



JULI 2024

CENTRAL MEDITERRANEAN INFO



ANKÜNFTE

Im Juli kamen laut Daten von *borderline-europe* 6.441 Menschen in Italien an. Die meisten Geflüchteten (66%) kamen in Sizilien - vor allem auf Lampedusa - an. Allerdings gab es auch einige Ankünfte in Kalabrien über die ionische Route (5%) mit Abfahrtsort Türkei. Außerdem erreichten einige Boote Sardinien über die algerische Route.

Die italienischen Behörden retteten nach unseren Zählungen knapp 45% der Angekommenen, wohingegen die Rettungen durch NGO-Schiffe knapp 30% ausmachten. Laut den Daten von *borderline-europe* war Frontex im Juli 2024 an rund 9% der Rettungen beteiligt. 6 % der Geflüchteten erreichten autonom die italienischen Küstengewässer (12 Seemeilen vor der Küste), ohne vorher abgefangen oder gerettet zu werden. Bei 10 % der Ankünfte lagen keine Informationen zur Rettung vor.

Laut den **offiziellen Zahlen** des italienischen Innenministeriums sind im Juli 7.088 Menschen in Italien angekommen. Diese Diskrepanz zwischen unseren Zählungen und den Zahlen des Innenministeriums können wir uns nur dadurch erklären, dass immer weniger Fälle in die Öffentlichkeit gebracht werden. Auch andere Journalist*innen spüren diese Veränderung. Manchmal hängt es allein an den Anstrengungen einzelner Journalisten wie **Sergio Scandura**, dass interne Informationen herausgegeben werden. Aber wie die Tageszeitung **Avvenire** schlussfolgert: "Das Schweigen auf See scheint zur Regel geworden zu sein".

WEGE NACH EUROPA

Die **Ankünfte von Migrant*innen** in Italien seit Anfang dieses Jahres sind im Vergleich zum selben Zeitraum des Vorjahres um 60 % zurückgegangen. Dafür lässt sich die italienische Regierung unter Giorgia Meloni auch medial feiern - zeigen diese Zahlen also tatsächlich, dass diese radikale Politik Wirkung hat? Es zeigt vor allem eins: Die Leichtfertigkeit, mit der momentan ein Diskurs über Geflüchtete und Migrant*innen geführt wird. Diese sind heute mehr denn je durch die unterlassene **Hilfe der italienischen Behörden** und durch die italienische Unterstützung der sog. libyschen und tunesischen Küstenwache gefährdet. Was Italien als **Externalisierungsmaßnahmen** oder bilaterale Abkommen betitelt, ist nichts anderes, als die legitimierte monetäre Unterstützung von gewaltvollen Verbrechen durch „Pullbacks“ (mehr dazu weiter unten) nach Tunesien und Libyen, in denen Geflüchtete wissentlich in Lagern und Gefängnissen festgehalten werden und so Gewalt, Folter, Vergewaltigungen und dem Tod ausgesetzt sind.

Immer wieder kommt es zu Verzögerung durch die italienischen Behörden bei der Rettung von Geflüchteten. Am 13. Juli setzte das **Alarm Phone** einen Notruf für ein Boot in Seenot an die italienischen Behörden ab. Obwohl sich zu diesem Zeitpunkt ein Handelsschiff in der Nähe befand, wurde dieses nicht zur Rettung dorthin beordert. Es dauerte elf weitere Stunden, bis das Boot letztendlich von italienischen Einheiten gerettet wurde. Damit haben sie die Menschen, die sich zu diesem Zeitpunkt bereits vier Tage auf dem Boot befanden, unverhältnismäßiger und unnötiger Gefahr ausgesetzt.

Ein weiterer Fall verdeutlicht, dass auch Handelsschiffe oftmals nicht ihrer Pflicht nachkommen, Menschen in Seenot zu retten – dies ist möglicherweise auch den Einschüchterungsmaßnahmen der italienischen Regierung geschuldet. Am 22. Juli entdeckte **die Sea-Watch** durch ihr Monitoring- Flugzeug ein Boot mit ungefähr 70 Menschen an Bord, das sich in Seenot befand. Daraufhin sendeten sie mehrere Notrufe an ein Handelsschiff, welches sich nur etwa 10 km von dem Boot entfernt befand und somit eine Pflicht gehabt hätte zu retten. Jedoch wurden alle Notrufe ignoriert. Kurz darauf wurde das Boot von der sog. libyschen Küstenwache abgefangen und zurück nach Libyen gezwungen. Das Paradoxe an diesen Fällen ist, dass Rechte und Pflichten praktisch umgekehrt werden. Während sich private und kommerzielle Schiffe offiziell **ihrer Pflicht zu retten**, stellen müssten, laufen sie nun bei einer Rettung in Gefahr, mit Strafen wegen Beihilfe zur unerlaubten Einwanderung belegt zu werden. Dies unterbindet praktisch die Geltung internationalen Rechtes.

Dass dies keine Ausnahmen sind, zeigt ein **Bericht** der Agentur der Europäischen Union für Grundrechte (FRA). So werden Untersuchungen zu Grundrechtsverstößen von Schutzsuchenden an Grenzen oftmals nicht durchgeführt oder vorzeitig eingestellt. Die FRA stellt außerdem fest, dass Ermittlungen zu Rechtsverstößen an Grenzen nicht den vom Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte entwickelten Standards zur Unabhängigkeit, Gründlichkeit, Transparenz, Schnelligkeit und Beteiligung der Opfer entsprechen. Dies hat gefährliche Auswirkungen auf die Achtung der Rechtsstaatlichkeit in Europa, so die FRA.

Die folgenden zwei Fälle verdeutlichen, wie schwer es sein kann, Rechtsverstöße auf dem Mittelmeer von Grenzbehörden vor Gericht zu bringen. Am 11. Oktober 2013, nur eine Woche nach dem Unglück des 3. Oktobers vor Lampedusa, sank ein Boot, was den Tod von 238 Geflüchteten, unter anderem 60 Minderjährigen, zur Folge hatte. Der damalige diensthabende Leiter der Küstenwache und der Kommandant der Marine-Staffel mussten sich daraufhin wegen Totschlags und Dienstverweigerung vor Gericht verantworten. Nun hat das Berufungsgericht in Rom erwartungsgemäß die **Verjährung der Straftaten** bestätigt. Viele Jahre lang wurde dieser Prozess von den Rechtsvertreter*innen der Überlebenden vorangetrieben, doch wurde er immer wieder verschoben. Nun gehen die Verantwortlichen nur aufgrund der Verjährung straffrei aus und es wird offiziell keine Gerechtigkeit für diese Opfer der Abschottungspolitik Italiens geben.

Neue Entwicklungen gibt es auch **im Fall Cutro**, einem Schiffbruch, bei dem im Februar letzten Jahres **mindestens 94 Menschen ums Leben kamen**, darunter auch 35 Kinder. Die **Untersuchungen der Rettungsaktionen sind abgeschlossen** und zeigen, dass die Katastrophe vermeidbar gewesen wäre. Denn, obwohl die Guardia di Finanza (Zollpolizei) und die Seenotrettungsleitzentrale der Küstenwache bereits über das Schiff informiert wurden, handelten sie erst, als das Schiff bereits gesunken war. Sechs Personen sind wegen fahrlässigem Schiffbruch und mehrfachen Totschlags angeklagt. Die Frage, inwiefern die sechs Angeklagten wirklich mit einer Verurteilung rechnen müssen, steht jedoch aus. Denn die Regierung scheint sich mit den Angeklagten zu solidarisieren, wie **Stellungnahmen** von Piantedosi, Giorgetti, Salvini und Gasparri zeigen.

In einem Kommentar zu dem Schiffbruch von Cutro gibt der ehemaligen Küstenwachen-Admiral, **Vittorio Alessandro**, außerdem preis, dass es seit Juni 2022 interne Beschlüsse zu Vorgehensweise von Rettungen gibt. Diese fordern die Polizei dazu auf, eine verdeckte Überwachung des sich nähernden ‚Ziels‘ durchzuführen und dann 12 Meilen vor der Küste Italiens direkt einzugreifen. Warum dies verdeckt geschehen soll und das Eingreifen erst 12 Meilen vor der Küste stattfinden soll, ist unklar. Italien muss den Schutz von Personen in seiner gesamten SAR-Zone garantieren. Außerdem kam im Fall von Cutro selbst innerhalb dieser 12 Meilen keine Einheit der italienischen Behörden zur Hilfe, die Guardia di Finanza kehrte aufgrund des schlechten Wetters einfach um und forderte nicht die besser ausgerüstete Küstenwache an, zu retten. Ausführliche Berichte zu diesem gezielten Sterbenlassen durch die italienischen Behörden sind **hier** und **hier** zu lesen.

PUSH - UND PULLBACKS

Im Juli wurden nach den Zählungen von *borderline-europe* 2.577 Menschen auf ihrem Weg nach Europa abgefangen. Davon wurden 2.461 Personen zurück nach Libyen und 116 nach Tunesien gebracht. Diese Zahlen sind wie immer ohne Gewähr, da die Dunkelziffer deutlich höher sein wird. Die sog. libysche Küstenwache stört Rettungen durch NGOs und verschleppt Menschen zurück nach Libyen. Im Juli 2024 terrorisierte die sog. libysche Küstenwache mindestens vier Rettungen von Menschen in Seenot.

Der erste Vorfall ereignete sich am 10. Juli während einer **Rettung durch die Geo Barents** ("MSF - Ärzte ohne Grenzen"), als zwei maskierte Männer der sog. libyschen Küstenwache plötzlich auftauchten und Panik bei den Geflüchteten auslösten. Durch die akute Bedrohung sahen sich die Menschen gezwungen, ins Wasser zu springen. Am Ende konnten zwar alle Menschen gerettet werden, doch dieser Vorfall unterstreicht die massive Bedrohung durch die sog. libysche Küstenwache und den enormen Stress, dem die Geflüchteten und die Rettenden ausgesetzt werden. Die Geflüchteten würden eher ertrinken, als nach Libyen zurückgeführt zu werden, berichtete die **Besatzung der Geo Barents**. Die Bedrohung durch die sog. libysche Küstenwache wurde auch bei einer **Rettung am 16. Juli 2024 durch die SEA-EYE 4** deutlich. Nach der Rettung durch die SEA-EYE 4 zündeten sie das leere Boot an, umkreisten das NGO Schiff und verfolgten es für längere Zeit.

Dies sind nur einige von vielen weiteren Beispielen, in denen die sog. libysche Küstenwache und weitere unzuordenbare Akteur*innen aus Libyen die Rettungseinsätze störten. Große Kritik ist dabei auch an der europäischen und italienischen Zusammenarbeit mit der sog. libyschen Küstenwache zu üben. Anstatt NGO-Schiffe zu kontaktieren, informieren italienische Behörden die sog. libysche Küstenwache, die die Boote abfängt und die Menschen zurück nach Libyen schleppt. Ein solcher Fall ereignete sich am 13. Juli 2024.

Sea-Watch dokumentierte, wie **50 Menschen** zurück nach Libyen gebracht wurden, weil die italienische Seenotrettungsleitstelle die sog. libysche Küstenwache kontaktierte. Am 22. Juli 2024 kam es zu einem Pullback, weil ein Handelsschiff die Notrufe von Sea-Watch ignorierte. Am Ende wurden **70 Menschen** von der sog. libyschen Küstenwache zurückgebracht. Am selben Tag gelang es ihnen erneut, einen irregulären Pushback mit 62 Menschen durchzuführen. Die Geflüchteten befanden sich in der **SAR Zone von Malta** und hätten demnach auch von maltesischen Behörden **gerettet werden müssen**. Auch italienische Behörden wussten Bescheid, doch weder Malta noch Italien reagierten. Dieses kollektive, bewusste Wegschauen muss aufhören!

TOTE & VERMISSTE

Im Juli starben nach Zählungen von *borderline-europe* 62 Personen im Mittelmeer und 24 Migrant*innen werden nach wie vor vermisst. Wir gehen von einer weitaus höheren Dunkelziffer aus, da Tote nur gezählt werden, wenn eine Leiche gefunden wurde und auch Vermisste nur dann in der Statistik auftauchen, wenn sie von Angehörigen oder Mitflüchtenden als vermisst gemeldet werden.

Halbjahresstatistik von IOM

Die von IOM veröffentlichten Zahlen belegen, dass das Mittelmeer eine der **gefährlichsten Grenzen der Welt** ist. Laut **IOM** sind im ersten Halbjahr 2024 bei der Überquerung des Mittelmeers 399 Menschen gestorben und 487 weitere Personen gelten als vermisst. Auch diese Zahlen, ebenso wie die von *borderline-europe* gesammelten Daten, zeigen sehr deutlich, dass Menschen sich trotz aller Abschottungsversuche Europas auf den Weg machen, und dass es notwendig ist, sichere Fluchtwege zu schaffen, um diese Todesfälle zu verhindern.

Toter bei den Äolischen Inseln geborgen

Anfang Juli wurde **ein Toter** in der Nähe der Äolischen Inseln geborgen. Innerhalb der letzten vier Monate wurden in dieser Gegend bereits vier Leichen entdeckt. In einem Fall ist es **aufgrund einer Tätowierung** gelungen, eine Leiche durch den Bruder zu identifizieren. Der Tote stammte von einem Schiffbruch bei Sardinien, der sich im Februar dieses Jahres ereignete. 17 Tunesier*innen waren zuvor aus **Bizerte** in Tunesien aufgebrochen, bisher galten alle als vermisst. Auf demselben Boot befand sich auch **Anas**, ein sechsjähriger Junge, dessen Leiche Ende Juli identifiziert wurde. Sein Körper wurde bereits im April in Kalabrien angespült und konnte durch die Zusammenarbeit der Staatsanwaltschaft und der NGO **Memoria Mediterranea** durch DNA-Abgleiche identifiziert werden.

Tod wegen Verzögerung der Rettung durch maltesische und italienische Behörden

In einem Seenotrettungsfall, der sich bereits am 30. Juni ereignete, gab es nachträglich große Kritik und **Forderung nach Aufklärung** seitens NGO SOS Humanity. Die Menschen gerieten in der maltesischen SAR-Zone um 17:00 Uhr in Seenot. Die maltesischen Behörden **koordinierten jedoch keine Rettung** und legten sogar beim Anruf der Humanity I (SOS Humanity) auf, die proaktiv um die Koordinierung der Rettung bat. Daraufhin übernahmen die italienischen Behörden die Rettungskoordination. Die Humanity I, die sich in der Nähe befand, wurde angewiesen, in einigen Kilometern Abstand zu warten, während sich zwei Patrouillenboote der italienischen Küstenwache und ein italienisches Militärschiff am Ort des Notfalls befanden. Erst 12 Stunden später, um 05:30 Uhr morgens, retteten die italienischen Behörden die Überlebenden und transferierten sie anschließend auf die Humanity I. In dieser Zeit starb eine Person unter starken Schmerzen (gegen 01:00 Uhr nachts), während die italienischen Behörden vor Ort waren. Bisher gibt es keine Informationen darüber, was die Verzögerung verursacht hat. Aber dieser Mensch hätte womöglich gerettet werden können, wenn die Behörden, sowohl in Malta als auch in Italien, zeitnah, kompetent und ihrer Pflicht entsprechend gehandelt hätten. Es ist sehr verwunderlich, dass in diesem Fall keine Untersuchungen zu unterlassener Hilfeleistung bekannt sind und keine öffentliche Aufarbeitung geschieht.

ZIVILER WIDERSTAND

Im Juli gab es 49 Einsätze von Seenotrettungsorganisationen. Insgesamt konnten sie 1.944 Menschen retten. Außerdem wurden 355 Menschen durch Seenotretter*innen unterstützt, indem diese beispielsweise Rettungswesten verteilten. Die Ocean Viking (SOS Méditerranée) rettete diesen Monat 512 Menschen in sieben Rettungen. Außerdem assistierte sie 132 Menschen bis zum Eintreffen der Küstenwache. Bei einer Mehrfachrettung der Humanity I (SOS Humanity) konnten insgesamt 291 Menschen von drei Booten gerettet werden. Die Sea-Watch 5 (Sea-Watch) rettete bei zwei aufeinander folgenden Rettungen insgesamt 156 Menschen.

Bei einer gemeinsamen Rettung der Aurora (Sea-Watch) und der Trotamar III (CompassCollective) wurden 70 Menschen an Bord der Aurora und 50 Menschen von der Trotamar III an Bord genommen. Außerdem assistierte die Trotamar III in einem weiteren Einsatz 100 Menschen, bevor sie an Bord der Küstenwache genommen wurden. Aita Mari (Salvamento Maritimo Humanitario) rettete 34 Menschen in einem Einsatz, und Louise Michel (Louise Michel/Banksy) rettete 76 Menschen in zwei Einsätzen. 219 Menschen wurden diesen Monat von der Life Support (Emergency) in fünf Einsätzen gerettet. Die SEA-EYE 4 (Sea-Eye) rettete außerdem insgesamt 262 Menschen in acht Einsätzen. Das Segelschiff Nadir (RESQSHIP) war insgesamt acht Mal im Einsatz und konnte dabei 230 Menschen retten und 123 Menschen assistieren. Wichtig zu erwähnen ist hier auch die hervorragende Zusammenarbeit der Civil Fleet mit dem Alarm Phone.

Diesen Monat wurde auch wieder einmal die Strategie deutlich, mit der die italienische Regierung versucht, NGO-Schiffe aus dem Mittelmeer fernzuhalten: In 11 von 17 Fällen wurden NGO-Schiffen weit entfernte Häfen zugewiesen. Sie mussten unnötig weite Wege bis nach La Spezia, Ortona und Genua auf sich nehmen. Dieses politische Spiel der Regierung ist nicht nur in Hinblick auf das Wohl der Menschen an Bord kritisch zu betrachten, die schnellstmöglich in einen sicheren Hafen gebracht werden sollten. Es bedeutet auch, dass Rettungsschiffe mehrere Tage von Einsätzen auf dem Mittelmeer abgehalten werden, und so die - von der italienischen Regierung billigend in Kauf genommenen - Schiffbrüche und Pull-Backs nicht verhindern können.

Die Louise Michel (Louise Michel/Banksy) startete am 30. Juni nach einer langen, notwendigen **Wartung** mit ihrem ersten Rettungseinsatz im Mittelmeer in diesem Jahr. Dabei konnte sie nur einen Tag später **36 Personen** von einem nicht-seetüchtigen Schlauchboot retten. Die Crew bekam die Anweisung, die Menschen in Pozzallo (Sizilien) an Land zu bringen. Jedoch steuerte die Louise Michel stattdessen Lampedusa an, da die Fahrt nach Pozzallo aufgrund der Wetterbedingungen zu riskant gewesen wäre. Nachdem sie schließlich die Erlaubnis erhielten, die Menschen in Lampedusa von Bord zu lassen, wurde die Louise Michel daraufhin für **20 Tage festgesetzt**, da sich die Crew nicht an die Anweisungen der Seenotrettungsleitstelle gehalten hatte. Die **Louise Michel** äußerte sich dazu folgendermaßen: „Das politische Spiel, das mit Menschen auf der Suche nach Sicherheit gespielt wird, muss sofort aufhören. [...] Die EU schränkt absichtlich die zivile Seenotrettung ein, während Schutzsuchende im Mittelmeer ertrinken.“ Am 26. Juli durfte die Louise Michel wieder starten und konnte nur einen Tag später **40 Menschen** aus einem nicht-seetüchtigen Boot retten.

Überraschenderweise häufen sich seit diesem Monat die Fälle von aus Rom offiziell koordinierten Mehrfachrettungen durch NGO Schiffe. Insgesamt gab es sieben Mehrfachrettungen in denen NGO-Schiffe bis zu fünf Rettungen nacheinander durchführten, bevor sie einen Hafen erreichten. Mehrfachrettungen wurden durch ein Dekret der italienischen Regierung im Januar 2023 offiziell verboten. NGO-Schiffe dürfen laut diesem Dekret also nur eine einzige Rettung durchführen und müssen dann die geretteten Menschen erst an einen zugewiesenen – oftmals weit entfernten – Hafen bringen, bevor sie weitere Menschen in Seenot retten können. Hat selbst die offizielle Seenotrettungsleitstelle in Rom verstanden, dass die Unterstützung durch NGO Schiffe unerlässlich ist, wenn es um das Retten von Leben geht? Das bleibt zu bezweifeln, da die Zuteilung weit entfernter Häfen eben jene Rettungen wiederum behindern.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch ein Update des Berichts der EU-Agentur FRA (Agency for Fundamental Rights) **“Search and Rescue Operations and Fundamental Rights”**, das im Juni 2024 erschien. Hier werden auch die diversen Klagen der italienischen Regierung gegen NGO Schiffe dargelegt: “Diese Aktualisierung soll einen Beitrag zur Diskussion über die Notwendigkeit ausreichender und wirksamer SAR-Kapazitäten auf See leisten, indem sie einen Überblick über die Schwierigkeiten gibt, mit denen die Zivilgesellschaft bei ihren Bemühungen um die Verhinderung von Todesfällen auf See konfrontiert ist.”

Neue Rettungsschiffe- SARAH und SEA-EYE 5 sind da!

Die deutsche Seenotrettungsorganisation „**SARAH**“ (Search and Rescue for All Humans) hat nun mit einem neuen Rettungsschiff offiziell ihre Arbeit auf dem Mittelmeer begonnen. Die SARAH ist eine ehemalige Luxusyacht und wurde für den Einsatz als Rettungsschiff umgerüstet. Sie ist eins der schnellsten Rettungsschiffe der zivilen Seenotrettungsflotte. Ihre erste Rettung erfolgte bereits einen Tag nach Einsatzbeginn: Die SARAH konnte am 21. Juli **19 Menschen** in der maltesischen SAR-Zone retten.

Die SEA-EYE 5 startet als viertes **United4Rescue-Bündnisschiff** ihre Rettungsmission im Mittelmeer. Als **Rettungskreuzer** gebaut, ist sie ideal für den Einsatz im Mittelmeer. **Sandra Bils**, Vorstandsmitglied von United4Rescue äußert sich folgendermaßen dazu: „Es sind stürmische Zeiten – auch für die zivile Seenotrettung. Unsere Bündnisschiffe sind starkem politischen Gegenwind und ständigen Schikanen der Behörden ausgesetzt. Der Rettungskreuzer ist unsere Antwort darauf. Niemand kann ernsthaft die Tauglichkeit eines deutschen Rettungsschiffs in Frage stellen“. Am 22. Juli fand die **Taufe der Sea-Eye 5** im Hafen der italienischen Stadt Ancona statt. In Kürze wird sie ins Einsatzgebiet im zentralen Mittelmeer starten, um Menschenleben zu retten.

Zur weiteren Lektüre empfiehlt borderline-europe die **“Central Med Analysis”** des Alarm Phones (borderline-europe ist Mitgründer) und die **13. Ausgabe der ECHOES** vom Civil MRCC! (Beide Publikationen in englischer Sprache).



Kontakt:

Sitz Palermo

borderline-europe

Menschenrechte ohne Grenzen e.V.

<https://www.borderline-europe.de/>

italia@borderline-europe.de