

NOVEMBER 2023



CENTRAL MEDITERRANEAN INFO



*“Seit Beginn des Jahres begegnen Menschen, die Sicherheit und Schutz an Europas Küsten suchen, ein unfreundliches und gefährliches Europa. Gewaltsame Praktiken an der Grenze haben sich weiter ausgebreitet und die Zahl der Schiffbrüche hat sich vervielfacht, während die schutzsuchenden Menschen entweder an unsicheren Plätzen eingesperrt oder dem Ertrinken im Meer überlassen werden.” - Ärzte ohne Grenzen (MSF) in ihrem neuen Bericht **“No one came to our Rescue - The Human Costs of European Migration Policies in the Central Mediterranean”***

So das Fazit von MSF aus ihren Such- und Rettungseinsätzen auf dem zentralen Mittelmeer. Unsere Recherchen zu den Geschehnisse im November tragen dieser Beobachtung Rechnung.

ANKÜNFTE

Im November kamen 8520 Menschen über das zentrale Mittelmeer in Italien an. Das sind rund 21% weniger als im Oktober. Dies lag vor allem am **schlechten Wetter** und **Stürmen auf dem Mittelmeer**, die die **Überfahrt für viele Tage des Monats extrem gefährlich** machten.

In diesem Monat erreichten drei Boote mit jeweils über 500 Menschen die italienische Küste. Das erste wurde am 4. November **mit 531 Menschen** von den italienischen Behörden gerettet. Am 20. und 27. November kamen weitere aus Libyen abfahrende Schiffe mit **576** bzw. **573** Personen an. Auch bei weiteren Ankünften haben wir festgestellt, dass sich an Bord außergewöhnlich viele Menschen aufhielten: jeweils **220, 238, 338** und **426** Personen. Bei derart überfüllten Booten besteht die große Gefahr, dass sich Personen im Maschinenraum im Unterdeck aufhalten müssen, was in der Vergangenheit immer wieder zu Todesfällen **aufgrund von Sauerstoffmangel** geführt hat.

Wie bereits in den letzten Monaten ist ein Großteil der Ankünfte (89%) auf Lampedusa zu verzeichnen. Diesen Monat kamen jedoch auch 18 Menschen auf Malta an. Malta wurde in der Vergangenheit immer wieder dafür kritisiert, **Hilferufe von in ihrer SAR-Zone in Seenot geratenen Booten zu ignorieren** und damit gegen ihre völkerrechtlichen Pflichten zu verstoßen. Auch im neuen Bericht von MSF, berichtet eine von der Geo Barents (MSF) gerettete Person davon, dass die **maltesischen Behörden das in Seenot geratene Boot lediglich mit Wasser, Essen und Treibstoff versorgten**: “Sie sagten uns: ‘Ihr seid 50 Kilometer von Italien entfernt. Wir müssen euch nicht helfen. Fahrt alleine weiter.’” Diese Praktiken erklären, warum, nach unseren Zählungen, in diesem Jahr lediglich 128 Flüchtende (Stand: 01.11.2023) über das zentrale Mittelmeer in Malta angekommen sind.

Am 14. November befand sich wieder ein **Boot mit 18 Menschen in der maltesischen SAR-Zone in Seenot**, weil der Motor ausgefallen war. Das zivile Aufklärungsflugzeug Seabird (Sea-Watch) informierte ein sich in der Nähe befindliches Handelsschiff. Obwohl der Kapitän sich an die maltesischen Behörden wandte, erhielt er über längere Zeit keine klaren Anweisungen, was zu tun sei. Schließlich wurde ihm sogar verboten, die Menschen zu retten. Stattdessen wurde ihm angeordnet, er solle die Migrant*innen mit Wasser und Treibstoff versorgen, damit die Menschen weiter nach Lampedusa fahren könnten. Letztendlich entschied der Kapitän, entgegen den Anweisungen der Behörden, das Boot in den nächstgelegenen sicheren Hafen nach Malta zu bringen und kam somit seinen völkerrechtlichen Pflichten nach, auch wenn die maltesischen Behörden aktiv versuchten, ihn davon abzuhalten.

Wie bereits in den vergangenen Monaten stellten Rettungen durch private Schiffe jedoch die Ausnahme dar.

Ein kleiner Teil der Flüchtenden (9%) kam außerdem autonom in Italien an, d.h. sie schafften es ohne Unterstützung in die italienischen Territorialgewässer (ab 12 Seemeilen vor der Küste). Der Großteil der Ankommenden (54%) wurde von den italienischen Behörden (z.T. mit Unterstützung von Frontex) gerettet. Obwohl wir beobachten, dass Italien regelmäßig seinen völkerrechtlichen Pflichten zur Koordination der Seenotrettung in seiner SAR-Zone nachkommt, konnten wir auch in diesem Monat feststellen, dass die Behörden immer wieder versuchen Hilferufe zu umgehen. So berichtet z.B. MSF, dass am 14. November ihr Seenotrettungsschiff Geo Barents **von den italienischen Behörden aufgefordert wurde, den Notruf eines weniger als 30 Kilometer entfernten Bootes mit 40 Menschen zu ignorieren.** Nach unseren Zählungen kamen am nächsten Tag viele Gruppen ähnlicher Größe auf Lampedusa an. Wir hoffen, dass sich auch diese Personen darunter befanden.

Zusätzlich wurden im November 986 Menschen (12%) durch die Schiffe der zivilen Flotte gerettet. Auch diese Arbeit wird immer wieder durch die italienischen Behörden erschwert, z.B. durch die Nichtweitergabe von Informationen. So berichtete etwa die Geo Barents (MSF) von einer **Rettung am 17. November, bei der Frontex das in Seenot geratene Boot bereits gesichtet hatte.** Anstelle der Geo Barents wurde aber anscheinend die sog. libysche Küstenwache informiert, die sich bei der Ankunft der Geo Barents bereits vor Ort in der maltesischen SAR-Zone befand. Die sog. libysche Küstenwache rettet aber keine Menschen, sondern bringt sie zurück nach Libyen, was eine Verletzung des Rechts auf Asyls und des Grundsatzes des non-refoulement darstellt. Die Zusammenarbeit zwischen der EU-Agentur und den libyschen Milizen ist zu verurteilen und zeigt einmal mehr, dass der EU der Schutz ihrer Grenzen mehr wert ist als der Schutz von Menschenleben.

Wie bereits in unserer letzten Ausgabe berichtet, versucht die italienische Regierung weiterhin die zivile Seenotrettung durch die **Zuweisung weit entfernter Häfen** zu behindern. In diesem Monat konnten wir beobachten, dass dem Rettungsschiff Life Support (Emergency) nach zwei Rettungen von insgesamt 118 Personen in der maltesischen SAR-Zone der **Hafen von Brindisi, Apulien**, zugewiesen wurde. Dies bedeutete eine zusätzliche Fahrt von 46 Stunden bei schweren Wetterbedingungen. Gegen Ende des Monats wurde ihr bei einer weiteren Rettung von 21 Personen in der libyschen SAR-Zone der **Hafen des noch weiter entfernten Marina di Carrara, Toskana**, zugewiesen, was erneut eine zusätzliche Fahrt von drei Tagen nach sich zog. Die Ocean Viking (SOS Mediteranée) hingegen musste nach einer Rettung von 128 Personen in der libyschen SAR-Zone den **Adriahafen Ortona, Abruzzen**, ansteuern, den sie erst nach drei Tagen erreichte. Nach einer Rettung von 57 Personen in der maltesischen SAR-Zone am 17. November wurde der Geo Barents (MSF) angeordnet, den **Hafen von Ravenna, Emilia-Romagna**, anzulaufen, was eine zusätzliche Fahrt von 1.639 Kilometern und fünf Tagen erforderte, obwohl die Crew aufgrund der schlechten Wetterverhältnisse **einen näheren Hafen angefragt** hatte.

Das politische Kalkül hinter dieser Praxis ist klar: Zivile Seenotrettungsschiffe sollen möglichst lange aus dem Operationsgebiet ferngehalten werden. Dies bedeutet, dass weniger Menschen gerettet werden können. Dass die Geretteten, die eh schon von den, zum Teil Tage langen, gefährlichen und potenziell traumatisierenden Überfahrten geschwächt sind, möglichst unverzüglich nach der Rettung an Land gebracht und medizinisch und psychologisch versorgt werden sollten, interessiert die italienische Regierung nicht.

WEGE NACH EUROPA

Im November haben sich die Abfahrtsorte erneut verändert. Wir konnten beobachten, dass mindestens 23% der Menschen aus Tunesien abfuhren (4417 Personen), während mindestens 52% der Personen (2001 Personen) von Libyen aus Italien erreichten. Im Vergleich zum Vormonat stellt das einen Anstieg der Abfahrten aus Tunesien um 46% und einen Anstieg der Abfahrten um 12% aus Libyen dar. Der Anteil der Ankommenden, bei denen sich der Abfahrtsort nicht ermitteln ließ, sank um 52%. Klare Gründe für diese Veränderungen zu finden, ist angesichts der instabilen politischen Lagen in beiden Ländern schwierig. Sie zeigen einerseits, dass sich die Behörden der beiden Staaten zeitweise an die mit der EU vereinbarten Abkommen halten und Migrant*innen daran hindern, abzufahren, um EU-Staaten zu erreichen. Doch andererseits schienen sie zeitweise wegzuschauen, so dass Migrant*innen die gefährliche Überfahrt nach Italien beginnen können. Was in beiden Szenarien für die Behörden keine Rolle spielt, ist der Schutz der Rechte der Flüchtenden. Sie sind lediglich Spielball politischer Interessen.

Das ist auch der Grund dafür, dass wir, wie viele andere Organisationen, schon seit langem anmahnen, dass weder Libyen und Tunesien sichere Staaten für Migrant*innen sind. Das zeigt sich auch wieder in diesem Monat. In Tunesien herrscht weiterhin ein rassistisches Klima der Gewalt vor, welches auch eine von der Geo Barents gerettete Person im MSF-Bericht beschreibt: ***“Sie haben mich rausgeworfen. Alle Hausbesitzer haben afrikanische Mieter*innen rausgeworfen. Ich habe alles verloren. Ich habe in Tunis gelebt. Eines morgens bin ich aufgestanden und der Hausbesitzer kam. (...) Er sagte mir: ‘Der Präsident hat gesagt, ihr Afrikaner*innen müsst nachhause gehen. Wir können keine Afrikaner*innen mehr unterbringen’.*”**

Zusätzlich **eskalierte in diesem Monat die Gewalt** in Tunesien. Nachdem die tunesischen Behörden mehrere Metallboote, die der Überfahrt dienen sollten, zerstört hatten, griffen Migrant*innen Mitglieder der Nationalgarde an und steckten ein Polizeiauto in Brand. Mehrere Menschen wurden im Zusammenhang mit diesem Vorfall verhaftet. Die Situation kann als Zeichen steigender Spannungen und Frustration aufgrund der untragbaren Situation von insbesondere sub-saharischen Migrant*innen in Tunesien gesehen werden. Unser Netzwerk berichtete außerdem von willkürlicher Kriminalisierung in Tunesien: Allein im November wurden ca. 80 Tunesier*innen als Organisator*innen und 60 Migrant*innen aus verschiedenen sub-saharischen Staaten als Mediator*innen oder Bootsfahrer*innen verhaftet, wobei es nach Berichten bereits ausreicht Arabisch und Französisch zu sprechen, um als Mediator*in zu gelten. Die Arbeit auf Fischerbooten hingegen genügt, um als Organisator*in der Überfahrt verhaftet zu werden.

Auch in Libyen bleibt die menschenrechtliche Lage für Migrant*innen besorgniserregend. Das bestätigen auch die durch MSF durchgeführten **medizinischen Untersuchungen der auf der Geo Barents Geretteten**: “Der Großteil der gewaltbedingten Verletzungen, die vom MSF Team gesehen wurden, wurden durch Zivilpersonen, kriminelle Gruppen oder staatliche Streitkräfte verursacht. Insgesamt 67 Prozent der gewaltbezogenen Konsultationen hatten ihren Ursprung in der in Libyen erlebten Gewalt.”

Vor diesem Hintergrund ist die Zusammenarbeit der EU mit Staaten, die wiederholt und gut dokumentiert Menschenrechte verletzen, zu verurteilen. Auch die **Ankündigungen der EU**, eine Zusammenarbeit mit weiteren Transitstaaten wie z.B. Ägypten und Tunesien, die eine schlechte Menschenrechtsbilanz vorweisen, im Bereich Migration anzustreben und zu intensivieren, ist mit Sorge zu beobachten.

Eine weitere Fluchtroute von der Türkei über das Ionische Meer wurde, wie bereits in den vergangenen Monaten, von einer kleinen Zahl von Menschen (150 Personen, 2%) genutzt.

PUSH - UND PULLBACKS

In diesem Monat konnten wir einen großen Anstieg von Pullbacks nach Tunesien beobachten. 3593 Menschen wurden vor der Küste Tunesiens von den tunesischen Behörden daran gehindert, Italien zu erreichen. Das ist ein Anstieg um 303% im Vergleich zum Vormonat. Am 22. November erreichten uns Berichte, dass in **mehr als 30 Operationen nahezu 1.200 Menschen abgefangen** wurden. Zusätzlich verhaftete die tunesische Nationalgarde mindestens 12 Personen, konfiszierte 12 Boote und 22 Motoren. Besonders besorgniserregend ist auch die Nachricht von Alarm Phone, dass in solchen Operationen abgefangene Menschen anschließend **in die Wüste nahe der algerischen Grenze gebracht werden**.

Auch die sog. libysche Küstenwache hinderte in einer Vielzahl von Operationen auf dem Meer Menschen daran, Italien zu erreichen. Unsere Zählungen zeigen, dass mindestens 1627 Menschen abgefangen wurden (Rückgang um 8% im Vergleich zum Vormonat). Anfang des Monats fand eine Rettung **durch ein privates Handelsschiff** statt. Der Öltanker "Anwaar Libya" **ging ein Boot mit 28 Personen ab** und übergab es anschließend den libyschen Behörden, die die Menschen nach Tripoli zurück brachten. Auch für private Handelsschiffe gilt die Pflicht, Menschen nach einer Rettung an einen sicheren Hafen zu bringen.

TOTE & VERMISSTE

Auch in diesem Monat ereigneten sich wieder mehrere dramatische Schiffbrüche auf dem zentralen Mittelmeer, die einmal mehr die tödlichen Folgen des Fehlens legaler Einreisewege verdeutlichen. Nach unseren Zählungen starben mindestens 14 Personen, 12 Personen gelten als vermisst. Die Dunkelziffer dürfte um einiges höher sein.

Am 11. November wurde ein **Boot mit 39 Menschen** aus Eritrea und Sudan von der italienischen Guardia di Finanza und Frontex gerettet. Nach aktuellen Rekonstruktionen scheint ein 29-jähriger Eritreer bei der Rettung ums Leben gekommen zu sein.

Ein ähnlicher Fall ereignete sich am 21. November. Bei der **Rettung eines Bootes mit 47 Personen an Bord** durch die Guardia di Finanza kam es zu einem tragischen Zwischenfall: Während des Transshipment, also der Phase, in der die zu rettenden Personen von ihrem Boot auf das Schnellboot der italienischen Behörden verlegt werden, kenterte das Boot der Migrant*innen und sie fielen ins Wasser. Dabei starb eine 26-jährige Frau aus der Elfenbeinküste.

Bereits vor diesem Vorfall hatte die Organisation Maldusa in einem Artikel vor den **Gefahren des Transshipment** gewarnt. Bestimmte Schiffstypen, die immer wieder von der italienischen Küstenwache und der Guardia di Finanza zur Rettung eingesetzt werden, sind nicht dazu geeignet, Seenotrettungen durchzuführen. Insbesondere für die Rettung von überfüllten Eisenbooten, auf denen mittlerweile ein Großteil der Menschen ankommt und die besonders instabil sind und sich oft nur wenige Zentimeter über dem Meeresspiegel befinden. Außerdem betont die Organisation, wie wichtig es sei, eine*n kulturelle*n Mediator*in an Bord der Rettungsschiffe zu haben, der*die mit den Menschen an Bord kommunizieren, sie beruhigen und ihnen den Ablauf der Rettung erklären kann. Damit kann Panik auf dem Boot vermieden werden, was eine große Gefahr während Rettungen darstellt.

Doch in den letzten Wochen hätten sich, so Maldusa, weder kulturelle Mediator*innen noch medizinisches Personal bei Rettungsaktionen der Guardia di Finanza an Bord befunden. Vermutlich hätten also mehr Todesfälle bei Rettungen verhindert werden können, wenn die Rettungseinsätze anders ausgeführt worden wären.

Am 20. November ereignete sich ein weiter dramatischer **Schiffbruch, bei dem ein Boot mit 52 Menschen kurz vor der Küste Lampedusas kenterte**. Während 41 Menschen von den italienischen Behörden und Frontex und zwei weitere Männer, nachdem sie weiter geschwommen waren, von einem Fischerboot gerettet wurden, starb ein Kind im Alter von einem Jahr und acht Monaten, die Mutter überlebte. Weitere acht Menschen gelten als vermisst, darunter vermutlich zwei Kinder.

ZIVILER WIDERSTAND

Im Lichte dieser Ereignisse hält der Widerstand gegen das Sterben im Mittelmeer an. Insbesondere die zivile Flotte, unterstützt durch zwei Aufklärungsflugzeuge, leistet einen wichtigen Beitrag gegen die EU-Politik der Abschottung.

Im November gibt es gute Nachrichten: **Sea-Watch 5 hat Deutschland verlassen**, um ihren Einsatz im Mittelmeer zu beginnen. Diese Unterstützung ist bitter nötig angesichts der wiederholten Versuche der italienischen Regierung, die zivile Seenotrettung zu behindern - sei es mit der Festsetzung von Schiffen und hohen Geldstrafen, Anklagen wegen vermeintlicher Beihilfe zur unerlaubten Einreise oder mit der Zuweisung weit entfernter Häfen (siehe oben).

Solche Maßnahmen werden immer wieder damit begründet, dass zivile Seenotrettungsorganisationen nicht mit den Behörden kooperieren. Das bestreiten die Organisationen selbst schon lange. Nun zeigt auch ein geleaktes Dokument der italienischen Küstenwache, dass der Vorwurf nicht stimmen kann. Das Dokument selbst benennt nämlich **Alarm Phone und die zivilen Seenotrettungsschiffe als Informationsquellen für die Küstenwache**.

Und trotzdem konnten wir im November beobachten, dass italienische Behörden mit **Drohungen gegen das zivile Aufklärungsflugzeug Sea-Bird (Sea-Watch)** versuchten, dessen Arbeit einzuschränken. Ohne Erfolg: Obwohl die italienischen Behörden Sea-Watch erklärten, dass die Unterstützung von Seenotrettungsfällen allein Verantwortung des Staates sei, fliegt Sea-Bird weiter über das Mittelmeer.

Am 16. November wurde außerdem für die Ocean Viking (SOS Méditerranée) erneut ein **Stop von 20 Tagen und eine Geldstrafe von 3.300 Euro** angeordnet, nachdem diese nacheinander drei Boote mit insgesamt 128 Menschen in der libyschen SAR-Zone gerettet hatte. Nach dem sogenannten NGO-Dekret ist das verboten und zivile Seenotrettungsschiffe müssen nach jeder einzelnen Rettung unverzüglich den ihnen zugewiesenen Hafen anlaufen. Eine weitere Maßnahme, um zivile Seenotrettung zu erschweren.

Bezüglich des **Prozesses gegen Anabel Montes und Marc Reig**, Crew-Mitglieder der Open Arms (Proactive Open Arms), gibt es gute Neuigkeiten. Nachdem im März 2018 Ermittlungen gegen die beiden wegen Beihilfe zur unerlaubten Einreise eingeleitet wurden, wurde am 22. November schließlich entschieden, dass nicht genug Beweise vorliegen, um einen Prozess einzuleiten. Das hat nun auch ein Berufungsgericht in Catania bestätigt.

Zur Zeit ist zu befürchten, dass es auch in Deutschland bald zu ähnlichen Kriminalisierungen kommen könnte. Eine **Änderung des Aufenthaltsgesetzes**, in der die Voraussetzung des "Vermögensvorteils" aus dem Straftatbestand des Schmuggels ("Einschleusen von Ausländer*innen") gestrichen werden soll, könnte dazu führen, dass in Zukunft deutsche Seenotrettungsorganisationen für ihre Einsätze im Mittelmeer in Deutschland kriminalisiert werden. Obwohl **das Innenministerium dementiert**, dass es zu so einer Kriminalisierung kommen würde, sollte die Gesetzesänderung weiter beobachtet werden.

Schließlich ist in Italien zu beobachten, dass sich Organisationen der zivilen Seenotrettung gegen Versuche wehren, ihre Arbeit zu behindern. Gleich am Anfang des Monats reichte Mediterranea **Klage gegen die Festsetzung ihres Schiffes Mare Jonio am 18. Oktober** in Trapani ein. Dieses wurde nach der Rettung von 69 Personen für 20 Tage festgesetzt. Ähnlich ging Sea-Eye vor dem Zivilgericht Vibo Valentia gegen die Festsetzung ihres Schiffes Sea-Eye 4 vor.

Dieses wurde Ende Oktober - bereits zum dritten Mal in diesem Jahr - ebenfalls für 20 Tage von den italienischen Behörden festgesetzt und eine Strafe von 3.000 Euro wurde verhängt. Die italienischen Behörden begründeten die Administrativhaft damit, dass die Crew den Anweisungen der sog. libyschen Küstenwache bei einer **Rettung am 27. Oktober** nicht Folge geleistet hätte. Barbara Held, zum Zeitpunkt des Vorfalls Crew-Mitglied der Sea-Eye 4 **beschreibt die dramatische Situation** der "Hetzjagd" der libyschen Küstenwache. Als die Sea-Eye 4 am 18. Oktober einem in Seenot geratenem Boot zur Rettung kam, befand sich die sog. libysche Küstenwache bereits vor Ort und versuchte das Boot zum Umkehren zu bewegen. Das Verhalten der sog. libyschen Küstenwache vor Ort führte dazu, dass vier Menschen starben. Und den Anweisungen genau dieser Akteure, so sagen zumindest die italienischen Behörden, sollte die Sea-Eye 4 Folge leisten. Damit sind nun **drei Klagen** von Sea-Eye bei italienischen Gerichten anhängig. Es bleibt zu hoffen, dass die italienischen Gerichte die Chance wahrnehmen, die rechtswidrige Politik der italienischen Regierung als solche zu verurteilen.

Kontakt:

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

