



**JANUAR 2023**

**CENTRAL  
MEDITERRANEAN  
INFO**



# ANKÜNFTE

borderline-europe zählte im Januar des neuen Jahres 3.714 geflüchtete Menschen, die über das Mittelmeer in Italien ankamen. Während es zu Beginn des Monats weiterhin für den Winter ungewöhnlich hohe Ankünfte gab, wurde die Überfahrt ab Mitte Januar durch schlechter werdende Wetterbedingungen deutlich erschwert und die Ankunfts zahlen nahmen ab. In den letzten Tagen des Monats gab es dann wieder einen unerwarteten Anstieg der Anlandungen. Das italienische Innenministerium verzeichnete im ersten Monat des Jahres 4.959 Ankünfte, während IOM von 4.452 und UNHCR von 4.730 Geflüchteten im selben Zeitraum sprechen. Die Tatsache, dass unsere Zahlen deutlich niedriger sind als beispielsweise jene des Innenministeriums, liegt daran, dass es zu vielen Fällen keine öffentlich zugänglichen Informationen gab.

Gerade durch das schlechte Wetter und die umso höhere Gefahr eines Schiffbruchs für jene Menschen, die eine Überfahrt nach Italien wagen, ist der Einsatz der NGOs auf dem Mittelmeer umso wichtiger. Im Januar wurden 527 Personen von NGO-Schiffen gerettet. Sowohl die Geo Barents, als auch die Ocean Viking waren wieder aktiv im Einsatz, um trotz erschwelter Bedingungen durch die italienische Regierung weiterhin Menschenleben zu retten.

Im Jahr 2022 kamen insgesamt ca. 105.000 Menschen in Italien an, was einen deutlichen Anstieg zu den vorherigen Jahren zeigt. Auch die **Organisation Alarm Phone** verzeichnete im Jahr 2022 mit 673 Notrufen ein Rekordhoch. Dies bestätigt den Anstieg an Überfahrten auf dem zentralen Mittelmeer und zeugt zudem von der zunehmenden Bekanntheit des Alarm Phones. Außerdem macht es deutlich, dass die europäischen Bemühungen, Menschen bereits in nicht-europäischen Drittländern am Abfahren zu hindern, wirkungslos bleiben. Die millionenschweren Zahlungen und materielle Unterstützung an die sogenannte libysche Küstenwache sorgen lediglich dafür, dass die Überfahrt immer gefährlicher und die Methoden, mit denen Menschen an der Flucht gehindert werden, immer gewaltvoller werden. Ein Rückblick auf die letzten Monate in 2022 sowie die ersten Wochen des neuen Jahres widerlegt zum wiederholten Mal die Theorie der rechtsorientierten Regierung Italiens, dass die **zivilen Rettungsschiffe als Pull-Faktoren** wirken. Im Gegenteil, seit Melonis Amtsantritt kamen trotz immer wieder neuer Wege der Behinderung der NGO-Arbeit mehr Migrant\*innen in Italien an, als in derselben Periode im Jahr zuvor. Seit Oktober letzten Jahres haben NGO-Rettungen auf dem zentralen Mittelmeer nicht einmal mehr 10% der Rettungen insgesamt ausgemacht.

Nach Angaben des **UNHCR und des Institute for International Policy Studies (Ispi)** wurden im Jahr 2022 mehr als 10.000 Personen von NGO-Schiffen nach Italien gebracht, was etwa 10% der insgesamt etwa 105.000 Migrant\*innen und Geflüchteten entspricht, die Italien erreichten. Die restlichen 90% der ankommenden Menschen wurden von Schiffen der italienischen Behörden gerettet oder erreichten selbstständig die italienischen Küsten. Laut Vittorio Nicoletta landeten davon fast 75% in Sizilien, gefolgt von Kalabrien mit etwa 17% und Apulien mit weniger als 5%.

# TOTE & VERMISSTE

Im Januar starben nach Zählungen von *borderline-europe* 34 Menschen auf dem Mittelmeer bei der versuchten Flucht nach Italien, während 165 Personen immer noch vermisst werden. Die Dunkelziffer ist hier wie immer deutlich höher einzuschätzen.

Gleich in der ersten Januarwoche erlitten über 30 Menschen, die aus Tunesien nach Italien gelangen wollten, ca. 38 Meilen vor Lampedusa Schiffbruch, was den Tod von mindestens drei Geflüchteten zur Folge hatte, unter ihnen auch ein **erst 14 Monate altes Baby**.

Auch vor der tunesischen Küste sterben weiterhin viele Menschen beim Versuch, Europa zu erreichen. Am 6. Januar erlitten erneut mehrere Menschen Schiffbruch, **was zu mindestens fünf Toten sowie zehn Vermissten führte**, während die ca. 20 Überlebenden von der tunesischen Küstenwache zurück nach Tunesien gebracht wurden. Aufgrund der sozialen sowie wirtschaftlichen Lage im nordafrikanischen Land wagen jedoch, trotz des hohen Risikos, weiterhin viele Menschen eine Überfahrt nach Italien in der Hoffnung auf ein besseres Leben.

Am 2. Dezember 2022 fand die letzte Verhandlung im Strafprozess um das sogenannte "Kinderschiffsunglück" statt, das sich am 11. Oktober 2013 ereignete. Das am 16. Dezember ergangene Urteil des Gerichtshofs in Rom besagt, dass sich die italienische Küstenwache und die Marine der vorsätzlichen Unterlassung der Rettung schuldig gemacht haben und so für den Tod von 268 Flüchtenden verantwortlich sind. Doch der Fall ist verjährt. Gemeinsam mit Pro Asyl und dem Alarm Phone hat *borderline-europe* am 19. Januar eine **Presseerklärung** dazu herausgegeben.

## PULLBACKS

Die sogenannte libysche Küstenwache hinderte seit Beginn des Jahres bereits 594 Menschen an einer Überfahrt und brachte diese gewaltsam zurück nach Libyen. Im selben Zeitraum fing auch die tunesische Küstenwache 163 Personen ab, die versuchten aus dem Land zu fliehen. Auf ihrer Rettungsmission beobachtete die Geo Barents (MSF) eine Interception der sogenannten libyschen Küstenwache, bei der mehrere Flüchtende aus Verzweiflung von Bord des abgefangenen Bootes sprangen.

Zuerst wollte die Crew von MSF den Menschen zur Hilfe eilen, jedoch drohten die libyschen Autoritäten damit, sie bei dem Versuch **sich zu nähern zu beschießen**. Wie viele Menschen in diesem Fall gegen ihren Willen zurück nach Libyen gebracht wurden bleibt weiter unklar. Ein solcher Fall zeigt auch, dass die Dunkelziffer der Interceptions nach Libyen deutlich höher ist, da uns oft keine genauen Daten zur Verfügung stehen.

Die tragische Art und Weise, auf die Menschen gegen ihren Willen in das Land zurückgebracht werden, aus dem sie flüchten, wird von europäischen Regierungen und insbesondere der postfaschistischen Regierung Italiens unterstützt. Bei einer Reise der italienischen Ministerpräsidentin Giorgia Meloni mit Außenminister Tajani und Innenminister Piantedosi nach Libyen wurden die Pakte zur Migrationsbekämpfung zwischen Italien und Libyen verlängert. Die italienische Regierung **schenkt Libyen fünf Boote zur "Rettung"** von in Seenot geratenen Migrant\*innen und verspricht ihre Unterstützung bei Interventionen der sog. libyschen Küstenwache.

Für einen Skandal sorgten im Januar die Medienberichte zu **illegalen Pushbacks aus Italien nach Griechenland**, die seit Jahren systematisch auf Fähren durchgeführt werden. Aufgedeckt wurden diese menschenunwürdigen, geheimen Abschiebungen von Menschen durch eine Recherche von Lighthouse Reports in Zusammenarbeit mit ARD Monitor, Domani und Al Jazeera.

Die gewaltsame Art und Weise, wie asylsuchende Menschen hier zurück nach Griechenland gebracht werden, ist schockierend. Sie werden unter Deck angekettet oder in winzige Toilettenräume eingesperrt, während nur wenige Meter entfernt ahnungslose Passagiere die Aussicht an Deck genießen. Auf den **Fahrten, die teils mehr als 30 Stunden dauern**, werden den Betroffenen die Möglichkeit zu schlafen, essen, trinken und zur Toilette zu gehen verwehrt. Noch dazu werden sie ihrer Kleidung, Dokumente und Handys beraubt.

Es wird auch kein Halt vor dem Alter derer gemacht, die abgeschoben werden sollen, betroffen sind unter anderem auch Minderjährige. Der Bericht deckte ebenfalls auf, dass italienische Behörden Asylsuchende den Zugang zu formellen Asylantragsverfahren, einschließlich einer ordnungsgemäßen Dokumentation sowie Übersetzungshilfen, verweigerten.

Bereits 2014 stellte der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte fest, dass Italien Asylsuchende rechtswidrig zurück nach Griechenland abgeschoben hat. Obwohl Italien behauptet, diese Praktiken eingestellt zu haben, werden sie bis heute fortgesetzt.

Die Partei **“Sinistra italiana” (ital. Linke) fordert nun die Regierung zur Rechenschaft** über die brutalen Geschehnisse auf dem Mittelmeer zwischen Italien und Griechenland auf. Auch sie verweisen auf das Urteil von 2014 und auf die Tatsache, dass den betroffenen Menschen das Grundrecht auf Asyl und internationalen Schutz vorenthalten werde. Die italienischen Behörden weigern sich, Auskunft über die Zahl der nach Griechenland abgeschobenen Personen zu geben, während die griechische Küstenwache von mindestens 231 Menschen spricht. Doch aufgrund dessen, dass diese Menschen oft nicht registriert werden und direkt nach Ankunft verschwinden, liegt die Wahrscheinlichkeit nahe, dass diese Zahl weitaus höher sein könnte.

Im Fall des Schiffes Asso 28 der Firma Augusta Offshore hat das **Berufungsgericht von Neapel** nun endgültig eine Verurteilung ausgesprochen. Das italienische Schlepperboot hatte im Juli 2018 ein Schlauchboot mit 101 Migrant\*innen, inklusive Frauen und Kindern, gerettet und diese dann aber nach Libyen zurückgebracht, wo sie in Tripoli von Bord gehen mussten. Das Berufungsgericht bestätigt die Entscheidung des Gerichtshofs in Neapel vom 10. November 2022, das das Verhalten des Kapitäns als "willkürliche Landung und Zurücklassung von Personen" gemäß Artikel 1155 des Schifffahrtsgesetzes und als "Aussetzung von Minderjährigen" gemäß Artikel 591 des Strafgesetzbuches verurteilt hatte. Das Urteil könnte einen wichtigen Präzedenzfall darstellen.

## WEGE NACH EUROPA

Die Route über das zentrale Mittelmeer ist weiterhin nach der Balkanroute die zweithäufigste Fluchtroute. Im Jahr 2022 verzeichnete sie einen **Anstieg von 51%** und die meist vertretenen Herkunftsländer sind weiterhin Ägypten, Tunesien sowie Bangladesh und Syrien.

Auch die Abfahrten aus Libyen in Richtung Italien nahmen laut italienischer Küstenwache im **letzten Jahr um 70%** zu, so sind z.B. aus West-Libyen sind höhere Abfahrtszahlen zu beobachten, während auch die Abfahrten aus Algerien und Tunesien einen Anstieg von 60% verzeichneten.

# ZIVILER WIDERSTAND

Gleich zu Beginn des Monats wurden die Auswirkungen des neuen Dekrets, das Ende Dezember von der italienischen Regierung beschlossen wurde (wir **berichteten** in der letzten Ausgabe der CMI), sehr deutlich. Endgültig in Kraft trat das **Dekret dann als Gesetzesdekret am 3. Januar**, als sich bereits 85 gerettete Menschen auf der Geo Barents befanden. Somit waren die zwei durchgeführten Rettungen des Schiffes der MSF noch legitim und sie konnten zwei Tage nach der letzten Rettung in Taranto anlegen.

Zusätzlich zur Geo Barents führte auch die Ocean Viking (SOS Méditerranée) bereits in den ersten Januarwochen wieder Rettungen auf dem Mittelmeer durch. Beide mussten jeweils nach Eintritt des Dekrets nach der ersten Rettung mit vergleichsweise wenig Menschen an Bord auf direktem Wege einen Hafen ansteuern, welcher viel zu weit entfernt vom Einsatzort lag. Bereits im Dezember wurde diese Schikane an zivilen Rettungsschiffe durch die rechte Regierung Melonis durchgesetzt, jedoch waren nach dem Einsatz Anfang Januar die Wetterbedingungen viel schlechter, weshalb beide NGO-Schiffe mehrfach um einen näher gelegenen Hafen gebeten sowie eine Anfrage zu einem **Transshipment von der Geo Barents auf die Ocean Viking gestellt hatten**, was beides konsequent verweigert wurde. Die beiden Schiffe legten erst nach vier bis fünf Tagen Fahrt in Ancona an, was die Sicherheit und Gesundheit der Migrant\*innen an Bord gefährdete.

Ende des Monats wagten sich beide, die Geo Barents und die Ocean Viking, wieder zurück aufs Meer, um trotz den erschwerenden Bedingungen weiter zu retten. Während die Ocean Viking direkt nach ihrer ersten Rettung von 95 Menschen in Carrara in der Toskana anlegte, gestaltete sich der Fall für das Schiff der MSF komplizierter. Ebenfalls nach der ersten Rettung der Geo Barents von 69 Menschen am 24. Januar wurde ihr der Hafen von La Spezia im Norden Italiens zugewiesen. Auf ihrem Weg in den Norden führten sie jedoch zwei weitere Rettungen durch, was **gegen die Bestimmungen des neuen Dekrets verstößt**.

Nach mehreren Tagen Fahrt konnten am 29. Januar alle 237 Menschen in La Spezia in Ligurien von Bord gehen. Das Schiff durfte den Hafen erst nach zwei Tagen wieder verlassen und ist nun auf dem Weg in das zentrale Mittelmeer, um seine Mission fortzusetzen. Jedoch ist der Fall damit noch nicht abgeschlossen und es bleibt abzuwarten, welche Folgen die drei Rettungen für die NGO haben könnten. Die Entwicklungen dieses Falles sind sehr spannend, da es **seit Eintritt des Dekrets das erste Mal ist**, dass ein Rettungsschiff mehr als eine Rettung vor Hafeneinfahrt durchführte. Im schlimmsten Fall ist mit einer hohen Geldstrafe von bis zu 50.000 Euro für den Kapitän sowie einer Festsetzung des Schiffes zu rechnen.

Doch nicht die Geo Barents fordert das Dekret, sondern der **italienische Staat fordert Europa und internationales Recht heraus**, so der Jurist Fulvio Vassallo Paleologo. Zudem erachtet er innerstaatliche Regelungen zu Rettungsmaßnahmen auf dem Meer nicht als möglich, da Seerecht und internationale Konventionen die Freiheit der Schifffahrt vorsehen und Artikel 98 des UNCLOS-Übereinkommens (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982) Kapitän\*innen zur Rettung eines Schiffes in Seenot verpflichtet. So stellt ein Nicht-Retten im Gegensatz zu den Bestimmungen des Dekretes der italienischen Regierung faktisch unterlassene Hilfeleistung dar.

Auf ihrem Twitter Account informiert MSF, frühzeitig die **näheren Hafen** wie bspw. Pozzallo oder Palermo bei den Behörden angefordert zu haben, da sich La Spezia ganze 1.235km vom Einsatzort entfernt befand und die lange Fahrt für alle Menschen an Bord eine unnötige Belastung darstellte. Laut dem Missionsleiter von MSF, Juan Matias Gil, hätten von ihnen **im letzten Jahr nicht mehr als tausend Menschen** gerettet werden können, wäre das neue Dekret schon in Kraft gewesen. So belief sich die Zahl auf ganze 3.850, was einen deutlichen Unterschied darstellt.

Die Zuweisung des im Norden liegenden Hafens von La Spezia bedeuteten 100 Stunden zusätzliche Fahrt, und die darauffolgende Verlegung der **unbegleiteten Minderjährigen ins im Süden gelegene Foggia** verdeutlicht den politische Willen, die NGO-Schiffe möglichst lange aus dem Rettungsgebiet fern zu halten.

Kritik an dem neuen Dekret gibt es allerlei. Auch wir haben mit zahlreichen Seenotrettungsorganisationen und der NGO Human Rights at Sea eine **gemeinsame Erklärung** veröffentlicht und fordern, dass „EU-Mitgliedstaaten sich endlich an den bestehenden völkerrechtlichen Rahmen halten und zivilen Seenotrettungsorganisationen ermöglichen, ihre Einsätze ohne staatliche Behinderung durchführen zu können.“

Mehrere der Rettungs-NGOs wiesen bereits darauf hin, dass diese Strategien der italienischen Regierung nur zu **steigenden Todeszahlen auf dem zentralen Mittelmeer** führen werden, da die Kapazitäten der zivilen Rettungsschiffe stark eingeschränkt werden. Ein Sprecher der Sea Watch spricht von dem Dekret als **„eine Aufforderung zum Ertrinkenlassen“**, während die Sea-Eye Unterstützung durch die deutsche Bundesregierung fordert und sich auf die deutsche Flagge des Schiffes bezieht.

Bezüglich der politisch umstrittenen Rolle ziviler Rettungsschiffe gab vor kurzem bei einer Anhörung vor der Abgeordnetenkammer für konstitutionelle Angelegenheiten und Verkehr auch der Konteradmiral der italienischen Küstenwache Giuseppe Aulicino zu, dass **zivile Rettungsschiffe**, genau wie Handels- und Versorgungsschiffe, **nützlich sind**: Da die NGO-Schiffe auf der gefährlichen Route zwischen Tripolitanien und Lampedusa verkehren und retten sei ihre Arbeit hier sehr hilfreich. Diese Aussage von einem hohen Vertreter der italienischen Küstenwache ist auf politischer Ebene von großer Bedeutung, insbesondere da sie den sonst negativ geprägten Narrativen eine andere Perspektive entgegenstellt.

Eine gute Nachricht aus dem Januar ist die Rückkehr der **Sea Bird 2** (Sea-Watch) nach einer fast zehnmonatigen Blockade auf das zentrale Mittelmeer. So konnte sie diesen Monat bereits bei mehreren Rettungen der Geo Barents und der Ocean Viking behilflich sein.

Auch die Sea-Eye 4 ist nun wieder für einen Einsatz ins zentrale Mittelmeer gestartet. Währenddessen arbeiten viele Freiwillige im Hafen von Burriana in Spanien daran, **auch die Humanity 1** sobald wie möglich wieder aufs Meer zu bringen.

Kontakt:

---

Sitz Palermo

borderline-europe

Menschenrechte ohne Grenzen e.V.

<https://www.borderline-europe.de/>

[italia@borderline-europe.de](mailto:italia@borderline-europe.de)