

Seenotrettung zwischen Abschottung, politischer Behinderung und humanitärer Krise

Wasil Schauseil

Einblick in die Erfahrungen von SOS Humanity

*Während die Anlandung mehrerer tausend Geflüchteter innerhalb weniger Tage auf der italienischen Mittelmeerinsel Lampedusa Mitte September 2023 einmal mehr einen Hype an Forderungen nach militanten Pushbacks und rigoroser Abschottung Europas intonierte, eskaliert die Kriminalisierung der zivilen Seenotretter*innen.*

Das tödlichste Jahr auf dem Mittelmeer seit 2017

Wie mit Ankündigung ertranken in der Nacht vom 14. Juni 2023 schätzungsweise 600 Menschen vor der griechischen Küste nahe Pylos, obwohl Frontex als auch die italienische und griechische Seenotrettungsleitstelle mindestens 10 Stunden zuvor Kenntnisse über die kritische Lage an Bord hatte. Das Entsetzen über diese vorhersehbare Tragödie und die stundenlange Untätigkeit der verantwortlichen Stellen ging durch die Welt. Noch überboten wurde das Entsetzen durch die sich später verdichtenden Hinweise, dass die griechische Küstenwache nicht nur zu spät tätig wurde, sondern den Schiffbruch durch ein Abschleppmanöver selbst verursacht haben könnte, während griechische Ermittler*innen Medienberichten zu Folge Beweise unterschlugen.

So groß das Entsetzen über das Pylos-Unglück war, so schnell verliert sich die Situation im Mittelmeer am Rande des öffentlichen Bewusstseins. Denn was vor Pylos geschah, ist nur die Spitze des Eisberges. Mit mindestens 2.066 Toten (Stand 9. September) sind im Jahr 2023 bereits mehr Frauen, Männer und Kinder im zentralen Mittelmeer ertrunken als im gesamten Vorjahr. Das ist die höchste Zahl seit 2017. Neben der nach wie vor von Gewalt und Unsicherheit geprägten Lage in Libyen spielt dabei auch die starke Zunahme von Abfahrten aus Tunesien eine Rolle, wo rassistische Übergriffe gegenüber schwarzen Menschen seit Februar eskalieren. Doch vermehrte Abfahrten allein erklären nicht, warum so viele von ihnen tödlich enden. Dies erklärt sich nur mit Blick auf die sich weiter verschärfende europäische Abschottungspolitik. Darunter fällt auch die Behinderung der zivilen Seenotrettung durch die italienische Regierung, die SOS Humanity seit Beginn ihres Einsatzes im September 2022 erlebte.

Behinderung der Seenotrettung: Das italienische Gesetz 15/2023

Zentraler Baustein dieser Strategie ist das Gesetz 15/2023, das im Januar 2023 zunächst als Dekret verabschiedet wurde und im Februar Gesetzeskraft erlangte. Dieses umfasst einen Katalog von Regeln und Strafen, welche ausschließlich Rettungsschiffe von Nichtregierungsorganisationen betreffen. Nach gut einem halben Jahr lässt sich ein vorübergehendes, ernüchterndes Fazit ziehen. Als besonders folgenschwer stellt sich die – vage gehaltene – Vorschrift heraus, dass Rettungsschiffe nach einer Rettung „ohne Verzögerung“ den ihnen zugewiesenen Hafen erreichen sollen. Bei Zuwiderhand-

lung drohen bis zu 50.000 Euro Strafe und eine Festsetzung des Schiffs.

Seither müssen die Rettungsschiffe nach einer Rettung unverzüglich den zugewiesenen Hafen ansteuern. Nach Aussage der italienischen Regierung sind Mehrfachrettungen zwar nicht untersagt, haben aber in der Realität schon zu Strafmaßnahmen gegen die zivile Seenotrettungsorganisation Sea-Eye geführt. Abgesehen von der Tatsache, dass die größeren Rettungsschiffe wie die Humanity I nach einer Rettung meist noch Kapazitäten für weitere Rettungen hätten, bringt das Gesetz Kapitän*innen in die schwierige Situation, dass sie ihre Aufgabe des Suchens und Rettens von Seenotfällen gegen die potenzielle Festsetzung des Rettungsschiffs abwägen müssen. Dass damit auch die Crew und Gerettete in kaum ertragbare Situationen gebracht werden, zeigte der Einsatz der Humanity I im Mai: Nachdem die Crew nahe der libyschen Küste ein seeuntaugliches Holzboot finden und alle Menschen an Bord in Sicherheit bringen konnte, erzählten drei Gerettete sichtlich aufgeregt:

„Es gab noch ein anderes Boot, das mit uns losgefahren ist, nach etwa einem Tag haben wir es aus den Augen verloren, die See war schlimm, ihr müsst sie suchen, macht euch keine Sorgen um uns, bitte geht sie suchen!“ Um 10:30 Uhr informierte der Kapitän die italienischen Seenotleitstelle (MRCC) in Rom umgehend und bat um Erlaubnis, das zweite Boot, welches sich in der Nähe befinden musste, zu suchen. Nach fünf Stunden ohne Antwort stellte er die Anfrage erneut, nur um die Aufforderung zu erhalten, ohne weitere Verzögerung den zugewiesenen Hafen von Livorno anzusteuern: 1.400 Kilometer vom Ort der Rettung entfernt. Über den Verbleib des zweiten Bootes gab es keine weiteren Informationen.

Von Bremerhaven nach Panama City: Die Zuweisung weit entfernter Häfen in Italien

Die Zuweisung von Livorno als sicheren Ort zur Ausschiffung der Geretteten zeigt den zweiten Baustein der italienischen Behinderungsstrategie auf. Mit der Verabschiedung des Dekrets im Januar führte die Regierung die informelle Praxis ein, Rettungsschiffen systematisch Häfen im weit entfernten Norden des Landes zuzuweisen. Dabei ist dieses Vorgehen nicht Teil des Gesetzes 15/2023. Stattdessen bemüht sich die italienische Regierung, es als administrative Notwendigkeit zu verkaufen, und verweist gegenüber Medien auf die Überlastung von Aufnahmezentren im Süden des Landes. Der Großteil der zivilen Flotte war bereits von solchen Maßnahmen betroffen, insgesamt wurden ihnen bisher 74 entfernte Häfen zugewiesen.

Dabei könnten Überlebende auch durch Busse oder andere Verkehrsmittel an Land auf verschiedene Regionen und Aufnahmezentren verteilt werden. Das dies ohnehin, aber umgekehrt, passiert, bestätigt die Organisation Mission Lifeline, die berichtet, dass von ihnen gerettete Personen in den Süden des Landes gebracht worden sind, nachdem ihr Rettungsschiff weit in den Norden zur Ausschiffung geschickt wurde.

Allein in diesem Jahr hat das Rettungsschiff *Humanity I* eine Strecke von rund 9.000 Kilometern zurückgelegt, um die zugewiesenen Häfen im Norden Italiens zu erreichen. Das entspricht der Entfernung von Bremerhaven nach Panama City. Nur ein geschätztes Drittel dieser Strecke wäre vonnöten gewesen, um von den Orten der Rettungen zu einem der näher liegenden Häfen im Süden des Landes zu kommen. Die Schiffe der zivilen Flotte verlieren so, abgesehen von dem enormen Treibstoffverbrauch und den damit massiv gestiegenen Einsatzkosten, wertvolle Tage im Rettungsgebiet, die über Leben und Tod entscheiden können.

Weiterhin bedeutet die lange Überfahrt an Bord einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Menschenwürde sowie ein Risiko für das psychische und physische Wohlbefinden der Überlebenden. Diese haben teilweise Tage auf See ohne Schutz vor Regen und Sonne hinter sich, ohne ausreichend Wasser und Nahrungsmittel. Viele haben Folter oder andere Gewalt am eigenen Leib erfahren. Dass staatliche Akteur*innen die Zeit, die Überlebende

nach ihrer Rettung an Bord des Rettungsschiffs verbringen, begrenzen müssen, ist auch im internationalen Seerecht klar verankert.

Das Argument, dass es sich bei der Zuweisung weit entfernter Häfen um eine rein administrative Notwendigkeit handle, überzeugt somit nicht und steht in keinem nachvollziehbaren Verhältnis zu der Gefährdung von Leib und Leben, das durch diese Praxis zur Regel geworden ist.

Festsetzungen und Rückführungen

Weiterhin zeigen sich die Auswirkungen des Gesetzes in den bis dato 160 Tagen in Form der zivilen Rettungsschiffe, die als Strafmaßnahme bereits festgesetzt wurden. Insgesamt acht Schiffe¹ verloren somit nicht nur enorm viel Zeit, die sie im Rettungsgebiet hätten verbringen können. Sie werden gleichzeitig in ihrer bedeutenden Funktion sabotiert, die systematischen Menschenrechtsverletzungen europäischer und nordafrikanischer Staaten gegenüber Geflüchteten zu dokumentieren.

Die Wichtigkeit dieser Watchdog-Funktion der zivilen Seenotrettung wird auch durch einen anderen Vorfall deutlich, den die Crew der *Humanity I* im Mai erlebte, als sie nach einem gemeldeten Seenotfall nahe der libyschen Küste suchte. Das Boot wurde kurze Zeit später von einem Handelsschiff – der „P Long Beach“ – gefunden. Über Funk konnte der Kapitän der *Humanity I* in Erfahrung bringen, dass das Handelsschiff vom italienischen MRCC aufgefordert wurde, sich mit der libyschen Seenotleitstelle zu koordinieren, was einem Push-Back nach Libyen gleichkommt. Mehrmals wies der Kapitän die Crew des Handelsschiffes darauf hin, dass sie bei Befolgung dieser Anweisung gegen internationale See- und Menschenrechte verstoßen würde – umsonst, wie sich später herausstellte. Die Menschen wurden der sogenannten libyschen Küstenwache übergeben und somit in das Land zurückgezwungen, in dem ihnen Inhaftierung, Folter und Erpressung drohen.

Dass sich daran nichts geändert hat, bestätigte uns Keita (Name geändert) aus Guinea, der im Juni 2023 von der *Humanity I* gerettet wurde. Zuvor war er nach drei vereitelten Überfahrten in Libyen inhaftiert, bevor er die Flucht nach Tune-

sien schaffte und von dort erneut aufbrach:

„Ich schickte meinem Vater eine Voicemail, in der ich sagte: „Wir sind nicht angekommen. Wir sind im Gefängnis. Wir wurden verprügelt und gefesselt. Ich war einige Tage oder eine Woche im Gefängnis. Mein Vater schickte Geld. Ich hatte 3.500 libysche Dinar für die Überfahrt bezahlt. [...] Danach bin ich noch dreimal aus Libyen geflohen. Jedes Mal haben uns die Libyer erwischt. Drei Fluchtversuche, dreimal Gefängnis. Sie foltern uns. Es ist ein Geschäftsmodell. Es ist wie Diebstahl, wenn du schwarz bist, kommen sie nachts und nehmen dich heimlich mit.“

Die zivile Flotte wehrt sich

Diesen von Keita beschriebenen Kreislauf der Gewalt zu durchbrechen, dem Menschen nicht nur in Libyen, sondern zunehmend auch in Tunesien ausgesetzt sind, ist eine der Aufgaben der zivilen Seenotrettung. Im Gegensatz dazu steht die von der EU und ihren Mitgliedstaaten offen verfolgte Externalisierungsstrategie, durch die ebendiese Länder zu „Partnern“ der europäischen Abschottungspolitik werden, unterstützt durch die Lieferung von Schiffen sowie Unmengen an Geld für den Grenzschutz und Rückführungen.

Dementsprechend dringlich und wichtig bleibt es für die zivile Seenotrettung, sich gegen die politisch motivierte Einschränkung ihrer humanitären Arbeit zur Wehr zu setzen. So klagt SOS Humanity vor dem italienischen Zivilgericht – gemeinsam mit Mission Lifeline und Sea-Eye – gegen die systematische Zuweisung entfernter Häfen (<https://rb.gy/tbshv>). Im Verbund mit Ärzte ohne Grenzen, Oxfam Italia, der Assoziation für juristische Migrationsstudien (ASGI) und EMERGENCY hat SOS Humanity zudem eine Beschwerde bei der EU-Kommission gegen das italienische Gesetz 15/2023 eingereicht. Leider ist die zivile Flotte inzwischen daran gewöhnt, neben ihrer eigentlichen Arbeit – der Rettung von Menschen aus Seenot – vielfältigen Behinderungen von staatlicher Seite begegnen zu müssen. Abschrecken lassen sie sich dadurch nicht.

Wasil Schauseil arbeitet bei der Hilfsorganisation SOS Humanity in Berlin.

¹ Jeweils zweimal die *Aurora* und *Sea-Eye 4* sowie die *Open Arms*, *Geo Barents*, *Louise Michel* und *Mare Go*