

OKTOBER 2023



CENTRAL MEDITERRANEAN INFO

ANKÜNFTE

borderline-europe dokumentierte im Monat Oktober 10.846 Ankünfte in Italien und somit etwa 8.500 Personen weniger als im September und etwa 12.000 weniger als im August, welcher dieses Jahr der Monat mit den meisten Ankünften war. Im Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahres, in dem 12.899 Ankünfte verzeichnet wurden, zeigt sich eine Abnahme der Ankünfte. Das italienische Innenministerium spricht von 10.264 Ankünften im Oktober. Nach den ankunftsreichen Sommermonaten können wir demnach wieder einen Rückgang der Ankünfte feststellen. Besonders in den letzten zwei Wochen des Monats sind, mutmaßlich aufgrund eher schwieriger Wetterverhältnisse, vergleichsweise wenig Menschen in Italien angekommen.

Nach wie vor erreicht ein Großteil der Menschen die Mittelmeerinsel Lampedusa. Nichtsdestotrotz konnte borderline-europe auch vereinzelt Ankünfte in Sardinien und in der Region Kalabrien dokumentieren.

Etwa 7% der Menschen erreichten Italien autonom (d.h., sie erreichten selbständig die italienischen Hoheitsgewässer bzw. kamen direkt an Land an), 53% kamen mithilfe der italienischen Autoritäten und 12% mithilfe der Zivilflotte an.

Nach Angaben des italienischen Innenministeriums flüchteten rund 12% der in diesem Jahr in Italien ankommenden Menschen aus Guinea und jeweils rund 11% aus der Elfenbeinküste und Tunesien. Zudem kamen signifikante Teile der in Italien Schutzsuchenden aus Ägypten (6%), Bangladesch (6%), Burkina Faso (6%) und Pakistan (5%).

PUSH- & PULLBACKS

Im Monat Oktober zählte borderline-europe 1792 Pullbacks nach Libyen und 891 Pullbacks nach Tunesien. Während die Pullbacks nach Tunesien von der tunesischen Marine durchgeführt werden, sind verschiedene libysche Milizen in die Pullbacks nach Libyen involviert. Einen Einblick in die Strukturen, Funktionsweisen und Netzwerke einer in Libyen aktiven Miliz, dem Zawiyha Netzwerk, gibt ein **kürzlich erschienener Bericht der UN**.

Die Situation in Tunesien ist äußerst unübersichtlich und schwer zu analysieren. Wir beobachten teils widersprüchliche politische Tendenzen, wie das **Drängen von Seiten der tunesischen Autoritäten**, das Land über das Mittelmeer zu verlassen und gleichzeitig erneut **verstärkte Pullbacks**. Da sich die Zahlen der Pullbacks von verschiedenen Quellen teilweise sehr stark unterscheiden (**hier** wird von 9580 Pushbacks innerhalb von 30 Tagen berichtet), sollten die Zahlen zu den Pullbacks nach Tunesien für diesen Monat kritisch betrachtet werden.

Offensichtlich halten Italien Menschenrechtsverletzungen nicht davon ab, eng mit Tunesien und Libyen zusammenzuarbeiten: Neben dem im Juli verabschiedeten Memorandum zwischen EU und Tunesien (siehe **hier** und **hier**) hat Italien im Oktober erneut Tunesien **Ausrüstung** zur Verfügung gestellt, um Tunesiens Maßnahmen gegen die sog. irreguläre Migration zu unterstützen.

Neben der schon seit 2017 laufenden **Unterstützung Libyens** im Rahmen des Migrationsabkommens der EU hat Italien im August der sog. libyschen Küstenwache **drei weitere Boote** übergeben, um deren Arbeit im Abfangen von Booten, die sich von Libyen auf den Weg Richtung Italien begeben, noch effektiver zu gestalten.

WEGE NACH EUROPA

Im Oktober konnte *borderline-europe* feststellen, dass sich die Abfahrtsorte geändert haben. So ist zu beobachten, dass wieder vermehrt Menschen versuchen, das Mittelmeer von Libyen aus zu überqueren, während die Anzahl der Abfahrten aus Tunesien, die in den vorherigen Monaten dominierend waren, zurückgegangen ist. So fuhren im Oktober etwa 36% der Boote aus Libyen ab und nur 10% der Boote aus Tunesien. Verglichen mit August sind demnach die Abfahrten aus Libyen um 27,1% gestiegen, während solche aus Tunesien um 27,6% gesunken sind. Leider sind aufgrund fehlender Daten bei etwa der Hälfte der Ankünfte die Abfahrtsorte nicht festzustellen. Nichtsdestotrotz kann davon ausgegangen werden, dass die Daten einen groben Überblick über die Entwicklung der Abfahrtsorte ermöglichen. Unsere Beobachtung teilt auch das MALDUSA Projekt in einem **kürzlich erschienen Artikel**, in dem auch auf eventuelle Gründe für die Veränderungen eingegangen wird.

Zudem beobachten wir, wie in den vergangenen Monaten, eine kontinuierliche kleine Anzahl von Abfahrten aus der Türkei. Im Oktober kamen so 712 Menschen aus der Türkei über das Ionische Meer nach Kalabrien.

Die rigorose Kriminalisierung von sogenannten „Schleppern“ ist eine der Hauptmaßnahmen der italienischen - aber auch der deutschen - Politik im Kampf gegen die illegalisierte Einwanderung nach Europa. So wurden vom italienischen Staat seit dem Erlass des sog. Piantedosi-Dekrets im März 2023, welches im Mai zum Gesetz wurde, **nach Angaben des italienischen Innenministers Piantedosi** 100 Menschen der Beihilfe zur unerlaubten Einreise verdächtigt. Wie willkürlich diese Anschuldigungen sind, zeigt das Projekt **„From Sea To Prison“**, an dem *borderline-europe* mitgearbeitet hat. **Der Prozess gegen die vier Personen**, die als die „Schlepper“ des Schiffes "Summer Love" beschuldigt werden, das am 26. Februar letzten Jahres nur wenige hundert Meter vom Strand von Steccato di Cutro kenterte und den Tod von 94 Menschen verursachte, sollte am 4. Oktober beginnen, wurde jedoch auf den 15. November verschoben.

Wir beobachten mit Spannung den **parallel laufenden Prozess** bezüglich des Cutro-Schiffbruchs und der Frage nach unterlassener Hilfeleistung von Seiten der italienischen Autoritäten. In diesem Zusammenhang gibt es sechs Verdächtige, die wegen Amtsmissbrauch und fahrlässiger Tötung von der Staatsanwaltschaft in Crotone angeklagt werden.

Leider beobachten wir schon seit längerem das konsequente Nicht-Helfen der maltesischen Behörden im Falle von Schiffen in Not. Am ersten Oktober befanden sich **zwei Boote in Seenot**, gesichtet durch das Aufklärungsflugzeug Seabird der zivilen Seenotrettungsorganisation Sea-Watch. In der Nähe befanden sich Handelsschiffe, welche von den maltesischen Behörden jedoch aufgefordert wurden, keine Anweisungen von Seabird anzunehmen. Seabird fand eines der Boote am nächsten Tag wieder. Zu diesem Zeitpunkt waren die Menschen aber mit Rettungswesten ausgestattet. **Sea-Watch** schrieb dazu: "Wir gehen davon aus, dass das nahe gelegene maltesische Patrouillenboot die Menschen auch mit Treibstoff versorgte, statt sie zu retten. Ein schwerer Verstoß gegen die Rettungspflicht."

Ein **ähnlicher Fall** ereignete sich am 22. Juni dieses Jahres: Einem Schlauchboot mit 14 Menschen an Bord ging der Treibstoff aus, sodass die Menschen versuchten, mit Hilfe von leeren Benzinkanistern das Boot zu bewegen. Laut den maltesischen Behörden war das sich in der maltesischen SAR Zone befindende Boot jedoch nicht in Seenot, sodass eine Rettung als nicht erforderlich angesehen wurde. Als ein Benzinkanister ins Wasser fiel, versuchte eine Person diesen zurückzuholen, ertrank aber bei dem Versuch in den Wellen. Nach einigen Stunden erreichte ein Handelsschiff das Schlauchboot, rettete die Menschen jedoch nicht, sondern versorgte diese nur mit Wasser und Essen. Später erreichte die Stelle auch ein Patrouillenboot der "Armed Forces of Malta" (AFM), das die Menschen ebenfalls nicht rettete, sondern nur weiteren Treibstoff übergab und das Schlauchboot erneut allein zurückließ. Erst am nächsten Tag wurden die Menschen von dem NGO-Schiff Geo Barents (MSF, Ärzte ohne Grenzen) gerettet. Eine kürzlich erschienene, ausführliche Rekonstruktion dieses Falls von MSF ist **hier** zu finden.

TOTE & VERMISSTE

borderline-europe zählt im Monat Oktober 50 Tote und Vermisste. Seit Jahresbeginn sind bereits **über 2.140 Menschen** im zentralen Mittelmeer gestorben oder werden vermisst. Das **Missing Migrants Project vom IOM** zählt für den Oktober 41 Menschen, die als tot oder vermisst gelten. Die Zahl beschreibt nur die dokumentierten Fälle. Die Dunkelziffer dürfte deutlich höher sein.

Bei dem Versuch, Italien von Tunesien aus zu erreichen, ist es zum wiederholten Male zu einem **Schiffbruch** gekommen. Glücklicherweise konnten 44 der 46 Menschen von tunesischen Behörden gerettet werden. Zwei Menschen starben jedoch.

Ein **weiterer Schiffbruch** ereignete sich am 28. Oktober. Ein altes, baufälliges, aus Tunesien stammendes Fischerboot kenterte gegen Mitternacht einige Meter vor der Küste von Marinella di Selinunte in Westsizilien, riss viele der an Bord befindlichen Personen mit ins Wasser und lief dann etwa fünfzig Meter vor dem Ufer auf eine Untiefe auf. Es wird geschätzt, dass sich **ca. 60 Menschen an Bord** des Schiffes befanden, von denen **35 überlebten**. Bisher wurden sechs Leichen gefunden. Die restlichen Menschen gelten als vermisst. Warum die Personen nicht rechtzeitig von den italienischen Behörden gerettet wurden, ist bisher unklar.

ZIVILER WIDERSTAND

Im Oktober zählte borderline-europe 1.320 Menschen, die von Seenotrettungsschiffen gerettet wurden. Insgesamt waren in diesem Zeitraum 11 verschiedene Schiffe auf dem zentralen Mittelmeer unterwegs. Unterstützt wurden diese maßgeblich von den Flugzeugen der Pilotes Volontaires und Sea-Watch.

Am 21. Oktober kam es zu einer **Rettung von 245 Menschen**. Das aus Zuwara, Libyen, kommende, überfüllte Fischerboot war in der maltesischen SAR-Zone gegen 12:00 mittags in Seenot geraten und wurde, nach dem das Alarm Phone Kontakt aufnehmen konnte, von dem NGO-Schiff Nadir erreicht und erstversorgt. Aufgrund der schlechten Wetterbedingungen war weitere Hilfe notwendig, da das Segelschiff Nadir aufgrund mangelnder Kapazitäten selbst nur eine begrenzte Anzahl von Menschen aufnehmen kann.

Die zur Hilfe kommende Guardia di Finanza schritt aber nicht sofort ein. Erst als es dunkel wurde, entschlossen sie sich zur Hilfe zu kommen, sodass schlussendlich die Nadir, drei Schiffe von der Guardia di Finanza und ein **Schiff von Frontex** das Fischerboot nach Lampedusa eskortierten, wo sie gegen **11 Uhr abends ankamen**.

Am Ende des Monats, dem 27. Oktober, kam es zu einer **dramatischen Rettung durch die Sea-Eye 4**. Das Schiff wurde vom Alarm Phone auf ein in Not geratenes Schlauchboot aufmerksam gemacht. Vor Ort befand sich bereits die sog. libysche Küstenwache, die das Schlauchboot bedrängte, wodurch Menschen ins Wasser fielen. Die Geflüchteten wehrten sich gegen den Versuch der sog. libyschen Küstenwache, die Menschen an Bord zu nehmen und konnten ihr Boot von dem längsseits gegangenen libyschen Patrouillenboot lösen.

Währenddessen drohten die libyschen Milizen, dass sie ein Eingreifen des NGO-Schiffs Sea-Eye 4 mit Gewalt beantworten würden, was jedoch glücklicherweise nicht geschah. Aufgrund der ständigen Bedrohung durch die Milizen gerieten einige Menschen in Panik und fielen ins Wasser. Die Sea-Eye 4 schaffte es trotz alledem, die meisten Menschen an Bord zu nehmen. Drei Menschen, darunter eine schwangere Frau, schwebten in Lebensgefahr, konnten jedoch stabilisiert werden. Ihr ungeborenes Kind hat sie **verloren**. Italien verweigerte trotz alledem eine medizinische Evakuierung und wies das NGO-Schiff an, die achtstündige Fahrt nach Lampedusa anzutreten. Die Sea-Eye 4 Crew entdeckte bereits vier Leichen an Bord des Schlauchbootes. Außerdem werden noch immer Menschen vermisst. Es ist unklar, ob diese Menschen bereits verstorben sind oder von der libyschen Küstenwache zurückgeführt wurden.

Am 30. September hat die Open Arms (Proactiva Open Arms) drei verschiedene Rettungsaktionen in internationalen Gewässern durchgeführt und **insgesamt 176 Menschen gerettet**. Die ersten beiden Boote hatten 33 und 36 Personen an Bord, waren unter gefährlichen Bedingungen und ohne Rettungsausrüstung unterwegs", so der Gründer der NGO, Oscar Camps. Nach den ersten beiden Einsätzen "erhielten wir, nachdem wir von den italienischen Behörden die Angabe des Hafens erhalten hatten, einen Notruf des Flugzeugs Seabird der Nichtregierungsorganisation Sea-Watch für ein überfülltes Boot, das sich in Gefahr befand" und in dessen Nähe keine Rettungsboote waren.

Wir "informierten daher die zuständigen Behörden und steuerten das Ziel an, das etwa 20 Meilen von unserer Position entfernt war", d.h. etwa zwei Stunden Fahrtzeit. Als die Crew an der Unglücksstelle ankam, "sahen wir uns mit einem (...) überladenen Schlauchboot konfrontiert, das 109 Menschen an Bord hatte, davon 94 unbegleitete Minderjährige". Nach der Rettung und Ankunft in Marina di Carrara wurde die Open Arms aber unverzüglich festgesetzt, da nach dem sog. „NGO-Dekret“ ein Schiff nur eine Rettung durchführen darf und dann sofort einen zugewiesenen Hafen anfahren muss. Demnach hätte die Open Arms die letzte Rettung nicht durchführen dürfen. Durch das Dekret sind NGO- Schiffe gezwungen, gegebenenfalls **Seevölkerrecht** zu verletzen, nach dem Kapitäne verpflichtet sind, in Seenot geratenen Menschen Hilfe zu leisten.

Die Bemühungen der italienischen Regierung, durch Dekrete und Gesetze, wie dem NGO-Dekret und dem Piantadosi Gesetz, die zivile Seenotrettung bestmöglich zu beeinträchtigen, haben im Oktober dazu geführt, dass zwei Schiffe für jeweils 20 Tage in Häfen festgesetzt wurden. Die **Open-Arms wurde am 4. Oktober festgesetzt**, da sie im oben erwähnten Fall ihrer rechtlichen Pflicht nachgekommen ist, Menschen in Seenot zu retten. Zusätzlich wurde eine Strafe in Höhe von 10.000€ erlassen.

Neben der Open-Arms wurde auch gegen die Mare-Jonio eine **administrative Blockade und eine Strafe von 10.000€ erlassen**. In diesem Fall wurde die Blockade damit gerechtfertigt, dass den Anweisungen der Seenotrettungsleitstelle in Rom (MRCC) nicht Folge geleistet wurde. Das MRCC hatte konkret gefordert, dass Kontakt zu den Behörden in Libyen aufgenommen wird, um die geretteten Personen dorthin zurückzubringen. Diese Aufforderung kommt einem Rechtsbruch gleich: nach dem sog. **Hirsi Urteil** des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte von 2012 sind Pushbacks von europäischen Schiffen in nicht-sichere Häfen, wie Libyen, verboten.

Zusätzlich zu den administrativen Blockaden behindert der italienische Staat die zivile Seenotrettung auch durch tagelange Inspektionen (**siehe Sea-Eye**) oder durch plötzliche Aufforderungen, Häfen zu verlassen (**siehe Aita Mari**). Letztere Taktik stellt eine massive Behinderung der humanitären Seenotrettung dar, da dadurch erforderliche Wartungsarbeiten nicht durchgeführt werden konnten.

Darüber hinaus versucht Italien nach wie vor die Arbeit der zivilen Rettungsschiffe durch die Zuweisung von weit entfernten Häfen zu sabotieren. So durften nach **Matteo Villa** vom „Italian Institute for International Political Studies“ im letzten Jahr mindestens 50% der NGO-Schiffe nicht in Lampedusa anlegen, sondern mussten mindestens 778 Kilometer zurücklegen, bevor sie den ihnen zugewiesenen Hafen erreichten.

Diese Praxis können wir bestätigen: Im Oktober wurden praktisch allen aktiven NGO-Schiffen nach erfolgten Rettungen weit entfernte Häfen zugewiesen: am 13. Oktober sollte die **Aita Mari** in den 900km weit entfernten Hafen von Genua fahren; am 15. Oktober wurde der **Geo Barents** ebenfalls der Hafen von Genua zugewiesen, der 1160 km weit entfernt von ihrer Position lag; der **Humanity 1** wurde trotz schlechter Wetterverhältnisse Bari als Hafen zugewiesen, eine Fahrt von über 1000 km. Am 19. Oktober wurde der **Sea-Eye 4** der 942 km entfernte Hafen von Brindisi zugewiesen und am 25. Oktober musste die **Ocean Viking** (SOS Mediterranée) bis nach Ravenna fahren, das 1613 km entfernt lag. Diese nach internationalem Seerecht verbotene Praxis (in den Konventionen heißt es, der nächstliegende sichere Hafen ist anzusteuern) wurde in den letzten Monaten von den italienischen Behörden intensiviert. Sie führt zu vermeidbaren Verspätungen der Ankunft, wodurch die Migrant*innen zusätzlich leiden und zu Einschränkungen der Einsatzzeit von Such- und Rettungsschiffen.

Zudem ist zu beobachten, dass die Zahl der bei jeder NGO-Rettung geretteten Menschen seit der Amtszeit von Meloni drastisch zurückgegangen ist.

Während die NGO-Schiffe unter der Draghi-Regierung (02/2021-10/2022) in 50% der Fälle mindestens 280 Geflüchtete retteten, sind es **unter den neuen Regeln nur noch etwa 70 Personen**.

Gegen die oben erwähnten administrativen Blockaden geht nun eine NGO rechtlich vor: So hat Sea-Eye am 10. Oktober **Klage gegen Italien** eingereicht. Gegenstand der Klage ist die unrechtmäßige Festsetzung der Sea-Eye 4 für 20 Tage inkl. einem Bußgeld von 3.333 €. Konkret geht es um einen Fall, in dem drei Rettungen durchgeführt wurden, anstatt nur eine, wie das italienische Gesetz aktuell vorgibt. Auf dem dritten Boot befanden sich jedoch bewusstlose Personen. Diese nicht zu retten und sie dem sicheren Tod zu überlassen, hätte eine Verletzung des Völkerrechts bedeutet.

Gleichzeitig kam es im Fall „**Naass and Sea-Watch v Frontex**“ am 11. Oktober zu einer **Anhörung beim Gerichtshof der Europäischen Union** (EuGH) in Luxemburg. Bereits am 28. April hatte die zivile Seenotrettungsorganisation Klage gegen Frontex eingereicht. Gegenstand der Klage ist ein völkerrechtswidriger Pullback vom 30.07.2021, den das Sea-Watch Aufklärungsflugzeug Seabird sowie das Rettungsschiff Sea-Watch 3 bezeugen konnten.

Zusätzlich gibt es Neuigkeiten im **IUVENTA Fall**: Anfang des Monats kam es zu Anhörungen im Rahmen der seit 2022 laufenden Vorverhandlungen. Bei diesen soll entschieden werden, ob die IUVENTA Crew wegen "Beihilfe zur unerlaubten Einreise" von Geflüchteten nach Italien angeklagt wird. Es ist zu erwarten, dass die Vorverhandlungen bis Ende diesen Jahres abgeschlossen sein werden. Genauer über den Fall kann **hier** und **hier** nachgelesen werden. Eine erfreuliche Neuigkeit zum Schluss: Mit der **TROTAMAR III** vom CompassCollective gibt es seit Ende September ein neues ziviles Rettungsschiff im Mittelmeer.

Kontakt:

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

