

Facts und Argumentationen zur SEEBRÜCKE

Inhalt:

1. Seenotrettung

- a. Definition und Gründe für Seenotrettung
- b. Rückschiebungen auf See (Push-Backs)
- c. Möglichkeiten für eine libysche Seenotrettung
- d. Seenotrettung als Fluchtanreiz?
- e. Keine Unterstützung der Schlepper durch NGOs

2. Die Rolle der SEEBRÜCKE

1. Seenotrettung

a. Definition und Gründe für Seenotrettung

Was bedeutet eigentlich Seenotrettung und wer ist dafür zuständig?

Warum sind im Mittelmeer privat-gemeinnützige Schiffe von NGOs unterwegs?

„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)

Seenotrettung ist Bestandteil des Völkergewohnheitsrechts und ausdrücklich im internationalen Seerecht geregelt. Jede*r Kapitän*in ist dazu verpflichtet, Personen in Seenot so schnell wie möglich zur Hilfe zu eilen; das gilt für die staatliche, wirtschaftliche¹ und private Schifffahrt. Rettungseinsätze im Mittelmeer werden in der Praxis von ganz unterschiedlichen Schiffen durchgeführt: Dazu zählen Handelsschiffe, Fischerboote, staatliche Schiffe der Küstenwache oder internationalen Operationen der EU Mission EUNAVFOR MED und Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Zuletzt entfielen ca. 40% der

¹ 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 (keine medizinische Ausrüstung, zu hohe Bordwände, kein Platz für Unterbringung auf dem Schiff) nicht für die Bergung, Akutversorgung und den Transport vieler Menschen geeignet.

Rettungen auf die Schiffe von NGOs, deren Anteil aufgrund des Rückzugs anderer Schiffe aus Rettungen in den Notgebieten vor Libyen angestiegen ist.²

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.³ Die Geflüchteten, die die Überfahrt versuchen, sterben 2018 prozentual häufiger als 2017.⁴

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 NGOs durch Regierungen beider Länder im Juni 2018 wurden kurz darauf auch Schiffe der EU-Operation „Sophia“ abgewiesen. Sogar einem Schiff der italienischen Küstenwacht wurde es verwehrt, gerettete Menschen von Bord gehen zu lassen (der Fall „Diciotti“).⁵ In spanischen Häfen wird es Schiffen mit Geretteten in Einzelfällen noch ermöglicht, anzulegen.

Das bedeutet:

Schiffe der zivilen Rettungsorganisationen werden zunehmend daran gehindert und kriminalisiert.⁶ Laut Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) spielen NGOs nach wie vor eine entscheidende Rolle bei der Rettung von Menschen in Seenot.⁷

b. Rückschiebungen auf See (Push-Backs)

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

Libyen ist das wichtigste Transitland für Menschen aus afrikanischen Staaten, die über das Mittelmeer nach Europa fliehen. In Libyen herrscht allerdings seit Jahren keine Rechtsstaatlichkeit, es gibt keine handlungsfähige Regierung und große Teile des Landes

² 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.

³ <http://www.einsatz.bundeswehr.de>- dort Stichwort sophia.

⁴ <https://meedia.de/2018/08/09/die-fakten-und-die-toten-wie-tichys-einblick-mit-einer-abstrusen-zahl-ueber-ertrunkene-fluechtlinge-stimmung-macht>

⁵ <https://www.tagesspiegel.de/politik/fluechtlinge-im-mittelmeer-migranten-verlassen-italienisches-rettungsschiff-diciotti/22954714.html>

⁶ <https://www.tagesschau.de/ausland/zivile-seenotrettung-101.html>

⁷ <http://www.unhcr.org/dach/de/24565-unhcr-fordert-mehr-engagement-der-seenotrettung-auf-dem-mittelmeer.html>

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.“⁸

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 Medienberichten⁹ und Experteneinschätzungen des UN Flüchtlingshilfswerkes (UNHCR)¹⁰ sowie des Deutschen Instituts für Menschenrechte (DIMR)¹¹ 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.¹²

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 sogenannte 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.¹³ Das Urteil betrifft nicht nur das seinerzeit verurteilte Italien, sondern auch den Umgang anderer europäischer Staaten mit geflüchteten Menschen, 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.

⁸ https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/libyen-node/libyensicherheit/219624#content_0

⁹ <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:n2OXre6jjzJ:https://www.dw.com/de/libyen-als-retter-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>

¹⁰ <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>

¹¹ <https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/aktuell/news/meldung/article/eu-muss-menschenrechtlichen-und-seerechtlichen-verpflichtungen-zur-seenotrettung-gerecht-werden/>

¹² <http://reporting.unhcr.org/sites/default/files/UNHCR%20Libya%20Flash%20Update%20-%202017-24AUG18.pdf>

¹³ <http://faktenfinder.tagesschau.de/ausland/mittelmeer-139.html>.

TRÄGERVEREIN

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

KONTAKT

Telefon: 0049 30 / 52 666 130
support@seebruecke.org
www.seebruecke.org

SPENDENKONTO (Betreff: Seebücke)

IBAN: DE88430609671167120500
BIC: GENODEM1GLS
GLS Gemeinschaftsbank

c. Möglichkeiten für eine 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.¹⁴ 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.¹⁵

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. Seit Juni 2018 hat Libyen eine eigene SAR-Zone entlang der libyschen Mittelmeerküste¹⁶ und mitgeteilt, alle Auflagen für die Übernahme der Seenotrettungszone (SAR) zu erfüllen. Italien hat der libyschen Küstenwache zwölf zusätzliche Schiffe zur Verfügung gestellt. Die EU¹⁷ unterstützt mit Know-How und Geld¹⁸. Die libysche Regierung behauptet indessen, dass die EU-Gelder nicht wie zugesagt ausgezahlt würden.¹⁹ 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. Es ist nicht auszuschließen, dass im Rahmen der Aufrüstung für den libyschen Küsten- und Grenzschutz sehr viel Geld an libysche Milizen, die Handelsstraßen, Grenzstationen, Knotenpunkte und Haftanstalten kontrollieren, geht.²⁰ Die EU verfügt bislang über keine wirksamen Kontroll- und Sanktionsmittel.

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,

¹⁴<http://www.spiegel.de/spiegel/unterstuetzen-deutsche-fluechtlingsretter-das-geschaeft-der-schlepper-a-1189163.html>.

¹⁵ 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>

¹⁶ <https://www.deutschland.de/de/topic/politik/seenotrettung-von-fluechtlingen-konflikt-fuer-ngos-und-retter>

¹⁷ https://ec.europa.eu/germany/news/seenotrettung-im-mittelmeer-eu-beginnt-mit-schulung-der-libyschen-kuestenwache-und-finanziert_de

¹⁸ <https://netzpolitik.org/2018/eu-finanziert-rauswurf-von-seenotrettern-im-mittelmeer/>

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

¹⁹ <https://www.dw.com/de/eu-zahlt-fuer-ausbildung-libyscher-kuestenwache/a-39647771>

²⁰ Micalessi, Mark (2017): The Human Conveyor Belt: trends in human trafficking and smuggling in post-revolution Libya. Global Initiative against Transnational Organized Crime. Geneva, Switzerland.

davon abhalten, Menschen aus Seenot zu retten. Genau das hat die libysche Küstenwache aber getan²¹ und verstößt damit gegen geltendes Seerecht.

Das bedeutet:

Die Gesamtsituation ist zurzeit sehr undurchsichtig und von einer etablierten Struktur zur Seenotrettung im südlichen Mittelmeer kann keine Rede sein. 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.²² Sie entfielen auch dann nicht, wenn Libyen diese Aufgabe ordnungsgemäß und rechtskonform wahrnehmen würde.

d. Seenotrettung als 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*, kurz IDP), durch Transitländer mit großen Wüstengebieten²³, 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.²⁴

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-Studie²⁵ – 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.²⁶ Menschen die auf diese Weise ihre Flucht

²¹ https://www1.wdr.de/daserste/monitor/sendungen/libysche-kuestenwache-100~_compag-2.html

²² siehe Wissenschaftlicher Dienst des Deutschen Bundestages - WD 2 - 3000 - 053/17

²³ 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>

²⁴ 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/>

²⁵ https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf S. 32.

²⁶ 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.

organisieren müssen, sind schutzlos und verzweifelt, aber sie sind nicht naiv und dumm, wie es die Fiktion der Aufklärungsnotwendigkeit zuweilen suggeriert.²⁷

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 falsch und eine zynische Verdrehung von Fluchtursachen und -folgen.

e. 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 NGOs wird in Medien immer wieder auf eine Veröffentlichung (Risk Analysis for 2017) von Frontex verwiesen.²⁸ 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. Aber es gibt dort keine Hinweise auf illegale Kooperationen von NGOs mit Schleppern. Ebenso wenig gibt es für die seitens der italienischen Anklage erhobenen Vorwürfe und Verdachtsindizien gegen Mitglieder der IUVENTA Crew Belege.²⁹

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.³⁰ 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.

https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/rp/rp1213/13rp01

²⁷ <https://www.dw.com/de/niger-neue-außenstelle-der-eu-asylopolitik/a-18416719>.

²⁸ https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf, S. 32.

²⁹ <https://www1.wdr.de/daserste/monitor/sendungen/iuventa-100.html>

³⁰ 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.

TRÄGERVEREIN

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

KONTAKT

Telefon: 0049 30 / 52 666 130
support@seebuecke.org
www.seebuecke.org

SPENDENKONTO (Betreff: Seebücke)

IBAN: DE88430609671167120500
BIC: GENODEM1GLS
GLS Gemeinschaftsbank

Die Ergebnisse einer Studie des Goldsmith College der University of London³¹ 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 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.

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 NGOs oder umgekehrt.

2. Die Rolle der SEEBRÜCKE

Die zivilen Seenotretter*innen wollen die Rettung solange fortsetzen, bis die Einzelstaaten, die EU bzw. die internationale Gemeinschaft ihre humanitäre und völkerrechtliche Verantwortung wieder wahrnehmen.³²

³¹ <https://blamingtherescuers.org>

³² Exemplarisch: Wilko Beinlich, Crew-Mitglied der Juventa (Jugend rettet).
<https://perspective-daily.de/article/600/HddkFzx4>

TRÄGERVEREIN

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

KONTAKT

Telefon: 0049 30 / 52 666 130
support@seebruecke.org
www.seebruecke.org

SPENDENKONTO (Betreff: Seebrücke)

IBAN: DE88430609671167120500
BIC: GENODEM1GLS
GLS Gemeinschaftsbank