



Wie Libyen zum sicheren Hafen wurde. Die Zuweisung einer libyschen „Search and Rescue Zone“ als europäisches Migrationsmanagement

Von Tiziana Calandrino

Unter Mitarbeit von Judith Gleitze
borderline-europe, März 2019

1. Einleitung

Anfang November 2018 rettete das libysche Containerschiff *Nivin* über 80 bei ihrer Überfahrt von Libyen nach Europa in Seenot geratene Migrant*innen. Die Rettung wurde von libyschen Rettungseinheiten koordiniert und sollte die Migrant*innen zurück nach Libyen bringen, von wo aus sie gestartet waren.

Statt direkt anzulegen, verharrte das Containerschiff rund zehn Tage vor der libyschen Küste Misratas, weil sich die Migrant*innen weigerten das Schiff zu verlassen und zurück in die Lager zu kehren. Am 20. November wurde die *Nivin* unter Anwendung von Gummigeschossen von libyschen Truppen gewaltvoll geräumt. Die verbliebenen Migrant*innen auf dem Schiff wurden zurück in Lager bei Al-Kararim gebracht¹. Ein Geretteter gab an, er würde lieber auf dem Mittelmeer sterben, als zurück nach Libyen zu kehren.

In Libyen herrschen seit dem Fall Gaddafis bürgerkriegsähnliche Zustände. Menschenrechtsorganisationen wie Amnesty International oder der UNHCR berichten immer wieder von den menschenrechtsverletzenden Zuständen in den libyschen Flücht-

lingslagern. Es wird berichtet, dass Migrant*innen vor dem Antritt ihrer ursprünglichen Überfahrt von Schleppern entführt, anschließend in teilweise privat geführte Gefängnisse in der Nähe Al-Khoms gebracht wurden und dort Misshandlungen durch ihre Gefängniswächter ausgesetzt waren. Um ihre Überfahrt nach Europa zu finanzieren, wurden die Angehörigen der Inhaftierten erpresst, indem Videos der Misshandlung per WhatsApp an sie gesendet wurden und die Inhaftierten selber Zwangsarbeit ableisten mussten².

Die Situation in Libyen verschärfte sich im Spätsommer erneut. Es kam zu Ausschreitungen in Tripolis Ende August und Anfang September 2018, bei denen 110 Personen ums Leben kamen.¹ Die Wasserversorgung von Tripolis war für gut zwei Wochen unterbrochen und führte zu noch schlechteren hygienischen Bedingungen in den Flüchtlingslagern als bereits zuvor¹. Einige Flüchtlingslager standen sogar unter Beschuss. Sowohl die hygienische als auch die medizinische Versorgung waren in einem so desolaten Zustand, dass UNHCR und die IOM ihre Programme der „freiwilligen Rückkehr“ aussetzen mussten. Auch der ehemalige UNHCR-Beauftragte Libyens, Zeid Ra’ad al-Husseini, bezeichnete die Situation als „unmenschlich“³.

Für die Migrant*innen ist Libyen kein sicherer Ort, wie der Fall *Nivin*, und wie die seit Jahren bekannten Analysen und Statements von Menschenrechtsorganisationen wie Amnesty International und der UNHCR⁴ bestätigen.

Trotzdem berichten seit 2017 immer häufiger private Seenotrettungsorganisationen und NGOs von illegalen Rückführungen (pull-backs) der sogenann-

¹ Keilberth, Mirco: „Sturm auf die ‚Nivin‘“, in: <http://www.taz.de/Fluechtlingsschiff-in-Libyen-geraeumt/!5548759/>, aufgerufen am 25.12.2018

² Keilberth, Mirco: „Gerettete wollen nicht an Land“, in: <http://www.taz.de/!5551039/>, aufgerufen am 25.12.2018

³Libya’s detention of migrants ‘is an outrage to humanity,’ says UN human rights chief Zeid, in: UN News: <https://news.un.org/en/story/2017/11/636022-libyas-detention-migrants-outrage-humanity-says-un-human-rights-chief-zeid>

⁴ Oral update of the United Nations High Commissioner for Human Rights on Libya pursuant to Human Rights Council resolution 34/38. 37th session of the Human Rights Council Address by Mr. Andrew Gilmour, United Nations Assistant Secretary-General for Human Rights (20.3.2018), verfügbar unter <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=22880>, aufgerufen am 25.12.2018

ten libyschen Küstenwache; davon, dass die italienische Küstenwache zunehmend Einsätze an die sogenannte libysche Küstenwache übergibt, dass diese Seenotrettungsoperationen gewaltvoll an sich reißt und die Geretteten wieder zurück nach Libyen bringt. Laut internationalem Seerecht jedoch müssen Gerettete an einen „sicheren Hafen“ gebracht werden.

Durch die Übernahme der Seenotrettung und dem Zurückbringen der Geretteten in das bürgerkriegsähnliche Libyen ist jedoch fraglich, ob nach internationalem Seerecht und dem *Non-Refoulement Verbot*⁵ gemäß der *Genfer Flüchtlingskonvention* diese Rückführung hätte stattfinden dürfen. Die besagt nämlich, dass kein Asylsuchender in ein Land, in dem sein Leben oder seine Freiheit aufgrund seiner Rasse, Religion oder aufgrund seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten politischen oder sozialen Gruppe zurückgewiesen werden darf. Mittlerweile zeichnet sich auch zunehmend aktiver Widerstand seitens der Migrant*innen ab, in libysche Lager zurück zu kehren, in denen ihnen Gewalt, Folter und Zwangsarbeit drohen, wie auch der eingangs erwähnte Fall der *Nivin* und der Fall der *El Hiblu 1* zeigt. In letzterem hatten sich 108 Migrant*innen nach ihrer Rettung durch den türkischen Öltanker gewehrt, nach Libyen zurückgebracht zu werden und den Kapitän gezwungen, nach Malta zu fahren,

⁵ Artikel 33 (1) der Genfer Flüchtlingskonvention beschreibt das Verbot der Ausweisung und Zurückweisung: „Keiner der vertragschließenden Staaten wird einen Flüchtling auf irgendeine Weise über die Grenzen von Gebieten ausweisen oder zurückweisen, in denen sein Leben oder seine Freiheit wegen seiner Rasse, Religion, Staatsangehörigkeit, seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen seiner politischen Überzeugung bedroht sein würde.“

Aber auch die Antifolterkonvention der Vereinten Nationen verlangt in Artikel 3: „(1) Ein Vertragsstaat darf eine Person nicht in einen anderen Staat ausweisen, abschieben oder an diesen ausliefern, wenn stichhaltige Gründe für die Annahme bestehen, dass sie dort Gefahr laufe, gefoltert zu werden.“ Libyen ist kein Unterzeichner der Genfer Flüchtlingskonvention, jedoch der Antifolterkonvention. (vgl.

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=IV-9&chapter=4&clang=_en, aufgerufen am 25.12.2018 und

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=V-2&chapter=5&Temp=mtdsg2&clang=_en, aufgerufen am 25.12.2018)

wo sie am 28. März 2019 an Land gingen.⁶ Der Widerstand der Migrant*innen, die nicht in die libyschen Lager zurückkehren können, wird von Seenotrettungs-NGOs und Gruppen wie Sea-Watch und Mediterranea unterstützt.

2. Das europäische Migrationsmanagement und Libyens SAR Zone

Warum ein Staat mit einem Machtvakuum plötzlich für die Seenotrettung Geflüchteter zuständig ist, lässt sich erst vor dem Hintergrund europäischer Migrationspolitik verstehen.

Am 10. Juni 2018 hat der neu amtierende italienische Innenminister Matteo Salvini die italienischen Häfen zuerst für private Seenotrettungsorganisationen geschlossen. Die Kriminalisierung, Einschränkung und das Ausbleiben der Seenotrettung der privaten Seenotrettungsorganisationen im Mittelmeer prägten die öffentliche Auseinandersetzung um den europäischen Umgang mit der weiter anhaltenden Migration aus Libyen über das Mittelmeer. Ein besonders prominenter Fall ist der der *Diciotti*.



Die Diciotti im Hafen von Catania. Foto: Forum Antirazzista Palermo

Das Schiff der italienischen Küstenwache nahm nach dem Verwehren der Anlandung von privaten Seenotrettungsorganisationen deren Geflüchtete

⁶ Five arrested as overpowered ship stormed by AFM, arrives in Malta, <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20190328/local/hijacked-ship-stormed-by-afm-heading-to-malta.705780>, aufgerufen am 28.03.2019

auf und wollte in einen sizilianischen Hafen einfahren. Auch hier verwehrte Salvini selbst einem Schiff der eigenen Küstenwache die Anlandung, das somit drei Tage auf die Erlaubnis der Anlandung in Catania wartete. Für den Fall Diciotti wurde Salvini zwar öffentlich kritisiert, ihm drohte sogar ein Strafverfahren wegen Freiheitsberaubung, das allerdings kürzlich aufgrund eines Parlamentsentscheids gegen die Aufhebung seiner Immunität niedergelegt wurde. Trotzdem statuierte Salvini mit der Schließung der Häfen für private Seenotrettungsorganisationen ein Exempel, das dazu führte, dass Mitte Juni auch Malta zunehmend seine Kooperation mit privaten Seenotrettungsorganisationen einstellte. Im September operierte gar keine private Seenotrettungsorganisation mehr auf dem Mittelmeer – entweder lagen sie im Hafen Maltas fest und wurden am Auslaufen gehindert, gegen einige lief ein Verfahren oder ihnen wurde die Flagge entzogen. Mittlerweile sind wieder private Seenotrettungsorganisationen unterwegs, allerdings sind Anlandungen in europäischen Häfen nur noch mit langen Wartephasen auf offener See und nach absoluter Klärung der Aufnahme der Migrant*innen durch andere EU-Mitgliedsstaaten bzw. Städte und Kommunen möglich.

Rund drei Wochen nach Salvinis Schließung der italienischen Häfen, am 28. Juni 2018, hat die *Internationale Maritime Organisation (IMO)*, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, Libyen eine *Search and Rescue Zone (SAR-Zone)* zugesprochen.

Die SAR-Zonen dienen dazu, Seenotrettung in den zugewiesenen Bereichen zu optimieren und sehen vor, dass die Anrainerstaaten gemeinsam die Seenotrettung auf internationalen Gewässern gewährleisten. Mit dem Errichten der SAR-Zone in Libyen ist nun die libysche Küstenwache für die Koordinierung und Durchführung der Seenotrettung innerhalb der ihr zugewiesenen Zone verantwortlich. Damit wird die SAR-Zone von einem Mittel, das Hilfe für in Seenot geratene Menschen verspricht, zu einem politischen Instrument im Kampf der EU gegen Geflüchtete.

Libyens politische Situation ist seit 2011 instabil. Im Land konkurrieren unzählige verschieden positio-

nierte Milizen um die Macht – die stärksten Gruppen bündeln sich um den Militäroffizier Chalif Hafta, der mittlerweile faktisch den Osten Libyens beherrscht, und den von der UN anerkannten Ministerpräsidenten Fayiz as-Sarradsch. Ohne einen stabilen Staatsapparat verfügte das Land auch nie über eine eigene institutionalisierte Küstenwache. Was hat sich an dieser Situation geändert? Der Staat ist nach wie vor instabil. Aber die EU unterstützt den Aufbau der libyschen SAR-Zone und die libysche Küstenwache sowohl finanziell als auch materiell. Damit ist die libysche SAR-Zone als Teil der europäischen Migrationspolitik zu lesen, denn die EU versucht durch Abkommen mit Drittstaaten Migration zu regulieren oder gar zu verhindern. Italien und letztendlich die Europäische Union haben somit die Seenotrettung und anschließende Aufnahme der Geflüchteten an Libyen ausgelagert. Demnach kann die SAR-Zone als eine Form vorgezogener, sich auf internationale Gewässer erstreckende neue europäische Außengrenze gelten. Hier werden nicht mehr supranationale und bilaterale Abkommen für eine externalisierte Grenzpolitik genutzt, sondern internationale Abkommen, die im Zeichen der optimierten Wahrung des Lebens auf hoher See zum Ziel haben.

3. Der steinige Weg zur SAR: Mit freundlicher Unterstützung der Europäer*innen

Bereits am 10. Juli 2017 meldete Libyen erstmalig eine SAR-Zone bei der *International Maritime Organisation* an. Laut Angaben des *Wissenschaftlichen Dienstes* des Bundestages lehnte sich die Zone an die Flugzone *Tripoli Flight Information Region* an und wurde später mit exakten Koordinaten versehen.⁷ Am 10. Dezember 2017 zog Libyen seine SAR-Zone aus unbekanntem Gründen zurück.⁸ Dem italienischen Journalisten Sergio Scandura zufolge stellte aber die *IMO*

⁷ Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages: Sachstand „Einrichtung von SAR-Zonen und Seenotrettungsleitstellen“ (13. Juli 2018), WD 2 - 3000 - 103/18, S.5

⁸ Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages: Sachstand, „Seenotrettung im Mittelmeer. Rechte und Pflichten von Schiffen nach der SAR-Konvention und Ausprägungen des *Refoulement-Verbots* auf Hoher See“ (13. Februar 2018), WD 2 - 3000 - 013/18, S.4

technische Mängel, wie beispielsweise das Fehlen eines *MRCC* und für die Rettung mangelhaft ausgestattete Schiffe fest. Diese Mängel seien bis zuletzt nicht behoben worden. Die *IMO* empfahl daher den libyschen Behörden, die libysche SAR-Zone zurückzuziehen⁹. Es ist sehr schwierig entsprechende Informationen bezüglich der Art der Kriterien in Erfahrung zu bringen, welche die *IMO* Libyen auferlegt hat und welche tatsächliche Bindung für Libyen haben. Aber scheinbar entschied hier die *IMO*, dass Libyen für die Übernahme einer SAR-Zone noch nicht ausreichend ausgerüstet war. Zwei Tage später, am 12. Dezember 2017, wurde erneut die libysche SAR-Zone eingerichtet und sollte vom Generalsekretär der *IMO* notifiziert werden.



Gesunkenes Flüchtlingsboot im Hafen von Lampedusa, Foto: *borderline-europe*

Es dauerte aber wohl bis zum 28. Juni 2018, bis dies geschah und es stellt sich die Frage, warum die libysche SAR-Zone zwei Tage nach ihrem Rückzug erneut eingetragen wurde und unter welchen Voraussetzungen / Kriterien sie dann am 28. Juni 2018 tatsächlich eingeführt wurde.

Mit dem Errichten einer libyschen SAR-Zone ist die libysche Küstenwache für die Seenotrettung inner-

halb der ihr zugewiesenen Zone zuständig. Küstenstaaten sind nicht dazu verpflichtet, dem SAR-Abkommen beizutreten und durch die Zustimmung des SAR-Abkommens legen sie sich selbst Rechte und Pflichten auf, um die Seenotrettung innerhalb der ihr zugewiesenen Zone zu optimieren.¹⁰

Welchen Vorteil hat also Libyen von der Übernahme der Seenotrettung, die damit verbundenen „pull-backs“ und Wiederaufnahme der Geflüchteten ins eigene Land? Eine Erklärung bietet die jahrelange Kooperation zwischen der Europäischen Union, Italien und Libyen in migrationspolitischen Fragen.

Aufgrund seiner geographischen und politisch instabilen Lage ist Libyen seit langer Zeit ein wichtiges Transitland für Migrant*innen, die von dort ihre Reise über das Mittelmeer in die Europäische Union beginnen. Die steigende Zahl der illegalisiert eingereisten Menschen nach Italien, veranlasste die italienische Regierung unter Silvio Berlusconi, die aus Libyen kommende ansteigende Zahl an Migrant*innen zu regulieren. Bereits 2004 wurden Migrant*innen von italienischen Sicherheitsbehörden zunehmend zurück nach Libyen geschickt. Menschenrechtsorganisationen wie *Amnesty International* kritisierten damals schon den Verstoß gegen das Nicht-Zurückweisungsprinzip der Genfer Flüchtlingskonvention.¹¹

2008 verstärkte sich die italienische Zusammenarbeit mit Gaddafi. In einem „Freundschafts-, Partnerschafts- und Kooperationsabkommen“ wurde unter anderem beschlossen, dass die italienische Marine auf internationalen Gewässern in Seenot geratene Flüchtlinge ohne Rechtsprüfung nach Libyen zurückschicken könne. In den beiden Folgejahren verringerten sich dadurch zwar die Ankünfte in Italien, jedoch auf Kosten der Migrant*innen, die das Recht auf Asyl an einen sicheren Ort beanspruchen wollten. Ein Beschluss des Europäischen Menschenrechtsgerichtshof im Jahr 2012 sprach

⁹ Emergenza immigrazione: collegamento in diretta dal Porto di Catania con Sergio Scandura sulla Sar zone istituita dalla Libia:

<https://www.radioradicale.it/scheda/528472/emergenza-immigrazione-collegamento-in-diretta-dal-porto-di-catania-con-sergio?i=3792672>, aufgerufen am 20.02.2019 und Bagno, Lorenzo: "Libia: una stabilizzazione solo apparente", in: <http://openmigration.org/analisi/libia-una-stabilizzazione-solo-apparente/>, aufgerufen am 25.12.2018

¹⁰ Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestags: Sachstand „Einrichtung von SAR-Zonen und Seenotrettungsleitstellen“ (13. Juli 2018), WD 2 - 3000 - 103/18, S.4

¹¹ Amnesty International: „Libya for tomorrow. What hope for Human Rights?“, in: <https://www.amnesty.org/download/Documents/40000/mde190072010en.pdf>, aufgerufen am 25.12.2018, S. 93f.

sich schließlich gegen diese Praxis aus, da sie gravierend gegen die Genfer Flüchtlingskonventionen verstößt.¹² Der Fall Gaddafis 2011 verkomplizierte schließlich auch die migrationspolitische Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und Libyen. Trotzdem investiert die Europäische Union seit 2013 im Rahmen der *European Border Assistance Mission Libya* (EUBAM) und ab 2015 im Rahmen der *EUNAVFORMed Mission Sophia zur Schlepper- und Schleuserbekämpfung* in den Aufbau der libyschen Küstenwache. *Sophia* läuft zum 31.12.2018 aus, soll aber laut Medienberichten bis Ende März 2019 verlängert werden¹³. Am 2. Februar 2017 schloss auch die italienische Regierung ein „Memorandum of Understanding“ mit der libyschen Regierung in Tripolis. In dieser Absichtserklärung stellt die italienische Regierung abermals finanzielle Unterstützung für den Aufbau in die libysche Küstenwache und die Unterstützung durch weitere Rettungsboote in Aussicht¹⁴. „Das Memorandum of Understanding“ (MoU) knüpft an das unter Berlusconi und Gaddafi getroffene „Freundschafts-, Partnerschafts- und Kooperationsabkommen“ aus dem Jahr 2008 an. Das MoU bildet die bilaterale rechtliche Grundlage für die Auslagerung des europäischen Migrationsmanagements auf Libyen und die Zunahme der Übernahme von *Search and Rescue Operationen* der sogenannten libyschen Küstenwache. In Folge der europäischen Migrationspartnerschaften mit diversen afrikanischen Ländern und dem Einrichten des EU-Nothilfe-Treuhandfonds für Afrika (EUTF) hat die Europäische Kommission am 27. Juli 2017 das Programm „Unterstützung eines integrierten Grenz- und Migrationsmanagements in Libyen“ bewilligt. Dieses unterstützt die libysche Küstenwache dabei,

¹² Bundeszentrale für politische Bildung: „EU/Italien: Stärkung des Flüchtlingsschutzes auf hoher See“, in: <http://www.bpb.de/gesellschaft/migration/newsletter/126423/fluechtlingsschutzes-auf-hoher-see>, aufgerufen am 25.12.2018

¹³ Zeit Online: „EU-Mittelmeermission Sophia soll um drei Monate verlängert werden“, in: <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-12/seenotrettung-sophia-eu-mission-mittelmeer-fluechtlinge-boote-marine>, aufgerufen am 25.12.2018

¹⁴ <http://www.asgi.it/wp-content/uploads/2017/02/ITALY-LIBYA-MEMORANDUM-02.02.2017.pdf>, aufgerufen am 20.02.2019

die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen zu bewerten und die libysche Such- und Rettungszone bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (*IMO*) zu registrieren. Das Gesamtbudget des Programms umfasst 46,30 Mio. Euro, davon werden 42,23 Mio. aus dem EUTF gestellt, 2,23 sind von Italien bereitgestellte Mittel und 1,84 Mio. Euro aus dem EU-Fonds für innere Sicherheit.¹⁵ Die Einführung der SAR-Zone und die Unterstützung der Europäischen Union und Italiens, die libysche Küstenwache mit aufzubauen ist eine Fortführung der externalisierten europäischen Migrationspolitik. Das Perfide daran ist jedoch, dass innerhalb des internationalen Seerechts die Kooperation und Unterstützung der Anrainerstaaten zum Zwecke der optimierten Seenotrettung auf internationalen Gewässern durchaus erwünscht und bezweckt wird, wie im Folgenden erläutert wird.

4. Die Einführung der libyschen SAR-Zone: Rechte und Pflichten Libyens im Seenotrettungsregime

Laut internationalem Seerecht ist die Seenotrettung von in Seenot geratenen Menschen Pflicht, unabhängig ihres juristischen Status oder ihrer Herkunft. Pflicht ist es außerdem, die Geretteten an einen sicheren Ort zu bringen („place of safety, POS“). Drei völkerrechtliche Abkommen regulieren die konkrete Koordinierung und Durchführung der Seenotrettung von Küstenstaaten und Flaggenstaaten auf nationalen sowie internationalen Gewässern. Zum einen sind dies das *Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen* (SRÜ) und das *Internationale Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See* (SOLAS-Übereinkommen). Artikel 98 der SRÜ verpflichtet Staaten, den Kapitän*innen der Flaggenschiffe die Verantwortung für in Seenot geratene Personen zu übertragen (vgl. SRÜ Art. 98 Pflicht zur Hilfeleistung). Das SOLAS Abkommen bestimmt zusätzlich, dass die Geretteten in angemessener Zeit an einen

¹⁵ Antwort des EU-Kommissars Avramopoulos auf eine Parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Sabine Lösing (10. September 2018), EU-Dok. Nr. E-002163-18, in: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2018-002163-ASW_DE.html, aufgerufen am 25.12.2018

sicheren Ort gebracht werden. (SOLAS Absatz 1.1 der Regel V/33).

Zum anderen regelt das *Internationale Abkommen zur Seenotrettung* (Internationale Maritime Convention for Search and Rescue-SAR) von 1979 die Seenotrettung. Es fordert die Küstenstaaten auf, konkrete Regelungen zur Zusammenarbeit mit Seenotrettungsdiensten zu treffen und Einsatzmittel für den See- und Rettungsdienst bereit zu stellen. Hintergrund des Abkommens ist, die Seenotrettung nicht nur für Schiffe und ihre Flaggenstaaten zu verbessern, sondern auch Vorkehrungen für Küstenstaaten und ihre Anrainerstaaten zu treffen, ihre Seenotrettung lückenlos zu gewährleisten. Neben der Kooperation der Anrainerstaaten bei Seenotrettungsoperationen durch verbesserte Kommunikation und dem Errichten einer eigenen SAR Zone, wird das Errichten einer Seenotrettungsstelle (MRCC) vorausgesetzt. Eine Seenotrettungsstelle sollte eine 24-stündige Erreichbarkeit aufweisen, Personal mit Englischkenntnissen sowie entsprechende Kommunikationsmittel für die Koordinierung der Seenotrettung und entsprechende medizinische Erstversorgungsstellen bereitstellen¹⁶. Außerdem muss von dem MRCC ein *on-scene-commander* ernannt werden. Der *on-scene-commander* übernimmt die Einsatzleitung eines Rettungseinsatzes und wird von den Seenotrettungsstellen ernannt (Kapitel 5, Nr. 5.6).

Am 20. Mai 2004 hat der Schiffssicherheitsausschuss der *IMO* das SAR-Abkommen und das *SOLAS*-Abkommen um die Richtlinie zur Rettung in Seenot geratener Flüchtlinge (MSC 167 (78)) erweitert. Diese Richtlinien helfen, das SAR- und das *SOLAS*-Abkommen auszulegen, sind allerdings nicht völkerrechtlich bindend. Demnach sind Kapitän*innen angehalten, in Seenot geratenen Personen unabhängig von ihrer Nationalität und ihrem Status Hilfe zu leisten. Des Weiteren müssen die Geretteten nicht nur in den nächsten Hafen, sondern in den nächsten „sicheren“ Hafen gebracht

werden.¹⁷ Der nächste „sichere“ Hafen muss demnach auch nicht im Hoheitsgebiet oder im *Search und Rescue* Gebiet des jeweiligen Küstenstaates liegen. Allerdings obliegt es der Entscheidung des „on-scene-commanders“, wo sich solch ein sicherer Ort befindet.

5. Die libysche Küstenwache – ein zuverlässiger Kooperationspartner?

Die libysche Küstenwache soll offiziell Menschen in Seenot helfen. Praktisch gibt es in dem geteilten Land keine funktionierende Küstenwache. Tatsächlich gehen von den Einheiten, die die Funktion der Küstenwache übernehmen, immer wieder gewaltvolle Übergriffe aus.

Eine besonders prominente gewalttätige Übernahme der Seenotrettung durch die libysche Küstenwache ereignete sich im Jahr 2017.



Dramatischer Rettungseinsatz am 6. November 2017, Foto: Sea Watch

Die Seenotrettungsorganisation *Sea Watch* führte hauptverantwortlich eine Rettungsaktion eines sinkenden Bootes mit 130 Menschen in internationalen Gewässern nahe der libyschen Küste durch.

¹⁶ Ebd. S. 8 und Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestags: Sachstand: „Die völkerrechtliche Pflicht zur Seenotrettung“ (17.Juni 2017)

¹⁷ Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestags: Sachstand „Richtlinien zur Behandlung von aus Seenot Es kam zu Zusammenstößen mit der *Golfo Azzurro* von der spanischen Seenotrettungsorganisation *Open Arms*, bei denen die libysche Küstenwache unter Androhung von Schüssen zur Kooperation und Übergabe der Geretteten zwang¹⁷. Während eines anderen Vorfalls mit der *Aquarius* von *SOS Méditerranée*, bedrohte die libysche Küstenwache Teile der Crew und die Migrant*innen mit Schusswaffen, raubte sie aus und zwang sie ins Wasser zu springen geretteten Personen“ WD 2 - 3000 - 215/14

Die libysche Küstenwache kam zeitgleich mit der *Sea Watch* am Rettungsort an und übernahm gewaltvoll einige Bootsinsassen. Bei der erzwungenen Havarie starben vermutlich ca. 20 Menschen, darunter ein Kind. 59 Gerettete konnte die *Sea Watch* in Sicherheit bringen, die restlichen 47 wurden zurück nach Libyen gebracht. Bei dem Zusammenstoß musste ein Flugzeug der italienischen Marine eingreifen, um weitere gewaltvolle Übergriffe der libyschen Küstenwache zu verhindern¹⁸. 17 Überlebende des Übergriffs traten mit Unterstützung einiger Menschenrechtsorganisationen vor den Europäischen Gerichtshof und klagten die illegalen „pull-backs“ zurück nach Libyen an¹⁹.

Im Sommer 2018 wurden vom italienischen Handelsschiff *Asso 28* der ebenfalls italienischen Öl-/Gasfirma Eni 108 Menschen gerettet und nach Libyen zurückgeführt. Sowohl von Menschenrechtsorganisationen als auch in verschiedenen Medienberichten wurde das Handeln der italienischen Regierung im Fall *Asso 28* kritisiert. Es wurde vermutet, dass das italienische *MRCC* kontaktiert wurde, jedoch dieses auf das libysche *MRCC* verwies, um die Rettungsoperation an die libysche Küstenwache zu übergeben und somit die Rettung und Aufnahme der Migrant*innen außerhalb des europäischen Hoheitsgebietes zu drängen. Sowohl der italienische Innenminister Matteo Salvini als auch der italienische Verkehrsminister Danilo Toninelli gaben an, dass die Rettungsnotrufe ausschließlich vom libyschen *MRCC* koordiniert wurden, Italien somit nichts mit der Rettung zu tun gehabt habe²⁰. So zogen sie sich aus der Verant-

wortung für die Rettung und Aufnahme der in Seenot geratenen Migrant*innen. Die EU-Kommission äußerte sich nicht zu diesem Fall, jedoch bekräftigte selbst deren Sprecherin Natasha Bertraud, dass die Geretteten der *Asso 28* nicht nach Libyen, sondern an einen sicheren Hafen hätten gebracht werden müssen, auch wenn die Zuständigkeit an die libysche Küstenwache fiel²¹. Der UNHCR twitterte, dass die Zurückführung nach Libyen eine „völkerrechtliche Verletzung“ darstellen könne²².

6. Zusammenfassung und Forderung

Die erneute Zuweisung einer libyschen SAR-Zone rund zwei Wochen nach der „Schließung“ der italienischen Häfen ist in der Verlaufsperspektive kein Zufall. Die letzten Jahre waren von der Kriminalisierung der Solidarität für Migrant*innen durch die Kriminalisierung der Fluchthilfe und seit Frühjahr 2017 durch die Kriminalisierung der privaten Seerettungsorganisationen geprägt. Die erneute Ernennung der libyschen SAR-Zone steht somit in einer Kontinuität der europäischen Abschottungspolitik und einer externalisierten europäischen Grenzpolitik.

Die SAR-Zone und das internationale Seerecht erschaffen damit einen politischen und juristischen Möglichkeitsraum, in dem die Rückführung von in Seenot geratenen Migrant*innen nach Libyen durchgeführt wird. Das *Non-Refoulement-Verbot* gemäß der Genfer Flüchtlingskonvention wird ausgehebelt, obwohl ein sicherer Hafen in Libyen nicht gegeben ist. Somit werden Menschenrechtserklärungen, die sowohl im internationalen Seerecht als auch in der Charta der Menschenrechte der Europäischen Union eingehalten werden müssten, umgangen. Weiterhin werden Menschenrechtsverletzungen seitens der EU durch Nichtrettung auf hoher See in Kauf genommen. Hier zeichnet sich ein Paradoxon ab, weil verschiedene Abkommen gegeneinander ausgespielt werden: Die internationa-

¹⁸ Sea Watch: „Dramatischer erster Rettungseinsatz der Sea Watch 3“, in: <https://sea-watch.org/dramatischerrettungseinsatz-sea-watch-3/>, aufgerufen am 25.12.2018

¹⁹ Sea Watch: „Klage gegen Italien wegen der Koordinierung der Rückführungen der libyschen Küstenwache, die zu Todesfällen und Missbrauch von Migrant*innen geführt haben“, in: https://sea-watch.org/klage-gegen-italien-wegen-derkoordinierung-der-rueckfuehrungen-der-libyschenkuestenwa-che/?fbclid=IwAR0tayxSwiYuhRGz_HqS0Rvr0dAZ4u8x-DmeaGXbCqP3YcFwstVMgt_w8Dk, aufgerufen am 25.12.2018

²⁰ Lanaro, Manolo: „Migranti, Toninelli: ‚Asso 28? Non è stato un respingimento collettivo, sono state salvate vite. L'Italia non c'entra““, in: [https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/07/31/migranti-toninelli-asso-28-non-e-stato-un-respingimento-collettivo-](https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/07/31/migranti-toninelli-asso-28-non-e-stato-un-respingimento-collettivo-sono-state-salvate-vite-litalia-non-centra/)

[sono-state-salvate-vite-litalia-non-centra/4529631/](https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/07/31/migranti-toninelli-asso-28-non-e-stato-un-respingimento-collettivo-sono-state-salvate-vite-litalia-non-centra/), aufgerufen am 25.12.2018

²¹ Nielsen, Nikolaj: „EU Commission: Libya unfit for migrant disembarkation“, in: <https://euobserver.com/migration/142504>, aufgerufen am 25.12.2018

²² ebd.

len Seenotrettungsabkommen, die im Sinne der Wahrung der Menschenrechte entstanden sind, schaffen hier genau den Möglichkeitsraum für eine Politik, die außerhalb der europäischen Menschenrechtskonventionen agieren kann.

Das SAR-Abkommen wurde mit der Intention eingeführt, Seenotrettung gemeinsam mit Anrainerstaaten zu optimieren. Da im Fall der libyschen SAR Zone gerade die Anrainerstaaten Italien und Malta bei der Seenotrettung von Migrant*innen nicht kooperieren, sondern bewusst die Seenotrettung auf die libysche Küstenwache übertragen, wird das SAR-Abkommen mit seiner ursprünglichen Intention ausgehebelt und für die Abwehr von Migrant*innen instrumentalisiert.

Die IMO hat implizit letzten Sommer bewiesen, dass sie eine libysche SAR-Zone nicht anerkannte. Deshalb fordern wir die IMO dazu auf, keine SAR Zonen von (Teil-)Staaten anzuerkennen, die weder die Grundlagen erfüllen noch einen sicheren Hafen für Gerettete bereit stellen können. Weiterhin ist der Flüchtlingsschutz in internationale Seerechtsabkommen zu integrieren und nicht nur als völkerrechtlich nicht bindende Richtlinien zu erwähnen, damit einer Instrumentalisierung internationaler Abkommen entgegengewirkt werden kann. Solange dies nicht der Fall ist, muss die IMO Libyen die SAR-Zone aberkennen. Nur auf diese Weise halten sich sowohl die EU als auch die Vereinten Nationen an die eigenen Prinzipien.

Anmerkung zur Wortwahl: Unseres Erachtens ist die „libysche Küstenwache“ nicht als eine voll funktionsfähige Küstenwache anzusehen und borderline-europe nutzt normalerweise „die so genannte libysche Küstenwache“, um dies deutlich zu machen. Hierauf wurde aufgrund der häufigen Nutzung im Text hier verzichtet.

Kontakt

borderline-europe

Menschenrecht ohne Grenzen e.V.

<https://www.borderline-europe.de>

[mail\(at\)borderline-europe.de](mailto:mail(at)borderline-europe.de)