



Salvinis Italien 3. Teil: Abschottungspolitik auf Kosten von Menschen in Seenot Tagebuch der Geschehnisse im zentralen Mittelmeer

21. Mai 2019

Sea Watch Fall löst Regierungsstreit aus – Hintergrund ist jedoch Salvinis Machtanspruch

Am 19. Mai durfte die Sea Watch 3 endlich die restlichen 45 Geflüchteten in Lampedusa an Land bringen, nachdem der Kapitän auf die äußerst kritische Situation der Menschen an Bord aufmerksam gemacht hatte. Die massive Seekrankheit und daraus folgende Dehydrierung wurde ebenso zu einem ernst zu nehmenden Problem wie die psychische Verfassung der Zurückgebliebenen: die ersten 18 Personen (Familien) durften schon am 17. Mai an Land. In Lampedusa wurden die Geretteten, die auf ein Küstenwachtschiff umgestiegen waren, mit "Welcome to Lampedusa" und "Wer ein Leben rettet, rettet die ganze Welt" begrüßt.

Um die Sea Watch 3 ist ein Regierungsstreit entbrannt, der den Innenminister dazu verleitete zu sagen, dass niemand ihm etwas zu sagen habe, auch nicht der Premierminister. „Ich wünsche mir, dass niemand mir sagt was ich zu tun habe, da ich doch gezeigt habe, dass die Einwanderung geregelt werden kann.“ An seinen Kollegen Vizepremier Luigi Di Maio der Fünf-Sterne-Bewegung gerichtet äußert er: „Unser Ziel ist es, Europa nicht für die Aufteilung der Migranten zu ändern, [sondern die Grenzen zu schließen](#). Ein ernstzunehmender Kontinent lässt nur diejenigen rein, die es auch verdienen, das ist das Ziel, nicht die Umverteilung.“ Damit äußert der Innenminister deutlich, dass er nicht an einer Lastenverteilung und an der Abschaffung der Dublin-Verordnung interessiert ist, wie es bisher immer durchklang, sondern überhaupt keine Geflüchteten mehr aufnehmen möchte. Salvini verweigerte bis zum letzten Moment die Einfahrt der Sea Watch 3 in einen italienischen Hafen, wer diese schließlich freigab war die Staatsanwaltschaft in Agrigento. Der Innenminister schießt sich sogleich auf [den leitenden Staatsanwalt Luigi Patronaggio](#) ein: Nur eine harte Bestrafung der NGOs würde ein Eingreifen des Staatsanwalts rechtfertigen und ihn davor bewahren, selber wegen Beihilfe zur illegalen Einreise zur Verantwortung gezogen zu werden. Salvini wie auch die Vorsitzende der rechtsgerichteten [Partei „Fratelli d’Italia“](#) (Brüder Italiens) Giorgia Meloni fordern, die Sea Watch 3 zu versenken.

Doch der ganze Streit um die Sea watch 3 scheint nur ein Vorwand zu sein, der wirklich Grund des Streits innerhalb der Regierung ist das erweiterte Sicherheitsdiskret, das Salvini unbedingt vor der Europawahl durchdrücken möchte. Aber er stößt auf Widerstand: sein Vorschlag, sogar den Seerechtsverordnung zu ändern, greift deutlich in die Kompetenzen des Infrastruktur-Ministeriums, welches darüber wenig erfreut ist. Auch Vizepremier Luigi di Maio äußert sich [erneut gegen Salvini](#): „Der Ratspräsident hat alle Unterstützung von mir und der Regierung. Ich kann eine Arroganz dieser Art nicht kommentieren (...) In Italien hatten wir bereits Männer im Alleingang in der Führung und wir vermissen diese sicherlich nicht“.

Weiteren Gegenwind erhält Salvinis Gesetzesvorschlag von den Vereinten Nationen. In einem 12-seitigen Brief an die italienische Regierung wird erläutert, dass die Sanktionen gegen die Rettungs-NGOs und Netzwerke nicht gesetzeskonform sind. So könne Libyen nicht als sicherer Hafen für gerettete Geflüchtete

angesehen werden. Zudem werde mit dem Zurückbringen der Geretteten das Nicht-Zurückweisungsgebot verletzt. „Der Bericht spricht von einer ‚Kriminalisierung von Organisationen der Zivilgesellschaft, die Such- und Rettungsaktionen durchführen‘ auf See. Wir sind sehr besorgt - so heißt es in dem Dokument - über den Ansatz des Innenministeriums gegen die Mare Jonio (Schiff des italienischen Netzwerkes Mediterranea, Anm. d. Red.) durch diese beiden Richtlinien, die nicht auf einer Entscheidung der Justizbehörden beruhen. Wir glauben, dass dies wieder einmal ein politischer Versuch ist, die Rettungsaktionen, die im zentralen Mittelmeerraum von Organisationen der Zivilgesellschaft durchgeführt werden, zu kriminalisieren“. Nach Angaben der UN-Menschenrechtsagentur würde das Vorgehen des Innenministeriums "das Klima der Feindseligkeit und Fremdenfeindlichkeit gegen Migranten" verstärken“, berichtet die [Tageszeitung La Stampa](#).

Ein weiteres Highlight in der salvinischen Fake-News-Politik ist die Veröffentlichung einer Statistik über die Toten im Mittelmeer. [Nur zwei Menschen seien auf See gestorben](#), so der Innenminister, der damit versucht, seine angeschlagene Reputation im Fall Sea Watch 3 wieder herzustellen: „Weniger Ankünfte, weniger Tote, weniger Vermisste im Mittelmeer.“ Wer das Denken nicht gänzlich verweigert, dem/der ist klar, dass man wohl kaum nur die gefundenen Leichen zu statistischen Zwecken heranziehen kann. Die Dunkelziffer der abfahrenden – und verunglückenden – Boote ist ja nicht bekannt. Es gibt keine Zeug*innen mehr für das, was auf See geschieht, seitdem die Seenotrettung faktisch eingestellt wurde. Nur Überlebende können uns berichten, was wirklich da draußen geschieht. So twitterte Flavio di Giacomo von IOM (International Organisation of Migration) kürzlich: „Weniger Abfahrten von Libyen, aber die Zahl der Toten im zentralen Mittelmeer im Jahr 2019 (307) sind denen aus dem Jahr 2018 fast gleich (333). Spricht Salvini von zwei Toten, [so setzt IOM dem 316 Vermisste und Tote](#) von Januar bis zum 20. Mai entgegen. Menschlich gesehen eine wenig erfolgversprechende Politik, die der Innenminister da fährt.

17. Mai 2019

Neuer Gesetzesvorschlag erweitert Kriminalisierung der Seenotrettung

Am 9. Mai retteten zwei italienische Schiffe insgesamt 66 Menschen aus Seenot: die Mare Jonio des Netzwerkes Mediterranea (30 Personen) und die Cigala Fulgosi der italienischen Marine (36 Personen). Die Geretteten dürfen nach einiger Diskussion letztendlich einen Tag später an Land gebracht werden. Während die Geflüchteten auf der Cigala Fulgosi auf ein anderes Marineschiff verlegt und nach kurzer Auseinandersetzung in Regierungskreisen durch die Regierung nach Augusta (Sizilien) gebracht werden wird die Mare Jonio in den Hafen von Lampedusa begleitet und dort mit einer vorläufigen Konfiszierung durch die Guardia di Finanza (Zoll) festgelegt. Am 13. Mai entscheidet die Staatsanwaltschaft Agrigento nun, diese Beschlagnahmung in eine Konfiszierung zum Aufklärungszwecke zu ändern, ein wichtiger Aspekt: „Die Wahl der Staatsanwaltschaft hingegen orientiert sich an der "Notwendigkeit der Tatsachenermittlung" und damit an der Überprüfung, ob es sich um eine "Straftat" handelt oder nicht. In diesem Sinne zu lesen ist auch die Entscheidung, nur den Kapitän und den Leiter der Mission in das Register der Verdächtigen aufzunehmen, und nicht die gesamte Besatzung, wie vom Innenministerium gefordert wurde“, [so Mediterranea](#). Fakt bleibt jedoch, dass ein Marineschiff unter italienischer Flagge ohne Konsequenzen anlegen darf (wie auch im Fall eines [Küstenwachschiffes im süditalienischen Crotona](#), das die 63 Geretteten nach einiger Diskussion am 12. Mai doch an Land bringen darf), während ein ziviles Schiff unter italienischer Flagge zwar einlaufen darf, aber mit rechtlichen Konsequenzen rechnen muss. Hintergrund dieses kleinen Unterschiedes ist jedoch [das schnelle Eingreifen Premierminister Contes](#), der einen zweiten „Diciotti“-Fall fürchtete. Das Italienische Küstenwachschiff hatte im letzten Sommer Geflüchtete gerettet und durfte aufgrund der Weigerung Innenminister Salvinis zehn Tage lang die Menschen nicht an Land bringen. Salvini sollte daraufhin wegen Freiheitsberaubung vor Gericht gestellt werden. Nur die Wahl des Senats – inklusive der Stimmen der

Partnerpartei Salvinis, der 5-Sterne-Bewegung - , seine Immunität nicht aufzuheben, rettete ihn. Doch nun kriselt es in der Regierung, Vizepremier Luigi di Maio von der 5-Sterne-Bewegung: „Ohne zu schreien oder zu zetern, ohne die Welt zu bedrohen, ist es uns in wenigen Stunden, vor allem dank der Arbeit von Präsident Conte, gelungen, das Leben dieser Menschen zu retten und dafür zu sorgen, dass es diesmal nicht wieder Italien, sondern Europa war, welches sich um sie kümmerte. Wenn es bei einem Problem darum geht, es nicht zu lösen, sondern in der Zeitung zu landen, dann stimmt etwas nicht. In einer Regierung setzt man sich zusammen und arbeitet. Für das Land“, ein klarer Schuss gegen seinen Kollegen Salvini.

Dieser schweigt zum Fall Cigala Fulgosi, doch als die Sea Watch 3 am 15. Mai 65 Menschen rettet heißt es sofort erneut: Die Häfen sind gesperrt. Nachdem Italien und Malta einen sicheren Hafen abgelehnt haben lässt auch die [so genannte libysche Küstenwache verlauten](#), sie wolle die Geretteten nicht haben. Doch die [Geretteten brauchen dringend medizinische Versorgung](#), sie leiden unter Verbrennungen und Seekrankheit, alle, vor allem die Kinder, sind durch die Haft in libyschen Gefängnissen traumatisiert. Am 17. Mai schickte der Zoll zwei Schiffe in die Nähe der Sea Watch3, um ihr den Weg zum Hafen nach Lampedusa zu versperren.

Salvini indes ‚bastelt‘ an einem erweiterten Sicherheitsgesetz, dass er gern noch vor der Europawahl durchboxen würde. Hieß es in der ersten Version noch, dass die zivilen Seenotrettungsvereine bei der Rettung von Geflüchteten pro geretteter Person [eine Summe von 3.500-5.000 Euro Strafe bezahlen](#) sollen, so steht in der nun überarbeiteten Version, „dass der/die Kapitän*in eines Schiffes, welche/r in internationalen Gewässern auf Boote, die für den Transport von Migrant*innen genutzt werden, stößt und diese rettet, 'gehalten ist, die internationalen Konventionen und die operativen Anweisungen der für den Ort der Rettung zuständigen Behörden oder die des Flaggenstaates zu befolgen. Sollten diese nicht befolgt werden ist mit einer [Verwaltungsstrafe von 20.-50.000 Euro zu rechnen](#).“ Doch Salvinis Handeln ist nur verschärfte Weiterführung einer Politik, die unter der Regierung der so genannten Demokraten begann. Erinnern wir uns an die Iuventa, das Schiff der Organisation Jugend Rettet, welches im August 2017 (also vor dem Regierungsantritt der neuen Regierung) konfisziert wurde und den Auftakt einer langen Seenotrettungs-Kriminalisierungskette bildete. Derzeit bereiten sich [zehn angeklagte Crew-Mitglieder der "Iuventa"](#) auf den Prozess in Italien vor.

Diese Kriminalisierungswelle ist jedoch keine rein italienische, sondern eine europäische. Am 14. Mai wurde der Kapitän der Lifeline (Mission Lifeline) auf Malta zu [10.000 Euro Strafe verurteilt](#), weil sein Schiff angeblich nicht ordnungsgemäß registriert war. Auch der neue Bericht „[Wenn Zeug*innen nicht zum Schweigen gebracht werden](#): Solidarität der Bevölkerung“ des Institutes of Race Relations beschäftigt sich mit der massiven Zunahme der Strafverfolgung von humanitären Aktivist*innen aufgrund ihrer Solidaritätsaktionen und Unterstützung von Geflüchteten durch die europäischen Staaten.

Einzig positiv zu vermerken ist [eine Entscheidung des zuständigen Untersuchungsrichters](#) in Catania, der den Fall der Open Arms (Proactiva Open Arms) nun endlich geschlossen hat, weil ihm keine Zusammenarbeit mit Schleusern nachgewiesen werden konnte. Das spanische Seenotrettungsschiff hatte im März 2018 218 gerettete Geflüchtete ins sizilianische Pozzallo gebracht. Sie hatten sich geweigert, die Rettung der so genannten libyschen Küstenwache zu überlassen. Dem Kapitän und der Einsatzleitung waren der Bildung einer kriminellen Vereinigung zum Zwecke der Beihilfe zur illegalen Einreise angeklagt worden. Eröffnet hatte die Untersuchung Staatsanwalt Carmelo Zuccaro aus Catania, bekannt für seinen „Kampf“ gegen die zivilen Rettungsschiffe.

16. April 2019

Verzweifelte Versuche des Innenministeriums, Menschenrechte auszuhebeln

Die Mare Jonio der Plattform Mediterranea ist auf dem Weg ins Seenotrettungsgebiet. Doch das gefällt dem italienischen Innenminister Salvini natürlich nicht. Daher hat das Innenministerium nun heute die [dritte Version einer Direktive](#) erlassen, die die Einfahrt in territoriale Gewässer und italienische Häfen vermeiden soll. Die Stimmung im Ministerium scheint angespannt, denn wie gezeigt – siehe die Übersetzung des Artikels von open.online im Folgenden – sind diese Direktiven nicht mit gültigem Recht vereinbar. Oder noch besser, einige wie die, die Häfen zu schließen, existieren gar nicht. In dieser neuen Direktive wird nun versucht, eine Einfahrt in italienische Gewässer mit Geretteten für die Rettungsschiffe zu verbieten, die ohne Anweisung der römischen Seenotrettungsleitzentrale MRCC gerettet haben. Das gelte dann auch für Schiffe unter italienischer Flagge. Da der MRCC Rom seit Monaten keine Rettungen mehr vor Libyen koordiniert würde das also immer greifen. Mediterranea reagiert umgehend auf diesen erneuten Versuch, die Rettungen von Menschen zu verhindern, die nun einmal mehr einen Grund haben, Libyen zu entfliehen, nachdem dort die Kämpfe wieder aufgenommen wurden und sich das Land erneut in Kriegszustand befindet. „Diese Richtlinie hat keine Rechtsgrundlage“, so [Beppe Caccia von Mediterranea](#), weder im italienischen noch im internationalen Recht. „Nicht nur das: Es steht im Gegensatz zum Hamburger Übereinkommen von 1979, zu den Richtlinien der IM (der Agentur der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation der Vereinten Nationen) und den italienischen Vorschriften für die Rettung von Schiffbrüchigen. Wenn jemand denkt, dass er uns so aufhalten kann, liegt er falsch.“

[Mediterranea zur neuen Richtlinie](#) des Innenministeriums

„In der Richtlinie heißt es, dass unsere Präsenz auf See ein Anreiz für diejenigen wäre, die Libyen verlassen. - Wir sollten das Innenministerium daran erinnern, dass es in Libyen einen Krieg gibt, und dass dieses Land auf jeden Fall nie ein sicherer Hafen war.

In der Richtlinie steht, dass wir Gefahr laufen, die Einreise gefährlicher Terrorist*innen zu erleichtern – Terrorist*innen reisen in der Regel nicht auf Booten, bei dem jedes dritte sinkt, sondern sie verfügen über deutlich andere Transportmittel.

In der Richtlinie heißt es, dass wir die Koordinierung der Seenotrettung durch ausländische Behörden, die rechtmäßig verantwortlich sind, abgelehnt hätten - Erinnern wir uns, dass bei unserer Rettung am 18. März keine Behörde irgendetwas befohlen hat, außer dass wir acht Meilen von einem Punkt entfernt zu bleiben hatten, von dem wir die ganze Zeit weiter entfernt waren. Wir hoffen, dass sich die Direktive nicht auf die libyschen Behörden bezieht, denn in diesem Falle wäre dies eine Aufforderung zu einer Straftat.

Schließlich wirft uns die Richtlinie vor, dass wir die gleichen Tätigkeiten wieder ausüben wollen – das bestätigen wir.

Dabei werden wir uns, wie es die Richtlinie vorschreibt, an die bestehenden nationalen und internationalen Regeln halten. Das macht es also unmöglich, auf Libyen Bezug zu nehmen. Auch sind wir sicher, dass die Illegitimität der libyschen SAR-Zone (Seenotrettungszone) bald endgültig anerkannt wird.“

[Open.online: “Es gibt keine Verordnung zur Schließung der Häfen” – so die Antwort des Transportministeriums von Minister Toninelli](#)

Das ist die offizielle Antwort der Hafenbehörden auf den Antrag auf Akteneinsicht im letzten Rettungsfall der Mare Jonio durch die Rechtsanwältin Alessandra Ballerini. Die Mare Jonio ist inzwischen wieder auf dem Weg im Zentralen Mittelmeer.

Während die Frage nach Einwanderung und Häfen erneut zum Schlagabtausch zwischen den beiden

Vizepremierministern Luigi di Maio und Matteo Salvini führt kommt die offizielle Bestätigung, dass die italienischen Häfen nicht geschlossen sind. Für eine Schließung muss nämlich nach Artikel 83 der italienischen Seefahrtverordnung eine Anordnung vom Infrastruktur- und Transportministerium erlassen werden - von eben jenem Ministerium, dessen Vorsitz der Fünf-Sterne-Mann Danilo Toninelli führt. Gegen Salvini wird indessen erneut wegen Freiheitsberaubung im Fall der SeaWatch ermittelt.

Und das geht aus der Antwort des Generalkommandos der Hafenbehörden beim Infrastruktur- und Transportministerium auf den Antrag der Akteneinsicht durch Rechtsanwältin Alessandra Ballerini hervor (die auch durch die Vertretung der Familie Giulio Reggenis Bekanntheit erlangte). Im Auftrag der Vereinigung „Associazione diritti e frontiere“ (Verein Recht und Grenzen) hatte sie diese Akteneinsicht beantragt, um ein eventuelles Anlegen der Mare Jonio (der Plattform Mediterranea) in einem italienischen Hafen zu überprüfen. Ein Verbot, dass es, so das Ministerium, also nicht gibt.

Die Fakten

Die Anfrage bezieht sich auf die Geschehnisse von Mitte März 2019. Die Mare Jonio hatte 48 Migrant*innen in internationalen Gewässern vor der libyschen Küste gerettet und war dann Richtung Italien gefahren. Ein Schiff der Guardia di Finanza (Zollpolizei) hatte der Mare Jonio befohlen zu stoppen, um deren Einfahrt in den Hafen von Lampedusa zu unterbinden.

Ein Befehl, der vom Kapitän Pietro Marrone nicht respektiert wurde. Gegen ihn sowie gegen den Einsatzleiter der Mission, Luca Casarini, laufen derzeit Ermittlungen wegen des Vorwurfs der Beihilfe zur illegalen Einreise und der Nichtbefolgung des Befehls seitens eines Kriegsschiffes (das des Zolls). Die Angelegenheit löste sich dann mit der Ankunft der Geretteten am 19. März in Lampedusa sowie mit der Beschlagnahmung – und der Freigabe – des Schiffes.

Akteneinsicht

Alessandra Ballerini beantragte von den Hafenbehörden „den Inhalt des erteilten Befehles und der Kommunikation, die am 18. März im Moment der Ankunft vom Innenministerium bzw. vom Infrastruktur- und Transportministerium oder von der Seenotrettungsleitstelle MRCC Rom an die Mare Jonio bezüglich des Verbots des Anlegens derselben in einem italienischen Hafen übermittelt wurden.“

Und hier die Antwort: „Es wurden keine nach außen hin relevanten Maßnahmen in Bezug auf ein Verbot der Einfahrt in territoriale Gewässer oder in Häfen im besagten Zeitraum ergriffen“, liest man in der offiziellen Antwort des Hafenkommmandos.

Damit nicht genug: „Es ist nötig hervorzuheben, dass ein solches eventuelles Handeln in den Kompetenzbereich des Infrastruktur- und Transportministeriums fällt“, liest man weiter. Nicht in den anderer Ministerien. „Gemäß und für die Zwecke des Artikels 83 des Navigationscodexes, [geschieht dies] gegebenenfalls im Einvernehmen mit dem zuständigen Ministerium über die Festlegung der Bedingungen für den Umweltschutz oder die öffentliche Ordnung.“

„Es gibt jemanden in der italienischen Regierung, der sich gegenüber den Sicherheitskräften in totaler Missachtung der Gesetze und Normen verhält und Befehle erteilt“, kommentiert der Sekretär der Sinistra Italiana (Italienische Linke) Nicola Fratoianni. In dem Dokument der Hafenbehörden liest man auch, dass die Dokumente, die sich im Besitz der Seenotrettungsleitstelle Rom befinden, von der Staatsanwaltschaft beim Gericht von Agrigento untersucht werden und somit eine Zugangsbeschränkung [zu den Dokumenten] besteht.

Die Mare Jonio ist inzwischen von Marsala ins zentrale Mittelmeer und die Seenotrettungszone vor Libyen aufgebrochen. (Aus dem Italienischen von [borderline-europe](#))

Krieg in Libyen – doch niemand will die Geretteten der „Alan Kurdi“

*Der Flughafen Mitiga in Tripolis ist gesperrt, der italienische Energiekonzern ENI zieht seine Mitarbeiter*innen ab – dennoch keine Aussicht auf eine Lösung für die 64 Geretteten der „Alan Kurdi“*

Schließung des einzig funktionierenden Flughafens am Nachmittag des 8. April nach einem Bombenangriff und [Abzug der italienischen Energiekonzernmitarbeiter*innen ENI](#), das ist die Realität in Tripolis, nachdem General Haftar und seine Truppen auf die Hauptstadt der UN-gestützten Regierung al-Serradschs marschieren. UNSMIL, die UN Mission in Libyen, hat einen [Waffenstillstand erbeten](#), um die durch die Angriffe von Haftars Truppen Verwundeten aus der Gefahrenzone zu bringen. Mindestens 35 Menschen verloren ihr Leben, seitdem die Angriffe vor vier Tagen begannen. [MSF \(Ärzte ohne Grenzen\) in Libyen twittert](#), dass sie sehr besorgt um die Sicherheit von Zivilist*innen und Geflüchteten in den Haftzentren sind und fordern eine sofortige Räumung dieser Zentren. [Radio Radicale](#) verfolgt inzwischen die Bewegungen des US-amerikanischen Schiffes USS Arlington, die vor der sizilianischen Hafenstadt Catania mehrere Runden drehte und nun Kurs auf den Militärhafen Augusta genommen hat. Die USS Arlington könnte mit ihrem Innendock eines der Hovercrafts beherbergen, mit dem US-Soldat*innen in Sicherheit gebracht werden (auf die US Airbase nach Sigonella auf Sizilien). Kurz: alle Zeichen stehen auf Krieg, Menschen werden in Sicherheit gebracht, zeitgleich jedoch wird der „Alan Kurdi“ der NGO Sea Eye weiterhin jede Einfahrt verweigert, um 64 aus Libyen geflohenen und von der NGO geretteten Menschen an Land zu bringen. Ausführlich beschreibt die [Sprecherin der Organisation, was seit der Rettung am 3. April](#) geschehen ist. Hier ist zu lesen, dass die NGO seit der Rettung mit dem Auswärtigen Amt in Deutschland in Kontakt ist (das Schiff trägt eine deutsche Flagge), um eine Lösung zu finden. Der italienische Innenminister Salvini hat wieder einmal die Wiederholungstaste gedrückt und faselt – entschuldigen Sie die Wortwahl, aber anders kann man es wirklich nicht mehr ausdrücken – von geschlossenen Häfen, die es offiziell nicht gibt.

Das Schlimme daran ist: die italienische Küstenwache, deren Job es ist, Leben zu retten, und die diesen auch immer wieder großartig über Jahre ausgeführt hat, hält sich an die Vorgaben des Innenministeriums. Dieses behauptet, die „Alan Kurdi“ stelle eine Gefahr für Italien und eine so genannte für den Frieden und die Sicherheit „schädliche Durchfahrt“ laut Art. 19 der Seerechtsübereinkommen UNCLOS dar, [daher gebe man auch keine Einfahrtgenehmigung in territoriale Gewässer](#). 64 Männer, Frauen und Kinder sind also für den italienischen Staat *gefährlich*?

„Großzügig“ lenkt Salvini am 5. April ein und erlaubt das Anlanden von zwei Frauen und ihren Kindern – die Ehemänner respektive Väter jedoch dürfen die „Alan Kurdi“ nicht verlassen. Die Familien entscheiden sich, zusammen zu bleiben und die „Alan Kurdi“ nimmt von Lampedusa aus Kurs auf Malta, um sich vor dem aufkommenden Sturm zu schützen. Dort warten Besatzung und Geflüchtete, 81 Menschen, nun wieder einmal darauf, dass die EU einen „Einzelfall“ regelt.

Die Frage ist, ob das wirklich kompatibel mit geltendem Recht ist: im Jahr 2012 wurde Italien von der EU für Push Backs – Zurückführungen – nach Libyen verurteilt, dieses Zurückschiebungsverbot gilt seither. Aber was unterscheidet eine Seeblockade, eine Einfahrtsverweigerung, die das Ziel hat, die Geflüchteten im kriegsgeschüttelten Libyen loszuwerden, tatsächlich von einer solchen illegalen Zurückführung? Die italienische Plattform [Mediterranea hat eine Beschwerde bei der Staatsanwaltschaft Agrigento](#) (Lampedusa gehört zum Regierungsbezirk Agrigento) eingelegt. Es soll geprüft werden, ob das Verhalten der italienischen Regierung betreffs des Verbots, in territoriale italienische Gewässer einzufahren und der Nicht-Zuweisung eines sicheren Hafens legal war. (Foto: Sea Eye)

29. März 2019

Update - #FreeMareJonio – Schiff wieder frei!

Die Mare Jonio wurde am 27. März von der Staatsanwaltschaft Agrigento freigegeben! Die Untersuchungen gegen den Kapitän und den Leiter der ersten Mission im Jahr 2019 werden allerdings weitergeführt.

Mare Jonio rettet Migrant*innen - sofortige Kriminalisierung des Kapitäns und Festlegung des Schiffes

Am 18. März rettete die MARE JONIO, ein Schiff des italienischen Netzwerkes MEDITERANEA, 49 Geflüchtete aus Seenot. Wie es das Protokoll vorsieht wurde sofort ein sicherer Hafen für das unter

italienischer Flagge fahrende Schiff erbeten. Wie sagte Salvini so schön über die Sea Watch 3 bei deren letzter Rettungsaktion: sollen sie doch den Flaggenstaat Holland anfragen, die Geretteten zu übernehmen. Nun, dann ist, der Logik folgend, jetzt also Italien der zuständige Staat. Natürlich waren Salvinis erste Worte "nein, geschlossene Häfen" und "verhaftet sie", bevor überhaupt klar war, was genau geschehen ist. Sogar die Einfahrt in italienische Gewässer sollte unterbunden werden. Doch Kapitän Pietro Marrone tut das einzig Richtige: bei mehr als zwei Meter hohen Wellen und Sturm fährt er Richtung Lampedusa, um Schiff, Mannschaft und Gerettete in Sicherheit zu bringen. Der Zoll, die Guardia di Finanza, stoppt die Mare Jonio und fordert, die Motoren abzustellen. Marrone indessen verweigert diesen Befehl, da das Schiff nicht manövrierunfähig den Wellen preisgegeben werden kann. Er fährt nach Lampedusa, mit militärischem "Begleitschutz". Die Geflüchteten dürfen am 19. März endlich an Land, ein junger Mann wurde mit dem Verdacht auf Lungenentzündung schon vorab auf die Insel gebracht. Unter ihnen befinden sich laut Presseinformationen neun unbegleitete Minderjährige aus Guinea, zwei aus dem Senegal, zwei aus Gambia, einer aus Kamerun sowie Erwachsene aus eben genannten Ländern sowie aus Nigeria und Benin.

Am 20. März wurde das Schiff vorläufig von der Guardia di Finanza festgelegt, die Staatsanwaltschaft bestätigte heute die Festlegung. Leitender Staatsanwalt Luigi Patronato und sein Mitarbeiter Salvatore Vella prüfen nun auch, ob der Kapitän mit seiner Entscheidung weiterzufahren gegen Artikel 1099 des Schifffahrtsgesetzes verstoßen hat, Widerstand gegen ein Kriegsschiff. Ein schwerer Vorwurf, der 2007 auch die tunesischen Fischer traf, die 44 Migrant*innen vor Lampedusa aus Seenot gerettet hatten. Derweil werden auf Lampedusa Gespräche zwischen Staatsanwalt Vella, einem der Reeder und dem Kapitän geführt. Der Vorwurf der Beihilfe zur illegalen Einreise liegt in der Luft. „Wir haben nie den Befehl erhalten, die Migrant*innen nach Libyen zu bringen. Die so genannte libysche Küstenwache ist erst nach der Rettung der Geflüchteten gekommen“, hält Alessandra Sciurba von Mediterranea dem entgegen.

Am Nachmittag des 20. März findet auch die Abstimmung im italienischen Senat statt, ob Salvinis Immunität aufgehoben werden soll oder nicht. Hintergrund ist der Fall des italienischen Küstenwachtschiffes Diciotti, das im letzten August tagelang blockiert worden war und die geretteten Migrant*innen nicht von Bord lassen durfte. Salvini wird Freiheitsberaubung vorgeworfen, es kann jedoch nur gegen ihn ermittelt werden, wenn die Immunität aufgehoben wird.

Kurz vor dem Ende der Abstimmungszeit steht es gut für den Innenminister. Zwei Senatorinnen der Partnerpartei der Fünf Sterne Bewegung stimmten für die Aufhebung, doch die meisten folgten dem Innenminister in der Hoffnung, mit ihm an der Macht zu bleiben.

Positiv ist, dass sich im ganzen Land die Menschen mobilisieren, um für Mediterranea und die Mare Jonio auf die Straße zu gehen, unter dem Hashtag #FreeMareJonio können die aktuellen Informationen abgerufen werden.