



FEBRUAR 2024

CENTRAL MEDITERRANEAN INFO



EIN JAHR NACH CUTRO

In diesem Monat begehen wir einen tragischen Jahrestag. **Am 26. Februar vor einem Jahr sank ein Boot mit 180 Migrant*innen vor der Küste Crotones (Kalabrien).** Mindestens 94 Personen starben, darunter 35 Minderjährige. Zehn Menschen gelten als vermisst. Auch ein Jahr nach dem Vorfall bleiben noch viele Fragen offen, insbesondere, wer verantwortlich war und ob das Unglück hätte verhindert werden können. Im Moment laufen dazu zwei Verfahren. Zum einen gegen fünf angebliche Schmuggler. Dabei handelt es sich um Migranten, die sich selbst an Bord befanden und beim Steuern des Bootes halfen. Eine weitere Person, die verdächtigt wird, das Boot gesteuert zu haben, starb selbst bei dem Schiffbruch. Der erste von ihnen, ein 29-jähriger Türke, wurde Anfang des Monats **zu 20 Jahren Haft und drei Millionen Euro Strafe verurteilt.**

Zum anderen gibt es Ermittlungen gegen sechs Mitglieder der italienischen Behörden (Küstenwache und Zoll), um herauszufinden, wo Fehler in der Kommandokette lagen. Bezüglich letzterem gibt es spannende Neuigkeiten. Erst kürzlich haben neue Dokumente der EU-Grenzschutzbehörde Frontex zur Erkenntnis geführt, dass ein Aufklärungsflugzeug das Boot bereits Stunden vor dem Schiffbruch gesichtet hatte und einen Alarm an die italienische Küstenwache weitergegeben hatte. Dieser wurde wohl von den italienischen Behörden unterbewertet und als 'nicht von besonderem Interesse' eingestuft. Hätte der Schiffbruch verhindert werden können, wenn die Küstenwache die Warnung ernst genommen hätte? Weitere Untersuchungen werden sich damit befassen, wer **verantwortlich für diese Fehleinschätzung** war. Es ist bezeichnend für den Anti-Migrationskurs der italienischen Regierung, dass die angebliche Verantwortung für das Unglück bereits bei einem der Migrant*innen gefunden wurde, während die Ermittlungen zur Beteiligung der italienischen Behörden andauern. Dass keine Konsequenzen aus dem tragischen Ereignis gezogen wurden, zeigen die Beobachtungen dieses Monats.



Gedenkveranstaltung in Cutro im Februar 2024 anlässlich des 1. Jahrestags der Tragödie

Foto von Arci Italia

ANKÜNFTE

Im Februar erreichten laut Daten von *borderline-europe* 2.320 Menschen Italien und damit fast gleich viele wie im Vormonat (2.237 Personen). Im Vergleich zum Vorjahresmonat hingegen sehen wir einen Rückgang von 38%. Auch diesen Monat kam die große Mehrheit (65%) in Sizilien, und vor allem auf Lampedusa, an.

Circa ein Drittel der angekommenen Menschen wurde von den italienischen Behörden (746 Personen, 32%) und ein weiteres Drittel von zivilen Seenotrettungsschiffen gerettet (792 Menschen, 36%). Die europäische Grenzschutzagentur Frontex führte eine Rettung mit 46 Personen durch. Eine Minderheit der Personen (169 Migrant*innen, 7%) kam autonom in Italien an, schaffte es also in die italienischen Küstengewässer (12 Seemeilen vor der Küste), ohne vorher gerettet zu werden. Für die restlichen Personen können wir keine Angaben darüber machen, wie sie in Italien angekommen sind.

WEGE NACH EUROPA

In diesem Monat traten mindestens 290 Personen (12%) ihre Überfahrt über das zentrale Mittelmeer aus Tunesien an. Damit setzt sich auch in diesem Monat der Trend abnehmender Abfahrten aus Tunesien fort. Gleichzeitig starteten 1.132 Menschen (48%) ihren Weg über das zentrale Mittelmeer aus Libyen. Für 922 Migrant*innen (39%) können wir nicht bestimmen, aus welchen Ländern sie abfuhren.

Nach wie vor verlässt nur ein kleiner Teil der Geflüchteten, welche sich in Libyen befinden, das Land und versucht Europa zu erreichen. Laut der Internationalen Organisation für Migration (IOM) sind die **Zahlen der Migrant*innen in Libyen** leicht gestiegen. So wurden im Zeitraum von Oktober bis Dezember 706.369 Migrant*innen gezählt, dies bedeutet, dass sich noch einmal 8.837 Menschen mehr in Libyen befinden als bei der letzten Datenerfassung. Man kann davon ausgehen, dass die Dunkelziffer der Menschen ohne Papiere noch deutlich höher ist. Die Unterstützung Italiens für die sog. libysche Küstenwache im Rahmen des Italien-Libyen Deals, zum Beispiel in Form von Schnellboten, trägt auch weiter dazu bei, dass Schutzsuchende keine andere Möglichkeit haben als in immer weiter überfüllten Migrationslagern oder noch schlimmer Folterlagern auszuharren, bis sie die Möglichkeit einer Flucht bekommen.

Der Weg nach Europa könnte für viele Geflüchtete bald noch schwieriger werden. Bereits im November unterschrieben die Regierungen von Italien und Albanien einen Deal, in dem vereinbart wurde, dass **in Albanien zwei Zentren für Migrant*innen, die nach Italien wollen**, gebaut werden. Somit hat die Regierung Melonis die Möglichkeit, Menschen aus sogenannten sicheren Herkunftsländern in den Drittstaat zu transferieren, während diese auf eine Prüfung der Einreise und eine Genehmigung von eventuellen Aufenthaltsgenehmigungen warten. Diesem Deal hat nun auch das Parlament in Tirana zugestimmt, der italienische Senat hatte trotz Protesten der Opposition bereits vor knapp zwei Wochen dafür gestimmt. Inwiefern sich dies auf die Lage für die Geflüchteten auswirkt und ob dies EU-rechtskonform ist oder **gegen Völkerrecht verstößt**, bleibt abzuwarten.

PUSH - UND PULLBACKS

Im Februar wurden 4.226 Menschen auf ihrem Weg nach Europa abgefangen. Davon wurden 1.511 Personen (35%) zurück nach Libyen, 2.714 (64%) nach Tunesien und eine Person nach Algerien gebracht.

Unter anderem NGOs wie Proactiva Open Arms aus Spanien und SOS MEDITERRANÉE aus Frankreich klagen Frontex immer wieder dafür an, mit der sog. libyschen Küstenwache zusammenzuarbeiten und somit zu den Menschenrechtsverletzungen auf dem Mittelmeer beizutragen. So hatten geleakte Dokumente bewiesen, dass **Frontex Informationen über die Standorte von Flüchtlingsbooten weitergab** und diese somit von der sog. libyschen Küstenwache gegen den Willen der Geflüchteten wieder zurück nach Libyen gebracht wurden.

Auch in diesem Monat wurde Sea-Watch wieder Zeugin eines solchen Vorfalls. Anfang Februar konnte Sea-Watch beobachten, wie **125 Personen in der maltesischen Search and Rescue Zone** von der sog. libyschen Küstenwache abgefangen, auf das Boot gezwungen wurden und dann Kurs Richtung Libyen nahmen. Mit Sicherheit kann gesagt werden, dass auch Frontex bereits im Vorfeld die Position der Migrant*innen kannte, da sie zu dem Zeitpunkt aus der Luft heraus die Gegend beobachteten.

Urteil des Kassationsgerichts

Das Kassationsgericht in Rom (höchstes Gericht der ordentlichen Gerichtsbarkeit in Italien) hat in einem Urteil über einen Pullback im Jahr 2018 entschieden, dass **Tripolis in Libyen "kein sicherer Hafen"** sei.

Das italienische Schlepperschiff Asso Ventotto hatte im Juli 2018 101 Personen aus dem Mittelmeer gerettet und daraufhin an die sog. libysche Küstenwache übergeben, welche die Geflüchteten zurück nach Tripolis gebracht hatte. Dabei hatten die Migrant*innen keinerlei Möglichkeit, Informationen über ihren Gesundheitszustand an die italienischen Behörden weiterzugeben oder erkenntlich zu machen, dass sie Asyl in Europa beantragen wollten. Diese Tatsache und die erschreckenden Zuständen der Geflüchtetenlager in Tripolis, die zu erwartenden menschenunwürdigen Haftbedingungen sowie möglicher Folter, seien, so erklärte der Richter, **eine Verletzung des Non-Refoulement (Nicht-Zurückweisung) Prinzips** der Europäischen Union und der europäischen Menschenrechtskonvention.

Fraglich bleibt, inwiefern sich dieses Urteil auch auf weitere Prozesse oder die Zusammenarbeit der EU und insbesondere der italienischen Regierung mit der sog. libyschen Küstenwache auswirken wird. So bestreitet zum Beispiel **Italiens Innenminister Matteo Piantedosi**, dass jemals von Italien gerettete Migrant*innen nach Libyen zurückgeschoben wurden. Seinen Plan für Zusammenarbeit mit Libyen und Tunesien, um die Migration nach Italien einzuschränken, sieht er dadurch nicht gefährdet. Allerdings ist es klar erwiesen, dass die zentrale Seenotrettungsleitstelle in Rom mit der sog. libyschen Küstenwache zusammenarbeitet und Informationen über Standorte von Migrant*innen an diese weitergibt.

Es werden also vielleicht nicht bereits gerettete Geflüchtete zurückgeschoben, aber stattdessen werden Interceptions durch die sog. libysche Küstenwache möglich gemacht. Das Gerichtsurteil bezieht sich auf den Fall der Asso Ventotto, der sich vor sechs Jahren ereignete, es bleibt also ungewiss, ob aufgrund dieses Urteils nun ganz Libyen als "unsicherer Hafen" angesehen werden wird.

TOTE & VERMISSTE

Auch in diesem Monat geht das Sterben im Mittelmeer weiter. Nach den Zählungen von *borderline-europe* verloren im vergangenen Monat 60 Menschen bei dem Versuch, in Europa Sicherheit zu finden, ihr Leben. 67 Personen gelten als vermisst. Man kann davon ausgehen, dass dies nur die Spitze des Eisberges ist. Die Dunkelziffer ist um ein Vielfaches höher. Doch schon mit den von uns erfassten Zahlen zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Zahl der Toten und Vermissten im Vergleich zum Vormonat (114%) und zum Vorjahresmonat (76%). Diese Beobachtung teilt auch IOM.

Trotz sinkender Ankünfte spricht IOM von einer **Verdopplung der Zahl der Toten und Vermissten**. Das zeigt auch, dass eine Verringerung der Ankunftsahlen durch politische Maßnahmen der sog. "Migrationskontrolle" - entgegen des politischen Narrativs - nicht dem Schutz von Migrant*innen dient. Stattdessen machen solche Maßnahmen Migrationsrouten immer unsicherer und führen zu mehr Leid und Tod.

Bereits am Anfang des Monats ereignete sich ein tragischer Vorfall: Als die italienische Küstenwache ein Boot mit 12 Menschen rettete, fand sie an Bord einen toten Mann. Es handelte sich dabei um einen **20-jährigen Ägypter**. Nach aktuellen Erkenntnissen soll er versucht haben, den Motor des Bootes wieder zu starten, nachdem dieser während der Überfahrt ausgefallen war. Dabei sei er ausgerutscht, schlug mit dem Kopf auf und verstarb sofort. Ein ähnlicher Vorfall ereignete sich bei einer **Rettung der Geo Barents** am 21. Februar. Auf dem Boot mit 67 Personen befand sich bereits eine Tote, kurz nach der Rettung verstarb ein weiterer Mensch an Bord des Seenotrettungsschiffs.

Daneben ereigneten sich auch in diesem Monat wieder mehrere Schiffbrüche, bei denen zahlreiche Menschen starben und die Überlebenden - völkerrechtswidrig - in ihre Abfahrtsländer zurückgebracht wurden. Am **4. Februar** sank ein Schiff vor der Küste Algeriens, das auf dem Weg nach Sardinien war. Dabei starben vier Menschen, sechs wurden als vermisst gemeldet. Die einzige überlebende Person wurde von den algerischen Behörden nach Algerien zurückgebracht. Nur vier Tage später, am **8. Februar**, sank ein Schiff mit 42 Sudanese*innen vor der tunesischen Küste. 13 Personen starben, 27 gelten als vermisst. Über die zwei Überlebenden gibt es keine Informationen. Es ist davon auszugehen, dass diese nach Tunesien zurückgebracht wurden. Nur **eine Woche später** ereignete sich ein weiterer Schiffbruch vor der Küste Tunesiens: Dabei starben neun Migrant*innen und die mehr als 40 Überlebenden wurden nach Tunesien zurückgebracht. Am **26. Februar** ein ähnliches Szenario, bei dem 63 Überlebende von den tunesischen Behörden intercepted wurden und mindestens eine Person starb. Bereits zuvor standen die Migrant*innen mit **Alarm Phone** in Kontakt und berichteten über Motorprobleme.

Dieser Monat hat jedoch auch gezeigt, dass Rettungen gefährlich sein können. Auf die **Gefahren bei dem Umborden** von einem Boot auf ein Schiff wies bereits im November unsere Partnerorganisation Maldusa hin. Bei einer **Rettungsoperation der maltesischen Behörden** kenterte das rettende Boot, wobei mindestens fünf Personen starben und acht verletzt wurden. Die 21 Überlebenden wurden auf direktem Wege in maltesische Haftzentren gebracht.

Dass hinter diesen Zahlen Menschen mit persönlichen Geschichten, Wünschen und Hoffnungen stehen, und dass der Tod dieser Menschen vor allem für ihre Familien und Freunde schwerwiegende Folgen haben, führt uns einmal mehr der Fall des **im Januar 2024 verschwundenen Bootes** aus Sfax, Tunesien, vor Augen. Das Boot brach am 11. Januar in Richtung Europa auf.

An Bord befanden sich 37 Jugendliche und junge Erwachsene, alle zwischen 13 und 35 Jahren alt, fast alle aus der Stadt El Hancha in Tunesien. Gegen 22 Uhr verloren ihre Familien Kontakt zu dem Boot. Seitdem fehlt jede Spur von der Gruppe. Obwohl die Staatsanwaltschaft in Sfax offiziell eine Untersuchung eröffnete, blieb diese ohne Ergebnis. Die andauernde Unsicherheit und die Wut über die fehlenden Erkenntnisse der Behörden hat die Familien der Verschwundenen **nun auf die Straßen getrieben**. Sie errichteten Straßensperren und verbrannten Reifen, um auf sich aufmerksam zu machen. Als Antwort auf ihren Protest versprach die tunesische Nationalgarde, die Untersuchungen fortzusetzen und dazu alle Einsatzkräfte zu mobilisieren. Die **andauernden Proteste in Tunesien** wenden sich gleichzeitig auch immer mehr gegen die schlechten wirtschaftlichen Bedingungen im Land, die dafür verantwortlich sind, dass Tunesier*innen die gefährliche Überfahrt über das zentrale Mittelmeer auf sich nehmen, um ein besseres Leben in Europa zu finden.

ZIVILER WIDERSTAND

Doch nicht nur die Angehörigen der Opfer wehren sich gegen die rassistischen und tödlichen EU-Migrationspolitiken, auch zahlreiche zivile Seenotrettungsorganisationen und weitere NGOs schließen sich dem Widerstand an.

Im Februar waren sieben Schiffe der zivilen Flotte auf dem zentralen Mittelmeer im Einsatz: Neben der Ocean Viking (SOS Méditerranée), Humanity I (SOS Humanity), Geo Barents (MSF), Sea-Watch 5 (Sea-Watch) und Sea-Eye 4 (Sea-Eye) begannen auch die Aita Mari (Salvamento Marítimo Humanitario) und Sea Punk I (Sea Punks) nach mehrmonatigen Pausen und Wartungsarbeiten wieder ihre Such- und Rettungsaktionen auf dem zentralen Mittelmeer. Zusammen retteten sie 845 Leben.

Die Behinderung der zivilen Seenotrettung ist jedoch weiterhin Alltag in der italienischen Politik. Wie bereits in den Vormonaten konnten wir beobachten, dass den Schiffen der zivilen Flotte nach erfolgter Rettung weit entfernte Häfen zugewiesen wurden, die - nach dem Piantedosi-Dekret vom Januar 2023 - unverzüglich und ohne weitere Einsätze anzusteuern sind. So wurden u.a. Häfen in **Ravenna** (Emilia-Romagna), **Marina di Carrara**, **Livorno** (Toskana) und **Civitavecchia** (Latium) zugeteilt, was für die Schiffe mehrere zusätzliche Tage Navigation bedeuteten.

Zusätzlich nutzt die italienische Regierung administrative Stopps, um Boote möglichst lange aus dem Operationsgebiet fernzuhalten. So war die **Open Arms** (Proactiva Open Arms) noch bis zum 13. Februar in Crotone festgelegt, weil sie, so der Vorwurf, "Rettungsoperationen der [sog.] libyschen Küstenwache behindert" hätte. Bei dieser angeblichen Rettungsoperation handelte es sich um ein völkerrechtswidriges Abfangen durch die sog. libysche Küstenwache, die von einem nahegelegenen Schnellboot der Open Arms beobachtet wurde. Nachdem die Open Arms dann Crotone nach dem 20-tägigen Stop verlassen konnte, kritisierte sie das Vorgehen der italienischen Regierung: "Libyen kann in keiner Weise als sicherer Hafen betrachtet werden [...]. Das Leben der schutzbedürftigen Menschen, die von dort fliehen, ist ständig gefährdet, und die Gewalt, der sie in den dortigen Haftanstalten ausgesetzt sind, stellt eine sehr schwerwiegende Verletzung der Menschenrechte dar, die die europäischen Demokratien scharf verurteilen sollten".

Neben der Open Arms wurde auch die **Ocean Viking** in diesem Monat festgesetzt, nachdem sie insgesamt 261 Personen von vier Booten gerettet und damit gegen das Piantedosi-Dekret verstoßen hatte. Zu diesem Fall gibt es aber gute Neuigkeiten: Nach 11 Tagen der Blockade entschied eine Richterin in Brindisi, vorläufig **den administrativen Stopp aufzuheben** und urteilte, dass NGOs "das unwiderrufliche Recht haben ihre Rettungsaktivitäten im Meer auszuüben, wo sie ihren sozialen Zweck erfüllen". Außerdem zweifelte sie an, dass Italien überhaupt grundsätzlich für angebliche Verstöße gegen das Seerecht zuständig wäre und nicht der Flaggenstaat, im Fall der Ocean Viking Norwegen. Die Richterin stellte außerdem fest, dass die Ocean Viking bei den vier Rettungen korrekt gehandelt hätte. Ein Urteil im Hauptsacheverfahren steht noch aus. Das **Urteil könnte bahnbrechend sein**, wenn es feststellt, dass Festsetzungen unter dem Piantedosi-Dekret rechtswidrig sind. Es bleibt zu hoffen, dass die Entscheidung ein Präzedenzfall wird und weitere Gerichte dem Urteil in ähnlichen Verfahren folgen werden.

Eine weitere Strategie der Behinderung ziviler Seenotrettung ist es, Strafverfahren gegen die Helfenden einzuleiten: Aktuell stehen unter anderem in Trapani vier Besatzungsmitglieder der Iuventa (Iuventa-Crew) und Angehörige von Save the Children, Ärzte ohne Grenzen und der Reederei Vroon wegen "Beihilfe zur unerlaubten Einwanderung" vor Gericht. Im Falle einer Verurteilung könnte ihnen 20 Jahre Haft drohen. Konkret geht es um drei Rettungsoperationen zwischen 2016 und 2017. Seitdem laufen **Ermittlungen der Polizei und ein Vorverfahren**, in welchem entschieden wird, ob überhaupt eine Anklage gegen die Betroffenen erhoben und ein Prozess eröffnet wird. Nun gibt es gute Nachrichten: Am 2. März **forderte die Staatsanwaltschaft überraschend eine Einstellung des Verfahrens**, weil keine ausreichenden Beweise vorlägen, um eine Straftat nachzuweisen. Das bedeutet nach sieben Jahren ein erstes Mal Aufatmen für die Beschuldigten. Eine Entscheidung des Richters wird am 19. April erwartet. Es bleibt zu hoffen, dass er dem Wunsch der Staatsanwaltschaft folgt.

Für die Crew der Mare Jonio (Mediterranea Saving Humans) sieht es zur Zeit weniger gut aus. Am 14. Februar wurde gegen sie ein **Prozess ebenfalls wegen "Beihilfe zur unerlaubten Einreise"** vor dem Gericht in Ragusa eröffnet. Dabei geht es um eine Rettung im Jahr 2020, bei der die Mare Jonio 27 Migrant*innen vor der libyschen Küste aufgenommen hatte. Zu diesem Zeitpunkt steckten die Personen bereits seit 38 Tagen an Bord des Tankers Mærsk Etienne fest, welcher sie zuvor gerettet hatte. Erst nach der Übernahme der Menschen durch die Mare Jonio konnten diese in Italien an Land gebracht werden. Angeblich, so der Vorwurf der Staatsanwaltschaft, hätte die dänische Rederei der Organisation dafür 125.000 Euro gezahlt. Die Rederei und Mediterranea Saving Humans legten jedoch ausführlich dar, dass dies nicht der Wahrheit entspräche. Dennoch wurde der Prozess eröffnet und von **Protesten** eines weiten Bündnisses an zivilgesellschaftlichen Organisationen begleitet.

Gegen die politischen Praxen der Zuweisung weit entfernter Häfen, administrativer Stopps und der Kriminalisierung von Helfenden wenden sich nun auch **56 Organisationen in einem gemeinsamen Statement**, darunter auch **borderline-europe**. Sie appellieren für ein sofortiges Ende der Behinderung der humanitären Hilfe im Mittelmeer. Gefordert wird, die Rechte der Migrant*innen auf See zu schützen, indem zivile Schiffe ohne jegliche Einschränkung Boote aus Seenot retten können und - im Einklang mit internationalem Recht - die Geretteten an den nächstgelegenen sicheren Hafen bringen können.

Noch eine gute Nachricht zum Schluss: Nicht nur die Besatzungen der zivilen Seenotrettungsschiffe tragen dazu bei, dass das Mittelmeer sicherer für Migrant*innen wird, auch IT-Expert*innen versuchen einen Beitrag zu leisten: Nik Zemke, ein deutscher Web Developer, entwickelt seit fünf Jahren gemeinsam mit seinem Team **One Fleet**, eine App, die dabei helfen soll, Schiffe in Seenot zu lokalisieren. Die App steht kurz vor der Veröffentlichung. Sie kann dazu beitragen, so die Hoffnung, dass in Seenot geratene Schiffe einfacher von den zivilen Seenotrettungsschiffen gefunden werden können. Außerdem soll sie die Koordination der Schiffe untereinander erheblich vereinfachen, indem einfacher herausgefunden werden kann, welches Boot sich in einem Seenotrettungsfall am Nächsten befindet. Weitere ähnliche Projekte sind auf dem Weg. Damit ist auch dieser Monat wieder ein Beweis dafür, dass auch ein rechtsgerichteter Anti-Migrationskurs die Solidarität auf dem Mittelmeer nicht beenden kann.

Kontakt:

Sitz Palermo
borderline-europe
Menschenrechte ohne Grenzen e.V.
<https://www.borderline-europe.de/>
italia@borderline-europe.de

