbleibenden Personen der beiden Schiffe – 47 Menschen waren bereits evakuiert worden – an Land zu bringen.

Am selben Tag sowie fünf Tage später kamen noch einmal 60 und 90 Gerettete hinzu. Maltesische Beamt*innen hatten zudem angeblich mit vorgehaltener Waffe ein Boot mit 101 Migrant*innen aus maltesischen Gewässern vertrieben und mit den nötigen Informationen und Ausstattung versorgt, damit dieses Richtung Italien fahren konnte. Ein angestrebter Prozess gegen Malta sowie ein weiterer Prozess wegen eines illegalen push-back nach Libyen wurden im Juni 2020 eingestellt.

Erst am 6. und 7. Juni durften die Migrant*innen in Valletta von Bord gehen. Sie waren teilweise seit dem 30. April auf den Schiffen eingesperrt.¹⁵³



Ankunft eines Flüchtlingsbootes in Lampedusa, Zollpolizei schon an Bord, Mai 2011

Lockerungen und dramatische Zustände für Migrant*innen

Ab dem 4. Mai wurden einzelne restriktive Anti-Corona-Maßnahmen wieder gelockert. Sizilien war jedoch weiterhin vom Festland abgeschottet und insbesondere für Migrant*innen stellte sich die Situation noch immer kritisch dar. Auch wenn die Ende April angekommenen Migrant*innen ihre Quarantänezeit absolviert hatten, wurden sie – wie viele nach ihnen – weiterhin im Hotspot auf Lampedusa festgehalten.

Nach der *Rubattino* wurde eine weitere Fähre als Quarantäneschiff zwischen Lampedusa und Porto Empedocle (Sizilien) in Betrieb genommen, um den oftmals überfüllten Hotspot zu entlasten. Das neue Quarantäneschiff *Moby Zazà* bot Platz für 250 Personen. Warum der Einsatz von Quarantäneschiffen so problematisch ist, hat das antirassistische Forum mit 150 Erstunterstützer*innen Ende des Jahres 2020 in einem Dokument ausführlich erläutert.¹⁵⁴

Ende April war kein privates Seenotrettungsschiff im Einsatz. Neben den zwei festgelegten Schiffen konnten andere NGOs nicht rausfahren, da das medizinische Personal durch die Pandemie seinen Arbeitsplatz nicht verlassen konnte. Zudem konnte nun ein zweiwöchiger Einsatz auf See aufgrund der verschiedenen Quarantänevorschriften zu einem mindestens sechswöchigen Einsatz werden. Die Ankünfte im April an den italienischen Küsten erfolgten daher hauptsächlich autonom.

Ab dem 18. Mai gab es erneute Lockerungen der Vorschriften zur Pandemie. Migrant*innen, insbesondere jene auf den Quarantäne-Schiffen, bekamen davon jedoch wenig zu spüren. Am 20. Mai sprang eine Person aus Verzweiflung nicht an Land gelassen zu werden, von Bord der *Moby Zazà*. Der junge Tunesier überlebte den Sprung nicht.^{155, 156}

Ab Juni schien alles zur ‚Normalität‘ zurück zu kehren. Reisen, auch zwischen den Regionen, waren wieder möglich. Doch der Schein trug, insbesondere für Migrant*innen. Viele Beratungsstellen blieben weiterhin

geschlossen und noch immer gab es kaum legale Arbeit, sodass häufig auch Geld für Nahrungsmittel fehlte. Am 6. Juni 2020 konnte die *Sea-Watch 3* endlich wieder aus dem Hafen von Messina (Sizilien) auslaufen. Drei Tage später stach auch die *Mare Jonio* der Mediterranean Saving Humans von Trapani aus in See. Die Corona-Pandemie stellte (und stellt) die Besatzung jedoch vor große Herausforderungen. Es mussten (und müssen) spezielle Schutzausrüstung getragen werden und alle Räume mussten zweimal am Tag gereinigt werden, um das Gesundheitsrisiko für alle zu minimieren.¹⁵⁷

Die Diskussionen über die sog. Sicherheitsgesetze von Salvini gingen weiter. Manche Parteien wollten u.a. die hohen Strafzahlungen für NGOs abschaffen, doch die 5-Sterne-Bewegung hielt dagegen, um Wähler*innen aus dem rechten Lager nicht abzuschrecken.

06/2020

Sea-Watch 3

Festsetzung nach Rettung

- Mitte Juni führten die *Sea-Watch 3* und die *Mare Jonio* insgesamt vier erfolgreiche Rettungseinsätze durch. Am 20. Juni legte die *Mare Jonio* mit 67 Menschen an Bord in Pozzallo an. Einen Tag später fuhr die *Sea-Watch 3* mit 211 Passagieren in Porto Empedocle (Sizilien) ein.
- Am 24. Juni 2020 bestätigt der sizilianische Regionalpräsident Nello Musumeci, dass 28 von der *Sea-Watch 3* gerettete und auf der *Moby Zazà* untergebrachte Migrant*innen Corona-positiv getestet worden seien. *Sea-Watch* sah sich heftigen Anschuldigungen seitens der italienischen Medien und Politik ausgesetzt, das Virus ins Land zu holen.
- Die sich weiter häufenden Attacken gegen *Sea-Watch* waren völlig absurd, da mangels legaler Einreisewege die Ankünfte durch Rettungsorganisationen viel kontrollierter ablaufen als die autonomen Ankünfte. Mit den NGOs hätte der Gesundheitsdienst sehr viel mehr

LOCKERUNGEN UND DRAMATISCHE ZUSTÄNDE FÜR MIGRANT*INNEN

Übersicht über eventuell kranke Menschen gehabt. Aufgrund der sich entspannenden Corona-Lage in Italien war auch der Mangel an Krankenhausbetten kein Argument mehr.

- Nach einer zweiwöchigen Quarantäne und einer darauffolgenden Inspektion wurde die *Sea-Watch 3* am 9. Juli wegen angeblicher Unregelmäßigkeiten technischer und betrieblicher Natur festgesetzt. Diese Unregelmäßigkeiten würden die Sicherheit des Schiffes und der Besatzung sowie der geretteten Migrant*innen [sic!] beeinträchtigen. Außerdem hätte es Verstöße gegen Umweltauflagen gegeben.¹⁵⁹
- Erst am 18. September wurde eine Fahrt nach Spanien erlaubt. Die Rettung im zentralen Mittelmeerraum blieb aber für die *Sea-Watch 3* verboten.¹⁶⁰
- Am 19. Februar 2021, erst nach sieben Monaten Zwangspause, verließ die *Sea-Watch 3* mit einer Bestätigung der Schiffssicherheit durch spanische Behörden den spanischen Hafen Burriana.¹⁶¹

06-07/2020

Ocean Viking

Standoff von zwölf Tagen und Festsetzung

- Nach fünf Monaten Festsetzung und hohem finanziellem Aufwand stach die *Ocean Viking* am 22. Juni wieder in See und erreichte zwei Tage später das Rettungsgebiet.
- Am 25. Juni rettete sie 51 Menschen. Am 30. Juni kamen weitere 129 Gerettete an Bord.¹⁶²
- Am 3. Juli rief der Kapitän den Notstand aus, da mehrere Gerettete Suizidversuche unternommen und andere einen Hungerstreik begonnen hatten. Die Sicherheit konnte nicht mehr gewährleistet werden.
- Insgesamt 12 Tage lang wartete das Schiff auf einen Anlegeplatz, bis es am 7. Juli in Porto Empedocle (Sizilien) einfahren durfte.
- Obwohl alle Menschen an Bord negativ getestet worden waren, mussten sie noch eine 14-tägige Quarantäne auf der *Moby Zazà* absolvieren.
- Am 22. Juli (einen Tag nach Aufhebung der Quarantäne) wurde die *Ocean Viking* nach einer elfstündigen

Inspektion – der ‚Port State Control‘ – aufgrund „*technischer und betrieblicher Mängel*“ festgesetzt. Diese Mängel gefährdeten nicht nur die Sicherheit der Besatzung, sondern auch die der aus Seenot geretteten Menschen, hieß es.

- Wesentlicher Grund für die Festsetzung sei, dass das Seenotrettungsschiff mehr Personen befördert habe als im Zertifikat für die Ausrüstung von Frachtschiffen angegeben. Zwar habe das Schiff bei Rettungseinsätzen mehr Menschen an Bord genommen als in den Papieren angegeben, doch können diese nicht als Passagier*innen definiert werden, sondern als aus Seenot Gerettete, die vor dem Ertrinken bewahrt wurden. Wieder einmal wurden ‚technische‘ Gründe gesucht, um die zivilen Seenotretter*innen zu blockieren.
- Mit dem Festsetzen der *Ocean Viking* war nun erneut kein ziviles Seenotrettungsschiff mehr auf dem zentralen Mittelmeer im Einsatz.¹⁶³
- Erst nach fünf Monaten kostspieliger Bemühungen und Gesprächen mit allen Beteiligten sowie drei Inspektionen durch die italienische Küstenwache, durfte die *Ocean Viking* am 21. Dezember 2020 wieder aus dem sizilianischen Hafen Porto Empedocle auslaufen, um die nächsten Rettungseinsätze vorzubereiten.^{164, 165}

07/2020

Talia

Sechs Tage standoff

- Am 3. Juli rettete der libanesische Viehtransporter *Talia* in der maltesischen SAR-Zone 52 Menschen aus Seenot. Die Schiffbrüchigen hatten das Alarm Phone informiert, Sea-Watch hatte sie mit ihrem Flugzeug gesichtet.
- Der nächste sichere Hafen war Lampedusa, doch Italien verweigerte das Anlegen und schickte die *Talia* nach Malta.
- Erst am 7. Juli genehmigten die maltesischen Behörden endlich die Aufnahme und die ersten 25 Geretteten wurden von der maltesischen Küstenwache nach Malta gebracht.

Zugespitzte Corona-Lage und widersprüchliche Libyen-Politik

Am 7. Juli stimmte der italienische Senat im Zuge des Budgets für Auslandseinsätze weiteren Geldern für Libyen zu. Außerdem wollte die Regierung Conte das 2017 mit Libyen ausgehandelte „Memorandum of Understanding“¹⁶⁸ erneuern. Die neue Regierung behielt den rechten Kurs der vorherigen Regierung bei, nur mit weniger medienwirksamen Protesten und Skandalisierungen.¹⁶⁹ Am 16. Juli stimmte auch die italienische Abgeordnetenkammer (das zweite parlamentarische Organ) dem Budget für Auslandseinsätze zu. 10 Mio. der aufgestockten 58,3 Mio. Euro gingen damit direkt an die sog. libysche Küstenwache.

In Italien sollen zum ersten Mal einem Kapitän sowie einem Vertreter des Schiffsbetreibers Augusta Offshore der Prozess gemacht werden, weil sie im Jahr 2018 aus Seenot gerettete Menschen zurück nach Libyen gebracht haben. Während einerseits anerkannt wurde, dass es nicht rechtmäßig ist, Menschen zurück nach Libyen zu bringen, wurde andererseits die sog. libyschen Küstenwache weiterhin mit hohen Geldsummen unterstützt.

Währenddessen gab das italienische Innenministerium eine weitere Ausschreibung für ein zweites Quarantäneschiff heraus. Es sollte bis zum 31. Oktober 250 Migrant*innen aufnehmen. Der Auftragswert betrug vier Mio. Euro. Eine Summe, die eine Quarantäne an Land in einem geeigneten Zentrum niemals kosten würde. Diese hektische Suche kann u.a. auf die öffentlichen Proteste der kalabrischen und sizilianischen Regionalpräsident*innen zurückgeführt werden, die vor dem Infektionsrisiko der Ankommenden warnten und diese keinesfalls an Land unterbringen wollten.¹⁷⁰

Am 3. August wurde das Quarantäneschiff *GNV Azzurra* mit der Kapazität von 700 Personen in Betrieb genommen. Es sollte das Aufnahmезentrum in Lampedusa entlasten. Dass die Zeit auf Quarantäneschiffen eine enorme Belastung für die Migrant*innen darstellt und Hygienevorschriften auch hier nicht eingehalten werden, war und ist nicht von Interesse. Im Laufe der Monate hat die italienische Regierung weitere Schiffe

gechartert – trotz massiver Proteste hinsichtlich der unsicheren und unwürdigen Bedingungen für Geflüchtete, die Quarantäne auf See verbringen zu müssen (sehr häufig deutlich mehr als die vorgeschriebenen 14, später 10 Tage).

09/2020 *Moonbird (Sea-Watch)* Festsetzung

- Am 4. September 2020 wurde dem Aufklärungsflugzeug von Sea-Watch, *Moonbird*, von der italienischen Regierung verboten, von Lampedusa aus zu starten.¹⁷¹
- Die Tätigkeit der Suche und Rettung auf See sei laut der nationalen Behörde für Flugsicherheit (ENAC) nie genehmigt worden. In der ENAC-Maßnahme stellt die italienische Zivilluftfahrtbehörde fest, dass „die sehr intensive Flugaktivität, die vom Flughafen Lampedusa aus durchgeführt wurde, sowohl in Bezug auf die Kontinuität als auch auf die Anzahl der Stunden pro Tag“, die von den Pilot*innen der Flugzeuge angegeben wurden, „mit der angegebenen Aktivität unvereinbar zu sein scheinen“. Diese Aussage reichte aus, um das Flugverbot anzuordnen. „Die Anwesenheit eines Luftfahrzeugs, das unerlaubte Such- und Rettungsaktivitäten durchführt und nicht von der zuständigen Behörde koordiniert wird, beeinträchtigt die Sicherheit von Such- und Rettungseinsätzen sowie die der Flugnavigation“, heißt es in der Anordnung.
- ENAC hat jedoch keine technische Unregelmäßigkeit bei dem Sea-Watch-Flugzeug festgestellt.¹⁷²
- Laut der Sprecherin von Sea-Watch, Giorgia Linardi, akzeptiere die italienische Regierung nicht, dass die NGO Menschen in Seenot, die Unterlassung von Rettungsaktionen und die inakzeptablen Verzögerungen bei der Unterstützung dieser Menschen melde.
- Nach einer zweimonatigen Blockade durfte die *Moonbird* am 26. Oktober endlich wieder fliegen.¹⁷³

09/2020

Louise Michel & Sea-Watch 4 Festsetzung der Sea-Watch 4

- Nachdem die *Louise Michel*, ein vom Künstler Banksy finanziertes Rettungsschiff, am 27. August 89 Menschen gerettet und an Bord genommen hatte, bat sie andere Schiffe und die Behörden um Hilfe. Am 29. August stieß sie auf ein weiteres Boot mit 130 Menschen und nahm auch diese an Bord. Doch Hilfe kam nicht.
- Auf dem 30-Meter-langen Schiff befanden sich nun 219 Menschen (einschließlich einer Leiche) sowie 33 weitere auf einer Rettungsinsel. Daher rief die *Louise Michel* den Notstand aus.
- Daraufhin übernahm die italienische Küstenwache 49 Personen (hauptsächlich Frauen und Kinder) sowie die Leiche.
- Wenige Stunden später übernahm die *Sea-Watch 4* etwa 150 der 170 auf der *Louise Michel* verbliebenen Personen. Bereits zuvor hatte sie insgesamt 204 Menschen aus Seenot gerettet bzw. von der *Louise Michel* übernommen.¹⁷⁴
- Trotz Drohungen der rechtsgerichteten Lega, die italienische Regierung wegen Beihilfe zur illegalen Einreise zu verklagen, wenn diese die Einfahrt zulasse, kam die *Sea-Watch 4* mit insgesamt 353 Menschen an Bord (nachdem bereits eine Person evakuiert worden war) am 2. September in Palermo an. Dort wurden die Geretteten auf das Quarantäneschiff *GNV Allegra* gebracht.¹⁷⁵
- Nachdem die offizielle Quarantänezeit von zwei Wochen endete, wurde die *Sea-Watch 4* am 19. September durch italienische Behörden in Palermo festgesetzt. Es war das fünfte zivile Seenotrettungsschiff, das in diesem Jahr in Italien festgesetzt wurde.
- Insgesamt 22 angebliche Mängel wurden von den Behörden festgestellt, darunter nicht zugelassene Rettungsgurte, zu viele (sic!) Rettungswesten oder an Deck installierte Toiletten mit direkter ‚Außenbordentladung‘.¹⁷⁶
- Hinzu kam, dass der *Sea-Watch 4* vorgeworfen wurde, nach den Rettungsaktionen 354 Menschen an Bord gehabt zu haben – zu viele für die an Bord vor-

handene Ausrüstung. Diese Auslegung ignoriert die Tatsache, dass es laut internationalem Seerecht die Pflicht der Schiffskapitän*innen ist, Menschen in Seenot zu helfen. Diese Interpretation ist umso absurder, da die maltesischen Behörden selbst das Schiff angewiesen hatten, weitere Personen von der *Louise Michel* an Bord zu nehmen. Diese war gezwungen um Hilfe zu rufen, während sie sich in der maltesischen Such- und Rettungszone befand).

- Am 22. Oktober gab auch die *Louise Michel* bekannt, dass sie nicht mehr auslaufen durfte, weil ihre Schiffsregistrierung angefochten wurde.¹⁷⁷
- Sea-Watch legte beim regionalen Verwaltungsgericht Einspruch gegen die Blockade der *Sea-Watch 4* ein.¹⁷⁸ Erst nach sechs Monaten, am 2. März 2021, setzte das Verwaltungsgericht in Palermo die Festsetzung der *Sea-Watch 4* vorläufig aus.¹⁷⁹
- Die *Louise Michel* durfte bis heute nicht auslaufen, um auf dem Mittelmeer Leben zu retten.¹⁸⁰

09/2020

Maersk Etienne & Mare Jonio Standoff von vierzig Tagen und Festsetzung

- Am 3. August wurden 26 Männer und eine schwangere Frau von dem Flugzeug *Moonbird* gesichtet, die sich im maltesischem Such- und Rettungs-Gebiet befanden.
- Die Seenotrettungsleitstelle Malta, die von der *Moonbird* informiert wurde, forderte die *Etienne*, ein Handelsschiff des dänischen Reeders MAERSK, welches sich in der Nähe befand, zur Rettung auf. Diese eilte zur Hilfe und nahm die Schiffbrüchigen am 5. August an Bord.
- Die *Etienne* nahm Kurs auf Malta, aber Malta verweigerte die Ausschiffung. Das Schiff musste in internationalen Gewässern warten.
- Trotz der eindringlichen Appelle des Kapitäns bewegte sich lange Zeit nichts.
- Am 12. September näherte sich die *Mare Jonio* von *Mediterranea Saving Humans* der *Etienne*, die um Hilfe gebeten hatte. Einen Tag später nahm sie die Menschen an Bord.

ZUGESPITZTE CORONA-LAGE UND WIDERSPRÜCHLICHE LIBYEN-POLITIK

- Die Pattsituation endet nach 38 Tagen, die bisher längste Wartezeit eines Schiffes mit Geretteten an Bord.
- Erst 40 Tage nach der Rettung konnte die *Mare Jonio* die Geretteten endlich in Pozzallo an Land bringen. Eine schwangere Frau und ein Kind waren zuvor evakuiert worden, einige der Migrant*innen waren aus Protest und Verzweiflung ins Wasser gesprungen.¹⁸¹
- Alle Personen wurden negativ auf COVID-19 getestet. Nach ihrem Einsatz wurde die *Mare Jonio* desinfiziert und die Quarantäneauflagen aufgehoben, sodass sie bereits für das erneute Ausfahren bereit war.¹⁸²
- Am 25. August wurde sie jedoch faktisch blockiert. Diesmal wurde angegeben, dass zwei Besatzungsmitglieder (ein Rettungsanwärter und ein Experte für Suche und Rettung auf See) nicht mit dem Zweck des Schiffes ‚kompatibel‘ seien und daher nicht mit auslaufen dürften. Begründung: *„Beurteilung der Berufsprofile der beiden Personen, die mit der Art der Tätigkeit, für die das Schiff bestimmt ist (Schleppen, Mineralölabbau und Transport von Ladung), nicht vereinbar sind“*.
- Auch wenn die italienische Küstenwache behauptete, dass das Schiff nicht blockiert sei, konnte es faktisch nicht auslaufen.
- In einer Erklärung von Mediterranea vom 25. September heißt es: *„Seit dem Auslaufen am 9. Juni aus dem Hafen von Trapani erreichten den Kapitän und den Reeder des Schiffes der Mediterranea nicht weniger als vier Verwarnungen, um die Aktivitäten des besagten Schiffes für die Durchführung von Rettungsaktionen in einer stabilen und organisierten Weise vorzubereiten. Der Androhung von strafrechtlichen Konsequenzen, die in den Verwarnungen enthalten sind, folgte die Eröffnung von zwei Gerichtsverfahren bei der Staatsanwaltschaft von Ragusa gegen unsere Kapitäne und Reeder. Sie werden beschuldigt, anlässlich der Rettung von 67 Menschen am vergangenen 19. Juni und der Landung von 27 Menschen, die an Bord des Handelsschiffes Maersk Etienne am 12. September gerettet wurden, nicht den Anforderungen der Behörden entsprochen zu haben. Es handelt sich offensichtlich um eine gezielte administrative und gerichtliche Verfolgung, die einem präzisen politischen Willen der Regierung entspringt, eine klare und schreckliche Botschaft enthält und ein ebenso tödliches Ziel hat“*.¹⁸³

- Im Jahr 2021 kam es zu weiteren Anschuldigungen gegen Mediterranea (vgl. Ausblick).

09-10/2020

Alan Kurdi **Festsetzung**

- Die *Alan Kurdi* von Sea-Eye kam nach einer Rettungsoperation am 24. September mit 125 Geretteten am Hafen von Olbia in Sardinien an.
- Acht Menschen waren bereits vorher aus gesundheitlichen Gründen evakuiert worden.
- Neben Solidaritätsbekundungen wurde die Ankunft auch von heftigen rassistischen Beschimpfungen durch Anhänger*innen der Lega begleitet. Die Geretteten wurden in verschiedene Quarantäneeinrichtungen gebracht. Nach einer Inspektion wurde das Schiff am 10. Oktober erneut festgesetzt. Es wies Unregelmäßigkeiten auf, die die Sicherheit der Besatzung sowie der geretteten Menschen an Bord gefährden würden.¹⁸⁶
- *„Nach fast sieben Monaten Festsetzung entschied das Verwaltungsgericht in Cagliari, Sardinien, Mitte April, dass die Alan Kurdi auslaufen und zur Wartung nach Spanien fahren dürfe. Der Verhandlungstermin in der Hauptsache, bei dem über die Rechtmäßigkeit der Festsetzung entschieden wird, soll am 3. November 2021 stattfinden“*.¹⁸⁷

11/2020

Open Arms **Festsetzung wegen Quarantäne**

- In drei Operationen rettete die *Open Arms* zwischen dem 4. und 11. November insgesamt 263 Personen. 10 Personen wurden nach Italien und zwei Frauen mit einem Baby nach Malta evakuiert. Sechs Menschen haben nicht überlebt.
- Am 14. November wurden die 255 Menschen an Bord der *Open Arms* an der Küste vor Trapani auf ein Quarantäneschiff bzw. ein italienisches Küstenwachtschiff gebracht.¹⁸⁸
- Die *Open Arms* und ihre Besatzung musste für zwei Wochen in Quarantäne gehen.¹⁸⁹

ZUGESPITZTE CORONA-LAGE UND WIDERSPRÜCHLICHE LIBYEN-POLITIK

An sich ist das keine ‚Meldung‘, denn alle zivilen Seenotrettungsschiffe mussten seit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie eine Quarantäne absolvieren, die sie ca. 14 Tage in den jeweiligen Häfen festgehalten hat. Doch wenn es um die gesundheitliche Sicherheit geht, ist es umso weniger verständlich, warum andere Schiffe niemals eine Quarantäne nach einer Rettung absolvieren mussten: Im Juli 2020 rettete der italienische Tanker *Cosmo* 108 Personen, die nach Pozzallo gebracht wurden. Im Juli, September und Oktober rettete der italienische Schlepper *Asso 29*, der für die Hochseeplattformen Bouri Field vor Libyen arbeitet, insgesamt fünf Mal und brachte die Geflüchteten nach Pozzallo, Trapani und Lampedusa. Ein Verbleiben im Hafen zum Schutz der Besatzung des Schiffes sowie der Plattform war in keinem Falle nötig.



El Hedi und *Morthada*, die beiden konfiszierten Schiffe der tunesischen Fischer, verhaftet im August 2007. Diese Schiffe verrotteten auf Lampedusas Schiffsfriedhof

Salvinis Dekrete fallen – die Strafen bleiben

Nach den oben erwähnten Diskussionen um eine Aufhebung der Sicherheitsdekrete Salvinis verabschiedete das Kabinett in Rom am 5. Oktober 2020 ein neues, von der Innenministerin Luciana Lamorgese erarbeitetes Sicherheitsdekret (D.L. 130),¹⁹⁰ das am 21. Oktober in Kraft trat. Dieses Dekret löste die Salvini-Dekrete zwar ab, doch von einer Diskursverschiebung weg von der angeblichen Verbindung zwischen Migration und Sicherheit sowie der Aufhebung der Kriminalisierung von SAR-NGOs ist nicht die Rede. Dies zeigt sich zum Beispiel darin, dass mögliche Geldstrafen für NGOs zwar abgesenkt, aber nicht aufgehoben wurden. Sollten deren Schiffe mit aus Seenot geretteten Menschen an Bord trotz Einfahrtsverbot in einen Hafen einfahren, drohen ihnen noch immer 10.000 bis 50.000 Euro Strafe. Die Beschlagnahmung des Schiffes ist aus diesem Grund nicht mehr möglich. Allerdings wurden dafür, wie hier dargestellt, andere Methoden entwickelt, um ein Schiff an der erneuten Ausfahrt zu hindern. Im neuen Sicherheitsdekret steht – wie auch in von Italien bereits unterzeichneten internationalen Konventionen – die Rettung von Menschenleben aus Seenot als Verpflichtung gemäß der italienischen Verfassung festgeschrieben.¹⁹¹ Dennoch wich man nicht von den Strafen für die Seenotrettungs-NGOs ab.

Dem Innenministerium wird durch das Dekret die Kompetenz genommen, die Einfahrt, die Durchfahrt und den Aufenthalt von Schiffen in territorialen Gewässern zu beschränken oder zu verbieten. Außerdem wird das oben erwähnte Einfahrverbot nicht ausgelöst, wenn Rettungsmaßnahmen durchgeführt werden – vorausgesetzt die italienischen Behörden und die Behörden des Flaggenstaates werden informiert.¹⁹² Es bleibt abzuwarten, wie das neue Gesetz tatsächlich ausgelegt werden wird.

Für Geflüchtete in Italien hat das neue Dekret mehrere Verbesserungen gebracht. So kann beispielsweise der Schutzstatus in Aufenthaltsgenehmigungen aus Arbeitsgründen geändert werden, der nationale Schutzstatus wird auf zwei Jahre verlängert und sexuelle

Orientierung sowie geschlechtliche Identität gehören nun zu Schutzgründen, aufgrund denen man nicht abgeschoben werden kann. Doch auch in diesem Bereich bleibt noch viel Luft nach oben und wie es in die Praxis umgesetzt wird, ist eine andere Frage.

Anfang Dezember 2020 wurde der Gesetzentwurf von der Kammer des Repräsentantenhauses durchgewunken¹⁹³ und am 18. Dezember hat er auch im Senat das Vertrauen erhalten.¹⁹⁴ Es trat am 20. Dezember 2020 als Gesetz Nr. 173 in Kraft.

Ausblick: Das Jahr 2021 (Stand April 2021)

Am 13. Februar 2021 wurde Mario Draghi, ehemaliger Notenbankchef der Europäischen Zentralbank, Italiens neuer Ministerpräsident.¹⁹⁵ Es schien als hätten die ‚Verwaltungsblockaden‘ der Schiffe unter der vorherigen Mitte-Links Regierung gut für die Behörden funktioniert. Umso mehr erstaunt es, dass nach dem Arbeitsbeginn der neuen Regierung – erneut mit Luciana Lamorgese als Innenministerin – Italien plötzlich eine neue Kriminalisierungswelle der Solidarität und Rettung durchläuft. Hier scheinen sich alle Elemente der Kriminalisierung der Seenotrettung der vergangenen Jahre wiederzufinden: juristische Ermittlungen und Prozesse (wie unter Marco Minniti), geschlossene Häfen (oder zumindest der Wille dazu), die Vermeidung der Ankünfte von Seenotrettungsschiffen, eine schlechte Presse sowie wenig Unterstützung für die NGOs in der Öffentlichkeit (wie unter Salvini) und administrative Blockaden (wie unter Lamorgese). Was stutzig macht, ist der Zeitpunkt dieser massiven Welle der erneuten Kriminalisierung, auch auf juristischer Ebene: alle folgenden Fälle wurden in einer Woche publik. Beim Fall der *Open Arms*, der *Iuventa* und MSF/SOS Méditerranée kann man sagen, dass diese Fälle schon lange untersucht wurden und irgendeine juristische Entscheidung erfolgen musste. Doch hätte diese natürlich auch die Einstellung der Verfahren bedeuten können. Derzeit kann man sich nur wundern, warum nach den bisher für die Behörden erfolgreichen verwaltungstechnischen Blockaden nun doch wieder juristische Schritte folgen. Das kann diverse Gründe haben, über die wir bisher nur spekulieren können. Einerseits könnte es der Versuch sein, die Arbeit der Seenotrettung – wie auch anderer solidarischer Hilfe – endlich juristisch zu fassen zu bekommen.

„Bei unserer Arbeit in der zivilen Seenotrettung haben wir uns konsequent auf humanitäre Prinzipien und das Völkerrecht als legitimierenden Rahmen für unsere Arbeit bezogen. Diese rechtliche Infrastruktur ist eigentlich ziemlich robust, wenn sie angewendet wird; deshalb ist es für Justizbehörden sehr schwer, diese tatsächlich zu kriminalisieren. Aus ihrer Sicht wäre es wirklich großartig, wenn sie diese ju-

ristische Infrastruktur loswerden oder schwächen könnten“, so Chloe Haralambous in einem Gespräch mit *borderline-europe*¹⁹⁶.

Dies könnte geschehen, wenn man den zivilen Seenotretter*innen nachweisen könnte, dass sie aus Profitgründen arbeiteten und dass sie Menschen retten würden, die (aus Sicht der Behörden) gar nicht in einer Notlage waren, um ihnen Einlass nach Europa zu verschaffen (siehe der neueste Fall gegen die Plattform *Mediterranea*). Ein weiterer Grund, der sich auch in der Anklage gegen *Mediterranea* zeigt, könnte die Angst der Behörden sein, dass die von ihnen als radikal und nicht unterstützenswerten zivilen Seenotrettungsorganisationen plötzlich Unterstützung vom ‚Großkapital‘ erhalten (in diesem Falle von der Firma MAERSK Tanker). Sollte sich das weiterverbreiten, könnte es das System an sich gefährden, so Haralambous weiter. Das telefonische Abhören mehrerer Journalist*innen und anderer in der Migrationsarbeit tätiger Personen¹⁹⁷ (siehe unten) im Rahmen von Untersuchungen gegen die am 2. August 2017 festgelegte *Iuventa*¹⁹⁸ von Jugend Rettet lässt auf eine weitere Interpretation schließen: Es geht nicht nur gegen die Seenotrettungs-NGOs, sondern gegen ein Netzwerk von Menschen, die sich aktiv mit Migrationspolitik beschäftigen. Der Phantasie sind hier keine Grenzen gesetzt und die nächsten Monate werden zeigen, worin die wahren Gründe der Ermittlungen und Prozesse liegen.

Open Arms

Infolge des Rettungseinsatzes und der darauffolgenden Beschlagnahmung der *Open Arms* im März 2018 (siehe oben) waren der Kapitän und die Missionsleiterin der *Open Arms* von der Staatsanwaltschaft Ragusa wegen Beihilfe zur illegalen Einreise angeklagt worden. Der Richter in der Vorverhandlung entschied Anfang November 2020, dass es keinen Straftatbestand gebe. Am 29. Januar 2021 legte die Staatsanwaltschaft von Ragusa Berufung gegen das Urteil ein: *„Wenn das Prinzip, dass Migrant*innen nicht nur vor einem möglichen Schiffbruch, sondern auch vor den Libyern gerettet werden müs-*

sen, durchgesetzt wird, besteht die Gefahr, dass sich jeder organisieren könnte, um Migrant*innen nach Italien zu bringen. Und dies nicht unbedingt zu ausschließlich humanitären Zwecken.“¹⁹⁹

Iuventa* und *Vos Hestia

Das Klageverfahren gegen MSF in Trapani betrifft auch damalige Crewmitglieder der *Iuventa* von Jugend Rettet und die Organisation Save the Children. Es geht auf Rettungsfälle aus den Jahren 2016 und 2017 zurück (siehe oben). Das Ermittlungsverfahren wurde Anfang März 2021 beendet und das Gericht leitete im Anschluss einen Prozess ein. 21 Personen und drei Organisationen sind angeklagt, darunter bisher vier Mitglieder der *Iuventa*²⁰⁰ sowie MSF und Save the Children, die 2017 das Rettungsschiff *Vos Hestia* betrieben. Den Besatzungsmitgliedern, die der Beihilfe zur illegalen Einwanderung angeklagt werden, drohen im Falle einer Verurteilung bis zu 20 Jahre Gefängnis.

Michel Brandt, MdB und Obmann der Fraktion DIE LINKE im Ausschuss für Menschenrechte und Humanitäre Hilfe sowie stellvertretender Vorsitzender des Migrationskomitees im Europarat, kommentierte die Anklage von Seenotretter*innen durch die Staatsanwaltschaft in Trapani folgendermaßen: „Die Anklage ist Teil einer gezielten Diffamierungs- und Kriminalisierungskampagne. Ziel ist die Bekämpfung jeder Solidarität mit Menschen auf der Flucht und schlussendlich die Bekämpfung dieser Menschen selbst.“²⁰¹

April 2021 – Die Telefonabhörungen im Rahmen der *Iuventa*-Ermittlungen

Im Rahmen der Kriminalisierung der Solidarität ist nach den eröffneten Verfahren und Untersuchungen gegen diverse zivile Seenotrettungsvereine und -gruppen bekannt geworden, dass mehrere Journalist*innen und andere in der Migrationsarbeit tätige Personen abgehört wurden.²⁰² Dies geschah im Rahmen von Untersuchungen gegen die am 2. August 2017 festgelegte *Iuventa*.²⁰³

Die Journalist*innen wurden bei Gesprächen mit ihren Anwält*innen und mit ihren Quellen abgehört. Doch gegen keine*n der Abgehörten wird in diesem Verfahren ermittelt, was also ist die Grundlage? Zudem ist es nicht legal, Gespräche zwischen Klient*innen und Anwält*innen abzuhören und aufzuzeichnen. Das Abhö-

ren und die Niederschrift der Quellen, mit denen die Journalist*innen telefonieren, verstoßen gegen die Pressefreiheit. Abgehört wurde vor allem die Journalistin Nancy Porsia und damit auch ein Gespräch mit dem palermitanischen Anwalt Michele Calantropo.²⁰⁴ Dieser rief sie 2017 an, um Informationen über die Situation in Libyen zu erhalten. Calantropo ist der Anwalt eines Eritreers, der fälschlicherweise als Menschenhändler verurteilt wurde und drei Jahre im Gefängnis in Palermo saß. Ungeheuerlich: das Telefonat – in dem auch die Verteidigungsstrategie Thema war – wurde von jener Polizeieinheit aufgezeichnet, die in der Anklage die Zeug*innen der Gegenseite stellt und somit in Erfahrung bringen konnte, welche Linie die Verteidigung fährt.

Der Fall der *Iuventa* hat ihren Ursprung in 2016. Am 12. Dezember trat die Regierung Paolo Gentiloni ihr Amt an und mit ihr der neue Innenminister der Demokraten, Marco Minniti. Ein interner Handlungsleitfaden wurde an die SCO Trapani, eine Einheit zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität der Polizei, geschickt. Diese Richtlinien verfolgte zwei Ziele: ein Politisches – das Ausbremsen der SAR-NGOs mithilfe des von Minniti erstellten Verhaltenskodex für NGO-Schiffe – und ein Juristisches – den Prozess gegen die Crew der *Iuventa*, gegen MSF und Save the Children anzuschieben. Mit seinem Namen hat das Vittorio Pisani gezeichnet, seiner Zeit Leiter der Einwanderungsabteilung des Ministeriums der Öffentlichen Sicherheit. Zwei Jahre später war er Chef des AISI, des Inneren Sicherheitsdienst (Geheimdienst). Geflüchtete seien also vor allem ein Sicherheitsrisiko. Politiker*innen des rechten und ultrarechten Flügels²⁰⁵ sehen in den Abhörungen, dass der Zweck die Mittel heilige. Es seien zwar die Rechte einiger Personen verletzt worden, aber: „Genug mit den Casarinis (Aktivist von *Mediterranea Saving Humans*, Anm. d. Red.), die von den Sozialzentren auf die Schiffe der NGOs umziehen und sich über mysteriöse wirtschaftliche Zahlungen freuen (es geht um den Fall *Mediterranea*, Anm. d. Red.). Diese fanden statt, als sie gerade illegale Einwanderer*innen an Bord ihrer Boote schmuggelten. Die Geschichte der NGOs ist eine verstörende, die exemplarische Prozesse und sofortige Verurteilung verdient. Vergessen Sie humanitäre Hilfe. Diese Geschichte muss neu geschrieben werden.“ So Maurizio Gasparri, Mitglied der Forza Italia (Silvio Berlusconi Partei), ehemaliger Minister für Kommunikation unter Berlusconi 2001-2005 und zuvor auch Mitglied der ultrarechten Alleanza Nazionale. Das macht deutlich, wie viele Politiker*innen über die SAR-NGOs denken.

Maersk Etienne & Mare Jonio

Am 1. März 2021 warf die Staatsanwaltschaft Ragusa der Plattform Mediterranea Saving Humans vor, Geld von der dänischen Container-Tankerfirma MAERSK im Gegenzug für die Übernahme von 27 Geretteten auf deren zivilen Seenotrettungsschiff *Mare Jonio* erhalten zu haben. Die 27 Personen waren im September 2020 von dem Schiff *Etienne* der dänischen Firma gerettet worden (siehe oben).

Die Pressemitteilungen der Staatsanwaltschaft Ragusa am 1. März sind mehr als kryptisch. Erst mit einer nachfolgenden Erklärung von Mediterranea²⁰⁷ wurde klarer, worum es sich eigentlich handelt: „Heute im Morgen-grauen wurde eine groß angelegte Polizeiaktion gegen *Mediterranea Saving Humans* gestartet. Die Staatsanwaltschaft von Ragusa hat die Durchsuchungen koordiniert, die von Dutzenden von Agent*innen in ganz Italien durchgeführt wurden, in Wohnungen, Firmenbüros und auf dem Schiff *Mare Jonio*. Die Anschuldigungen sind schwerwiegend, aber in Wirklichkeit zielen sie darauf ab, die zivile Seenotrettung zu treffen, die *Mediterranea* seit 2018 (...) durchführt. (...) Es handelt sich heute um ein echtes ‚juristisches Theorem‘, bei dem davon ausgegangen wird, dass die Rettungs- und Bergungsaktivitäten mit Gewinnstreben verbunden sind. Die unterstellte ‚Intrige‘ ist so surreal, dass es offensichtlich ist, was das erste und wahre Ziel dieser Operation ist: (...) Mit den Durchsuchungen sollten ‚Beweise‘ gefunden werden, aber in Wirklichkeit basiert die Anklage, trotz tausender Stunden von Telefonabhörungen, nur auf Vermutungen, die bald wie Schnee in der Sonne schmelzen werden“.

Der Pressesprecher der MAERSK Tankers lässt verlauten, dass es zu keinem Zeitpunkt finanzielle Absprachen für die Übernahme der Geretteten gegeben habe und der Jurist Stefano Zirulia²⁰⁸ der Staatlichen Universität in Mailand erklärt: „Die Betonung wirtschaftlicher Aspekte erscheint objektiv unverhältnismäßig und lenkt letztlich von den eigentlichen Fragen ab. In Italien hängt die strafrechtliche Verantwortlichkeit für das Verbrechen der Beihilfe zur irregulären Einwanderung nämlich nicht davon ab, dass man aus Gewinnstreben gehandelt hat; sie hängt vielmehr davon ab, dass man undokumentierte Migrant*innen illegal nach Italien transportiert hat (Artikel 12 des Einwanderungsgesetzes).“ Sprich: der Tatbestand des gewinnorientierten Handelns ist ein erschwerender Fakt. Er kann, muss aber nicht, mit dem Straftatbestand der Beihilfe zur illegalen Einreise einhergehen. Und hier kommt es laut Zirulia zum Problem der Kriminalisie-

rung der Solidarität, denn auf der Anklagebank landen gleichermaßen Angeklagte, die aus Gewinnstreben gehandelt haben wie auch diejenigen, die uneigennützig handelten. Wenn es in diesem Fall jedoch keine Beihilfe zur illegalen Einreise gab, kann es auch keinen erschwerenden Tatsachenbestand des Gewinnstrebens geben. Wenn sich Menschen in Seenot befinden, besteht die Pflicht, diese zu retten und an einen ‚sicheren Hafen‘ anlanden zu lassen. Dies gilt auch, wenn staatliche Interessen des Grenzschutzes dagegensprechen.²⁰⁹ Aus diesem Grund ist die *Mare Jonio* einer von internationalen Konventionen ausgehenden Pflicht nachgekommen, die aus Seenot Geretteten an Land zu bringen. MAERSK hat zwar in der Tat Geld an *Mediterranea* überwiesen, was – wie eben erläutert – nur ein erschwerender Tatbestand des Anklagepunkts und nicht der Anklagepunkt an sich sein könnte. Medial sowie vom anklagenden Staatsanwalt in Ragusa, wurde die Transaktion jedoch genutzt um *Mediterranea* als profitorientiert darzustellen. Dabei handelt es sich jedoch um eine Spende, die in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Londoner Konvention von 1989 geleistet wurde, welche die Modalitäten der Hilfe und Unterstützung in internationalen Gewässern zwischen verschiedenen Seefahrzeugen festlegt.²¹⁰ Diese Spende diente keinesfalls dem Profit, sondern hilft, einen Teil der Kosten zu decken, die für *Mediterranea* durch die Operation entstanden sind.²¹¹

SOS Méditerranée und MSF

Während die Staatsanwaltschaft von Ragusa gegen die *Mediterranea* vorging, entschied das Gericht in Catania am selben Tag, den Prozess gegen MSF/SOS Méditerranée zu beginnen. Dieser bezieht sich auf die angeblich falsche Müllentsorgung des gemeinsam geführten Seenotrettungsschiffes *Aquarius*, das im November 2018 von den Behörden blockiert wurde (siehe oben). Der Prozess soll im November 2021 beginnen. Angeklagt sind letztendlich drei Mitarbeiter*innen von MSF und ein Mitarbeiter einer Müllentsorgungsfirma. Das Verfahren könnte noch auf weitere zehn Personen ausgedehnt werden, die derzeit wegen Verfahrensfehlern nicht belangt werden konnten.

Ebenfalls am 2. März wurde auch das Gericht in Trapani, welches wegen angeblicher Beihilfe zur illegalen Einreise ermittelt, gegen MSF aktiv. „Nach jahrelangen Ermittlungen haben wir gestern von der Staatsanwaltschaft Trapani den Bescheid über die Einstellung der Ermittlungen wegen Beihilfe zur illegalen Einreise (und damit

AUSBLICK: DAS JAHR 2021

zum Auftakt der Prozessführung, Anm. der Red.) zusammen mit anderen humanitären Schiffen erhalten. Vom Ermittlungsrichter Catanias kam die Entscheidung des Beginns eines Verfahrens wegen illegalen Müllhandels", so Ärzte ohne Grenzen.²¹²

Die erneute Blockade der *Sea-Watch 3*

Am 21. März 2021 wurde die *Sea-Watch 3* nach absolvierter Quarantäne erneut nach einer Hafenstaatkontrolle – ‚Port State Control‘ – festgelegt. Erst Anfang März hatte das Verwaltungsgericht Palermo die Blockade der *Sea-Watch 4* unter Vorbehalt der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes aufgehoben. „Die italienischen Behörden ignorieren damit die Entscheidung des Verwaltungsgerichts in Palermo, das erst vor wenigen Wochen den Gebrauch von politisch motivierten Hafenstaatkontrollen zum Zweck, Rettungsschiffe zu blockieren, in Frage stellte und im Zuge dessen die Blockade unserer Schiffe aufhob“, so Sea-Watch in einer Presseerklärung vom 26. März 2021.²¹³

Die *Sea-Watch 3* hingegen war nach einer monatelangen Zwangspause erst im Februar 2021 ins Seenotrettungsgebiet zurückgekehrt. 363 Menschenleben konnte sie seitdem retten. Einer der absurden Vorwürfe der erneuten Blockade lautet, das Schiff habe nach den Seenotrettungseinsätzen zu viele Menschen transportiert (sic!).²¹⁴



„Das Schweigen, dass das Sterben auf See zulässt, ist Faschismus“ Demo gegen das Sterbenlassen von 130 Menschen auf See am 25.2.2021 in Palermo

FUSSNOTEN

- 1 <https://www.meltingpot.org/5ea-Watch-4-Il-fermo-della-quinta-nave-umanitaria-in-cinque.html>
- 2 <https://sea-eye.org/vier-jahre-seenotrettung/>
- 3 <https://www.avvenire.it/attualita/pagine/la-strage-in-mare-dei-bimbi-siriani-e-le-verita-nascoste>
- 4 <https://watchthemed.net/reports/view/32>
- 5 https://www.repubblica.it/cronaca/2019/06/24/news/migranti_la_grande_balla_delle_ong_nel_2019_hanno_sbarcato_in_italia_solo_173_persone-229537813/
<https://www.mediterraneo-cronaca.it/2020/06/01/aumento-partenze-di-migranti-finita-la-bufala-sul-pull-factor-delle-ong/>
- 6 Seenotrettung: Der Mythos vom Pull-Faktor | ZEIT ONLINE
- 7 <https://twitter.com/emmevilla/status/1164580633038991365/photo/2>
- 8 <https://twitter.com/emmevilla/status/1327156108109164546/photo/1>
- 9 <https://www.united4rescue.com/>
- 10 <https://www.humanrightsat-sea.org/wp-content/uploads/2017/07/2017070516-EU-Code-of-Conduct.pdf>
- 11 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_08_18_Artikel%20zu%20Italien-Seenotrettung-Angriffe.pdf
- 12 <https://www.meltingpot.org/Il-Decreto-Lamorgese-luci-e-ombre-delle-modifiche-ai.html>
- 13 https://palermo.repubblica.it/cronaca/2017/04/27/news/migranti_procuratore_catania_ong_forse_finanziate_da_trafficienti-163997418/
- 14 <https://www.internazionale.it/bloc-notes/annalisa-camilii/2019/05/15/open-arms-zuccaro-ong>
- 15 <https://iuventa10.org/>
- 16 <http://elsiglo.com.pa/panama/panama-cancelara-registro-Aquarius-2-rescato-migrantes-mediterraneo/24084241>
- 17 <https://www.mediterraneo-cronaca.it/2020/06/01/aumento-partenze-di-migranti-finita-la-bufala-sul-pull-factor-delle-ong>
- 18 <https://mare-liberum.org/de/news/germany-detains-ships-of-human-rights-organization-mare-liberum/>
- 19 <https://mare-liberum.org/de/news/scheuer-scheitert-mare-liberum-bekommt-recht/>
- 20 <https://www.lasicilia.it/news/siracusa/64428/storie-di-pescatori-corrado-detto-del-cico-l-altro-eroe-di-portopalo.html>
- 21 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/bckground/2010_03_08_FULVIO_Vassallo.pdf, https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-esse/Presseecho_10JahreCapAnamur.pdf
- 22 <https://www.repubblica.it/2006/07/sezioni/cronaca/sbarchi-lampedusa2/barca-disperati/barca-disperati.html>
- 23 <https://www.repubblica.it/2006/07/sezioni/cronaca/sbarchi-lampedusa2/barca-respinta/barca-respinta.html>
- 24 <https://www.repubblica.it/2007/05/sezioni/cronaca/barcone-scomparso/gabbie-tonni/gabbie-tonni.html>
- 25 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/bckground/2007_05_28_Unglaubliches_Thunfisch-becken.pdf
- 26 <https://bildungswerk-boell.de/sites/default/files/menschenfischer.pdf>
- 27 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2009_04_20_PINAR_R_beendet_2009_04_19_Nie-mand_will_sie.pdf
- 28 SAR-Gebiete / SAR-Zonen wurden mit der Hamburger Konvention von 1979 beschlossen und sollten durch die Aufteilung von Zuständigkeiten in bestimmten maritimen Gebieten ermöglichen, dass Seenotrettung an jedem Ort stattfindet.
- 29 <https://www.zeroviolenza.it/c-hi-siamo/item/5671-stranieri-in-mare-no-ma-dai-non-fare-complimenti>
- 30 <https://www.repubblica.it/2006/05/gallerie/cronaca/pinar-sbarco/1.html>
- 31 https://www.avvenire.it/attualita/pagine/pinar-sbarco-lampedusa_200904200655032300000
- 32 <https://www.blaetter.de/archiv/jahrgaenge/2013/november/lampedusa-europas-schande> <http://siciliamigrants.blogspot.it/2014/01/von-lampedusa-nach-pozzallo-die.html>
- 33 <http://siciliamigrants.blogspot.it/2014/01/die-eritreer-des-3-oktober-werden-nach.html>
- 34 <http://siciliamigrants.blogspot.it/2013/10/fluchtlings-drama-vor-italien.html>
- 35 <http://siciliamigrants.blogspot.it/2013/10/das-meer-vor-lampedusa-gibt-weiter.html>
- 33 <https://www.agrigitonotizie.it/cronaca/strage-lampedusa-3-ottobre-condannati-componenti-peschiereccio-omissione-soccorso.html>
- 34 <https://www.tvsvizzera.it/tvs/quattro-anni-dopo-naufragio-dei-bambini--due-ufficiali-a-processo/43807872>
- 35 Stand April 2021.
- 36 <https://www.avvenire.it/attualita/pagine/la-strage-in-mare-dei-bimbi-siriani-e-le-verita-nascoste> (Passagen aus dem Italienischen übersetzt von [borderline-europe](https://www.borderline-europe.de/))
- 37 <http://www.watchthemed.net/reports/view/32> <http://espresso.repubblica.it/internazionale/2013/11/28/news/la-mpedusa-il-naufragio-e-la-nave-italiana-cosi-abbiamo-lasciato-annegare-268-persone-1.143230>
- 38 www.alarmphone.org
- 39 https://de.wikipedia.org/wiki/Migrant_Offshore_Aid_Station
- 40 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/re-adingtips/Dossier%20Mare%20Nostrum_Deutsch_08_2014.pdf, <http://ecre.org/component/content/article/70-weekly-bulletin-articles/855-operation-mare-nostrum-to-end-frontex-triton-operation-will-not-ensure-rescue-at-sea-of-migrants-in-international-waters.html>
- 41 <http://frontex.europa.eu/operations/archive-of-operations/NkkKUdU>
- 42 https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/secure-ring-eu-borders/Legal-documents/docs/20170125_report_on_the_operationalization_of_the_european_border_and_coast_guard_en.pdf
- 43 <http://frontex.europa.eu/news/eu-member-states-and-frontex-show-support-for-italy-at-meeting-to-discuss-operation-triton-zyybyc>
- 44 <https://www.ecre.org/wp-content/uploads/2016/12/HOTSPOTS-Report-5.12.2016..pdf>
- 45 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT ALIEN%20Mai%202016_0.pdf, https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT ALIEN%20Mai%202016_0.pdf
- 46 Die Dublin-Verordnung bezeichnet ein Abkommen der EU-Mitgliedsstaaten über einen Mechanismus, der festlegt, welcher Staat für die Bearbeitung eines Asyl-antrags zuständig ist. Es ist der Staat, über den der/die Asylsuchende als erstes in die EU eingereist ist. Siehe: <https://www.spiegel.de/politik/ausland/fluechtlinge-so-funktioniert-die-dublin-verordnung-a-1029803.html>
- 47 <https://www.meltingpot.org/-Migration-Compact+.html>
- 48 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT ALIEN%20APRIL%202016.pdf
- 49 SOS Mediterranée mit der Beteiligung von Ärzten ohne Grenzen (Holland), *Sea-Watch*, *Sey-Eye* und *Jugend Rettet* aus Deutschland, *Ärzte Ohne Grenzen* (Belgien und Spanien) mit zwei eigenen Schiffen, *MOAS* aus Malta mit zwei eigenen Schiffen und der Beteiligung von *Emergency* an Bord, *Proactiva Open Arms* aus Spanien.
- 50 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT ALIEN%20August%202016.pdf
- 51 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT ALIEN%20Juli%202016.pdf

52 <https://www.tvnow.de/shows/am-limit-11513/weitere/episode-0-am-limit-zeugen-der-katastrophe-im-mittelmeer-278052>

53 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT-ALIEN%20September%202016.pdf

54 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter-ITALIEN-November-2016.pdf

55 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT-ALIEN%20mai-juni%202017.pdf

56 <https://www.meltingpot.org/Le-sternalizzazione-del-controllo-sull-immigrazione-nonline.html>

57 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter-ITALIEN-November-2016.pdf

58 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2018_01_Sizilienbericht%20finale.compressed_0.pdf

59 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_1-3_Newsletter_Italien.pdf

60 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_04_26_Criminalizzazione_Artikel_Ju_finale.pdf

61 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20IT-ALIEN%20mai-juni%202017.pdf. Mehr Informationen auf <https://crimig.wordpress.com/>

62 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_06_01_Kurzinformationen_Sizilien.pdf

63 <https://www.ilsole24ore.com/art/migranti-roborti-antimafia-navi-ong-salga-polizia-giudiziaria-AE3boVWB>

64 <https://www.infomigrants.net/en/post/2699/eu-operation-not-a-migrant-pull-factor-says-sophia-chief>

65 <https://www.vice.com/it/article/53g7y/estrema-destracrowdfunding-per-bloccare-ong>

66 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_06_01_Kurzinformationen_Sizilien.pdf

67 <https://www.internazionale.it/notizie/annalisa-camilii/2017/04/12/decreto-minniti-orlando-legge>

68 https://www.ansa.it/sito/notizie/politica/2017/08/02/libia-in-senato-si-vota-la-risoluzione-sulla-missione-navale-la-diretta_3153feb1-180c-45eb-89a4-2abd77fe84ae.html

69 <http://www.tagesspiegel.de/politik/fluechtlinge-im-mittelmeer-gutachten-eu-darf-seenotretter-nicht-bremsen/20159680.html>

<http://www.zeit.de/2017/33/jugend-rettet-migranten-schmuggel-anschuldigung/komplettansicht>

<https://sehrgutachten.de/bt/wd2/068-17-der-italienische-verhaltenskodex-fuer-private-seenotretter-im-mittelmeeer-voelker-europa-und-strafrechtliche>

70 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_08_18_Artikel%20zu%20Italien-Seenotrettung-Angriffe.pdf

71 <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2019-05/saving-refugees-mediterranean-luventa-matteo-salvini>

72 <https://iuventa10.org/case>

73 <https://blamingtherescuers.org/iuventa/>

74 <https://forensic-architecture.org/investigation/the-seizure-of-the-iuventa>

75 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2018_04_23_JR_PM_20180424_GER_NEG.pdf

76 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2017_11_01_Artikel-news_Italien-f%C3%BCr%20b-e.pdf

77 <https://lepersoneeladignita.corriere.it/2020/08/02/tre-anni-fa-il-sequestro-della-nave-iuventa-in-10-ancora-sotto-inchiesta/>

78 <https://www.tp24.it/2021/03/03/cronaca/salvataggi-in-mare-la-procura-di-trapani-chiude-l-inchiesta-sulle-ong/160999>

79 <https://forensic-architecture.org/investigation/sea-watch-vs-the-libyan-coastguard>

80 <https://www.ilfattoquotidiano.it/2017/04/29/ong-emigranti-lex-giudice-antimafia-di-lello-procuratore-zuc-caro-battage-pubblicitario-fuori-luogo-sul-niente/3551421/>

81 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/NEWSLETTER%20November%202017%20Endfassung_0.pdf

82 https://de.wikipedia.org/wiki/Fall_Hirsi

83 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Newsletter%20%20Artikel%20November%202017.pdf

84 <https://alarmphone.org/en/2021/03/30/europe-watches-as-a-shipwreck-takes-place-off-the-coast-of-libya/>

85 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Der%20Fall%20Proactiva%20Open%20Arms.pdf

86 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2018_05_04_JU_Kriminalisierung%20der%20Seenotrettung%20und%20Immigration%20st%C3%A4rker%20Einkauf%20der%20Libyschen%20K%C3%BCstenwache_nl04-05.pdf

87 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2021_03_08_Kriminalisierungswelle_Italien_0.pdf

88 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2018_06_04_Salvinis%20Abschottungspropaganda.pdf

89 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Der%20Fall%20Proactiva%20Open%20Arms.pdf

90 https://de.wikipedia.org/wiki/Fall_Hirsi

91 <https://twitter.com/matteosalvinimi/status/1032516967641636864>

92 <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/06/14/migranti-la-nave-usa-trenton-ad-augusta-per-sbarcare-41-naufraghi-non-siamo-riusciti-a-recuperare-i-12-cadaveri/4427670/>

93 https://www.ansa.it/sicilia-notizie/2018/06/19/migranti-nave-diciotti-verso-pozzallo_36c9af12-828e-48be-b574-4c909ce9b79f.html

94 <https://www.mediterraneo-cronaca.it/2018/06/27/salvini-regaliamo-12-motovedette-alla-libia-video-inedito-salvini-in-libia/>

95 <https://taz.de/Prozess-um-Seenotretter/!5654251/>

96 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Salvinis%20Italien%20-%20Abschottungspolitik%20auf%20Kosten%20von%20Menschen%20in%20Seenot_0.pdf

97 Der Fall von der Geretteten Josefa war stark in den Medien vertreten. Siehe für mehr Informationen z.B. <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-07/mittelmeer-opens-arms-josefa-anzeige>

98 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2018_08_09_Wo%20Menschenleben%20nicht%20mehr%20z%C3%A4hlen%20%E2%80%93%20Italien%20und%20die%20Seenotrettung_artikel_final_jg.pdf

99 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Salvinis%20Italien%20-%20Abschottungspolitik%20auf%20Kosten%20von%20Menschen%20in%20Seenot_0.pdf

100 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Salvinis%20Italien%20-%20Abschottungspolitik%20auf%20Kosten%20von%20Menschen%20in%20Seenot_0.pdf

101 https://www.ansa.it/sito/notizie/cronaca/2018/07/10/migranti-viminale-vos-thalassia-intervenuta-in-acque-libiche_bb73336f-318b-4b2f-9de3-fcb5cac3b09d.html

102 <http://www.vita.it/it/article/2018/07/26/sarost-5-odissea-senza-fine-nel-mediterraneo/148713/>

103 <http://taz.de/Fluechtlinge-auf-dem-Mittelmeer/!5522623/>

FUSSNOTEN

- 104 <https://alarmphone.org/en/2018/09/02/the-case-of-the-sarost-5-black-holes-of-responsibility-in-the-central-mediterranean/>
- 105 <https://www.borderlinesicilia.it/de/monitoring/catania-mineo/presseerklaerung-von-borderline-sicilia-onlus-und-dem-antirassistisches-netzwerk-von-catania/>
- 106 <https://taz.de/Ermittlungen-wegen-Freiheitsberaubung/15547581/>
- 107 <https://www.ilsolo24ore.com/art/caso-diciotti-giunta-le-immunita-dice-no-processo-salvini-ABLThuVB>
- 108 https://www.repubblica.it/politica/2019/03/20/news/salvini_voto_diciotti_senato-222049852/
- 109 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Salvini%20Italien%20-%20Abschottungspolitik%20auf%20Kosten%20von%20Menschen%20in%20Seenot_0.pdf
- 110 <https://altreconomia.it/decreto-salvini-un-anno-dopo/>
- 111 <https://www.internazionale.it/bloc-notes/annalisa-camilli/2018/11/27/decreto-sicurezza-immigrazione-cosa-prevede>
- 112 https://www.agi.it/politica/decreto_sicurezza_bis-5972384/news/2019-08-06/
- 113 <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/11/26/Aquarius-i-rifiuti-dei-migranti-sono-dawero-un-rischio-per-la-nostra-salute/4791084>
- 114 https://www.redattoresociale.it/article/notiziario/Aquarius_msf_respinge_le_accuse_indignati_nessun_traffico_di_rifiuti_
- 115 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2021_03_08_Kriminalisierungswelle_Italien_0.pdf
- 116 <https://www.aljazeera.com/news/2019/06/tunisia-accused-refusing-migrant-boat-dock-190601202814004.html>
- 117 <https://www.theguardian.com/global-development/2019/jun/19/migrants-stranded-at-sea-for-three-weeks-now-face-deportation-aid-groups-warn-tunisia> <https://www.theguardian.com/world/2019/jun/25/bangladeshi-migrants-in-tunisia-forced-to-return-home-aid-groups-claim>
- 118 <https://www.infomigrants.net/en/post/17294/msf-says-tunisia-not-place-of-safety-for-refugees>
- 119 <https://AlarmPhone.org/en/2019/06/03/the-survivors-on-maridive-601-must-disembark-solidarity-cities-in-europe-are-willing-to-welcome-them/>
- 120 <https://www.middleeasteye.net/news/bangladeshis-stranded-coast-tunisia-return-home-after-three-weeks-sea>
- 121 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/projekte_files/2019_07_03_53%20gerettete%20Migrant_innen%20bringen%20die%20politische%20Stimmung%20in%20Italien%20zum%20Kochen_b_e_0.pdf
- 122 <https://sea-watch.org/zivile-rettungsschiffe-gezielt-festgesetzt/>
- 123 <https://eu-relocation-watch.info/>
- 124 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2020_01_31_Der%20Fall%20Gregoretti%20-%20Ein%20Abriss.pdf
- 125 <https://sea-watch.org/rettungsschiff-sea-watch-3-erneut-festgesetzt/>
- 126 <https://www.interno.gov.it/it/ministero/luciana-lamorgese>
- 127 https://www.corriere.it/cronache/21_marzo_14/migranti-lamorgese-ha-bloccato-piu-navi-ong-salvini-bfccb68c-8432-11eb-ae38-084646f2f8da.shtml
- 128 <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/minderjaehriger-auf-hoher-see-selbstmordversuch-auf--alan-kurdi-100.html>
- 129 https://www.repubblica.it/cronaca/2019/08/26/news/migranti-soccorsi_101_su_un_gommonone_che_stava_affonda-234393643/
- 130 <https://www.dw.com/en/italy-seizes-german-rescue-vessel-eleonore/a-50261752>
- 131 <https://www.dw.com/en/salvini-closes-italys-ports-to-german-refugee-rescue-ship/a-50183139>
- 132 <https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/09/03/migranti-indagati-capitano-e-ca-po-missione-della-nave-eleonore-favoreggiamento-dellimmigrazione-clandestina/5427209/>
- 133 <https://www.quotidiano.net/cronaca/migranti-sbarchi-salvini-1.4763055>
- 134 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2019_09_16_Italiens_neue_Regierung_JG_Final_0.pdf
- 135 <https://sosmediterranea.de/press/waehrend-treffen-in-valletta-beginnt-koennen-182-gerettete-von-der-ocean-viking-in-italien-an-land-gehen/>
- 136 <https://eu-relocation-watch.info/>
- 137 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2019_09_16_Italiens_neue_Regierung_JG_Final_0.pdf
- 138 <http://www.mediterraneocronaca.it/2019/10/30/il-codice-di-condotta-italo-libico-e-il-silenzio-del-viminale-sul-caso-alan-kurdi/>
- 139 <https://www.statewatch.org/media/documents/analyses/no-357-renewal-italy-libya-memorandum.pdf>
- 140 https://www.repubblica.it/cronaca/2019/11/10/news/migranti_patto_segreto_tra_malta_e_la_guardia_costiera_libica-240761205/
- 141 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2019_10-11_Streiflicht_final.pdf
- 142 <https://www.dw.com/en/libya-authorities-fire-warning-shots-at-migrant-rescue-ship/a-51001668>
- 143 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Sizilienbericht%202019%20final.pdf
- 144 Weitere Informationen zur Situation von Migrant*innen und Asylsuchenden auf Sizilien in Zeiten der Pandemie finden sich hier: www.borderlinesicilia.it und hier: <https://www.borderline-europe.de/projekte/newsletter-italien>
- 145 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/Coronavirus_Migration_Updates_Sicily_all.pdf
- 146 <https://sosmediterranea.de/press/ocean-viking-festgesetzt/>
- 147 <https://AlarmPhone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/>
- 148 <https://AlarmPhone.org/en/2020/07/06/also-in-the-central-mediterranean-sea-black-lives-matter/>
- 149 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2020_05_13_Update%20Italien.pdf
- 150 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/so_19%20Update%20in%20Italien%20-%202025.06.20.pdf
- 151 <https://www.amnesty.de/mitmachen/urgent-action/malta-425-menschen-auf-faehrschiffen-festgesetzt-2020-05-29>
- 152 <https://www.independent.com.mt/articles/2020-05-19/local-news/Migration-Hunger-strikes-and-attempted-suicide-on-Captain-Morgan-migrant-boats-6736223310>
- 153 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2020_06_10_Update%20Italien.pdf
- 154 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/DOC%20-%20DE_Die%20Problematik%20der%20Quarant%C3%A4ne-Schiffe%20f%C3%BCr%20Migrant_innen-%20Analyse%20und%20Forderungen.pdf
- 155 Ebda.
- 156 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2020_05_28_Update%20Italien.pdf
- 157 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/2020_06_10_Update%20Italien.pdf
- 158 https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr-ojekte_files/COVID19%20Update%20in%20Italien%20-%202025.06.20.pdf

- 159
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_07_10_Update%20Italien.pdf
- 160
<https://www.lastampa.it/cronaca/2020/09/20/news/navi-sequestrate-con-dei-pretesti-per-impedire-soccorsi-la-denuncia-delle-ong-bloccata-la-sea-watch-4-1.39328339>
- 161
<https://twitter.com/seawatchcrew/status/1362707059683295233>
- 162
<https://twitter.com/SOSMedIntl/status/1341067502512721921>
- 163
<https://www.zeit.de/politik/ausland/2020-07/ocean-viking-fluechtlinge-italien-rettungsschiff-festsetzung>
- 164
<https://www.infomigrants.net/en/post/29276/migrant-rescue-ship-ocean-viking-back-at-sea-block-lifted>
- 165
<https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-12/seenotrettung-oceanviking-sos-mediterranee-freigegeben-italien>
- 166
<http://www.vita.it/it/article/2020/07/07/chi-e-il-capitano-mohammad-che-trasportaa-animale-e-salva-vite-umane/156142/>
- 167
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_07_10_Update%20Italien.pdf
- 168
<https://www.asgi.it/wp-content/uploads/2017/02/ITALY-LIBYA-MEMORANDUM-02.02.2017.pdf>
- 169
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_07_10_Update%20Italien.pdf
- 170
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_07_27_Update%20Italien.pdf
- 171
<https://www.telesurenglish.net/news/Italy-The-Airplane-of-Sea-Watch-Is-Nailed-To-the-Ground-20200908-0003.html>
- 172
<https://www.avenire.it/multimedia/pagine/video-appello-di-sea-watch>
- 173
<https://twitter.com/seawatchintl/status/1320783279646298112>
- 174
<https://twitter.com/seawatchcrew/status/1320341149442342922>
- 175
<https://www.sueddeutsche.de/politik/italien-malta-sea-watch-4-sucht-einen-hafen-1.5010078>
- 176
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_09_03_Update%20Italien%20-%2011.pdf
- 177
https://www.repubblica.it/solidarieta/emergenza/2020/10/23/news/migranti_c_e_il_fer_mo_amministrativo_per_la_sea-watch_4_che_blocca_i_salvataggi_e_nel_mediterraneo_si_continua_a_morire-271620979/
- 178
 Ebda.
- 179
<https://seawatch.org/en/rescue-ship-sea-watch-4-is-free/>
- 180
<https://mvlouisemichel.org/>
- 181
<https://thecivilfleet.wordpress.com/2020/09/13/forty-day-nightmare-finally-over-as-the-mare-jonio-brings-the-etienne-27-to-land/>
- 182
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_09_17_Update%20Italien%20-%2012.pdf
- 183
<https://mediterraneaescue.org/news/vietato-soccorrere-mare-jonio-governo/>
- 184
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_09_28_Corona_Update-2%C2%B413.pdf
- 185
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2020_10_16_Corona_Update%2014.pdf
- 186
<https://www.olbia.it/olbia-alan-kurdi-bloccata-per-irregolarita-tecnica>
- 187
<https://www.welt.de/politik/ausland/article230140643/Italien-Rettungsschiff-Alan-Kurdi-darf-Hafen-in-Olbia-verlassen.html>
- 188
<https://trapani.gds.it/articoli/cronaca/2020/11/14/open-arms-a-trapani-250-migranti-trasbordano-sulla-nave-quar-antenna-adc885ad-39bd-4f82-ad74-1f039cd9c785/>
- 189
https://twitter.com/openarms_it/status/1332976937652903938
- 190
<https://www.altalex.com/documents/news/2020/10/06/sicurezza-via-libera-cdm-nuovo-decreto>
- 191
<https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/wie-italiens-regierung-salvinis-migrationspolitik-beerdigt-16988967.html>
- 192
<https://www.avenire.it/attualita/pagine/archivate-le-legg-salvini-decreti-sicurezza>
- 193
<https://www.repubblica.it/cronaca/2020/12/09/news/via-libera-alla-camera-al-decreto-sicurezza-277675031/>
- 194
<https://www.avenire.it/attualita/pagine/archivate-le-legg-salvini-decreti-sicurezza>
- 195
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2021_Streiflicht%20Italien%20final_0.pdf
- 196
 borderline-europe, Sizilien, im Interview mit Chloe Haralambous, Doktorandin an der Columbia University, New York (USA), am 28.03.2021.
- 197
<https://www.tp24.it/2021/04/06/giornalismo/giornalisti-intercettati-a-trapani-ancora-polemiche-il-ruolo-di-minniti-nbsp/162274>
- 198
<https://iuventa10.org/>
- 199
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2021_03_08_Kriminalisierungswelle_Italien_0.pdf
- 200
 Als *Iuventa*10 bezeichnet sich eine Gruppe der bei den genannten Missionen anwesenden Freiwilligen an Bord der *Iuventa*. Siehe: www.iuventa10.org
- 201
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2021_03_08_Kriminalisierungswelle_Italien_0.pdf
- 202
<https://www.tp24.it/2021/04/06/giornalismo/giornalisti-intercettati-a-trapani-ancora-polemiche-il-ruolo-di-minniti-nbsp/162274>
- 203
<https://iuventa10.org/>
- 204
<https://www.ildubbio.news/2021/04/07/cosi-testi-dellaccusa-spiavano-le-mie-telefonate/>
- 205
<https://www.tp24.it/2021/04/06/giornalismo/giornalisti-intercettati-a-trapani-ancora-polemiche-il-ruolo-di-minniti-nbsp/162274>
- 206
<https://www.borderline-europe.de/unsere-arbeit/dieneue-kriminalisierungswelle-der-solidarit%25C3%25A4t-und-rettung-italien>
- 207
<https://mediterraneaescue.org/en/news-en/press-release-monday-march-1-2021/>
- 208
<https://www.avenire.it/opinioni/pagine/mare-jonio-domanda-errata-nellinchiesta-di-ragusa>
- 209
 Ebda.
- 210
<https://eointernazionale.com/2021/03/mediterranea-saving-humans-quando-la-solidarieta-e-sotto-accusa/>
- 211
<https://www.avenire.it/attualita/pagine/mare-jonio-eccole-carte-dellinchiesta>
- 212
https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/pr_ojekte_files/2021_03_08_Kriminalisierungswelle_Italien_0.pdf
- 213
<https://sea-watch.org/rettungsschiff-sea-watch-3-erneut-festgesetzt/>
- 214
 Ebda.

