

Menschlichkeit über Bord

Warum wir nicht zulassen dürfen, dass im Mittelmeer humanitäre Hilfe verhindert wird.

Ein Gastbeitrag von David Starke

Nirgendwo auf der Welt ist das Risiko, auf der Flucht vor Gewalt und Perspektivlosigkeit zu sterben, so hoch wie auf dem Seeweg zwischen Libyen, Italien und Malta: Auf der Flucht über das zentrale Mittelmeer sind seit 2015 insgesamt 12.591 Menschen ums Leben gekommen.¹ Einen entscheidenden Anteil an dieser Entwicklung haben die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten: Es sind konkrete politische Entscheidungen, die dazu beitragen, dass der Weg über das Mittelmeer so gefährlich ist und die humanitäre Tragödie vor den Toren Europas andauert – und dass der Raum für humanitäre Hilfe innerhalb und vor Europas Grenzen immer kleiner wird.

Es sind vor allem drei Faktoren, die das zentrale Mittelmeer zur tödlichsten Fluchtroute der Welt machen. Dazu gehören erstens der Rückzug der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten aus der Seenotrettung und der daraus folgende Mangel an Rettungsschiffen im zentralen Mittelmeer. Ein zweiter Faktor ist die systematische Unterstützung der EU für die libysche Küstenwache, die bei ihren Einsätzen nicht nur regelmäßig anerkannte Rettungsstandards missachtet, sondern mit der Zwangsrückführung von aus Seenot geretteten Personen nach Libyen menschen- und völkerrechtlichen Bestimmungen zuwiderhandelt. Drittens führt das aktive Verhindern und die Kriminalisierung ziviler Seenotrettung durch staatliche Akteur*innen dazu, dass der humanitäre Raum, in dem Seenotretter*innen im Mittelmeer agieren, zusehends kleiner wird. Viele zivile Rettungsschiffe waren wegen der unaufhörlichen Angriffe auf ihre Arbeit dazu gezwungen, ihren Einsatz vorübergehend einzustellen oder ganz zu beenden. Die menschlichen Folgen sind fatal.

Fatale politische Entscheidungen für schutzsuchende Menschen im Mittelmeer

1. Rückzug der EU und ihrer Mitgliedstaaten aus der Seenotrettung

Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten haben sich in den vergangenen Jahren fast komplett aus der Seenotrettung zurückgezogen. Seit dem Ende der italienischen Marineoperation Mare Nostrum im Jahr 2014 gibt es keine nennenswerten staatlichen Bemühungen mehr, dem

¹ Vgl. International Organisation for Migration (2019): Missing Migrants, abrufbar unter <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>, letzter Zugriff am 6.11.2019.

Sterben auf dem Mittelmeer ein Ende zu setzen. Die Frontex-Operation Triton, welche auf Mare Nostrum folgte, verfügte über wesentlich weniger Schiffe und konzentrierte sich vor allem auf die Grenzkontrolle. Auch die EU-Mission Operation Sophia ist keine eigenständige Such- und Rettungsmission. Sie ist vor allem darauf ausgerichtet, Schleuser*innen das Handwerk zu legen. Seit März 2019 wurden zudem alle Schiffe aus der Mission abgezogen – bis auf weiteres patrouillieren im Einsatzgebiet nur noch Flugzeuge und Hubschrauber.² Diese können Seenotfälle zwar sichten und melden, aber nicht direkt auf sie reagieren. Die EU zieht sich so aus ihrer humanitären Verantwortung.

2. Aufbau der libyschen Küstenwache

Parallel zum Rückzug aus der Seenotrettung setzen Mitgliedstaaten der EU bei der Migrationskontrolle im zentralen Mittelmeer ganz wesentlich auf die libysche Küstenwache. Bereits 2017 hat sich der Europäische Rat auf ein 200 Millionen Euro-Paket für Libyen geeinigt und so die langfristige und systematische Unterstützung der libyschen Küstenwache zu einem Eckpfeiler der europäischen Flucht- und Migrationspolitik im Mittelmeer gemacht. Im Juni 2018 folgte schließlich die Übergabe der Koordination aller Seenotfälle in internationalen Gewässern vor der libyschen Küste an die libyschen Behörden. Diese sind seitdem formal für die Seenotrettung und die Ausschiffung von Überlebenden an einen sicheren Ort zuständig, so wie es das Seerecht besagt. Die Erfahrung der Seenotretter*innen vor Ort aber zeigen, dass die Einheiten der libyschen Küstenwache ihren Verpflichtungen aus den internationalen Seerechtskonventionen in der Regel nicht nachkommen. Weder reagieren sie effektiv auf Seenotfälle noch können sie einen sicheren Ort zur Verfügung stellen, an dem die geretteten Personen an Land gehen können und wo sie angemessen versorgt werden, geschweige denn internationalen Schutz beantragen können. Einheiten der libyschen Küstenwache haben in der Vergangenheit zudem wiederholt in laufende Rettungseinsätze eingegriffen und sowohl Personen in Seenot als auch humanitäre Helfer*innen in Gefahr gebracht.³

Viel schwerwiegender als die mangelnden Kapazitäten der libyschen Küstenwache sind jedoch die Zwangsrückführungen nach Libyen. Was wir als Seenotrettungsorganisation auf See beobachten, ist, wie die libysche Küstenwache Menschen auf der Flucht auf hoher See abfängt und nach Libyen zurückzwingt – in jenes Land, in dem für Migrant*innen und Asylsuchende laut Auswärtigem Amt „allerschwerste, systematische Menschenrechtsverletzungen“⁴ an der Tagesordnung sind. Die Rückführung von schutzsuchenden Menschen nach Libyen ist folglich sowohl mit den Seerechtskonventionen als auch der Genfer Flüchtlingskonvention und dem in beiden enthaltenen Grundsatz der Nichtzurückweisung nicht vereinbar. Obwohl zahlreiche Berichte auf die katastrophale Menschenrechtslage in Libyen und der völkerrechtswidrigen Praxis der libyschen Küstenwache hinweisen⁵, setzt die EU weiter auf diesen Akteur.

3. Verhindern humanitärer Hilfe auf See

Die Unterstützung und der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU-Staaten haben ihre Wirkung gezeigt: Die Ankunftsahlen von Flüchtenden und Migrant*innen, die über das zentrale Mittelmeer Europa erreichten, sind stark gesunken. Während 2016 laut UNHCR noch 181.436

² Vgl. Bundesministerium der Verteidigung (2019): Operation „Sophia“ wird fortgesetzt (Meldung vom 27.03.2019), abrufbar unter <https://www.bmvg.de/de/aktuelles/operation-sophia-wird-fortgesetzt-36740>, letzter Zugriff am 25.09.2019.

³ Siehe etwa die Videodokumentation der New York Times (2018): „It’s an Act of Murder“: How Europe Outsources Suffering as Migrants Drown, abrufbar unter <https://www.nytimes.com/interactive/2018/12/26/opinion/europe-migrant-crisis-mediterranean-libya.html>, letzter Zugriff am 27.09.2019.

⁴ Deutscher Bundestag (2018): Drucksache 19/569 vom 9. März 2018, S. 4.

⁵ Vgl. etwa United Nations Support Mission in Libya, United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (2018): Desperate and Dangerous: Report on the Human Rights Situation of Migrants and Refugees in Libya, abrufbar unter <https://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/LibyaMigrationReport.pdf>, letzter Zugriff am 24.09.2019 sowie Human Rights Watch (2019): No Escape From Hell. EU Policies Contribute to Abuse of Migrants in Libya, abrufbar unter <https://www.hrw.org/report/2019/01/21/no-escape-hell/eu-policies-contribute-abuse-migrants-libya>, letzter Zugriff am 24.09.2019.

Menschen über den Seeweg nach Italien kamen, waren es im Jahr 2018 nur noch 23.370 Personen. Im Jahr 2019 wurden bis zum 4. November lediglich 9.892 Ankünfte über den Seeweg in Italien verzeichnet.⁶ Auch wenn die absoluten Zahlen zurückgehen, war das Risiko, bei der Flucht über das zentrale Mittelmeer zu sterben, noch nie so hoch.

Ein Faktor ist dabei der gewandelte – zunehmend repressive – Umgang der europäischen Staaten mit den zivilen Seenotrettungsorganisationen. Diese konnten in den ersten Jahren ihres Einsatzes 2014-16 noch weitestgehend ohne staatliche Eingriffe oder Blockadeversuche operieren und erfuhren für ihre lebensrettende Arbeit große Anerkennung. SOS MEDITERRANEE erhielt im Jahr 2016 beispielsweise die Carl-von-Ossietsky-Medaille der Internationalen Liga für Menschenrechte, 2017 wurde die Organisation mit dem Félix Houphouët-Boigny Friedenspreis der UNESCO ausgezeichnet. Doch parallel zu den Auszeichnungen und Lobeshymnen gerieten die Seenotrettungsorganisationen zunehmend ins Visier einzelner europäischer Regierungen und Institutionen. Seit 2016 sehen sich die Seenotretter*innen mit gezielten Delegitimisierungskampagnen konfrontiert. Beispiele sind der Vorwurf, die Seenotrettungsorganisationen kooperierten mit Schlepper*innen oder stellten einen Anreiz für Menschen dar, die gefährliche Flucht über das Mittelmeer zu riskieren.⁷

Stück für Stück folgten immer schärfere politische und administrative Maßnahmen – vom Flaggenentzug bis hin zu strafrechtlichen Ermittlungen gegen einzelne Crewmitglieder –, die klar darauf abzielten, die Seenotretter*innen vom Meer zu drängen.

Auch SOS MEDITERRANEE war betroffen: Die Organisation musste aufgrund solcher Angriffe zwischenzeitlich den Einsatz einstellen. Erst nach einer zehnmonatigen Zwangspause und der Rückgabe des Rettungsschiffes Aquarius nach einer Reihe administrativer Blockaden ist SOS MEDITERRANEE seit August 2019 gemeinsam mit Ärzte ohne Grenzen und einem neuen Schiff wieder auf See.

Doch nicht nur auf See wurden die Seenotretter*innen blockiert. Auch rettenden Schiffen wurde die Einfahrt in europäische Häfen versagt. Im Sommer 2018 schloss Italien für mehr als ein Jahr kategorisch seine Häfen für Rettungsschiffe. Die Aquarius, das damalige Schiff von SOS MEDITERRANEE, war das erste NGO-Schiff, dem mit 629 Überlebenden an Bord die Einfahrt in einen italienischen Hafen verweigert wurde. Was folgte, waren 14 Monate Hängepartie. Jedes Mal, wenn ein Schiff Menschen vor dem Ertrinken rettete, begann die tage- oder oft sogar wochenlange Wartezeit, bis sich eine Gruppe europäischer Staaten zur Aufnahme der Geretteten bereit erklärte. Dies ist nicht nur ein klarer Verstoß gegen die Seerechtsübereinkommen, die eine umgehende Ausschiffung von geretteten Personen an einen sicheren Ort vorschreiben, sondern ist auch unter humanitären Gesichtspunkten völlig inakzeptabel. Schutzsuchende Menschen – darunter häufig Verletzte, Schwangere und unbegleitete Minderjährige – müssen unnötig lange ausharren, bis sie eine angemessene Versorgung und Zugang zu internationalem Schutz erhalten. Erst seit dem Regierungswechsel in Italien scheint sich die Blockade ziviler Seenotrettung langsam zu lösen.

Die Angriffe auf die Arbeit von SOS MEDITERRANEE sind kein Einzelfall, sondern Ausdruck einer systematischen Politik, die eine massive Verengung des humanitären Raumes für Seenotrettungsorganisationen bewirkt hat. Aktuelle Studien verweisen zudem auf ähnliche Entwicklungen eines sogenannten Shrinking Humanitarian Space auf dem europäischen Kontinent, wo der Raum für Helfer*innen angekommener Flüchtlinge und Migrantinnen stetig

⁶ Vgl. United Nations High Commissioner for Refugees (2019): Operational Portal. Refugee Situations. Mediterranean Situation, abrufbar unter <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5205>, letzter Zugriff am 6.11.2019.

⁷ Vgl. etwa Heller, Charles und Lorenzo Pezzani (2017): Blaming the Rescuers, Forensic Oceanography (University of London), abrufbar unter <https://blamingtherescuers.org>, letzter Zugriff am 21.10.2019.

abnehme⁸. Die Kosten tragen die schutzsuchenden Menschen, die unter Einsatz ihres Lebens teils sogar die Flucht über das Mittelmeer wagen.

Den humanitären Raum wieder öffnen – Seenotrettung ermöglichen

Die Pflicht zur Seenotrettung ist Völkerrecht und das Recht auf Leben nicht verhandelbar. Die oben beschriebenen Entwicklungen stehen in eklatantem Widerspruch dazu. Doch während noch immer Rettungsschiffe in Italien und Malta festgehalten werden, Strafprozesse gegen einzelne Seenotretter*innen laufen und das Sterben im Mittelmeer weitergeht, ist in jüngster Zeit auch wieder Bewegung in die politische Debatte zur Seenotrettung gekommen. Dies liegt nicht zuletzt am massiven Druck aus der europäischen Zivilgesellschaft. Immer wieder haben sich in den vergangenen Monaten breite zivilgesellschaftliche Bündnisse aus Menschenrechtsorganisationen, Wohlfahrtsverbänden, Kirchen, humanitären Hilfsorganisationen, Kommunen, Gewerkschaften und lokalen Bündnisse dafür eingesetzt, dass die EU-Mitgliedstaaten der Seenotrettung im Mittelmeer die notwendige Priorität einräumen.

Umso wichtiger ist es, dass die EU-Staaten jetzt folgende konkrete Maßnahmen ergreifen:

- Die europäischen Staaten müssen im zentralen Mittelmeer Kapazitäten zur Seenotrettung bereitstellen. Dazu müssen sie ein umfassendes Such- und Rettungsprogramm mit ausreichend Schiffen aufbauen, das nach anerkannten Rettungsstandards und in Einklang mit menschen- und seerechtlichen Verpflichtungen Menschen aus Seenot rettet.
- Die europäischen Staaten müssen jetzt eine verlässliche und transparente Regelung beschließen, damit schutzsuchende Menschen nach der Rettung aus Seenot umgehend an einem sicheren Ort an Land gehen können. Dort müssen sie eine adäquate medizinische Versorgung erhalten und internationalen Schutz beantragen können. Libyen kann nicht als sicherer Ort gelten.
- Die Behinderung humanitärer Hilfe auf See muss sofort beendet werden. Solange die EU keine eigenen Kapazitäten zur Seenotrettung bereitstellt, dürfen zivile Seenotretter*innen nicht weiter an ihrer Arbeit gehindert werden. Europa muss seiner Verantwortung gerecht werden, den humanitären Raum und die humanitären Prinzipien zu schützen – sowohl in Europa als auch vor seinen Toren.

Dieser Gastbeitrag wurde von David Starke, Geschäftsführer des deutschen Vereins von SOS MEDITERRANEE, verfasst. [SOS MEDITERRANEE](#) ist eine europäische, maritime und humanitäre Organisation zur Rettung Schiffbrüchiger im Mittelmeer. Sowohl SOS MEDITERRANEE als auch das [Centre for Humanitarian Action](#) (CHA) arbeiten zum [Shrinking Humanitarian Space](#) – eine Problematik, die nicht nur das Mittelmeer betrifft, sondern weit darüber hinaus geht.

⁸ Vgl. Roepstorff (2019): Migration and the Shrinking Humanitarian Space in Europe. From maritime search and rescue operations to contested humanitarian action in EU countries. <http://chaberlin.org/publications/migration-and-the-shrinking-humanitarian-space-in-europe/>, letzter Zugriff am 07.11.2019.