

**MAI 2022**

# **CENTRAL MEDITERRANEAN INFO**



# ANKÜNFTE

Unsere Zählungen zufolge kamen im Mai 7.933 Menschen an italienischen Küsten an. Der UNHCR zählte für denselben Zeitraum 7.683, IOM 8.080 Menschen. Das italienische Innenministerium spricht von 8.655 Ankommenden. Worin der Ursprung für die großen Unterschiede in den Zählungen der einzelnen staatlichen und nicht-staatlichen Organe liegt, ist im Monat Mai nicht nachvollziehbar. Umso mehr zeigt dies jedoch, wie dringend es eine unabhängige und übergreifend europäisch agierende Stelle braucht, in der die Situation auf dem Mittelmeer und während der Anlandungen überwacht wird.

Nachdem zu Jahresbeginn die Route über das ionische Meer ruhiger wurde (wir berichteten **hier**), wird die gefährliche Route von der Türkei, dem Libanon oder Ost-Libyen nach Italien wieder deutlich mehr genutzt. **Mehr als ein Drittel** der angekommenen Personen kamen über das ionische Meer. Mehr dazu und zu den Aufnahmebedingungen in Apulien und Kalabrien findet sich auch in unserer aktuellen Ausgabe des Newsletters „Scirocco“.

# TOTE & VERMISSTE

33 Menschen sind allein im Mai im zentralen Mittelmeer gestorben. 88 Menschen werden nach Bootsunglücken vermisst, ihre Leichen konnten jedoch nicht gefunden werden. Der UNHCR spricht von nur 96 und IOM von 114 Toten und Vermissten. Wir müssen uns immer wieder klar machen, dass es sich hier um Menschen und nicht um einfache Zahlen handelt.

Indessen gibt es neue Untersuchungen und Erkenntnisse zu einem **tragischen Unglück** am 23. April vor der libanesischen Küste. An Bord eines Boots, welches später gesunken ist, befanden sich Libanes\*innen, Syrer\*innen und Palästinenser\*innen.

Die libanesisische Marine konnte 48 Menschen vor dem Ertrinken retten, während Berichten zufolge mindestens sieben, darunter ein kleines Mädchen, nur noch tot geborgen werden konnten. Dutzende werden bis heute vermisst. Viele der Überlebenden bezeugten, dass ein absichtlicher Zusammenstoß von Seiten der libanesischen Marine mit dem seeuntauglichen Boot der Geflüchteten zum Kentern geführt hat. Dies wird von der libanesischen Regierung geleugnet. Zudem gibt es kein offizielles Statement, welches die Anzahl der Passagiere, der Vermissten oder Toten bestätigt. Die Regierung zeigt keine Bemühungen, Opfer zu identifizieren oder Vermisste zu suchen. Geflüchtete, Überlebende und Angehörige fordern eine allumfassende Aufklärung und Schutz und Wahrung der Rechte von Geflüchteten.

Am 06. Mai schaffte es ein **Segelboot mit 110 Geflüchteten** an Bord autonom bis an einen Strand von Siderno (Kalabrien). Durch den Wellengang zerschellte es dort unkontrolliert an einem Steg. Viele der Geflüchteten gingen über Bord. Obwohl sich das Boot nur noch wenige Meter vom Ufer entfernt befand, entstand große Panik. Zwei Menschen ertranken. Erneut kenterte ein Boot in tunesischen Territorialgewässern. **76 Menschen** kamen bei diesem Unglück vermutlich ums Leben, aber nur eine Leiche konnte geborgen werden.

# PULLBACKS

3.288 Menschen wurden im Mai von der sogenannten libyschen Küstenwache auf dem Weg nach Europa abgefangen und in libyschen Lagern inhaftiert. 419 Menschen hingegen wurden von der tunesischen Marine nach Tunesien zurückgebracht.

IOM Libya veröffentlicht seit Jahren wöchentlich eine Übersicht, in der Pullbacks nach Libyen graphisch aufgearbeitet werden. Seit dem 23. Mai werden diese jedoch nicht mehr als „Interceptions“ bezeichnet, sondern als „Rückschiffung“ (**„disembarked back“**). Diese kleine sprachliche Veränderung hat vor allem eine große politische Aussagekraft, da sie illegale Pullbacks nach Libyen legitimiert.

## WEGE NACH EUROPA

Immer wieder konnten wir im Mai beobachten, wie Malta die Koordinierung und Rettung von Seenotfällen in der eigenen, sehr großen, Such- und Rettungszone verweigert. Maltesische Behörden, unterstützt von Frontex, scheinen Geflüchtetenboote lange zu **mit dem Ziel** zu beobachten, dass die sogenannte libysche Küstenwache auch in maltesischen Such- und Rettungsgewässern kommt, um die Menschen illegal nach Libyen zurückzubringen. Dieses Verhalten wurde im Mai vermehrt durch zivile Organisationen beobachtet, dokumentiert und in einigen Fällen glücklicherweise verhindert. Sehr positiv zu bewerten ist die Zusammenarbeit von Handelsschiffen und Schiffen der zivilen Seenotrettungs-NGOs.

Am 06. Mai informierte das Alarm Phone zuständige Behörden über **34 Menschen in Seenot vor Benghazi (Libyen)**. Als einziger Akteur in Reichweite konnte das Handelsschiff BerlinExpress das Boot zwar stabilisieren, aber im rauen Wellengang in der maltesischen Such- und Rettungszone nicht an Bord nehmen. Gemeinsam mit dem Alarm Phone, der zu diesem Zeitpunkt noch weit entfernten SEA EYE 4, der deutschen Reederei der BerlinExpress und dem MRCC in Bremen konnte eine Rettung durch die BSG BAHAMAS und ein Transfer auf die SEA EYE 4 organisiert werden. Die maltesischen Behörden waren über die gesamte Dauer der Rettung von fast vier Tagen nicht erreichbar.

Knapp eine Woche später war es wieder die SEA EYE 4, die **24 Menschen aus Seenot** in der maltesischen Such- und Rettungszone an Bord nehmen konnte. Die maltesischen Behörden hatten zuvor das Handelsschiff ROSS SEA ausdrücklich angewiesen, den Fall aus der Distanz zu beobachten und nicht zu retten. Dies widerspricht klar dem internationalen Seerecht. Die SEA EYE 4 konnte am 15. Mai alle Überlebenden in **Pozzallo** an Land bringen.

Am 15. Mai wies das MRCC Malta schließlich das Handelsschiff MSC Valeria an, einen **Seenotfall zu ignorieren** und die eigene Reise fortzusetzen. Die 26 Menschen berichteten dem Alarm Phone bereits zu diesem Zeitpunkt, dass ihr Boot mit Wasser volllaufen würde und sie kein Essen und Trinkwasser mehr an Bord hätten. Nach zwei Tagen auf See konnten sie durch die italienische Küstenwache gerettet werden.

Auf **Sardinien** kam es nach einer längeren Pause wieder zu Ankünften von Booten. Diese sind überwiegend in Algerien abgefahren. Indessen verzeichnen auch die Inseln westlich vor Sizilien vereinzelte Ankünfte von Geflüchtetenbooten. Diese starten zumeist in Tunesien. Eine Ankunft von 34 tunesischen Geflüchteten endete für alle ohne Überprüfung der Fluchtgründe im **Abschiebungsgefängnis** in Trapani. Eine Praxis, die besonders nordafrikanischen Staatsbürger\*innen aus Tunesien und Ägypten häufig widerfährt, über die jedoch kaum mehr berichtet wird.

# ZIVILER WIDERSTAND

1.562 Menschen wurden im Mai von NGOs gerettet und zur sicheren Anlandung nach Italien gebracht. Erneut wird im Prozess zwischen dem ehemaligen Innenminister Matteo Salvini und dem zivilen Rettungsschiff Open Arms über die Seenot von Geflüchtetenbooten verhandelt. Salvinis Anwältin Giulia Bongiorno verdreht die Rollen und stellt Open Arms unter Anklage. Ein neues, bisher nicht zugelassenes Video soll beweisen, dass es sich bei der Rettung der Open Arms nicht um einen Seenotfall handelte. Wie bereits mehrfach betont stellt dies die Seeuntauglichkeit der völlig überfüllten, häufig vortriebslosen und nicht hochseetauglichen Geflüchtetenboote, die zudem in der Regel weder genügend Trinkwasser und Nahrungsmittel noch genügend Benzin für eine Überfahrt nach Europa an Bord haben, in Frage. Diese Tatsache ist höchst problematisch und legitimiert eine Nichteingreifen und Ertrinkenlassen geflüchteter Menschen durch europäische Behörden. Standoffs mit zivilen Schiffen, also die Zeit, in der alle Küstenstaaten die Zuweisung eines sicheren Hafens blockieren, werden wieder länger. Zuletzt mussten im Mai die **Geo Barents** 11 Tage auf einen sicheren Hafen warten, die **Ocean Viking** 12 Tage und die **Sea-Watch 4** sogar 14 Tage. Alle drei Schiffe konnten letztendlich in Italien anlegen und hatten während der unnötigen Verzögerung der Anlandung höchst traumatisierte Menschen und medizinische Notfälle an Bord.

Als die Geo Barents (MSF) nach 11 Tagen des Wartens am 19. Mai schließlich in Augusta anlegen durfte, wurde die Ausschiffung der 472 an Bord befindlichen Überlebenden nach sechs Stunden **abgebrochen** und das Schiff angewiesen, den Hafen von Augusta zu verlassen, obwohl sich noch 238 Gerettete an Bord befanden. In ihrer Verzweiflung sprangen **sechs Überlebende** daraufhin am nächsten Morgen von Bord der Geo Barents ins Meer, um zurück zum Hafen zu schwimmen. Erst am 21. Mai konnte die **Ausschiffung** der restlichen Geretteten in Augusta beendet werden. Die italienischen Behörden gaben keine Gründe für die Verzögerung der Ausschiffung an.

Indessen konnte das Monitoring-Segelschiff Nadir (RESQSHIP) einen **illegalen Pullback nach Libyen verhindern**, indem es bereits vor Ankunft der sogenannten libyschen Küstenwache das Boot stabilisiert hat. Das Patrouillenboot der sogenannten libyschen Küstenwache umkreiste das Geflüchtetenboot und die Nadir mehrfach. Das Boot hatte bereits Geflüchtete aus einer anderen illegalen Interception an Bord. Einer dieser Menschen sprang während der Umkreisung ins Meer, in der Hoffnung, einem Pullback nach Libyen zu entgehen. Er konnte von einem Schnellboot der Nadir gerettet werden. Gemeinsam mit den 74 Menschen aus dem stabilisierten Schlauchboot konnten er einige Stunden später von der Ocean Viking (SOS Méditerranée) an Bord genommen werden.

Wieder das Segelschiff Nadir (RESQSHIP) **verhinderte** einige Tage später am 24. Mai, gemeinsam mit dem Segelschiff Astral (Proactiva Open Arms) eine weitere Tragödie. Während maltesische Behörden wieder einmal die Rettung und Koordinierung verweigerten, konnten die beiden Segelschiffe Rettungswesten an 110 Menschen auf einem Holzboot in der maltesischen SAR-Zone verteilen – kurz bevor eben dieses Boot kenterte. Nur dank der Rettungswesten und des schnellen Eingreifens der zwei Monitoringschiffe, konnten alle 110 Menschen sicher auf Rettungsinseln und die Astral gebracht werden, die sie nach drei Tagen nach Lampedusa bringen konnte.

Das neue Schnellboot Aurora (Sea-Watch) konnte einen **ersten erfolgreichen Einsatz** am Ende des Monats Mai verzeichnen. Wieder aus der maltesischen SAR-Zone, mithilfe des Alarm Phones und der Nadir wurden 85 Menschen, deren Boot sich bereits mit Wasser füllte, nach Lampedusa gerettet.