



Gegen das Sterbenlassen auf dem Mittelmeer

Im Oktober 2020 existiert das *Alarmphone* sechs Jahre. Das transnationale Netzwerk aus rund 150 Aktivist*innen verteilt über zwölf Länder betreut seit Herbst 2014 ehrenamtlich eine Telefonhotline für in Seenot geratene Geflüchtete im Mittelmeer. Was hat sich seit 2014 geändert und wie ist die Situation aktuell? Von *Britta Rabe*

Seit sechs Jahren ist unser Telefon rund um die Uhr, sieben Tage die Woche besetzt. Wir empfangen Notrufe und üben Druck auf die zuständigen Küstenwachen aus. Wir dienen als Verstärker für die Stimmen derjenigen, die in Europa nichts zählen: den Menschen auf der Flucht. Wir klagen das bewusste Sterbenlassen auf See an und dokumentieren das rassistische EU-

Grenzregime und seine dreckigen Deals mit den Anrainerstaaten.

Vom langen Sommer der Migration ...

Unsere Hotline kam gerade zur richtigen Zeit: Im Verlauf des Jahres 2015 erhielten wir Notrufe von über tausend Booten aus der Ägäis – in dem Jahr, als insgesamt rund 850.000 Menschen von der türkischen

Westküste aus die griechischen Inseln per Schlauchboot erreichten: Familien, Frauen, Kinder, Alte, Kranke und Gebrechliche. Sie zogen weiter, über die Balkanroute nach Norden. Als der „Lange Sommer der Migration“ ging 2015 als Erfolg für die Bewegungsfreiheit und gegen das Grenzregime in unsere Geschichtsschreibung ein. Die zahlreichen Ankünfte stoppten mit dem Türkei-Deal im März 2016 abrupt. Die Folgen des Deals waren schwerwiegend und sind bis heute wirksam: Ohne Chance, das Festland zu erreichen, werden die Ankommenden seitdem in überfüllte Lager auf den Inseln gepfercht. Als Synonym für das Elend der griechischen Lager steht inzwischen Moria auf Lesbos.

Aktuell erleben wir neben den faschistischen Angriffen auf den Inseln auch eine neue Eskalation der Gewalt auf Flüchtende während der Überfahrt: Die griechische Küstenwache will unter der neuen rechtskonservativen Regierung Ankünfte in Griechenland um jeden Preis verhindern. An der Seegrenze zur türkischen Such- und Rettungszone (SAR-Zone) werden Boat-People von maskierten Männern empfangen und zurück Richtung Türkei gezwungen. Sie werden angegriffen und die Boote zerstört oder auf dem Meer treiben gelassen, nachdem ihnen Motor und Treibstoff abgenommen wurde. Zugleich wird die Dokumentation derartiger Übergriffe sowie jegliche solidarische Unterstützung von Geflüchteten mit Gewalt oder Kriminalisierung zu verhindern versucht.

2018 stiegen dann die Überfahrten von Marokko nach Spanien rapide an. Immer mehr Menschen machten sich von der Nordküste des Transitlandes Marokko auf den Weg, die gefährliche Strömung der Straße von Gibraltar zu überqueren. Die Antwort des spanischen Staates blieb nicht aus: Reduktion der Seenotrettung,

Räumungen und Vertreibung, Kriminalisierung und Deportation der Menschen aus Subsahara-Afrika in den Süden des Landes. Inzwischen starten viele Überfahrten vom Süden Marokkos in Richtung der Kanarischen Inseln – mit den kleinen Booten eine mehrtägige Reise. Die Überfahrten sind stets prekär und höchst gefährlich, meist ohne ein Telefon an Bord, das uns die für eine Rettung nötige GPS-Position übermitteln könnte.

Das Corona-Virus hatte aufgrund einer rigiden Ausgangssperre und der noch erschwerten Lebensbedingungen unterhalb des Existenzminimums die Überfahrten für einige Monate fast zum Erliegen gebracht. Seit einigen Wochen erhalten wir wieder Anrufe vom Atlantik und vom westlichen Mittelmeer. Notrufe erreichen uns auch aus Algerien. Dort nehmen die Überfahrten Richtung Spanien seit Monaten kontinuierlich zu.

... bis zur Civil Fleet

Der Beginn des *Alarmphones* überschneidet sich zeitlich mit dem Ende der Operation Mare Nostrum, dem einjährigen Seenotrettungsprogramm Italiens, das nach zwei großen Schiffsunglücken vor Libyen mit hunderten Toten vorübergehend eingerichtet worden war. Die daraufhin entstandene zivilgesellschaftliche Antwort – eine alternative Rettungsflotte aus Schiffen wie der *Sea Watch* – war bald einem ständigen staatlichen Druck ausgesetzt, denn die europäische Lösung auf Migration heißt nicht Seenotrettung, sondern Abwehr. Die Diffamierung als „Schlepper“ und die darauffolgende Kriminalisierung und Festsetzung der *Iuventa*, des Schiffes der Organisation *Jugend rettet*, waren der Beginn einer bis heute andauernden Welle von Behinderungen und Blockaden von NGO-Schiffen. Die zivile Rettungsflotte gibt



aber nicht auf. Gerade waren die *Sea Watch 4* und die *Louise Michel* das erste Mal im Einsatz. Diese Schiffe sind die einzigen, die der Aufgabe der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer im eigentlichen Sinne nachkommen. Wertvoll ist dabei auch die zivile Luftaufklärung, aktuell durch das kleine Flugzeug *Moonbird*.

Die EU praktiziert illegale Push-backs nach Libyen

Die staatliche Seenotrettung der EU, sprich, Italiens und Maltas, hat sich inzwischen dagegen auf ein absolutes Minimum zurückgezogen. Für die Menschen auf der Flucht ist die Situation dramatisch bis tödlich. Erhalten wir einen Anruf vom Mittel-

meer, werden Boat-People im Bereich der 170 km breiten libyschen SAR-Zone entweder gar nicht gerettet (obwohl das Gebiet zum internationalen Gewässer zählt und die Intervention der Küstenwachen Maltas und Italiens rechtlich möglich wäre) oder sie werden von den Menschenjägern der sogenannten libyschen Küstenwache nach der Rettung nach Libyen geschafft, zurück in ein Kriegsgebiet und in die Folterlager, denen die Menschen entfliehen wollten.

Das Aufspüren der Boote durch die libysche „Küstenwache“ ist dabei nicht dem Zufall überlassen. Dafür sorgt die europäische Luftaufklärung wie *Frontex* und *EUNAVFOR MED*. Boote auf dem Weg Richtung Norden sollen auf diese Weise möglichst schon vor Erreichen der europäischen Rettungszone abgefangen werden, so lauten die Verabredungen zwischen Malta, Italien und Libyen.

Doch selbst, wenn Boat-People die europäische Rettungszone erreichen, bedeutet dies keine Sicherheit. Wir konnten bereits mehrere Fälle von illegalen Rückführungen aus der maltesischen SAR-Zone nach Libyen nachweisen. Die Dunkelziffer liegt sicherlich um vieles höher.

Free the Hiblu 3

Auch Handelsschiffe werden in die illegalen Rückschiebungen nach Libyen involviert. Nur ein Beispiel mit ungewöhnlichem Ausgang: Im Frühling 2019 wurden 108 Menschen in Seenot in internationalen Gewässern von dem Frachter *El-Hiblu 1* gerettet. Der Kapitän wurde von den europäischen Behörden angewiesen, die Menschen nach Libyen zurück zu bringen, doch die Geflüchteten fürchteten nichts mehr als das. Sie protestierten vehement gegen den illegalen Push-Back. Mit Erfolg: Die *El-Hiblu* drehte bei und brachte die Menschen stattdessen nach Malta. Öffentlich wurden die

Geretteten als „Piraten“ und „Terroristen“ bezeichnet, doch als das maltesische Militär die *El-Hiblu* stürmte, trafen sie nur auf Menschen, die Schutz in Europa suchten. Drei junge Männer stehen nun in Malta vor Gericht. Anstatt anzuerkennen, dass die drei über 100 Menschen vor einer Deportation nach Libyen bewahrten, werden sie als Kriminelle behandelt. Das *Alarmphone* ist Teil der internationalen Solidaritätskampagne *Free the El Hiblu Three*, die die Freilassung der drei jungen Männer fordert.

Bringen Handelsschiffe Gerettete nach Europa, ist inzwischen ein langes Ringen um das Einlaufen in einen sicheren Hafen vorprogrammiert. Der Frachter *Talia* musste fünf Tage vor den Territorialgewässern Maltas ausharren, bevor die Geretteten Festland betreten und einen Asylantrag stellen konnten. Die 52 Menschen hatten uns am 3. Juli in Seenot angerufen – nach zwei Tagen auf See. Da Malta keine Rettung sandte, nahm schließlich die *Talia* die Menschen an Bord. Nur durch das Engagement des Kapitäns und immensen öffentlichen Druck gelang schließlich die Durchsetzung der Landung in Malta. Anders verhält es sich mit dem Tanker

Maersk Etienne, der am 5. August 27 Menschen rettete, kurz bevor ihr kleines Holzboot sank, von dem aus sie uns alarmiert hatten. Seit 31 Tagen (Stand 5. September) wehrt sich Malta gegen die Aufnahme der 27 Menschen, der bislang längste Standoff eines Handelsschiffs im Mittelmeer.

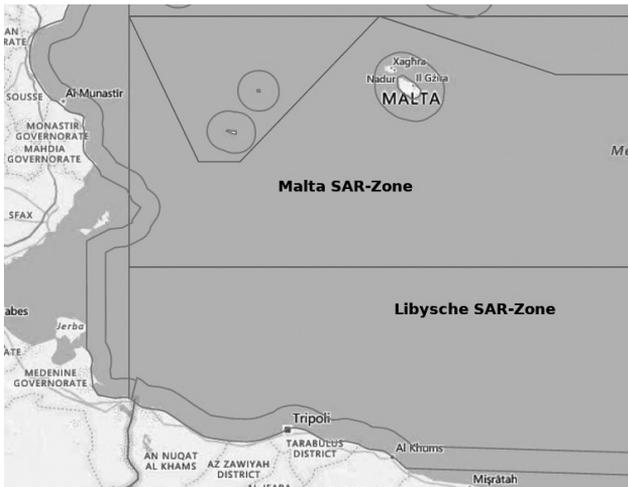
Die Rettungszone Maltas wird ihrem Namen nicht gerecht. Notrufe bei der dortigen Rettungsleitstelle werden nicht entgegengenommen. Die für die Seenotrettung zuständigen *Armed Forces of Malta* kommen entweder spät oder gar nicht. Traurigen aktuellen Rekord stellt eine Verzögerung der Rettung um 80 Stunden nach Eingang des Notrufs dar. Eine andere maltesische Taktik ist die Ausstattung von Boat-People mit Treibstoff und Rettungswesten und dem Befehl, weiter nach Sizilien zu fahren. Tätliche Drohungen und die Zerstörung von Booten oder Motoren, wie wir das auch aus der Ägäis kennen, gehören ebenfalls zur Praxis des maltesischen Militärs.

„Wir sind für euch da, notfalls die ganze Nacht“

Als *Alarmphone* versuchen wir, den Kontakt mit den Menschen auf den Booten

Das *Alarmphone* ist Teil der internationalen Solidaritätskampagne *Free the El Hiblu Three*, die die Freilassung der drei jungen Männer fordert.





Wir konnten bereits mehrere Fälle von illegalen Rückführungen aus der maltesischen SAR-Zone nach Libyen nachweisen.

über die vielen Stunden zu halten, um ihnen Mut zuzusprechen, die Situation auf dem Boot einzuschätzen und über den Stand einer Rettungsoperation zu informieren. Oft müssen die Menschen ganze Nächte allein auf dem Meer durchhalten, allein mit uns am anderen Ende des Satellitentelefon. Da die Küstenwachen meist Auskünfte verweigern, ob oder wann sie retten, erleben wir viele Stunden der Angst und Ungewissheit, besonders, wenn der Kontakt zum Boot abbricht. Wir sind stets mehr als erleichtert, wenn wir später erfahren, dass die Reisenden wohlbehalten angekommen sind.

Das ist nicht immer der Fall. Am 9. Februar 2020 erhielten wir einen Notruf von einem Boot, nicht weit vor der libyschen Küste. Im Hintergrund waren panische Stimmen zu hören. Der Kontakt zum Boot brach ab. Wir verständigten die Küstenwachen und machten auf den Ernst der Lage aufmerksam. Wir erfuhren aber lange nichts über das Schicksal der Menschen.

Erst Tage später erhielten wir die ersten Gesuche nach Vermissten. Freund*innen und Verwandte sprachen übereinstimmend von einem schwarzen Schlauchboot, das am frühen Morgen des 9.

Februar vom libyschen Castelverde losgefahren war. Wir haben das Unglück rekonstruiert und eine Liste von 59 Vermissten erstellt. Niemand der Vermissten ist bislang wiederaufgetaucht. Wir werden ihre Namen nicht vergessen. In offiziellen Statistiken wird dieses Schiffsunglück bislang nicht gezählt.

Wir erfahren von unterlassener Hilfeleistung und anderen kriminellen Akten der beteiligten Küstenwachen inzwischen recht häufig. Nach einigen Tagen melden sich Betroffene bei uns, um detailliert zu berichten, was ihnen während der erzwungenen Rückkehr nach Libyen oder der Angriffe der europäischen Küstenwachen widerfahren ist. Wir sind dankbar über das Vertrauen, dass uns von den Menschen entgegengebracht wird. Wir tragen ihre Berichte zusammen, recherchieren und veröffentlichen diese Fälle, von denen sonst niemand erfahren würde.

Doch es ist uns auch wichtig, zu erwähnen, dass aktuell täglich Boote aus Tunesien und Libyen wohlbehalten Sizilien und die Insel Lampedusa erreichen. Von Libyen beträgt die Distanz rund 270 Kilometer. Menschen sollten nicht gezwungen sein, das Meer in überfüllten und unsicheren Booten zu überqueren, um sich in Sicherheit zu bringen. Nur legale Fluchtwege sind die Alternative. Bis dahin müssen wir als *Alarmphone* wohl weitermachen – Seite an Seite mit unseren Freund*innen der zivilen Seenetzung.

Britta Rabe ist Aktivistin beim *Alarmphone* und arbeitet dort zum Zentralen Mittelmeer