

01.11.2013 - Seenotrettung, oder:

Staatlich organisierte Verweigerung von Hilfe

von Angela Huemer

Seit nunmehr rund fünfzehn Jahren wird das Mittelmeer zu einem Massengrab. Staaten streiten sich um Rechtsfragen, Bootsflüchtlinge sterben darüber. Der folgenschwere Schiffbruch vor der Küste Lampedusas erheischt nun erstmals eine Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit, die über gelegentliche Berichte hinausgeht. Wieviele Menschen auf dem Meer umkommen, ist sehr schwer festzustellen. Gabriele del Grande sammelt auf seiner Internetseite fortresseurope.blogspot.de Medienberichte und verarbeitet eigene Recherchen, NGOs wie www.unitedagainstracism.org tun ähnliches. Viele Fälle bleiben für immer unbemerkt, weil keiner überlebte, der davon hätte berichten könnte. Menschen in Seenot bringen all jene, die tagtäglich auf dem Meer unterwegs sind? Küstenwachen, Fischerboote, Frachtschiffe? in eine sehr schwierige Situation. Oft riskieren Seeleute ihr Leben, um Schiffbrüchigen zu helfen, oft erleiden sie dadurch auch großen, manchmal existenzgefährdenden materiellen Schaden. In den letzten Jahren häufen sich die Berichte, dass Schiffsbesatzungen ihrer Pflicht, Menschen in Seenot zu helfen, nicht mehr nachkommen.

Die Pflicht, Menschen in Seenot zu helfen, ist eines der ältesten und grundlegendsten Gesetze. Doch die? nationalen wie internationalen? Regelungen darüber, wo die geretteten Personen an Land gebracht werden sollen, sind immer noch unvollständig. Strittig ist auch die Größe der nationalen Rettungszonen, insbesondere in Italien und Malta, das spielt vor allem in der Meerenge von Sizilien eine Rolle. Häufig wird die Pflicht zur Rettung aus Seenot vernachlässigt, weil unklar ist, wo die Geretteten an Land gebracht werden sollen, und weil die Retter befürchten, der Schlepperei angeklagt zu werden.

Zwei Fälle mögen dies illustrieren, beide geschahen in der Meerenge von Sizilien. Im einen Fall ging es um die «Cap Anamur», im anderen um 77 Bootsflüchtlinge, mehrheitlich Eritreer, die im August 2009 ertranken, obwohl Schiffe vorbeifuhren. Im Windschatten des Vorfalls mit der Cap Anamur schwenkten Italien und die EU auf eine verschärfte Flüchtlingspolitik ein; besonders die deutschen Medien diffamierten damals die Retter und bezichtigten sie medialer Inszenierung, während die Tatsache, dass unzählige Menschen im Mittelmeer ihr Leben lassen, kaum oder gar nicht thematisiert wurde.

Der Fall Cap Anamur

Im Juni 2004 rettete ein Schiff der deutschen Hilfsorganisation Cap Anamur 37 Flüchtlinge aus dem Mittelmeer ? zwischen Libyen, Malta und Italien. Das große Frachtschiff, das die Hilfsorganisation für den Transport von Hilfsgütern Anfang desselben Jahres erworben hatte, war auf Testfahrt unterwegs, in Malta war der Motor repariert worden. Anschließend ging es weiter nach Jordanien, um dort Hilfsgüter für ein Spital im Irak abzuliefern. Der nächstliegende sichere Hafen war Lampedusa, doch da dieser zu klein war, erhielt die Cap Anamur die Erlaubnis, nach Porto Empedocle an der Südküste Siziliens auszuweichen. Kurz bevor das Schiff in italienische Gewässer einfuhr, wurde die Erlaubnis auf Weisung des italienischen Innenministeriums widerrufen. Wie konnte das geschehen, wo doch Konventionen klar regeln, dass Menschen in Seenot geholfen werden muss, «unabhängig von der Nationalität oder dem Statuts der Person sowie der Umstände, in denen sie aufgefunden werden», und eine Rettungsaktion erst dann abgeschlossen ist, wenn die geretteten Personen an einen sicheren Ort gebracht wurden? Zehn Tage lang lag die Cap Anamur außerhalb der italienischen Gewässer vor Anker. Erst als die Situation an Bord untragbar wurde ? einige der Migranten drohten, über Bord zu springen ? wurde dem Schiff die Einfahrt in den Hafen Porto Empedocle gestattet.

Nach der Ankunft wurden die damaligen Leiter der Cap Anamur, Elias Bierdel und Stefan Schmidt, in Haft genommen und die geretteten Migranten binnen weniger Tage nach Ghana abgeschoben. Im Oktober 2004 legte man Elias Bierdel nahe, die Leitung der Cap Anamur abzugeben, 2006 wurde gegen ihn und Schmidt in Agrigent ein Prozess eröffnet. Sie wurden angeklagt, «die Einreise illegaler Migranten ermöglicht zu haben mit dem Ziel, daraus direkten oder indirekten Profit zu schlagen». Der bestand laut Staatsanwaltschaft «in Werbung und internationalem Medienecho», weil ja nunmehr klar war, dass weder Bierdel noch Schmidt Schlepper waren.

Der Prozess endete im Oktober 2009, beide wurden von allen Vorwürfen freigesprochen. Im Urteil stand, sie seien ihrer Pflicht, Menschen in Seenot zu retten, nachgekommen, dies sei so schwerwiegend, dass jedwedes kleine Vergehen oder ungeschickte Verhalten nach der Rettung gegenstandslos sei. Das Leben der beiden war durch das langjährige Gerichtsverfahren und die Vorwürfe komplett auf den Kopf gestellt worden.

Warum aber ließ Italien den Abschluss der Rettungsaktion nicht zu? Die damalige Berlusconi-Regierung wollte keinen Präzedenzfall schaffen. Es war also eine politische Entscheidung, um weitere Bootsflüchtlinge abzuschrecken. Die Cap Anamur war kein Einzelfall. In der Vergangenheit sind sizilianische Fischer, die Flüchtlinge gerettet hatten, schon wegen Schlepperei angeklagt worden ? auch die sieben tunesischen Fischer, die im August 2007 30 Meilen südlich von Lampedusa 44 Menschen gerettet hatten; ihr Prozess endete erst 2011 mit einem Freispruch.

Der Fall Pinar

Im April 2009 rettete die Besatzung der Pinar, ein türkisches Frachtschiff unter panamaischer Flagge, 154 Bootsflüchtlinge rund 40 Meilen südlich von Lampedusa, in der Rettungszone Maltas; die maltesische Küstenwache hatte sie dazu aufgefordert. Danach mussten die Schiffbrüchigen ganze vier Tage lang an Bord ausharren, weil Malta die Pinar zum nächstgelegenen sicheren Hafen Lampedusa schickte, die italienischen Behörden dem Kapitän jedoch die Einfahrt verwehrten und ihn aufforderten, die Flüchtlinge in Malta an Land zu lassen, da sie in dessen Rettungszone aufgegriffen worden waren.

Malta hat die Zusatzregeln zu den Konventionen über Seenotrettung nicht ratifiziert. Sie besagen, dass die Staaten, in dessen Rettungszone die Rettung erfolgte, die Pflicht haben, für eine sichere Anlandung der Schiffbrüchigen zu sorgen bzw. einen sicheren Hafen für sie zur Verfügung zu stellen. Für Malta war der nächstliegende sichere Hafen aber Lampedusa.

Zwischen Italien und Malta gibt es deshalb immer wieder Unstimmigkeiten, oft mit schlimmen Folgen für die Bootsflüchtlinge. Die maltesische Rettungszone (wie auch sein Luftraum) reicht von Tunesien bis nach Griechenland. Sie ist 750mal so groß wie die Insel selbst und überschneidet sich teilweise mit der italienischen Rettungszone. Malta betrachtet dies als Überbleibsel aus der kolonialen Vergangenheit und verdient an den Überflugrechten, die es daraus ableitet, jährlich Millionen von Euro ? deshalb beharrt es auch auf einer so großen Rettungszone, obwohl seine Kapazitäten dafür nicht ausreichen.

Keine Antwort auf SOS

Schlimmer als Rettungsaktionen nicht zu Ende zu führen, ist es, um Hilfe rufende Menschen auf See einfach zu ignorieren; das passiert immer häufiger.

Im Juli 2009 stach ein Schlauchboot von Libyen mit 82 Menschen an Bord in See, mehrheitlich eritreische Flüchtlinge. Unter ihnen war Abel, Halbbruder von Gergishu, deutsche Staatsbürgerin eritreischer Herkunft. Gergishu hatte zuvor erfahren, dass Abel geflohen war und in Tripolis ein Boot in Richtung Europa bestiegen hatte. Man versicherte ihr, das Boot habe Malta erreicht, in Wirklichkeit hatte es jedoch einen Notruf abgesetzt. Ziellost trieb es auf dem Meer umher, Hunger, Durst und die extremen Temperaturen töteten nach und nach die Bootsinsassen. Einige ertranken beim Versuch, nah vorbeifahrende Schiffe zu erreichen.

Oft sehen kleine Schiffe die großen, die großen aber nicht die kleinen, weil sie auf dem Radar nicht auftauchen. Die Schiffbrüchigen erhielten sogar Signale von vorbeifahrenden

Schiffen, sie waren also gesehen worden, doch keiner half.

Am 19. August 2009 waren nur noch fünf der 82 am Leben. An diesem Tag kam ein maltesisches Marineschiff vorbei, gab ihnen einige Flaschen Wasser und riet ihnen barsch «go home», obwohl sie um Hilfe baten. Einen Tag später rettete sie die italienische Küstenwache.

Später veröffentlichte die maltesische Marine ein Foto des Schlauchbootes, das von einem Helicopter aus gemacht wurde, als Beweis dafür, dass es keinen Grund gegeben habe einzugreifen. Der Sprecher der maltesischen Streitkräfte meinte gar, die fünf Eritreer seien «in guter gesundheitlicher Verfassung» gewesen, «das Schlauchboot war sauber und es war unmöglich, dass darin 72 weitere Flüchtlinge gewesen sind».

Human Rights Watch weiß von ähnlichen Zwischenfällen, «eine grauenhafte Liste der Scham» seien solche Zeugnisse, zu wenig werde darüber berichtet, weil die Zwischenfälle auf hoher See geschähen und Ertrunkene nicht mehr sprechen könnten.

Anfang April 2011 konnten Überlebende von dem Unsäglichen, das ihnen widerfahren war, sprechen? im Flüchtlingslager Shousha in Tunesien: Am 25. März hatten 72

Flüchtlinge in einem zwölf Meter langen Boot abgelegt. Militärschiffe fuhren an ihnen vorbei, Helicopter warfen Essen und Wasser an Bord. Als das Schiff nach zwei Wochen an einen Strand nahe Zliten in Libyen trieb, lebten nur noch elf der Bootsinsassen.

Nachdem sie medizinisch versorgt worden waren, landeten sie in einem Gefängnis nahe Tripolis. Erst einen Monat später machte der Fall Schlagzeilen. Aufgrund des Medienechos ordnete die Europäische Kommission unter der Leitung der Holländerin Trineke Strik eine Untersuchung an. Deren Schlussfolgerung: die Tragödie hätte vermieden werden können, wenn alle Beteiligten ihren Pflichten nachgekommen wären. Zudem beklagte sie die mangelnde Kooperation der NATO und der EU-Mitgliedstaaten bei der Erstellung des Berichts.

Konsequenzen

In den letzten Jahren dominierten in Europa die Abwehrmassnahmen gegen Flüchtlinge. Auf hoher See durchgeführt, verletzen sie jedoch Menschenrechte, Asylbestimmungen und das Seerecht. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte vom März 2012 spricht eine deutliche Sprache:

Geklagt hatten Flüchtlinge, die nach ihrer Rettung von italienischen Ordnungskräften an Libyen übergeben wurden. Die Flüchtlinge erkannten darin eine Verletzung des Menschenrechts auf die Beantragung von Asyl und einen Verstoß gegen das Verbot kollektiver Abschiebung. Der Europäische Gerichtshof gab ihnen zwar recht. Doch die Empfehlung der UNHCR-Sprecherin Melissa Flemming von 2011, alle Flüchtlingsboote, die unterwegs sind, als in Seenot befindlich zu betrachten, hat sich bislang noch nicht

durchgesetzt.

Angesichts dessen will ich einige von denen erwähnen, die trotz der Prügel, die ihnen in den Weg gelegt werden, keine Sekunde zögern, Menschen zu retten und dabei oft ihr Leben aufs Spiel setzen: Vito DeMario, Offizier der Küstenwache, der nachts selber über Bord ging und gemeinsam mit seinen Kollegen 32 Flüchtlinge einzeln ins rettende Boot hievte. Und Gaspare Marrone, ein Fischer. Sie tun, was seit Jahrtausenden als selbstverständlich gilt, nämlich Menschen in Seenot zu helfen, «ungeachtet ihrer Nationalität oder ihres Status oder den Umständen, in denen sie gefunden werden».