



Fünf Nachfragen zur zivilen Seenotrettung im Mittelmeer und die aktuellen Fakten

Eine Argumentationshilfe



Aktuelle Lage (30.08.2018)

- 1 Bis Ende August sind laut Internationaler Organisation für Migration (IOM) in diesem Jahr 1.549 Menschen im zentralen Mittelmeer ertrunken; 2017 waren es insgesamt 2.429.¹ Da die Zahl derer, die überhaupt in Italien bzw. Malta ankommen (arrivals), sich in diesem Vergleichszeitraum jedoch halbiert hat, wird klar: Weniger Menschen als 2018 gelangen über das zentrale Mittelmeer nach Europa. Von denen, die die Überfahrt versuchen, sterben prozentual aber mehr als zuvor.²
- 2 Seit 2016 setzen Schlepper vermehrt billige und seeuntüchtige Gummi-Schlauchboote (70%) statt der Holzboote (22%) für den Transport ein, um ihre Profitmarge zu steigern. Die seeuntauglichen Flüchtlingsboote geraten oft bereits nach wenigen Seemeilen in Gefahr (distress). Deshalb sind die zivilen Rettungsmissionen zuletzt vor allem in der Nähe der libyschen Küstengewässer aktiv (gewesen), da hier die meisten Seenotfälle registriert werden.³
- 3 Seitdem die Regierungen von Italien und Malta fast allen Schiffen mit geretteten Bootsflüchtlingen an Bord die Einfahrt in italienische und maltesische Häfen verwehrt, scheint sich die Fluchtroute vom zentralen Mittelmeer (zw. Libyen und Italien) ins westliche Mittelmeer („Straße von Gibraltar“ zw. Marokko und Spanien) zu verlagern.⁴ Auch hier wird eine militarisierte Grenzsicherung und rigide Rückführungspolitik durch die spanische Regierung praktiziert. Eine verlässliche und solidarische Lösung auf Europäischer Ebene (EU) im Sinne einer menschenwürdigen Seenotrettung ist derzeit noch nicht in Sicht.
- 4 Ende August 2018 sind fast alle Schiffe und das Flugzeug der zivilen Seenotrettung in europäischen Häfen festgesetzt oder aus anderen Gründen nicht im Einsatz (Umrüstung). Lediglich die „Aquarius“ der Organisation SOS Méditerranée / Ärzte Ohne Grenzen operiert derzeit Zeit im Mittelmeer, trotz der Behinderungsversuche.⁵

¹ <https://www.iom.int/news/mediterranean-migrant-arrivals-reach-67122-2018-deaths-reach-1549>

² <https://meedia.de/2018/08/09/die-fakten-und-die-toten-wie-tichys-einblick-mit-einer-abstrusen-zahl-ueber-ertrunkene-fluechtlinge-stimmung-macht/>

³ European Commission: *Irregular Migration via the Central Mediterranean. From Emergency Responses to Systemic Solutions*. European Political Strategy Centre (EPSC), Strategic Notes, Issue 22, Feb 2017.

⁴ <https://www.iom.int/news/mediterranean-migrant-arrivals-reach-67122-2018-deaths-reach-1549>

⁵ Allgemeine Informationen vom 21.08.2018 unter: <https://www.tagesschau.de/ausland/zivile-seenotrettung-101.html> <https://sosmediterranee.de/press/statement-aquarius-zum-technischen-hafengang-in-marseille/>

Definition und Gründe für Seenotrettung

**Was bedeutet eigentlich Seenotrettung und wer ist dafür zuständig?
Wie kommt es, dass im Mittelmeer mehrere privat-gemeinnützige Schiffe von NGOs unterwegs sind (bzw. jetzt daran gehindert werden)?**

„**Seenot bedeutet**, es besteht die begründete Annahme, dass ein Schiff oder darauf befindliche Personen durch eine ernste und unmittelbare Gefahr bedroht sind und ohne Hilfe von außen nicht in Sicherheit gelangen können. Hierzu gehören etwa die Manövrierunfähigkeit eines Schiffes, ein Mangel an Bordrettungsmitteln (Rettungswesten), ein Mangel an Wasser oder Nahrung an Bord, mangelnde medizinische Versorgung, (...) oder eine die Sicherheit des Schiffes oder die Gesundheit der Passagiere gefährdende Überbelegung. Irrelevant ist, ob die Notlage (...) von den zu rettenden Personen selbst und/oder anderen schuldhaft herbeigeführt wurde. Die Pflicht zur Seenotrettung knüpft als unbedingte Pflicht allein an das Schutzbedürfnis der in Seenot geratenen Menschen an.“

(Deutsches Institut für Menschenrechte, 2017, S. 8)

Die Pflicht zur Seenotrettung ist Ausdruck einer humanitären Pflicht, sie ist Bestandteil des Völkergewohnheitsrechts und ausdrücklich im internationalen Seerecht geregelt. Sie ist somit prinzipiell eine internationale Angelegenheit. Jeder Kapitän bzw. jede Kapitänin ist dazu verpflichtet, Personen in Seenot so schnell wie möglich zur Hilfe zu eilen, das gilt für die staatliche, wirtschaftliche und private Schifffahrt.⁶ Rettungseinsätze im Mittelmeer werden in der Praxis von ganz unterschiedlichen Schiffen durchgeführt: Durch Handelsschiffe, Fischerboote, staatliche Schiffe der Küstenwache oder internationalen Operationen der EU Mission EUNAVFOR MED und durch Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Zuletzt entfielen ca. 40% der Rettungen auf die Schiffe von NGOs, deren Anteil aufgrund des Rückzugs anderer Schiffe aus Rettungen in den Notgebieten vor Libyen angestiegen ist.⁷

Staatliche und internationale Missionen im Mittelmeer wurden in den letzten Jahren eingestellt („Mare Nostrum“, 2014), laufen bald aus („Triton“, 2018) bzw. sind fast nur noch auf Grenzsicherung und Schlepperbekämpfung statt auf Rettungsmaßnahmen ausgerichtet („Sophia“), wie die beteiligte Bundeswehr auf ihrer Website betont.⁸

⁶ Frachtschiffe hatten in der ersten Zeit steigender Fluchtüberfahrten einen erheblichen Anteil an der Seerettung. Sie sind allerdings – anders als die zivilen Rettungsschiffe – aus verschiedenen Gründen (kein medizinische Ausrüstung, zu hohe Bordwände, kein Platz für Unterbringung auf dem Schiff) nicht für die Bergung, Akutversorgung und den Transport vieler Menschen geeignet.

⁷ European Commission: *Irregular Migration via the Central Mediterranean. From Emergency Responses to Systemic Solutions*. European Political Strategy Centre (EPSC), Strategic Notes, Issue 22, Feb 2017.

⁸ <http://www.einsatz.bundeswehr.de> - dort Stichwort sophia.

Infolgedessen begannen bzw. verstärkten die im Mittelmeer seit etwa 2015 operierenden Schiffe von privat-gemeinnützigen NGOs ihr Engagement zur Rettung von Menschen in Seenot. Die Schiffe landeten im Zuge von Rettungseinsätzen gemäß Seerechtsübereinkommen (SRÜ) bislang im nächstgelegenen Hafen an, i.d.R. in Italien oder Malta.

Nach der Sperrung italienischer und maltesischer Häfen für Schiffe der NGO's durch Regierungen beider Länder im Juni 2018 wurden kurz darauf auch Schiffe der EU-Operation „Sophia“ abgewiesen, und schließlich wurde sogar einem Schiff der eigenen italienischen Küstenwacht verwehrt, gerettete Menschen von Bord gehen zu lassen (der Fall „Diciotti“).⁹ In spanischen Häfen wird es Schiffen mit Geretteten in Einzelfällen noch ermöglicht, anzulegen. Doch auch hier droht eine Wende der Regierung, die nicht alle Boote und alle Geretteten aufzunehmen will – und auch bei der Sicherung der Enklave Ceuta seit jeher hart vorgeht.¹⁰

Das bedeutet:

Die Schiffe der zivilen Rettungsorganisationen versuchen lediglich im Rahmen ihrer Möglichkeiten Menschen zu retten. Sie werden daran aber zunehmend gehindert und kriminalisiert.¹¹ Laut Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) spielen NGOs jedoch nach wie vor eine entscheidende Rolle bei der Rettung von Menschen in Seenot.¹² Die zivilen Seenotretter*innen wollen dies solange fortsetzen, bis die Einzelstaaten, die EU bzw. die internationale Gemeinschaft ihre humanitäre und völkerrechtliche Verantwortung wieder wahrnehmen.¹³

Die internationale Bewegung „Seebrücke“ unterstützt die Akteure und Organisationen der zivilen Seenotrettung in ihrem Engagement und solidarisiert sich als große öffentliche Bewegung mit den politischen Zielen für eine humane Asylpolitik und gegen jede Form von Rassismus, Hetze und Rechtsnationalismus.¹⁴

⁹ <https://www.tagesspiegel.de/politik/fluechtlinge-im-mittelmeer-migranten-verlassen-italienisches-rettungsschiff-diciotti/22954714.html>

¹⁰ <https://www.welt.de/politik/ausland/article180289058/Migration-Risse-in-Spaniens-Willkommenskultur.html>

¹¹ <https://www.tagesschau.de/ausland/zivile-seenotrettung-101.html>

¹² <http://www.unhcr.org/dach/de/24565-unhcr-fordert-mehr-engagement-der-seenotrettung-auf-dem-mittelmeer.html>

¹³ Exemplarisch: Wilko Beinlich, Crew-Mitglied der Juventa (Jugend rettet). <https://perspective-daily.de/article/600/HddkFzx4>

¹⁴ <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/lifeline-kapitaen-claus-peter-reisch-sieht-politische-motive-fuer-prozess-in-malta-100.html>

Verbot von Rückschiebungen auf See (Push-Backs)

Warum werden die geretteten Geflüchteten nicht nach Libyen bzw. in andere afrikanische Küstenstaaten¹⁵ zurückgebracht, von wo sie gestartet sind?

Libyen ist das wichtigste Transitland für Menschen aus afrikanischen Staaten, die über das Mittelmeer nach Europa fliehen. Aber in Libyen herrscht seit Jahren keine Rechtsstaatlichkeit, es gibt keine handlungsfähige Regierung und große Teile des Landes sind unter Kontrolle von Milizen. Das Auswärtige Amt hat jüngst eine aktualisierte Reisewarnung für Libyen ausgegeben und rät zur sofortigen Ausreise:

„Deutsche Staatsangehörige, die sich gegebenenfalls dort noch aufhalten, werden zur sofortigen Ausreise aufgerufen. Die Lage im ganzen Land ist extrem unübersichtlich und unsicher. Es kommt immer wieder zu gewaltsamen Auseinandersetzungen, von denen auch Ausländer betroffen sein können. Die staatlichen Sicherheitsorgane können keinen ausreichenden Schutz garantieren. Bewaffnete Gruppen mit zum Teil unklarer Zugehörigkeit treten häufig als Vertreter der öffentlichen Ordnung auf, sind jedoch nicht ausgebildet und wenig berechenbar.“¹⁶

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland, 27.08.2018

Flüchtende Menschen aus afrikanischen Staaten, die Libyen passieren müssen, sind dort noch viel stärker bedroht. Nach zahlreichen Medienberichten¹⁷ und Experteneinschätzungen des UN Flüchtlingshilfswerkes (UNHCR)¹⁸ sowie des Deutschen Instituts für Menschenrechte (DIMR)¹⁹ sind sie auf der Fluchtroute und in den dortigen Internierungslagern (detention centers) oft Folter, Vergewaltigung, Misshandlungen und Versklavung ausgesetzt. Das UNHCR hat jüngst auf die dramatische Überlastung der Lager und die dortigen Zuständen hingewiesen.²⁰

¹⁵ Die ebenfalls dramatische Situation in anderen Zonen des Mittelmeers (Straße von Gibraltar zw. Marokko und Spanien, bzw. Agäis) oder andere aktuelle Brennpunkte der Fluchtmigration (Bangladesch, Grenze Mexiko-USA) können hier aus Kapazitätsgründen nicht eingehend behandelt werden, was nicht heißt, dass es weniger wichtig wäre. Für umfassendere Informationen siehe z.B. die Regional-Informationen der Studie *Fatal Journeys, Improving Data on Missing Migrants, Vol 3. Part 2* der IOM (International Organisation for Migration).

¹⁶ https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussepolitik/laender/libyen-node/libyensicherheit/219624#content_0

¹⁷ <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:n2OXre6jjzJ:https://www.dw.com/de/libyen-als-rettter-in-der-not-f%25C3%25BCr-die-eu/a-44544303+&cd=1&hl=de&ct=clnk&gl=de&client=firefox-b>

<https://www.tagesschau.de/ausland/libyen-fluechtlinge-121.html> <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-08/fluechtlingspolitik-libyen-sichere-herkunftslander-die-linke>

¹⁸ <http://www.refworld.org/country,,UNHCR,,LBY,,5b6467684,0.html> und

<http://reporting.unhcr.org/sites/default/files/UNHCR%20Libya%20Flash%20Update%20-%202017-24AUG18.pdf>

¹⁹ <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/aktuell/news/meldung/article/eu-muss-menschenrechtlichen-und-seerechtlichen-verpflichtungen-zur-seenotrettung-gerecht-werden/>

²⁰ <http://reporting.unhcr.org/sites/default/files/UNHCR%20Libya%20Flash%20Update%20-%202017-24AUG18.pdf>

Wenn zivile Seenotrettungsmissionen durch die libysche Leitstelle dazu aufgefordert oder gezwungen werden, zuvor gerettete Menschen gegen deren Willen an die libysche Küstenwache zu übergeben, oder wenn Flüchtlingsboote durch libysche Kräfte auf See bedrängt und zurückgeschleppt werden, handelt es sich um so genannte Push-Backs und damit Verstöße gegen das Rückschiebeverbot (Non-Refoulement-Prinzip). Diese sind nach einem vielzitierten Grundsatzurteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) aus dem Jahr 2012 eindeutig rechtswidrig.²¹ Das Urteil betrifft nicht nur das seinerzeit verurteilte Italien, sondern auch den Umgang anderer europäischer Staaten mit Flüchtlingen, wie auch Frontex.

Das bedeutet:

Eine Rückführung nach Libyen bzw. eine Übergabe der Geretteten von zivilen Rettungsschiffen an die sogenannte Libysche Küstenwache würde die Menschen *gerade nicht* in Sicherheit bringen, wie es das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen fordert. Vielmehr würden sie dort erneut großen Gefahren und massiven Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt, denn Libyen ist kein sicheres Aufnahmeland. Zudem würden die Geflüchteten dadurch gewaltsam an einer rechtsstaatlichen Antragstellung auf Asyl in einem sicheren europäischen Staat gehindert.

²¹ <http://www.bpb.de/gesellschaft/migration/newsletter/126423/fluechtlingsschutzes-auf-hoher-see>

Keine rechtskonforme libysche Seenotrettung

Warum überlässt man die Seenotrettung nicht der libyschen Küstenwache, die dafür doch extra Geld und Ausrüstung von der EU erhält?

Meere sind weltweit in sogenannte Search-And-Rescue-Zonen aufgeteilt, kurz SAR. Die Rettungseinsätze erfolgen i.d.R. auf der Basis eines Notrufs, der durch eine SAR-Rettungsleitstelle an das nächstgelegene Schiff übermittelt wird.²² Das gilt auch für die zivilen Rettungsschiffe. Bislang entschied die SAR-Leitstelle in Rom, welches Schiff wo im Mittelmeer rettet und bezog dabei auch die NGO-Schiffe mit ein.²³ Das hat sich geändert, da Libyen seit Juni 2018 eine eigene SAR-Zone entlang der libyschen Mittelmeerküste hat²⁴ und mitgeteilt hat alle Auflagen für die Übernahme der Seenotrettungszone (SAR) zu erfüllen.²⁵

Staatliche Leitstellen Seenotrettung haben in des SAR-Zonen in erster Linie eine Koordinationsaufgabe im Rahmen des Seerechtsübereinkommens und anderer Regelungen, aber *keine Alleinzuständigkeit* für die Rettung. Vor allem dürfen sie keine anderen (privaten) Schiffe, die an Ort und Stelle zur Rettung bereit und in der Lage sind, davon abhalten, Menschen aus Seenot zu retten, wie es in den letzten Monaten vorgekommen ist.²⁶ Damit verstößt die sogenannte libysche Küstenwache gegen geltendes Seerecht. Auch private und wirtschaftliche Schiffe haben Recht auf friedliche Durchfahrt.²⁷

Die EU und insbesondere Italien will auf dem Mittelmeer möglichst nicht mehr selber retten. Deshalb rüsten Italien und die EU Libyens Küstenwache seit 2016 auf. Italien hat der libyschen Küstenwache zwölf zusätzliche Schiffe zur Verfügung gestellt. Die EU²⁸ unterstützt mit Know-How und Geld²⁹. Die libysche Regierung behauptet indessen, dass die EU-Gelder nicht wie zugesagt ausgezahlt würden.³⁰

²² Gertheiss, Svenja (2016). Seenotrettung, Grenzkontrolle und Zugang zu internationalem Schutz – ein Widerspruch? <https://fluechtlingsforschung.net/seenotrettung-grenzkontrolle-und-zugang-zu-internationalem-schutz-ein-widerspruch/>

²³ Interview mit Wilko Beinlich, Crew-Mitglied der Juventa (Jugend rettet). <https://perspective-daily.de/article/600/HddkFzx4>. Und <https://mediendienst-integration.de/artikel/seenotrettung-ngo-schleuser-frontex-staatsanwaltschaft-catania.html>

²⁴ <https://www.deutschland.de/de/topic/politik/seenotrettung-von-fluechtlingen-konflikt-fuer-ngos-und-retter>

²⁵ Diese Zone ist i.d.R. die 12-Meilenzone (Küstenmeer), die Libyen aber mit 76 Meilen definiert.

²⁶ https://www1.wdr.de/daserste/monitor/sendungen/libysche-kuestenwache-100~_compag-2.html

²⁷ Riemer, Lena (2017): Draußen bleiben! – Libyens Sperrung der “Such- und Rettungszone” für NGO-Rettungsschiffe als Verstoß gegen das Völkerrecht. <https://fluechtlingsforschung.net/draussen-bleiben-libyens-sperrung-der-such-und-rettungszone-fur-ngo-rettungsschiffe-als-verstos-gegen-das-volkerrecht/>

²⁸ https://ec.europa.eu/germany/news/seenotrettung-im-mittelmeer-eu-beginnt-mit-schulung-der-libyschen-kuestenwache-und-finanziert_de

²⁹ <https://netzpolitik.org/2018/eu-finanziert-rauswurf-von-seenotrettern-im-mittelmeer/>

²⁹ <http://de.euronews.com/2018/07/04/eu-unterstuetzt-libysche-kuestenwache>

³⁰ <https://www.dw.com/de/eu-zahlt-für-ausbildung-libyscher-kuestenwache/a-39647771>

Seenotrettungsorganisationen und ein Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages (WD 2 -3000/053/17) weisen kritisch darauf hin, dass die eingerichtete libysche Seenotrettungsleitstelle vorerst nicht in der Lage sei, Rettungsmissionen ordnungsgemäß zu koordinieren.

Das bedeutet:

Die Gesamtsituation ist zurzeit sehr undurchsichtig und von einer etablierten Struktur zur Seenotrettung im südlichen Mittelmeer kann keine Rede sein. Es ist derzeit nicht auszuschließen, dass im Rahmen der Aufrüstung für den libyschen Küsten- und Grenzschutz sehr viel Geld genau an diejenigen geht, die Teil des Schleusernetzwerks sind, nämlich an Milizen, die Handelsstraßen, Grenzstationen, Knotenpunkte und Haftanstalten kontrollieren.³¹ Die EU verfügt bislang über keine wirksamen Kontroll- und Sanktionsmittel.

Unabhängig von einer möglichen Rolle der libyschen Seenotrettung gilt der Grundsatz, dass gemäß Seerechtsübereinkommen (SRÜ) *alle* EU-Mitgliedstaaten und Vertragsstaaten die seerechtlich verankerte Pflicht zur Seenotrettung haben.³² Sie entfele auch dann nicht, wenn Libyen diese Aufgabe ordnungsgemäß und rechtskonform mit wahrnehmen würde.

³¹ _Micaleff, Mark (2017): The Human Conveyor Belt: trends in human trafficking and smuggling in post-revolution Libya. Global Initiative against Transnational Organized Crime. Geneva, Switzerland.

³² siehe Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages - WD 2 - 3000 - 053/17

Seenotrettung ist kein Fluchtanreiz

Schafft die Seenotrettung nicht neue Anreize für massenhafte Fluchtmigration über das Mittelmeer (Pull-Faktor zur Migration)?

Eine Flucht über das Mittelmeer ist in aller Regel ein letzter gefährlicher Abschnitt eines schon langen Weges, auf dem erst das Geld verdient werden muss, mit dem eine Überfahrt erkaufte werden kann. Viele Menschen, die flüchten und vertrieben wurden, sind schon seit Monaten und Jahren auf unsicheren Fluchtrouten unterwegs: innerhalb des eigenen Landes (als sogenannte internally displaced persons), durch Transitländer mit großen Wüstengebieten³³, in küstennahen Wartepunkten und „Camps“ in Libyen oder Marokko. Sie sind also längst nicht mehr in ihrer Heimat, könnten dorthin auch nicht einfach zurückkehren. Die Überfahrt ist somit nicht das Resultat von vermeintlichen „Anreizstrukturen“, sondern der einzig verbleibende Weg.³⁴

Die Tatsache des hohen Risikos auf der Flucht und auf See ist allen, die sich auf die Weg durch die Wüste machen oder an der libyschen Küste auf eine Überfahrt warten, sehr wohl bekannt. Wenn die Frontex-Studie³⁵ – übrigens ohne jeglichen empirischen Beleg – behauptet, die Flüchtenden würden naiv oder blindlings auf die Rettung durch NGO-geführte oder andere Schiffe vertrauen und sich deshalb überhaupt auf den Weg machen, verkennt dies die faktisch nicht gegebene Wahlfreiheit ebenso wie die informierte Urteilskraft über Chancen und Gefahren im Fluchtprozess.³⁶ Menschen die auf diese Weise ihre Flucht organisieren müssen, sind schutzlos und verzweifelt, aber sie sind nicht naiv und dumm, wie es die Fiktion der Aufklärungsnotwendigkeit zuweilen suggeriert.³⁷

Menschen riskieren die Flucht über das Mittelmeer, weil es die einzige Möglichkeit für sie ist, eine sichere Zukunft zu finden. Es wäre schon allein deshalb zynisch, die begrenzte Chance zur Rettung auf See als einen „Anreiz“ zu einer

³³ Danish Refugee Council (2017): Before the Desert Conditions and Risks on Mixed Migration Routes through West Africa. <https://data2.unhcr.org/en/documents/download/58470>

³⁴ Markard, Nora (2015): Flüchtlingspolitik in der EU Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' and're an!. Netzwerk Flüchtlingsforschung. <https://fluechtlingsforschung.net/fluechtlingspolitik-in-der-eu/>

³⁵ https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf S. 32.

³⁶ Markard, Nora (2015): Flüchtlingspolitik in der EU Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' and're an!. Netzwerk Flüchtlingsforschung. <https://fluechtlingsforschung.net/fluechtlingspolitik-in-der-eu/>.

Spinks, Harriet (2013): Destination anywhere? Factors affecting asylum seekers' choice of destination country. Research Paper No. 1 2012-13. Parliament of Australia, Department of Parliament Services. https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/rp/rp1213/13rp01

³⁷ <https://www.dw.com/de/niger-neue-außenstelle-der-eu-asympolitik/a-18416719> .

lebensgefährlichen Reise zu bezeichnen. Ein Crew-Mitglied der Juventa bringt es auf den Punkt: „Die Leute flüchten nicht, weil wir sie dann aufnehmen. Sondern wenn wir vor Ort sind, sterben weniger Leute.“³⁸

Das bedeutet:

Menschen, die aus existenzieller Not aus ihren Heimatländern fliehen, gehen die damit verbundenen Risiken nicht aus Naivität, sondern aufgrund der Alternativlosigkeit ein. Die Behauptung, dass die Präsenz ziviler Seenotrettung in den Herkunftsländern „Anreize“ zu einer gefährlichen Fahrt über das Mittelmeer schaffe (Pull-Faktor), ist sachlich falsch³⁹ und eine zynische Verdrehung von Fluchtursachen und -folgen.

³⁸ Interview mit Wilko Beinlich, Crew-Mitglied der Juventa (Jugend rettet). <https://perspective-daily.de/article/600/HddkFzx4>

³⁹ <http://faktenfinder.tagesschau.de/ausland/mittelmeer-139.html>

Keine Unterstützung der Schlepper durch NGOs

Kooperieren die zivilen Seenotretter (zumindest verdeckt und indirekt) mit den Schleppern, indem sie die Bergung (seeuntüchtiger) Boote kurz hinter der Küste „übernehmen“?

Als zentrale Quelle für die Behauptung einer direkten Kooperation zwischen Schleppern und NGO's wird in Medien immer wieder auf eine Veröffentlichung (Risk Analysis for 2017) von Frontex verwiesen.⁴⁰ In der Studie wird zwar eine kritische Bewertung der Seenotrettung allgemein vorgenommen, bei der das Gesamtsystem der Seenotrettung, also alle Akteure in ihrer Funktion für perfide und kriminelle Schlepperstrategien problematisiert werden.⁴¹ Aber es gibt dort keine Hinweise auf illegale Kooperationen von NGO's mit Schleppern. Ebenso wenig gibt es für die seitens der italienischen Anklage erhobenen Vorwürfe und Verdachtsindizien gegen Mitglieder der IUVENTA Crew Belege.⁴²

Den Schleppern geht es nicht um die Gewährleistung einer sicheren Überfahrt, sondern in erster Linie darum, den maximalen Profit aus der Not der Flüchtenden zu schlagen. Sie haben insofern überhaupt kein begründetes Interesse, sich mit zivilen Rettungsmissionen zu „verständigen“, zumal sie damit Gefahr laufen, entdeckt und verraten zu werden. Richtig ist indessen, dass Menschen unwissend mit oftmals untüchtigen und maroden Booten, welche die Schlepper einsetzen, auf das Meer geschickt werden und bereits kurz nach dem Ablegen von der libyschen Küste in Seenot geraten.⁴³ Häufig werden die Boote überfüllt besetzt und mit zu wenig Treibstoff und Trinkwasser ausgesetzt. Eine Überfahrt wird damit von vornherein sehr riskant und der Tod vieler Passagiere wird von den Schleppern billigend in Kauf genommen.

Das kann man allerdings nicht den zivilen Rettungsorganisationen anlasten. Die Schlepper waren vor den NGOs da und die Ergebnisse einer Studie des Goldsmith College der University of London⁴⁴ sprechen dafür, dass der quantitative Anstieg von Überfahrten unabhängig von der Präsenz der Rettungsschiffe erfolgte. Die Schlepper planen ihr skrupelloses Handeln und die Auswahl der Boote nicht primär

⁴⁰ https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf, S. 32

⁴¹ Folglich kommen politische Befürworterinnen und Befürworter einer expliziten Abschreckungspolitik auch zu ihrem fragwürdigen Vorschlag, die bisher geltenden Grundsätze der Seenotrettung (s.o.) weitgehend auszusetzen, keine Rettungen mehr vorzunehmen und offenbar ggf. auch mehr Tote in Kauf zu nehmen um damit eine abschreckende Botschaft in die Herkunftsländer zu senden.

⁴² <http://www.spiegel.de/spiegel/unterstuetzen-deutsche-fluechtlingsretter-das-geschaeft-der-schlepper-a-1189163.html>

⁴³ European Commission: *Irregular Migration via the Central Mediterranean. From Emergency Responses to Systemic Solutions*. European Political Strategy Centre (EPSC), Strategic Notes, Issue 22, Feb 2017

⁴⁴ <https://blamingtherescuers.org>

nach der vorhandenen Rettungskapazität (egal ob staatlich oder zivil), sondern danach, wie viele Menschen nach monatelanger Odyssee bereit sind, für die Überfahrt ihr Leben zu riskieren und den Preis zu den diktierten Bedingungen zu zahlen. Die Bundesregierung stellt außerdem jüngst in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der AfD klar:

„Schiffskapitäne und -kapitäninnen sind nach Völkerrecht und den jeweiligen nationalen Ausführungsvorschriften verpflichtet, jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten. Die Verpflichtung zur Seenotrettung besteht unabhängig davon, wie die Gefahr im Einzelfall entstanden ist.“⁴⁵

Das bedeutet:

Für die häufig gestreute Behauptung, es gäbe Kooperationen ziviler Seenotrettungsschiffe mit Schleppern, gibt es keinerlei Belege. Die Schlepper folgen nicht den Rettungsschiffen der NGO`s oder umgekehrt.

„Für die Frage, ob eine Pflicht zur Seenotrettung vorliegt, ist es irrelevant, ob Schlepper oder Schutzsuchende möglicherweise mit der Seenotrettung kalkulieren. Entscheidend ist, ob eine Situation der Seenot vorliegt.“⁴⁶

(Deutsches Institut für Menschenrechte 2018, S. 8)

Impressum:

Mensch Mensch Mensch e.V.
Postfach 65 03 05
13303 Berlin

Presse: press@seebruecke.org
Autor: Matthias Otten
Stand: 30.08.2018

Hinweis:

Dieses Dokument soll auf Basis von sorgfältig recherchierten öffentlich zugänglichen Daten und Informationen über die aktuelle Sachlage (Stand: Ende August 2018) zur zivilen Seenotrettung im Mittelmeer informieren und aufklären. Alle Informationen wurden nach bestem Wissen auf Richtigkeit und Seriosität hin geprüft. Dennoch ist zu bedenken, dass die Situation sich momentan schnell verändert, politische Rahmenbedingungen kaum vollständig zu durchblicken sind und fast täglich neue Erkenntnisse hinzukommen und Sachstände sich im Nachgang im Einzelfall doch als Fehlinformation herausstellen können.

⁴⁵ BT Drucksache 19/3544; Antwort der Bundesregierung vom 24.07.2018 auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Stephan Brandtner der AfD.

⁴⁶ <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/aktuell/news/meldung/article/eu-muss-menschenrechtlichen-und-seerechtlichen-verpflichtungen-zur-seenotrettung-gerecht-werden/>