



JANUAR 2024

CENTRAL MEDITERRANEAN INFO



Die gefährliche Überfahrt über das zentrale Mittelmeer bleibt die **am häufigsten genutzte Migrationsroute nach Europa**. Laut der EU-Grenzschutzagentur Frontex erreichten im Jahr 2023 41% der Personen die EU über diese Route. Ein Grund für uns, weiter kritisch zu beobachten, was auf dem zentralen Mittelmeer geschieht.

ANKÜNFTE

Nach den Beobachtungen von *borderline-europe* **kamen im Januar 2.237 Menschen in Italien an**. Das ist ein Rückgang von 42% im Vergleich zu Dezember und ein Rückgang um 40% im Vergleich zum Vorjahresmonat.

Wie üblich kam der überwiegende Teil der Menschen (69%) in Sizilien an, vor allem auf Lampedusa. Wir konnten aber auch beobachten, dass fünf Boote auf **Pantelleria** anlandeten. Die sizilianische Insel liegt nordwestlich von Lampedusa und ist nur 160 Kilometer von der tunesischen Küste entfernt. Trotz regelmäßiger Ankünfte, wenn auch weit geringeren, ist Pantelleria weniger im öffentlichen Fokus als Lampedusa.

Während eine kleine Zahl an Menschen (114 Personen, 5%) von alleine in Italien ankam, d.h. es in die italienischen Küstengewässer (12 Seemeilen von der Küste entfernt) schaffte, ohne gerettet zu werden, wurde der überwiegende Teil der Angekommenen (828 Menschen, 37%) von den italienischen Behörden - der Küstenwache, dem Zoll (Guardia di Finanza), oder der Hafengewacht (Capitaneria di Porto) - gerettet. Zivile Seenotrettungsschiffe übernahmen die Rettung von 684 Personen (30%).

WEGE NACH EUROPA

Wie jeden Monat beobachten wir jedoch nicht nur, wie viele Menschen in Italien ankommen, sondern auch, wo sie losfahren und wie sich die Situation in den Haupttransitländern Tunesien und Libyen entwickelt.

Im Vergleich zum Vormonat können wir eine **Verschiebung der Abfahrtsorte** nach Italien feststellen. Während im Dezember noch 543 Personen aus **Tunesien** ihre gefährliche Reise antraten, waren es im Januar nur noch 485. Das fügt sich in einen **Trend der abnehmenden Abfahrten** aus dem Küstenstaat ein. Laut EU-Kommissarin für interne Angelegenheiten, Ylva Johansson, gab es seit Anfang Oktober 2023 eine Reduktion um 80 bis 90%. Parallel verzeichnen wir einen Anstieg der Abfahrten aus **Libyen**: Während im Dezember noch 37% der Ankommenden aus Libyen abgefahren waren, sind es in diesem Monat 57%.

Was heißt dies aber für die Flüchtenden vor Ort? Ein Rückgang der Ankünfte aus Tunesien bedeutet nicht, dass weniger Menschen versuchen nach Europa zu kommen. Die Beobachtungen lassen stattdessen vermuten, dass immer mehr Menschen bei dem Versuch, nach Europa zu gelangen, von der tunesischen Küstenwache abgefangen werden. Dazu mehr im nächsten Abschnitt. Das bedeutet für die Migrant*innen, dass sie für immer längere Zeit in Tunesien festsitzen, wo die Menschenrechtssituation für Migrant*innen weiterhin zutiefst besorgniserregend ist, oder sie laufen Gefahr, bei Razzien gefangengenommen und an die algerische Grenze gebracht zu werden. Erst kürzlich hat das Tunesische Forum für Wirtschaftliche und Soziale Rechte (FTDES) **schwerwiegende Vorwürfe gegen die tunesische Regierung** erhoben: Sie würde eine Repressionskampagne gegen Migrant*innen organisieren, um sich damit dem europäischen Willen zu beugen und die finanzielle und logistische Unterstützung durch die EU sicherzustellen.

Das zeigt: Europa ist mitverantwortlich für die Verletzung der Rechte von Migrant*innen in Drittstaaten. Gleichzeitig bedeutet die beobachtete Verschiebung, dass Flüchtende gezwungen sind, durch andere Transitländer wie Libyen zu migrieren, die ebenfalls für die **systematische Verletzung der Menschenrechte von Migrant*innen** bekannt sind.

PUSH - UND PULLBACKS

Auch im Januar wurden wieder gewaltvolle Versuche unternommen, Menschen daran zu hindern, die EU zu erreichen. Nach unseren Informationen wurden im Januar mindestens **489 Personen auf dem zentralen Mittelmeer von der sog. libyschen Küstenwache abgefangen** und nach Libyen zurückgebracht. Ein Rückgang um 76% im Vergleich zum Vormonat. Die Dunkelziffer dürfte um einiges höher sein. Zivile Seenotrettungsschiffe tragen dazu bei, dass solche Verletzungen des internationalen Rechts nicht unentdeckt bleiben. So beobachtete etwa die Crew des zivilen Aufklärungsflugzeugs Sea-Bird (Sea-Watch) am 11. Januar, wie ein Boot mit 85 Personen von der sog. libyschen Küstenwache abgefangen und nach Libyen zurück geschleppt wurde. Dass die sog. libysche Küstenwache dazu ein Schiff benutzte, was ihnen von Italien zur Verfügung gestellt wurde, beweist, dass EU-Mitgliedstaaten diese illegalen Praktiken aktiv unterstützen: **“Menschenrechtsverletzungen unter den Augen von Frontex, gesponsert von Europa”**, urteilt Sea-Watch.

Immer wieder sind auch **private Handelsschiffe in solche Pullbacks involviert**. So auch am 28. Januar, an dem ein Schiff mit 48 Personen in Seenot geriet. Dabei fielen sechs Menschen ins Wasser, die vom privaten Handelsschiff Maridive gerettet, dann aber nach Libyen zurückgebracht wurden. Die übrigen 42 Personen wurden von der italienischen Küstenwache mit Hilfe der Humanity I (SOS Humanity) gerettet.

Gegen einen ähnlichen Fall, der sich bereits 2021 ereignete, **wehren sich nun zwei Betroffene**. Am 14. Juni 2021 brachen sie gemeinsam mit 170 anderen Menschen auf einem Boot von Libyen aus nach Italien auf. Als sie in Seenot gerieten, befand sich das private Handelsschiff 'Vos Triton' in der Nähe. Es wurde von der Leitstelle in Rom dazu angewiesen, die Menschen zu retten und nahm entsprechend alle Personen an Bord. Obwohl der nächstgelegene sichere Hafen Lampedusa gewesen wäre - nach dem Seevölkerrecht sind Schiffe dazu verpflichtet, Menschen an den nächstgelegenen sicheren Hafen zu bringen - verharrte das Schiff für mehrere Stunden mit den Geretteten an Bord an der Stelle des Einsatzes. Am Abend erreichte ein Motorboot der sog. libyschen Küstenwache die 'Vos Triton'. Die Geretteten wurden an Bord gezwungen und nach Libyen zurückgebracht. Mosad, der selbst an Bord war, wurde nach der Ankunft in Libyen für mehr als ein Jahr inhaftiert, bevor er abgeschoben und in der Wüste zwischen Ägypten und Sudan ausgesetzt wurde. Zusammen mit Adam, der ebenfalls abgefangen wurde, hat er nun Klage gegen die Zurückweisung eingelegt. Ein Verfahren und ein mögliches Urteil könnte auch eine wichtige Signalwirkung für andere Fälle von Pullbacks haben.

Über **Pullbacks durch die tunesische Küstenwache** konnten wir in diesem Monat keine öffentlich zugänglichen Informationen finden. Dies bedeutet jedoch leider nicht, dass wir uns sicher sein können, dass keine Menschen nach Tunesien zurückgebracht wurden. Ganz im Gegenteil, es zeigt die Intransparenz über diese schweren Menschenrechtsverletzungen. Aufgrund der sinkenden Ankunfts zahlen aus Tunesien müssten wir sogar davon ausgehen, dass immer mehr Migrant*innen an der Überfahrt in die EU gehindert werden.

TOTE & VERMISSTE

Auch der Januar verdeutlichte wieder die tödlichen Folgen des Fehlens legaler Einreisewege. Nach den Zählungen von *borderline-europe* starben mindestens **28 Menschen** bei dem Versuch, das zentrale Mittelmeer zu überqueren. **24 Personen** wurden als vermisst gemeldet. Das Schicksal von **85 Migrant*innen** bleibt unklar. Die Internationale Organisation für Migration spricht von **nahezu 100 Toten und Vermissten im Januar** - und damit mehr als doppelt so viele wie im Vorjahresmonat.

Der erste Schiffbruch des Jahres ereignete sich bereits am 3. Januar vor der Küste Zuwaras, Libyen, wobei **mindestens 11 Menschen starben und 24 Personen als vermisst gelten**. Andere Quellen sprechen von bis zu **35 Toten**. 27 Personen scheinen überlebt zu haben. Angaben, wohin sie nach einer Rettung gebracht oder ob sie zurück nach Libyen geschleppt wurden, gibt es nicht.

Ein weiterer dramatischer Fall trug sich nur wenige Tage später zu. Zwischen dem 10. und 11. Januar brach ein Boot mit **37 jungen Tunesier*innen, alle zwischen 15 und 32 Jahren alt**, aus Sfax, Tunesien, auf. Nachdem ihre Familien sämtlichen Kontakt mit den Personen verloren hatten, alarmierten sie die tunesische Küstenwache. Auch diese konnte das Boot nicht finden. Wie kann es sein, dass 37 Menschen einfach im Mittelmeer verschwinden? Das ist auch die Frage der **vielen Familienangehörigen, die in den Tagen nach dem Verschwinden in Sfax auf die Straße gingen**. Noch immer warten sie auf Nachrichten von ihren Liebsten.

Nur wenige Tage später verschwand ein weiteres Boot: Dieses Mal handelte es sich um **36 bis 45 Personen**, die aus Libyen Richtung Lampedusa aufgebrochen waren. Am 11. Januar berichtete Sea-Bird (Sea-Watch) noch, **das "stark überfüllte" Boot aus der Luft gesehen zu haben. Auch Alarm Phone war in Kontakt mit den Menschen**. Am Morgen des 12. Januar konnten sie diese nicht mehr erreichen. Seitdem ist unklar, was passiert ist. Auch eine große **Suchaktion von Frontex und der italienischen Küstenwache** blieb ohne Ergebnis. Es ist inakzeptabel, dass es trotz der Präsenz der italienischen Küstenwache und Frontex auf dem zentralen Mittelmeer und in der Luft, dazu kommen kann, dass Migrant*innen "verschwinden".

Es gibt nur einen Weg, wie solche Vorfälle in Zukunft verhindert werden können: Legale Einreisewege in die EU, sodass keine einzige Person mehr dazu gezwungen ist, die gefährliche Überfahrt über das zentrale Mittelmeer auf sich zu nehmen.

ZIVILER WIDERSTAND

Dass diese Zustände nicht einfach so hingenommen werden können, das zeigt auch der unermüdliche Einsatz der zivilen Such- und Rettungsschiffe auf dem zentralen Mittelmeer, die uns mit ihrer Arbeit immer wieder daran erinnern, dass Seenotrettung eine Pflicht ist.

Im Januar wurden **684 Personen (30%) von Schiffen der zivilen Flotte gerettet**. Die **Open Arms (Proactiva Open Arms)** konnte in zwei Einsätzen **127 Personen** von fünf Booten aufnehmen. Die **Geo Barents (MSF)** rettete **105 Migrant*innen** von vier Booten. Die **Humanity I (SOS Humanity)** konnte dafür sorgen, dass **126 Menschen** von ihrem sinkenden Boot in Sicherheit gebracht wurden und half der italienischen Küstenwache bei der Rettung **43 weiterer Personen**.

Sea Watch 5 (Sea-Watch), das neueste Mitglied der zivilen Flotte, brachte **50 Flüchtende** an einen sicheren Hafen. Auf dem Weg dahin traf es außerdem auf **zwei weitere Boote in Seenot**, welche es bis zum Eintreffen der italienischen Behörden begleitete.

Wie bereits in den vergangenen Monaten konnten wir beobachten, dass die italienische Regierung wiederholt Versuche unternimmt, die Arbeit der zivilen Flotte einzuschränken. Auch im Januar wurden den Schiffen nach Rettungen wieder **weit entfernte Häfen** zugewiesen, zu denen sie die Geretteten bringen mussten: Von **Crotone** (Kalabrien), **Taranto** (Apulien), **Salerno** und **Neapel** (Kampanien) über **Civitavecchia** (Latium) in den Norden Italiens bis nach **Livorno** (Toskana) und **Genua** (Ligurien). Diese Praxis hält die Schiffe nicht nur lange aus ihren Einsatzgebieten fern, sondern ist auch kostspielig für die Organisationen: Die Ocean Viking (SOS Méditerranée) war im Jahr 2023 etwa 67 Tage von und zu weit entfernten Häfen unterwegs, was **Mehrkosten von 650.000 Euro an Treibstoff** verursachte.

Ein weiteres beliebtes Mittel zur Erschwerung der zivilen Seenotrettung sind **Geldstrafen und Blockaden** von Schiffen. Am **1. Januar** wurde die Ocean Viking für **20 Tage im Hafen von Bari festgesetzt**, nachdem sie 244 Personen sicher an Land gebracht hatte. Am 21. Januar wurde ebenfalls für die **Open Arms (Proactiva Open Arms) ein 20-tägiger administrativer Stopp** verhängt, obwohl die vorherige Rettung von drei Booten nach Anweisung der Rettungsleitstelle in Rom erfolgte! Damit wurden die zivilen Seenotrettungsschiffe innerhalb eines Jahres **für 300 Tage aus dem Operationsgebiet ferngehalten**.

Die Aktivitäten der zivilen Flotte könnten in Zukunft noch weiter erschwert werden, zumindest wenn es um Rettungen vor der libyschen Küste geht. Anfang des Monats kündigte Libyen an, **neben den 12 Seemeilen Territorialgewässer weitere 12 Seemeilen als sog. Anschlusszone zu beanspruchen**. In der Anschlusszone kann der Küstenstaat staatliche Kontrolle ausüben und seine Gesetze durchsetzen - auch gegenüber Schiffen anderer Staaten. Was bedeutet das für die Seenotrettung? Fahren zivile Seenotrettungsschiffe in die Anschlusszone, könnten sie von einem libyschen Patrouillenboot kontrolliert, im Zweifelsfall beschlagnahmt und nach Tripoli oder Zawiya (wo es stadt-eigene Küstenwachen-Einheiten gibt) gebracht werden. Das würde die Seenotrettung in dieser Zone nahezu unmöglich machen. Gegen die Erklärung Libyens ist die griechische Regierung vorgegangen. In einem Brief an den UN-Generalsekretär Antonio Guterres erklärte der Staat, dass die erklärte Anschlusszone **im Widerspruch zum internationalen Seerecht** stehe. Die Entwicklungen bleiben weiter kritisch zu beobachten!

Kontakt:

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

