

Darf die sogenannte libysche Küstenwache Menschen in Seenot retten?

Nachdem die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO Anfang der Woche noch dementiert hatte, dass es eine libysche Such- und Rettungs-Zone (SAR-Zone) gibt, [kam nun die Bestätigung, dass Libyen inzwischen die nötigen Informationen dafür bereitgestellt hätte](#). Gefehlt hatte bisher vor allem die Angabe einer zentralen Seenotrettungsstelle, eines sogenannten MRCC. Nun gibt es eine entsprechende Information: der internationale Flughafen von Tripoli soll als Joint Rescue Coordination centre (JRCC) dienen, also eine Koordinierungsstelle, dessen Personal verschiedener militärischer Streitkräfte oder ziviler Behörden angehört. Auffällig ist, dass sich die IMO auf Nachfrage der Zeitung Vita wie eine Zeugin verhält, die lediglich die Informationen wiedergibt, die sie von Libyen erhält und weiter „keine Kommentare dazu zu machen hat“.

Doch viele Fragen sind noch offen: allen voran ist unklar, ob eine libysche SAR-Zone überhaupt legitim ist. Erst kürzlich haben die Untersuchungsrichter in Ragusa und Palermo bestätigt, dass Libyen nicht als POS, als place of safety, gelten kann, es daher keine sicheren Häfen in Libyen gibt, wohin Menschen, die aus Seenot gerettet wurden, gebracht werden können. Somit sind die Ermittlungen gegen die NGOs Sea-Watch und Proactiva Open Arms eingestellt worden, die sich geweigert hatten, Menschen zurück nach Libyen zu bringen bzw. die Rettung der sogenannten libyschen Küstenwache zu überlassen. Hinzu kommt, dass eben diese Küstenwache eine lange Liste verbrecherischer Handlungen vorzuweisen hat, bei denen sie sowohl die NGOs als auch die Menschen in Seenot mit Waffengewalt bedroht haben. In der tragischsten Episode, der vom 6. November letzten Jahres, ertranken mehr als 50 Menschen bei dem, was eigentlich eine Rettungsaktion hätte sein sollen. Der Fall ist bereits vor den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte gebracht worden. Darüber hinaus verhängte der UN-Sicherheitsrat am 8. Juni Sanktionen gegen sechs Personen, die Schleppernetze in Libyen verwalten, darunter auch Abd al Rahman al Milad, Leiter der von der Europäischen Union finanzierten sogenannten libyschen Küstenwache von Zawiyah.

Es fehlen die Worte, um nachzuvollziehen, wieso trotz allem nun die libysche Küstenwache die primäre Anlaufstelle aller Rettungsaktionen im Mittelmeer sein soll. [Ein geheimes Dokument, das tiscalinews veröffentlicht hat, bestätigt das](#). Seit Samstag ist – so das Rundschreiben, das über den Seefunk INMARSAT gesendet wurde – in erster Linie Libyen, dann Malta, Tunis und schließlich Italien für die Koordination der Seenotrettung zuständig. Und darauf berufen sich Italiens Innenminister Salvini und Verkehrsminister Toninelli, wenn sie die Festsetzung der Lifeline fordern. Deren letzte Rettungsaktion fand allerdings statt, als noch die alte Regelung galt und Italien die Rettungen koordinierte. Wer also begeht hier die wahren Verbrechen?