



MAI 2024

CENTRAL MEDITERRANEAN INFO

ANKÜNFTE

Im Mai kamen laut Daten von *borderline-europe* 4774 Menschen in Italien an. Auch diesen Monat kamen die meisten Geflüchteten (77%) in Sizilien, und vor allem auf Lampedusa, an. Allerdings gab es auch vermehrt Ankünfte über die Ionian Route, mit Abfahrtsort Türkei, nach Apulien und Kalabrien. Außerdem erreichten einige Boote Sardinien.

Die italienischen Behörden retteten knapp 72% der Angekommenen, wohingegen die Rettungen durch NGO-Schiffe knapp 16% ausmachten. Laut den Daten von *borderline-europe* war Frontex im Mai 2024 an keiner Rettung beteiligt. 5% der Geflüchteten erreichten autonom die italienischen Küstengewässer (12 Seemeilen vor der Küste), ohne vorher abgefangen/gerettet zu werden.

WEGE NACH EUROPA

Im Mai sind wieder vermehrt Boote von Libyen nach Italien gestartet, während im März und April mehr Menschen von Tunesien abgefahren sind.

Run Away Boats:

Seit Anfang des Jahres beobachten NGOs bei Rettungen auf dem zentralen Mittelmeer ein neues Phänomen: die sogenannten **“run-away-boats”**. Hier handelt es sich um Boote mit Flüchtenden an Bord, die sich allerdings durch bessere Qualität von den meisten anderen Booten unterscheiden (z.B. Fiberglasboote mit mehreren Motoren). Nach der Rettung bleibt eine Person an Bord, die das Boot zurück Richtung Libyen fährt. Dies ereignete sich bisher ausschließlich in der libyschen SAR-Zone, wie **SOS Mediterranee** berichtet.

Berichte über "Run-Away-Boats" können die **Kriminalisierung der Seenotrettung** weiter verschärfen. Politiker*innen könnten das Narrativ der Seenotrettung als Pull-Faktor oder Taxi-Service und die Darstellung der Seenotrettung als "Schlepper*innen" wieder verstärkt aufgreifen. Rechte Medien in Italien haben bereits über die Run-Away-Boote berichtet, wobei erneut Ressentiments gegen Geflüchtete, die über See ankommen, gestärkt werden. Dabei ist klar: Seenotretter*innen haben keinen Bezug zu den Menschen, die nach Libyen zurückfahren. Die Seenotrettung ist weder ein Pull-Faktor noch ein Taxi-Unternehmen. Menschen sterben im Mittelmeer, ob mit oder ohne "Run-Away-Boats" und NGO-Rettungsschiffe, solange die EU ihre Abschottungspolitik fortführt und es keine legalen Einreisemöglichkeiten für Menschen auf der Flucht schafft.

Um zu verstehen, was hinter den "Run-Away-Boats" steckt, ist es wichtig zu verstehen, dass die extrem gefährliche Überfahrt über das Mittelmeer nach Europa durch das Eingreifen von Frontex und der sogenannten libyschen Küstenwache noch gefährlicher wird. Menschen auf der Flucht werden von der **sogenannten libyschen Küstenwache** immer mehr und immer gewaltvoller zurückgedrängt und dann in die menschenunwürdigen Lager in Libyen gebracht, in denen Folter und Gewalt an der Tagesordnung stehen.

Libyen ist kein sicheres Land! Überlebende berichten immer wieder von willkürlicher Haft sowie einem **Kreislauf von Ausbeutung, Erpressung und Gewalt nach Abfangaktionen und (mehrmaligen) Rückführungen** durch die sogenannte libysche Küstenwache. All dies geschieht mit 'freundlicher' finanzieller Unterstützung durch die EU und Italien für das libysche Grenzregime. Eine libysche NGO hat dazu eine erschreckend umfassende **Karte mit den libyschen "detention centers"** erstellt. Berichten von Betroffenen zufolge können sich Geflüchtete in diesen Lagern nur gegen die **Zahlung von Lösegeld** freikaufen. Außerdem überwacht **Frontex** den Mittelmeer-Raum mit Drohnen und Flugzeugen und arbeitet mit der sogenannten libyschen Küstenwache zusammen, meldet Boote mit Menschen auf der Flucht an diese, sodass es immer wieder zu einer Art Rennen zwischen NGOs und der sogenannten libyschen Küstenwache kommt, sobald ein Boot in Seenot gemeldet wurde. Diese Situation eines gewaltvollen Grenzregimes führt dazu, dass Menschen auf der Suche nach Sicherheit versuchen, neue Wege zu finden, Europa zu erreichen. Somit ist es auch eine logische Schlussfolgerung, dass Schlepper*innen den Menschen auf der Flucht neue Möglichkeiten in Form der "Run-Away-Boats" bieten. Die EU hat sich die Situation von Schmuggler-Netzwerken durch ihre Abschottungspolitik selbst geschaffen.

Daraus lässt sich wiederum schließen, dass sichere Einreisemöglichkeiten nach Europa dazu führen, Schmuggel-Netzwerke entbehrlich zu machen. Civil MRCC bringt es auf den Punkt: "Kein Frontex, keine Schmuggler*innen. Kein gewaltsames EU-Grenzregime, kein Markt für Geschäfte [...] Die sichere Einreise ist keine Utopie, sondern einfach eine politische Entscheidung. Wir verstehen, dass der gesamte Schmuggel und sogar der Tod auf See morgen Geschichte sein könnten, wenn das Grenz- und Visaregime abgeschafft und allen Menschen Bewegungsfreiheit gewährt würde. **(Civil MRCC, ECHOES)**"

PUSH - UND PULLBACKS

Im Mai werden nach den Zählungen von *borderline-europe* 2571 Menschen auf ihrem Weg nach Europa abgefangen. Davon wurden 1902 Personen zurück nach Libyen und 669 nach Tunesien gebracht. Diese Zahlen sind wie immer ohne Gewähr, da die Dunkelziffer deutlich höher sein wird.

Scheinheiligkeit von italienischer Symbolpolitik

Sergio Scandura, ein italienischer Journalist, gibt in seinem Post auf X die makabre Absurdität der italienischen Politik wieder. Der Journalist kritisiert, dass Innenminister Piantedosi stellvertretend einen Gedenkkranz für den getöteten Falcone (ehemaliger Staatsanwalt und Symbolfigur im Kampf gegen die Mafia in Sizilien) niederlegt und im selben Moment mit der sogenannten libyschen Küstenwache zusammenarbeitet. Diese ist selbst in **kriminelle Machenschaften** und **illegale Handlungspraxen** involviert, wird aber von Italien mit finanziellen Ressourcen und Ausrüstung ausgestattet.

Lighthouse Report zu Menschenrechtsverletzungen in Nordafrika

In einer aktuellen Recherche von **Lighthouse Reports** wurde zudem aufgedeckt, dass sich diese Menschenrechtsverletzungen im Prinzip durch ganz Nordafrika ziehen (Mauretanien, Tunesien bis Marokko). Dabei werden Migrant*innen, insbesondere Schwarze Menschen, in LKWs in die Wüste gefahren und nahe der **Landesgrenzen der Nachbarstaaten** ohne Nahrung und Wasser ihrem Schicksal bzw. dem Tod überlassen. Häufig passieren solche Verbrechen auch direkt, nachdem die Küstenwache die Menschen auf See abgefangen hat. Es wurde zudem belegt, dass die EU nicht nur von diesen Menschenrechtsverletzungen gewusst und sie finanziert hat, sondern teilweise auch durch das Bereitstellen von Personal involviert war.

Lighthouse Report hat dazu beispielsweise die Aussagen von Mitarbeitenden des EU Trust Funds dokumentiert: *“Man muss den Migrant*innen das Leben schwer machen. Machen Sie ihnen das Leben schwer! Wenn Sie einen Migranten aus Guinea in der Sahara [in Marokko] zweimal aussetzen, wird er Sie beim dritten Mal bitten, ihn freiwillig nach Hause zu bringen.”* Währenddessen brüsten sich die tunesische Küstenwache und die italienische Regierung mit ihren “Erfolgen”: zwischen Januar und April 2024 seien bereits **21.000** Menschen an der Überfahrt nach Italien gehindert worden.

“Rettung” nach Ägypten

Ein weiterer undurchsichtiger Fall war das Vorgehen der griechischen Behörden: Ein Boot mit Personen, die von Libyen nach Italien aufgebrochen sind, ist vom Kurs abgekommen und in der Nähe von Kreta in Seenot geraten. Ein ziviles Handelsschiff war in der Nähe und hat die Menschen gerettet und an Bord genommen. Dem Handelsschiff wurde von den griechischen Behörden mitgeteilt, dass sie die geretteten Personen nach **Ägypten** fahren müssen und sie erst dort von Bord gehen dürfen. Im internationalen Seerecht ist zwar nicht festgelegt, dass die Geretteten an den nächstgelegenen Hafen (Kreta) gebracht werden müssen, allerdings ist sehr klar dort verankert, dass Menschen an einen **“Sicheren Hafen”** gebracht werden müssen, an dem keine Gefahr von Menschenrechtsverletzungen droht. Unabhängig von der Frage des “Sicheren Hafens” steht fest, dass die Menschen auf der Suche nach Schutz in Europa waren und keine Intention hatten, Ägypten zu erreichen.

TOTE & VERMISSTE

Im Mai starben nach Zählungen von *borderline-europe* 30 Personen im Mittelmeer und 47 Migrant*innen werden nach wie vor vermisst. Wie immer kann davon ausgegangen werden, dass auch hier die Dunkelziffer um einiges höher ist, da Tote nur gezählt werden, wenn eine Leiche gefunden wurde und Vermisste auch nur gezählt werden, wenn sie von Angehörigen oder Mitflüchtenden als vermisst gemeldet werden.

Das Sterben lassen auf See

Ein besonders dramatischer Fall ist der **Tod von ca. 28 Personen**, die mit einem Boot von Sfax, Tunesien, auf dem Weg nach Italien waren. 42 Menschen befanden sich an Bord des Bootes, das nach kurzer Zeit von der tunesischen Küstenwache eingeholt wurde. Diese erzeugte mit ihrem Boot sehr hohe Wellen, sodass zahlreiche Menschen ins Wasser fielen und zerstörte dann mit Metallstangen den Motor des Bootes. Überlebende berichteten, dass die Küstenwache die Menschen im Wasser ihrem Schicksal überließ und wegfuhr. Die EU-finanzierte Entmenschlichung findet an dieser Stelle einen weiteren Höhepunkt: Die tunesischen Küstenwachebeamten machten Videos der sterbenden Menschen und lachten dabei. Im Anschluss kam ein weiteres Boot der tunesischen Behörden, das die 14 Überlebenden und die Leichen aufnahm. Die leblosen Körper wurden im Anschluss der ‘Rettung’ in der Wüste verscharrt, die Überlebenden wurden mit ihrer nassen Kleidung, ohne Wasser und Nahrung ebenfalls in die Wüste an die Grenze zu Libyen deportiert und dort ihrem Schicksal überlassen. Es wird von weiteren Todesfällen berichtet, bis am nächsten Morgen die Überlebenden in Libyen abgeholt und in libysche Haftlager gebracht wurden. Dies zeigt einmal mehr die Grausamkeit der Grenzregime, die dazu führt, dass Menschen sehenden Auges und unter aktiver Einwirkung dem Tode überlassen werden. Übrigens: Überlebende berichteten, dass sie im Nachhinein die Boote der tunesischen Küstenwache identifizieren konnten, die ein **Geschenk der italienischen Regierung** waren.

Baby konnte von Seenotretter*innen nur noch tot geborgen werden

Die **Humanity I** rettete am 28.05.24 183 Menschen aus Seenot. Für ein fünf Monate altes Baby kam jedoch jede Hilfe zu spät. Das Baby starb auf der Überfahrt von Tunesien nach Italien in Folge von **Unterernährung**. In **unserem Artikel** zur Manipulation von Informationen in Italien greifen wir auch diesen Fall und die Falschmeldungen dazu auf.

Verstorbene nach 11 Jahren identifiziert

11 Jahre nach dem Schiffbruch vor Lampedusa am 13. Oktober 2013 mit 368 Toten wurde die Leiche **Weldu Romels identifiziert**. Die Identifizierung konnte „dank der wertvollen Arbeit des Labanof-Instituts der Universität Mailand und des Kommissars für vermisste Personen“ in Rom erfolgen. Die Gedenkfeier mit der Berichtigung des Grabsteins fand unter großer Beteiligung statt und auch von aktivistischer Seite wurde betont: „Unser Kampf ist es, den Opfern von Schiffsbrüchen einen Namen und ein würdiges Begräbnis zu geben“.

Neue SAR-Zone in Tunesien

Tunesien bereite sich aktuell darauf vor, ab Juni eine eigene **SAR- Zone** (Search and Rescue) einzurichten, erklärte Verteidigungsminister Imed Memmich. Die Verantwortung dafür ist zwischen dem Verteidigungsministerium und dem Innenministerium aufgeteilt. Sobald die neue SAR-Zone errichtet ist, könnte die EU **zusätzliche Mittel** freigeben, um die tunesische Küstenwache auszubilden und finanziell und materiell auszustatten. Das könnte vergleichbar wie in Libyen zu einem noch weiteren Anstieg an Menschenrechtsverletzungen auf See führen.

ZIVILER WIDERSTAND

Im Mai waren insgesamt neun Schiffe der zivilen Flotte auf dem zentralen Mittelmeer im Einsatz und haben Menschen gerettet oder bei Rettungen assistiert. Die Geo Barents (MSF) hat in zwei Einsätzen 95 Menschen gerettet, die Life Support (Emergency) hat 87 Menschen gerettet, die Nadir (RESQSHIP) war bei sechs Rettungseinsätzen beteiligt, bei vier davon hat die Crew assistiert und in zwei weiteren Rettungseinsätzen hat sie Menschen aufgenommen und sicher an Land gebracht. Die Aurora (Sea-Watch) hat Menschen in Seenot geholfen, bis die italienische Küstenwache eingetroffen ist. Die Humanity 1 (SOS Humanity) konnte in diesem Monat in fünf Rettungseinsätzen insgesamt 213 Menschen in Sicherheit bringen. Die Ocean Viking (SOS Mediterranée) hat in drei Rettungseinsätzen insgesamt 103 Menschen gerettet. Die Mare*Go hat bei einer Rettung assistiert. Die Sea Punk 1 (Sea Punks) und die Sea Eye 4 (Sea Eye) haben bei jeweils einer Rettung 146 und 52 Menschen sicher an Land gebracht.

Im März dieses Jahres wurde die Sea Eye 4 für 60 Tage festgesetzt (die längste Verwaltungshaft, die Italien bisher verordnet hat), da sie sich nicht an die Anweisungen der sogenannten libyschen Küstenwache gehalten haben. Die Anwält*innen der NGO sind gegen die Verwaltungshaft (basierend auf dem Piantedosi-Dekret) rechtlich vorgegangen. Die Hauptverhandlung hätte am 29.05.24 starten sollen, der erste Termin wurde nun aber auf den 05.06.24 verschoben.

Die zivile Flotte hat Zuwachs bekommen: **Maldusa**, das Boot der gleichnamigen Organisation, ist seit Anfang Mai auf dem zentralen Mittelmeer unterwegs. Es ist nicht als Rettungsschiff gedacht, sondern klein, schnell und wendig, sodass es als Monitoring-Boot dient: „Unsere Absicht ist es, die Lage zu beobachten, den Bedürftigen zu helfen, aber vor allem Druck auf diejenigen auszuüben, die verpflichtet sind, einzugreifen und anzuprangern, wenn dies nicht geschieht“, erklärt **Jasmine Iozzelli**, Aktivistin der Maldusa und Koordinatorin der Einsätze auf See.

Diesen Monat war das Maldusa Monitoring-Boot allerdings auch schon an einem Rettungseinsatz beteiligt: Die Crew hat in Seenot geratene Menschen aufgenommen und geholfen, bis ein Boot der italienischen Küstenwache vor Ort war, um die Menschen dann an Land zu bringen.

Im Mai gab es mindestens sechs Fälle, in denen ein Flugzeug der zivilen Flotte einen Notruf gemeldet hat, woraufhin die Menschen in Seenot gerettet werden konnten. Dies zeigt ganz klar, wie wichtig die zivile Flotte auch in der Luft ist und weshalb der "Flugzeugbann" zu noch mehr Toten auf dem zentralen Mittelmeer führen wird, doch dazu später mehr.

Außerdem wurden den NGO Rettungsschiffen auch im Mai in sieben (!) Fällen wieder extrem weit entfernte Häfen zugewiesen (Bari, Civitavecchia, Marina di Carrara, Livorno, Ortona, Ancona, Ravenna), was die Schiffe tagelang aus dem Rettungsgebiet fernhält. Besonders absurd wird es, wenn dann die Geflüchteten aus den Häfen in Nord- und Mittelitalien wieder per Bus in den Süden gefahren werden, wie nun schon mehrfach passiert. Hier wird einmal mehr deutlich, dass die Zuweisung des entfernten Hafens nichts mit logistischen Verteilungsproblemen, sondern nur mit politischem Kalkül zu tun hat. So zum Beispiel im Fall einer Rettung durch die **Humanity 1 (SOS Humanity)**: Das NGO Schiff wurde angewiesen mit 183 geretteten Personen 1170 km bis nach Livorno zu fahren, dort angekommen wurden fast alle Geflüchteten wieder in Städte südlich von Livorno gebracht, einige sogar ca. 550km bis nach Campobasso.

Da die Fälle, in denen NGO Schiffe bei Rettungen assistieren, in den öffentlichen Statistiken nicht auftauchen, soll an dieser Stelle noch einmal betont werden, dass allein im Mai bei sechs Booten zivile Seenotrettungsschiffe durch ihre Anwesenheit bis zur Ankunft der Schiffe der italienischen Behörden Flüchtende vor dem Ertrinken retten konnten!

"Flugzeugbann":

Anfang Mai hat die post-faschistische italienische Regierung wieder einen Schlag gegen die zivile Seenotrettung verübt. Mit der **ORDINANZA n. 2/2024 der ENAC** (Ente nazionale d'aviazione civile, deutsch: nationale Zivilluftfahrtbehörde - diese gehört zum Verkehrsministerium, das Matteo Salvini unterliegt), ist eine neue Verordnung in Kraft getreten, die Flugzeugen der NGOs faktisch verbietet, auf den **Flughäfen** Siziliens, Lampedusas und Pantellerias zu landen und das **„Verbot des Einsatzes von Flugzeugen und Booten von NGOs im zentralen Mittelmeer“**. Damit versucht die Regierung, die Flugzeuge der NGOs aus der Mittelmeer-Rettungszone fernzuhalten, genauso wie sie es bereits mit zivilen Rettungsschiffen tut. Nun müssen auch die Flugzeuge, genau wie die NGO Schiffe, bei Nichtbefolgen der Verordnung mit einer **administrativen Festsetzung** rechnen.

Die NGO Flugzeuge (Seabird von Sea Watch und Colibri von Pilots Volontaires) sind für den zivilen Widerstand essenziell, da sie einerseits Menschen in Seenot sichten und dann unmittelbar Hilfe anfordern können und andererseits Menschenrechtsverletzungen auf dem Mittelmeer dokumentieren. Die Crew-Mitglieder der Flugzeuge sind immer wieder **Zeug*innen von Pull-Backs** und anderen gewaltvollen Aktionen (z.B. Schüsse auf Menschen im Wasser, Rettungsboote oder die Boote der Geflüchteten) der sogenannten libyschen Küstenwache.

Sea Watch stellt die richtige Frage: Hat die italienische Regierung den "Flugzeugbann" verabschiedet, um bewusst Dokumentationen von Menschenrechtsverletzungen zu vermeiden?

Gleichzeitig betonen NGOs, dass sie sich davon nicht einschüchtern lassen werden und dennoch weiter über dem Mittelmeer fliegen werden, Menschen in Seenot melden und Menschenrechtsverletzungen dokumentieren werden.

Kurz nachdem die Verordnung in Kraft getreten ist, hat Sea-Watch schon die erste **Geldstrafe in Höhe von 2064€** kassiert, weil das Flugzeug Seabird die libysche SAR-Zone überflogen und ein Schiff in Seenot an das Rettungsschiff von Sea Watch gemeldet hat.

Sea Watch betont, dass die zivilen Flugzeuge, die **“einzigsten Augen der Zivilgesellschaft im Mittelmeer sind”**, die das Ergebnis der europäischen Abschottungspolitik dokumentieren und öffentlich machen können. Die Jurist*innen der NGOs sind dabei, die Verordnung rechtlich anzufechten.

Kontakt:

Sitz Palermo
borderline-europe
Menschenrechte ohne Grenzen
e.V.
<https://www.borderline-europe.de/>
italia@borderline-europe.de

