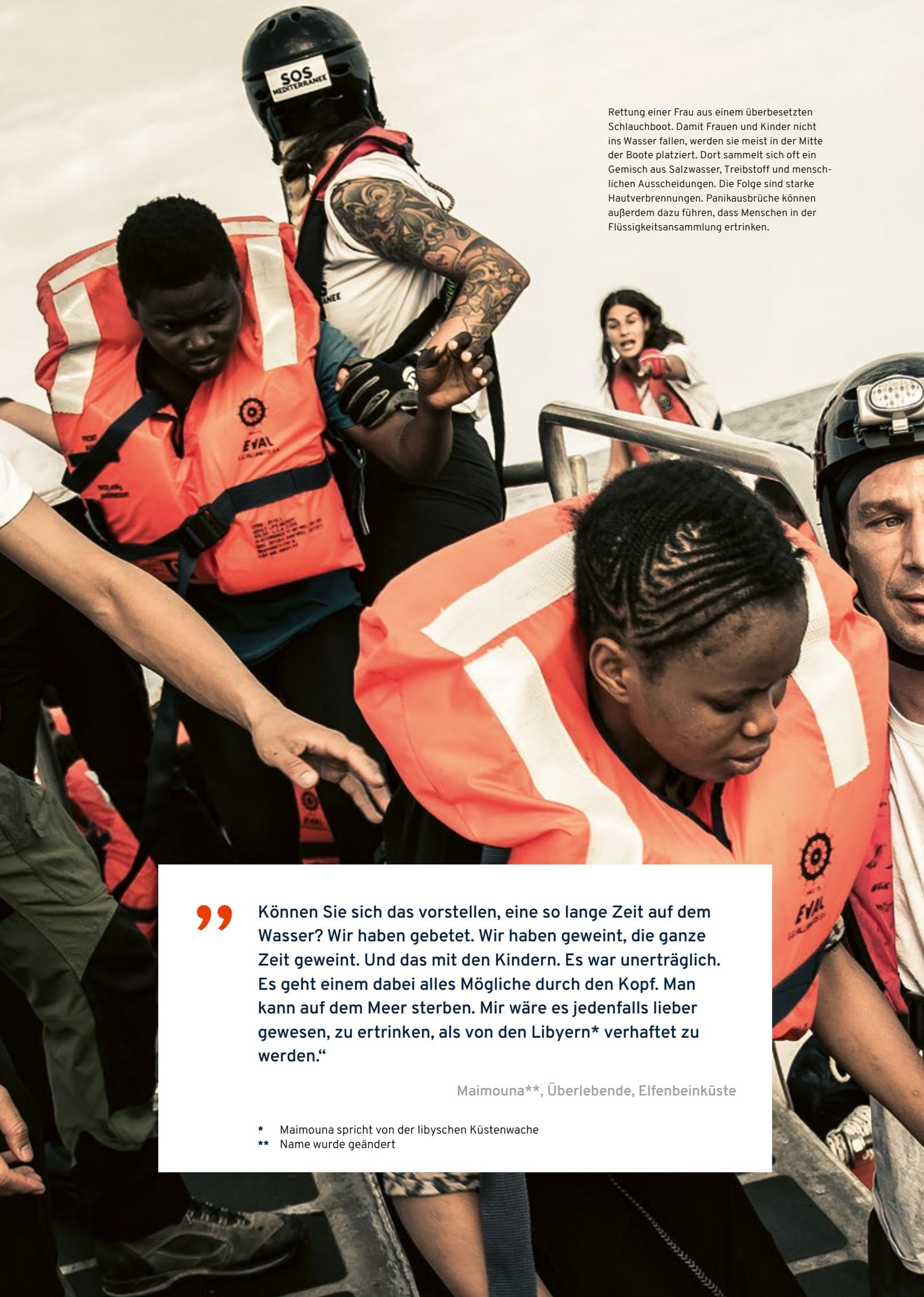


SOS MEDITERRANEE

Völkerrecht über Bord

**Wie die EU die Verantwortung
für Seenotrettung im zentralen
Mittelmeer auslagert**

...— — —...



Rettung einer Frau aus einem überbesetzten Schlauchboot. Damit Frauen und Kinder nicht ins Wasser fallen, werden sie meist in der Mitte der Boote platziert. Dort sammelt sich oft ein Gemisch aus Salzwasser, Treibstoff und menschlichen Ausscheidungen. Die Folge sind starke Hautverbrennungen. Panikausbrüche können außerdem dazu führen, dass Menschen in der Flüssigkeitsansammlung ertrinken.

”

Können Sie sich das vorstellen, eine so lange Zeit auf dem Wasser? Wir haben gebetet. Wir haben geweint, die ganze Zeit geweint. Und das mit den Kindern. Es war unerträglich. Es geht einem dabei alles Mögliche durch den Kopf. Man kann auf dem Meer sterben. Mir wäre es jedenfalls lieber gewesen, zu ertrinken, als von den Libyern* verhaftet zu werden.“

Maimouna**, Überlebende, Elfenbeinküste

* Maimouna spricht von der libyschen Küstenwache

** Name wurde geändert

Inhalt

- 5 **Zusammenfassung**
- 6 **Im Einsatz für die Menschen in Seenot und das Völkerrecht**
- 8 **Gegen das Ertrinkenlassen – 5 Jahre SOS MEDITERRANEE**
Die Meilensteine der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer
- 14 **Die rechtlichen Grundlagen der Seenotrettung**
16 Seenotfälle – Staaten haben die Pflicht zu koordinieren
17 Rechtliche Vorgaben für Rettungsleitstellen – auch für Libyen
17 Völkerrecht – Handlungsrahmen für die zivile Seenotrettung
- 18 **Umschiffung des Völkerrechts – Der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU**
- 18 Das Sterben im Mittelmeer – ein politisches Versagen
19 Europa schließt seine Häfen für gerettete Menschen
20 Ohne Kontrolle – die Finanzierung der libyschen Küstenwache mit europäischen Steuergeldern
22 Aufbau einer libyschen SAR-Zone
23 Die fatalen Folgen der Kooperation mit Libyen
23 Rechtsbruch – gewaltsame Rückführung der Menschen nach Libyen
24 Beihilfe zum Völkerrechtsbruch auf See
- 27 **Aus dem Einsatz: Das Versagen der EU und Libyens auf See**
- 28 Fall 1: Leitstellen, die nicht leiten
33 Fall 2: Tripolis antwortet nicht
40 Fall 3: Eine Küstenwache, die nicht rettet
45 Fall 4: Gerettet, aber noch nicht in Sicherheit
50 Fall 5: Ohne Hoffnung – gewaltsam nach Libyen zurückgeschleppt
- 54 **Ohne eine europäische Seenotrettung bleibt Völkerrechtsbruch Alltag im Mittelmeer**
- 56 Forderungen an alle EU-Staaten und zuständigen Institutionen auf EU-Ebene
57 Forderungen an die deutsche Bundesregierung
- 58 Glossar
- 60 Appendix
- 65 Impressum/Bildnachweise



Zusammenfassung



Die EU-Staaten haben seit 2017 die Finanzierung der libyschen Küstenwache mit mindestens 90 Millionen Euro beschlossen. Im Zuge der COVID-19-Pandemie wurde das Budget im Juli 2020 nachträglich gekürzt. Mit nun 57,2 Millionen Euro wird die libysche Küstenwache gezielt dazu befähigt, über das Mittelmeer fliehende Menschen abzufangen und völkerrechtswidrig in das Bürgerkriegsland Libyen zurückzubringen. Trotz ihrer Zuständigkeit nimmt die libysche Küstenwache ihre Aufgaben als Leitstelle bei der Seenotrettung kaum wahr.

Seit Mitte 2019 waren während 27 Einsätzen des zivilen Rettungsschiffs Ocean Viking die zuständigen libyschen Behörden bei 231 Kontaktversuchen nicht erreichbar. Die Folgen: Rettungen wurden verzögert und Menschenleben gefährdet. SOS MEDITERRANEE dokumentiert dieses Versagen minutiös aus eigener Erfahrung.

Dieser Report beschreibt die wichtigsten Entwicklungen im Mittelmeer und erklärt die juristischen und politischen Hintergründe der Strategie der EU. Er zeigt auf, wie die EU sich vor einer Übernahme von Verantwortung drückt und lieber die libysche Küstenwache stärkt, obwohl sie damit inhuman handelt und ihre Werte verrät.

Weil die europäischen Staaten ihre Verantwortung zur Seenotrettung im zentralen Mittelmeer umgehen und mit der Beauftragung der libyschen Küstenwache indirekt Völkerrechtsbruch begehen, fordert SOS MEDITERRANEE von diesen:

- Ein verlässliches System europäisch organisierter und finanzierter Seenotrettung im zentralen Mittelmeer
- Die Einhaltung von internationalem See- und Völkerrecht
- Die Beendigung der Finanzierung und des Aufbaus der libyschen Küstenwache, solange diese als zuständige Rettungsleitstelle nachweislich ihren Verpflichtungen gemäß internationalem Seerecht nicht nachkommt



Mitglieder des Such- und Rettungsteams untersuchen die Überreste eines kaputten Schlauchbootes. Kleidungsstücke und Plastikflaschen lassen darauf schließen, dass sich noch wenige Stunden zuvor Menschen an Bord befunden haben müssen. Was mit ihnen geschehen ist, konnte nicht geklärt werden.

Im Einsatz für Menschen in Seenot und das Völkerrecht



Seit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie in Europa haben sich die Bedingungen für die Seenotrettung im zentralen Mittelmeer weiter verschärft und der Zugang zu humanitärer Hilfe wird noch mehr erschwert. Ab März 2020 waren Grenzen geschlossen, Häfen wurden als unsicher deklariert und konnten monatelang nicht angefahren werden, öffentliche Infrastrukturen waren überlastet oder wurden heruntergefahren. Das deutsche Bundesinnenministerium rief zivile Seenotrettungsorganisationen sogar dazu auf, den Rettungseinsatz vorerst auszusetzen. Während die Seenotrettung so fast vollständig zum Erliegen kam, flohen unterdessen Männer, Frauen und Kinder weiter aus Libyen über das Mittelmeer. Allein während des Osterwochenendes 2020 gerieten vier Boote mit mehr als 280 Men-

schen vor der libyschen Küste in Seenot. Mindestens fünf Menschen sind ertrunken, sieben werden weiter vermisst.¹ Die einzigen beiden Rettungsschiffe, die im April im Einsatz waren und der gesetzlichen Pflicht zur Seenotrettung nachkamen und Menschen vor dem Ertrinken retteten, wurden kurz darauf wegen angeblicher technischer Mängel in Italien festgesetzt.

Und das, obwohl das zentrale Mittelmeer die tödlichste Fluchroute der Welt ist. Seit 2014 sind dort mindestens 16.481 Menschen gestorben.² Weil die EU-Staaten bis heute keine eigene Seenotrettung etabliert haben, füllen von der europäischen Zivilgesellschaft getragene Organisationen wie SOS MEDITERRANEE seitdem diese Lücke. Sie haben in den letzten sechs Jahren Zehntau-

sende Menschen vor dem Ertrinken bewahrt und müssen ihren humanitären Handlungsspielraum doch ständig neu aushandeln und verteidigen. Ihre lebensrettende Arbeit wird vielfältig blockiert, kriminalisiert und politisch instrumentalisiert. Seit 2017 war fast jede Seenotrettungsorganisation im zentralen Mittelmeer aufgrund von Interventionen staatlicher Stellen gezwungen, ihre Mission zumindest vorübergehend einzustellen. Die EU hat sich unterdessen immer weiter aus der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer zurückgezogen – obwohl die Rettung von in Not geratenen Menschen auf dem Meer nach internationalem See- und Völkerrecht Pflicht ist. Ein Gebot, das auf der Nord- oder Ostsee niemand infrage stellen würde.

Fünf Jahre SOS MEDITERRANEE- Einsatz für die Pflicht zur Seenotrettung

Auch SOS MEDITERRANEE hat sich in diesem Kontext gegründet. Aus Empörung über das vermeidbare Sterben haben vor fünf Jahren der deutsche Kapitän und Historiker Klaus Vogel und die französische Expertin für humanitäre Arbeit, Sophie Beau, die bis heute einzige europäische zivile Seenotrettungsorganisation gegründet. Seit 2016 hat SOS MEDITERRANEE 31.799 Menschen aus Seenot gerettet. Währenddessen wurde die Besatzung von SOS MEDITERRANEE vor Ort eine der wenigen direkten Zeugen, wie sich die EU immer weiter aus der Seenotrettung zurückzog und im Mittelmeer das Völkerrecht über Bord geht.

Europa entzieht sich seiner Verantwortung: Finanzierung der libyschen Küstenwache

Seit 2016 bauen die EU-Staaten die libysche Küstenwache³ mit europäischen Steuergeldern auf. Das Ziel: Menschen von der Ankunft in Europa abzuhalten. Gezielt wird die libysche Küstenwache dazu befähigt, Schiffbrüchige auf hoher See abzufangen und völkerrechtswidrig in das Bürgerkriegsland zurückzubringen. Das Retten von Menschenleben wird der Sicherung europäischer Grenzen untergeordnet und ihre Ausschiffung an einen sicheren Ort gemäß internationalem Seerecht wird ignoriert.

In diesem Report legt SOS MEDITERRANEE eindrucksvoll und mit erstmalig so veröffentlichten Daten die skandalöse Situation im zentralen Mittelmeer dar. Die Recherchen zeigen das Ausmaß des gegenwärtigen rechtlichen und humanitären Desasters, das es umgehend zu beenden gilt. Der Report fasst die zentralen politischen Entwicklungen im zentralen Mittelmeer seit 2014 zusammen (siehe Seite 8: „Gegen das Ertrinken lassen – 5 Jahre SOS MEDITERRANEE“), erläutert die rechtlichen Grundlagen der Seenotrettung (siehe Seite 14: „Die rechtlichen Grundlagen der Seenotrettung“)

und zeichnet nach, wie die EU durch den Aufbau der libyschen Küstenwache geltendes Völkerrecht umschiffte (siehe Seite 18: „Umschiffung des Völkerrechts – Der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU“). Auf Basis eigener Einsatzdaten (siehe Seite 27: „Aus dem Einsatz: Das Versagen der EU und Libyens auf See“) verdeutlicht der Bericht, dass das aktuelle Rettungssystem im zentralen Mittelmeer unter Koordination der von der EU finanzierten libyschen Behörden dysfunktional und völkerrechtswidrig ist. SOS MEDITERRANEE hat hierzu die Einsätze der Ocean Viking im zentralen Mittelmeer von August 2019 bis Februar 2020 präzise aufgezeichnet und Informationen zusammengetragen, die dies belegen.

Das Fazit (siehe Seite 54: „Ohne eine europäische Seenotrettung bleibt Völkerrechtsbruch Alltag im Mittelmeer“) des Berichts ist die Notwendigkeit einer von europäischen Staaten getragenen und organisierten Seenotrettung, mit der die EU ihren rechtlichen und humanitären Pflichten nachkommt und das den europäischen Grundsätzen würdig ist. Aus Seenot gerettete Menschen müssen an einen sicheren Ort gebracht werden. Zusätzlich muss die Finanzierung der libyschen Küstenwache durch EU-Steuergelder umgehend beendet werden, solange diese nicht im Einklang mit dem See- bzw. Völkerrecht handelt. Ansonsten macht sich die EU an Menschenrechtsverletzungen und Völkerrechtsbruch mitschuldig und versenkt ihre selbst gepriesenen Werte im Mittelmeer.



Während einer der ersten Rettungseinsätze hebt Klaus Vogel – Gründer von SOS MEDITERRANEE und Einsatzleiter im Mai 2016 – ein Neugeborenes vom Rettungsboot an Bord der Aquarius.

Gegen das Ertrinkenlassen – 5 Jahre SOS MEDITERRANEE



Die Meilensteine der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer

Oktober 2013: Italien engagiert sich in der Seenotrettung

652 Menschen ertrinken, als am 3.10. und 11.10. zwei Boote mit Flüchtenden vor Lampedusa sinken. Die Bilder der Hunderten von Särgen erschüttern Europa. Italien initiiert die Operation „Mare Nostrum“ („unser Mittelmeer“). Zwei Wochen später laufen die ersten Schiffe von Marine und Küstenwache aus.

31.10.2014: Grenzschutz statt Seenotrettung

„Mare Nostrum“ wird beendet, nachdem das Seenotrettungsprogramm in einem Jahr rund 150.000 Menschen aus Seenot gerettet hat. Die EU hatte sich geweigert, Italien hierbei zu unterstützen. Die Mission wird ersetzt durch die EU-Operation „Triton“, ausgeführt durch die EU-Grenzschutzagentur Frontex. Sie beschränkt sich hierbei im Wesentlichen auf die Sicherung der EU-Außergrenzen zum Mittelmeer durch küstennahe Patrouillen.

05.05.2015: Gründung von SOS MEDITERRANEE in Berlin

Nachdem immer mehr Menschen im Mittelmeer ertrinken, gründet der Handelsschiffkapitän Klaus Vogel zusammen mit Vertreter*innen der Zivilgesellschaft SOS MEDITERRANEE Deutschland e.V. Am 09. Mai, dem Europatag, rufen er und die französische Expertin für humanitäre Hilfe Sophie Beau in Berlin das europäische Netzwerk SOS MEDITERRANEE ins Leben. Im Juni folgt die Gründung eines französischen, 2016

eines italienischen sowie 2017 eines schweizerischen Vereins.

26.10.2015 : Kein europäisches Seenotrettungsprogramm

Die EU startet im zentralen Mittelmeer die Antischmuggler-Operation EUNAVFOR MED „Sophia“. Im Gegensatz zum italienischen Seenotrettungsprogramm „Mare Nostrum“ ist das Einsatzgebiet deutlich kleiner und primäres Ziel ist die Bekämpfung von Schleppern. Ab Juni 2016 wird das Mandat um die Einhaltung des UN-Waffenembargos vor der libyschen Küste und die Ausbildung der libyschen Küstenwache und Marine erweitert.

Herbst 2015: Europäische Zivilgesellschaft spendet für ein Schiff

Zahlreiche Spenden aus der europäischen Zivilgesellschaft ermöglichen es SOS MEDITERRANEE, ein ehemaliges Versorgungsschiff zu chartern und für den Einsatz im zentralen Mittelmeer herzurichten. Die Aquarius ist groß genug, um viele Geflüchtete aufzunehmen, ganzjährig einsetzbar und bietet Raum für eine medizinische Grundversorgung. Zu Beginn übernimmt die Organisation Ärzte der Welt den medizinischen Part an Bord, ab Mai 2016 Ärzte ohne Grenzen.



03.10.2013: In einem Hangar des Flughafens von Lampedusa liegen Leichensäcke von Menschen, die beim Versuch, die italienische Küste zu erreichen, am 03. Oktober 2013 ertrunken sind. Mehr als 100 Menschen ertranken und über 200 wurden vermisst, nachdem ein mit Schutzsuchenden aus afrikanischen Ländern beladenes Boot am Donnerstag vor der süditalienischen Insel Lampedusa Feuer fing und sank.

07.03.2016: Erster Rettungseinsatz

Die Aquarius war zuvor aus Sassnitz (Rügen) über Bremerhaven, Marseille und Lampedusa zu ihrer ersten Mission im zentralen Mittelmeer ausgelaufen. Am Morgen des 7. März kann das Team der Aquarius 74 Menschen aus einem defekten Schlauchboot vor der libyschen Küste retten. Insgesamt können die Teams von SOS MEDITERRANEE im ersten Einsatzjahr 11.069 Menschen sicher an Bord nehmen.

17.08.2016: Retter*innen werden im zentralen Mittelmeer bedroht

Das Rettungsschiff Bourbon Argos von Ärzte ohne Grenzen wird von einem libyschen Schnellboot nördlich der libyschen Küste beschossen. Die Sicherheitslage im zentralen Mittelmeer spitzt sich zu und auch SOS MEDITERRANEE ist gezwungen, neue Sicherheitsmaßnahmen an Bord der Aquarius einzuführen.

03.02.2017: Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU

Mit der Malta-Erklärung verfestigen die EU-Staaten den Aufbau der libyschen Küstenwache und lagern die Verantwortung zur Seenotrettung im zentralen Mittelmeer an einen Drittstaat aus. Zu diesem Zweck bewilligt die Europäische Kommission 2017 und 2018 insgesamt 90 Millionen Euro. Die EU-Staaten legen damit den Grundstein für einen klaren Verstoß gegen geltendes Völkerrecht, der mit Steuergeldern von EU-Bürger*innen finanziert wird. Im Nachgang wurde die Summe auf Grund der COVID-19-Pandemie ab Juli 2020 auf 57,2 Millionen Euro gekürzt.



Das Rettungsschiff Aquarius war von Februar 2016 bis Ende 2018 im Einsatz. Hier zu sehen: eine Rettung im Januar 2018.

23.05.2017: Seenotretter*innen unter Beschuss

An nur einem Tag retten SOS MEDITERRANEE und Ärzte ohne Grenzen mit der Aquarius vor der libyschen Küste 1.004 Menschen von elf Booten in Seenot. Der zehnstündige Rettungseinsatz stellt einen der kompliziertesten und schwierigsten Einsätze seit Beginn der Mission dar. Während des Einsatzes kommt es zu einem dramatischen Zwischenfall mit der libyschen Küstenwache: Nach Warnschüssen springen 67 Geflüchtete ins Wasser und können nur dank des schnellen Eingreifens der Crew sicher an Bord gebracht werden.

23.06.2017: UNESCO Friedenspreis

SOS MEDITERRANEE erhält gemeinsam mit Lampedusas (Italien) Bürgermeisterin Giuseppina Nicolini den UNESCO-Friedenspreis. Der Preis wird denjenigen gewidmet, die auf der Suche nach Zuflucht in Europa ihr Leben auf See verloren haben. Es ist die fünfte Auszeichnung für SOS MEDITERRANEE, neben der Carl-von-Ossietzky-Medaille, dem europäischen Bürgerpreis des europäischen Parlaments, dem Schwarzkopf-Europa-Preis sowie dem deutsch-französischen Medienpreis.

Juli 2017: Verhaltenskodex für Seenotretter*innen

Die seit Ende 2016 breite Stimmungsmache gegen zivile Seenotretter*innen nimmt weiter zu. Die italienische Regierung zwingt SOS MEDITERRANEE und weitere Rettungs-NGOs nach mühsamen Verhandlungen einen sogenannten Verhaltenskodex auf. Er soll die Seenotrettung im Mittelmeer, die eigentlich im internationalen Seerecht festgeschrieben ist, zusätzlich regeln. Ein



23. Mai 2016: Gerettete drängen sich an Deck der Aquarius.



09.06.2018: Teammitglieder versuchen den Geretteten an Bord die Situation zu erklären – mit Karte, Megaphon und Übersetzer.

erster Entwurf des Kodex sieht die Präsenz bewaffneter Polizeikräfte an Bord und den erschwerten Transfer von geretteten Menschen auf andere Schiffe vor. SAR-NGOs werfen der italienischen Regierung vor, die Rettungseinsätze nicht effektiver gestalten, sondern vielmehr behindern zu wollen.

09.–12.06.2018: Europa schließt seine Häfen

Die Aquarius ist im Juni 2018 das erste zivile Rettungsschiff, dem die Ausschiffung Geretteter an einen sicheren Ort verweigert wird: Nach der Rettung von 629 Menschen darf die Aquarius für 36 Stunden nirgendwo anlanden. Die sanitäre Situation wird unhaltbar, Lebensmittel knapp und die psychische Belastung an Bord wächst. Am 12. Juni kommt schließlich die Nachricht, dass die Geretteten im entfernten Valencia, Spanien, an Land gehen dürfen. Das bedeutet eine schwierige Überfahrt, der Hafen wird endlich nach einer weiteren Woche auf See erreicht. Von nun an muss in jedem Rettungsfall neu verhandelt werden, wo aus Seenot gerettete Menschen an Land gehen dürfen.

28.06.2018: EU lagert Verantwortung an Libyen aus

Von der Öffentlichkeit kaum bemerkt überträgt die Internationale Seeschiffahrtsorganisation der UN (IMO) die Verantwortung für die Koordination von Seenotfällen vor der libyschen Küste an Libyen. Eine libysche Such- und Rettungszone wird festgelegt und eine libysche Rettungsleitstelle eingerichtet – finanziert von der EU. Von nun an stehen alle Rettungseinsätze in internationalen Gewässern vor der libyschen Küste formal unter Koordination der libyschen Behörden.

08.08.2018: Die Aquarius: „Augen und Ohren“ der Zivilgesellschaft

Im neu eingeführten Online-Logbuch wird zeitnah berichtet, was die Teams der Aquarius auf See tun, sehen und hören. Ziel ist es, durch mehr Transparenz der Kriminalisierung ziviler Seenotrettung den Nährboden zu entziehen und die Situation im zentralen Mittelmeer zu bezeugen.

07.07.2018: Die europäische Zivilgesellschaft erhebt sich

Im Sommer und Herbst geht eine Welle der Mobilisierung für die Seenotrettung durch Deutschland und Europa; bei Demonstrationen in 30 deutschen Städten gehen 79.000 Menschen auf die Straße. Sie fordern europaweit sichere Fluchtwege, eine menschenwürdige Aufnahme von Geflüchteten und eine Entkriminalisierung der Seenotrettung. Das Bündnis Seebrücke gründet sich in Berlin, Hamburg und zahlreichen weiteren deutschen Städten.

04.10.2018: Flaggenentzug

Einzelne EU-Staaten greifen zu drastischen Maßnahmen, um die zivile Seenotrettung zu behindern: Auf Druck der italienischen Regierung entzieht Panama der Aquarius die Registrierung, nachdem bereits Gibraltar im August die Aquarius aus ihrem Flaggenre-gister gelöscht hatte. Die Aquarius wird zum Hafenaufenthalt gezwungen - ohne Flagge darf ein Schiff nicht auslaufen.



07.07.2018, Berlin: Teilnehmer protestieren bei einer Demonstration für Geflüchtete der Bewegung „Seebrücke“. Bundesweit gehen tausende Menschen auf die Straße, um für sichere Fluchtwege und eine Entkriminalisierung der Seenotrettung zu demonstrieren.



31.12.2018: Im Hafen von Marseille wird die Aquarius rückgebaut, bevor sie an den Eigner übergeben wird.

November 2018: Kriminalisierung und Rechtsstreit

Die Kriminalisierungsversuche gegen die zivile Seenotrettung gehen weiter: Die Staatsanwaltschaft von Catania, Sizilien, leitet Ermittlungen gegen den medizinischen Partner von SOS MEDITERRANEE, Ärzte ohne Grenzen, ein. Der Vorwurf: Medizinische Bordfälle seien nicht ordnungsgemäß entsorgt worden. Die italienischen Behörden ordnen bei Wiedereinfahrt in italienische Gewässer die präventive Beschlagnahme der Aquarius an.

31.12.2018: Ende der Aquarius

Nach den gezielten Angriffen von Regierungen, Behörden und Gerichten, entschließen sich SOS MEDITERRANEE und Ärzte ohne Grenzen den Chartervertrag für die Aquarius nach fast zwei Jahren Einsatz und 29.523 geretteten Menschen nicht zu verlängern. Zu groß ist die Gefahr, dass das Schiff festgesetzt wird.

März 2019: Völliger Rückzug der EU aus der Seenotrettung

Die EU zieht alle Schiffe der Operation „Sophia“ vom Mittelmeer ab. Einzig Aufklärungsflugzeuge sind noch vor Ort – retten können diese nicht. Schutzsuchende Menschen werden im Mittelmeer so sich selbst oder der libyschen Küstenwache überlassen.

11.06.2019: Salvini-Dekret: Seenotrettung strafbar

Die italienische Regierung verabschiedet einen umstrittenen Erlass, der die Rettung von schutzsuchenden Menschen auf dem Mittelmeer unter Strafe stellen kann. Schiffe, die unerlaubt in italienische Hoheitsgewässer fahren, drohen Bußgelder zwischen 10.000 und 50.000 EUR. Die Vereinten Nationen und NGOs halten das Dekret für einen Verstoß gegen die Menschenrechte.

August 2019: #BackAtSea mit der Ocean Viking

SOS MEDITERRANEE und Ärzte ohne Grenzen kehren nach sechs Monaten mit einem neuen Schiff, der Ocean Viking, in den Rettungseinsatz zurück. Das ehemalige Versorgungs- und Bergungsschiff ist für die Seenotrettung aufwendig umgebaut und mit einer Klinik ausgestattet worden.

23.09.2019: Europäischer Verteilmechanismus

Einen kleinen Schritt in die richtige Richtung gehen am 23. September die EU-Länder Deutschland, Frankreich, Italien und Malta: Bei einer Konferenz der Innenminister*innen im maltesischen Valletta einigen sie sich auf einen neuen temporären Verteilungsschlüssel für die Aufnahme von aus Seenot Geretteten zur Entlastung der Mittelmeeranrainer Italien und Malta.



August 2019: Die Ocean Viking nimmt für ihren ersten Einsatz Kurs auf das zentrale Mittelmeer.



23.02.2020: An Bord der Ocean Viking werden die Geretteten durch die italienischen Behörden auf COVID-19-Symptome untersucht, bevor sie an Land gehen können.

23.02.2020: Als erstes NGO-Schiff in COVID-19-Quarantäne

Die Ocean Viking bringt 276 Gerettete zum sizilianischen Hafen Pozzallo. Dort werden die Geflüchteten in Quarantäne genommen. Die Crew muss für zwei Wochen an Bord ebenfalls in Quarantäne gehen. Kein Mitglied der Crew zeigt Symptome. Die Ocean Viking kehrt nicht in den Einsatz zurück, sondern in den Hafen von Marseille.

01.04.2020: Neue EU-Mission auf dem Mittelmeer

Die neue EU-Mission „Irinì“ löst „Sophia“ ab. Hauptaufgabe ist die Überwachung der Einhaltung des Waffenembargos gegen Libyen sowie der weitere Ausbau der libyschen Küstenwache. Seenotrettung ist explizit nicht Teil des Mandats: Die im Rahmen von „Irinì“ operierenden Schiffe sollen fernab der Fluchtrouten im zentralen Mittelmeer patrouillieren.

17.04.2020: Veränderte Einsatzbedingungen

Ärzte ohne Grenzen kündigt öffentlich an, die Partnerschaft mit SOS MEDITERRANEE zum 31.07.2020 zu beenden. Der Grund für die Trennung liegt vor allem in dem Unwillen der europäischen Regierungen, trotz der Corona-Pandemie Geflüchtete aufzunehmen. Die beiden humanitären Hilfsorganisationen haben einen unterschiedlichen Umgang mit den geschlossenen europäischen Häfen. Die Rettungs-Crew von SOS MEDITERRANEE wird um medizinisches Personal erweitert. Die Ocean Viking nimmt ihren lebensrettenden Einsatz nach den ersten Grenzöffnungen wieder auf.

22. Juni 2020: Rückkehr ins zentrale Mittelmeer

Die Ocean Viking nimmt ihren lebensrettenden Einsatz nach den ersten Grenzöffnungen und Lockerungen der Corona-bedingten Restriktionen wieder auf. Unter Einhaltung neuentwickelter Hygienestandards rettet die Crew von SOS MEDITERRANEE schon nach wenigen Tagen auf See Menschen aus Seenot.

22. Juli 2020: Zur Untätigkeit verdammt

180 von der Ocean Viking Gerettete können am 05. Juli nach tagelangem Warten auf einen Hafen endlich an Land gehen. Nach einer zweiwöchigen Quarantäne für die Crew wird die Ocean Viking nach einer elfstündigen Hafenstaatkontrolle durch die italienische Küstenwache unter fadenscheinigen Begründungen festgesetzt.



Das Rettungsteam von SOS MEDITERRANEE nähert sich einem kleinen Holzboot in Seenot. 84 Menschen werden sicher an Bord der Ocean Viking gebracht.

Die rechtlichen Grundlagen der Seenotrettung



Die Pflicht zur Seenotrettung gilt überall auf See und für alle Schiffe gleichermaßen.



Staaten müssen dafür sorgen, dass jeder Person in Seenot geholfen wird.



Aus Seenot Gerettete müssen an einen sicheren Ort gebracht werden.

Nach internationalem Seerecht sind alle Schiffe überall auf See dazu verpflichtet, in Seenot geratenen Menschen Hilfe zu leisten. Seenotrettung ist als menschliche Pflicht tief in der maritimen Tradition verankert und gilt als Völkergewohnheitsrecht in jedem Bereich der See.¹ Darüber hinaus regulieren drei völkerrechtliche Abkommen die Koordinierung und Durchführung der Seenotrettung: das Internationale Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See (SOLAS, 1974)², das Internationale Übereinkommen über den

Such- und Rettungsdienst auf See (SAR, 1979),⁴ und das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ, 1982)⁵.

Egal, ob privates Handelsschiff oder staatliches Militärschiff: Ausnahmslos alle Schiffe und Seefahrer*innen sind an die Prinzipien der Seenotrettung gebunden.⁶ Wer als Erstes am Einsatzort eintrifft, ist dazu verpflichtet, in Seenot geratenen Menschen Hilfe zu leisten.⁷ Die einzige Einschränkung ist, dass sich die Schiffe und ihre



Im Durchschnitt sind die verwendeten Boote für 10-30 Personen ausgelegt. Die zugelassene Personenanzahl wird jedoch meist um das Doppelte oder Dreifache überschritten: Auf einem 10-15 Meter langen Boot befinden sich im Schnitt 50-60, auf einem nur etwas größeren Schlauchboot sogar 122 Personen. Durch die Überbelegung ist es unmöglich, dass alle Menschen Platz im Boot finden, stattdessen sitzen sie auf dem Rand und damit halb im Wasser.

Besatzung bei den Rettungsmaßnahmen nicht selbst in Gefahr bringen sollten.

Es handelt sich um einen Seenotfall, wenn sich die Menschen an Bord eines Schiffes in ernsthafter Gefahr befinden und ohne Hilfe von außen nicht in Sicherheit gelangen können.⁸ Solch eine Notsituation liegt zum Beispiel vor, wenn ein Boot manövrierunfähig ist, wenn die Anzahl der Menschen an Bord die Kapazitäten des Schiffes überschreitet oder wenn es an Rettungs-ausrüstung wie Rettungswesten mangelt.⁹

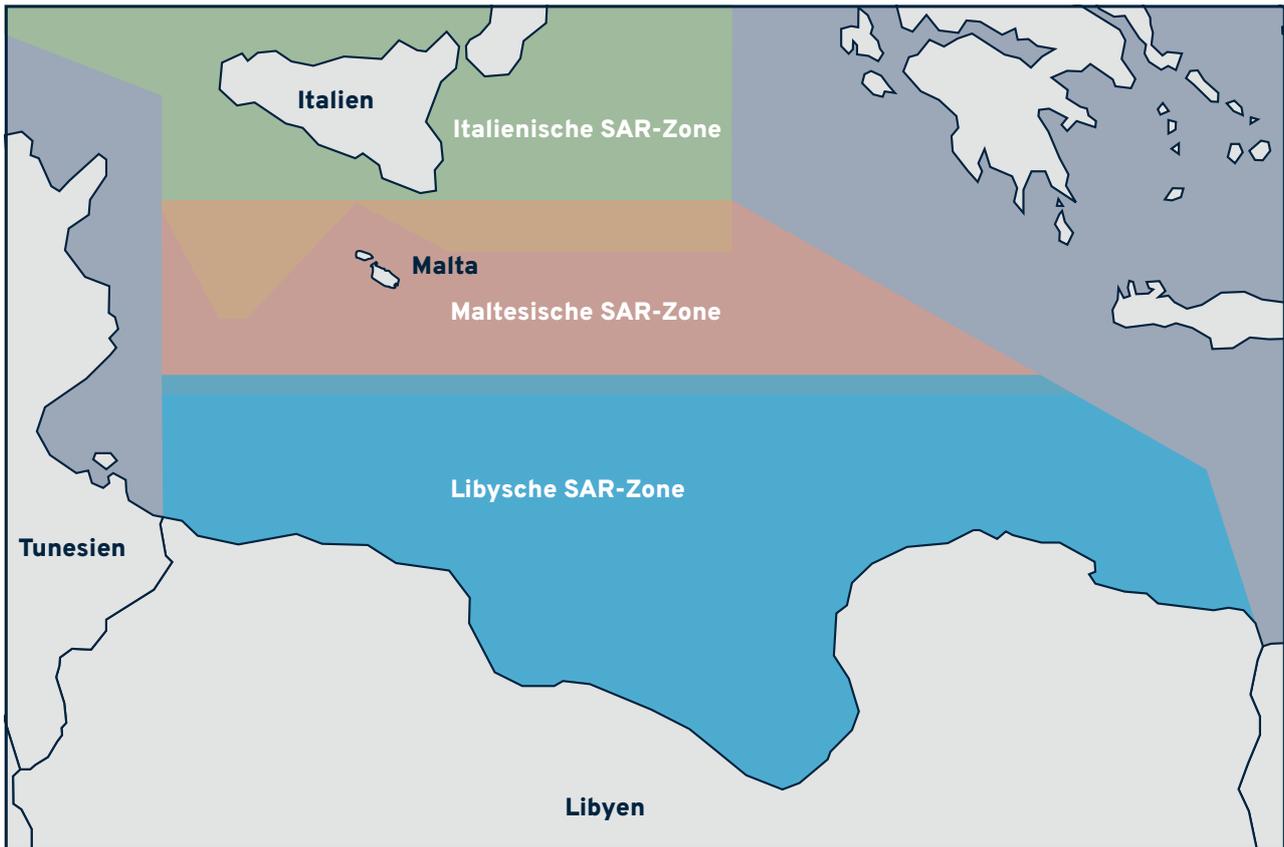
Die Boote, in denen schutzsuchende Menschen von Libyen aus flüchten, sind in der Regel nicht hochseetauglich, haben keine Rettungswesten für die Passagiere und sind gefährlich überbesetzt. Deshalb sind sie ab dem Zeitpunkt, an dem sie die Küste verlassen, als Seenotfall zu betrachten.

Dabei spielt es keine Rolle, ob die Menschen sich wissentlich oder unwissentlich in Gefahr begeben, denn im Völkerrecht ist ein Diskriminierungsverbot festgeschrieben.¹² Allen Menschen in Seenot muss Hilfe geleistet werden, unabhängig von ihrer Nationalität, ihres Status oder der Umstände, in denen sie vorgefunden werden.¹³ Wenn ein Seenotfall vorliegt, ist es ohne Belang, wer sich in Seenot befindet und warum. Es zählt einzig und allein,

dass es sich um Menschen in einer Notsituation handelt, die Hilfe brauchen.

Eine Seenotrettung beinhaltet, dass die Menschen in Seenot geborgen werden, eine (medizinische) Erstversorgung erhalten und an einen sicheren Ort („place of safety“) gebracht werden.¹⁴ Die Rettung ist somit erst abgeschlossen, wenn die Überlebenden einen sicheren Ort erreicht haben. An diesem Ort darf das Leben der Geretteten nicht länger in Gefahr sein und die Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse muss sichergestellt sein.¹⁵

Darüber hinaus schreiben sowohl die Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK, 1950)¹⁶ als auch die Genfer Flüchtlingskonvention (GFK, 1951)¹⁷ vor, dass Menschen nicht in einen Staat mit prekärer Menschenrechtssituation zurückgebracht werden dürfen („Nichtzurückweisungsgebot“).¹⁸ Dies gilt sowohl für Schiffe der EU und ihrer Mitgliedstaaten als auch für private Schiffe, die unter einem Flaggenstaat fahren, der an diese Konventionen gebunden ist. Auch die Richtlinien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation der Vereinten Nationen (IMO) bestimmen, dass Überlebende, die internationalen Schutz brauchen, nicht in ein Land gebracht werden sollten, in denen ihr Leben und ihre Freiheit bedroht sind.¹⁹



Such- und Rettungszonen im zentralen Mittelmeer

Seenotfälle – Staaten haben die Pflicht zu koordinieren

Um die Sicherheit auf See zu gewährleisten, sind alle Küstenstaaten rechtlich dazu verpflichtet, selbst einen „angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienst“ einzurichten und zu betreiben oder sich regional zusammenzuschließen, um einen solchen zu ermöglichen.²⁰

Im Rahmen der IMO wurden alle territorialen und internationalen Gewässer in Such- und Rettungszonen (SAR-Zonen) aufgeteilt und die Zuständigkeit für diese Zonen festgelegt. Der jeweils zuständige Küstenstaat ist sowohl für die Koordination von Seenotfällen als auch für die Zuweisung eines sicheren Ortes für die Überlebenden verantwortlich. Dazu muss der Küstenstaat eine Rettungsleitstelle (Rescue Coordination Centre, RCC)²¹ einrichten, die in der Lage ist, auf Notfälle zu reagieren und die Rettungsmaßnahmen zu koordinieren.²²

Diese Rettungsleitstelle muss mit geeigneten Mitteln zur Kommunikation, insbesondere zum Empfang von Notrufen, ausgestattet sein.²³ Des Weiteren sollte sie rund um die Uhr erreichbar und mit Englisch sprechendem Personal besetzt sein.²⁴ Sobald die Leitstelle von einem Seenotfall erfährt, ist sie dazu verpflichtet, das nächste Schiff in unmittelbarer Nähe mit der Rettung zu beauftragen, bei Bedarf eine medizinische Evakuierung zu ermöglichen²⁵ und im Anschluss an die Rettung zügig

einen sicheren Ort für die Ausschiffung der Überlebenden zuzuweisen.²⁶

Mit der Zuständigkeit von Küstenstaaten in den SAR-Zonen geht nicht einher, dass der verantwortliche Küstenstaat exklusive Zugangsrechte zu diesem Gebiet oder den alleinigen Rettungsauftrag innehat. Die Hoheitsgewalt eines Staates muss immer, auch im eigenen Küstengewässer, in Übereinstimmung mit seevölkerrechtlichen Verpflichtungen ausgeübt werden.²⁷

Wird eine Rettungsleitstelle über einen Seenotfall mit unbekannter Position informiert und ist ihr nicht bekannt, ob andere Stellen entsprechende Maßnahmen treffen, so muss sie die Verantwortung solange übernehmen, bis eine zuständige Leitstelle bestimmt wird, welche der Koordinierungsverpflichtung nachkommt.²⁸ Die zuerst erreichte Rettungsleitstelle trägt die Verantwortung für die Koordination des Seenotfalls, bis die zuständige Rettungsleitstelle oder eine andere Behörde die Verantwortung übernimmt.²⁹

Grundsätzlich sind Staaten dazu verpflichtet, mit Nachbarstaaten zusammenzuarbeiten und erforderlichenfalls Such- und Rettungsmaßnahmen mit ihnen zu koordinieren.³⁰ Die Rettungsleitstellen verschiedener Länder müssen sich gegenseitig bei Bedarf Hilfe leisten (zum Beispiel in Form von Schiffen, Flugzeugen, Personal, Ausrüstung) und die Einfahrt in das eigene Küstengewässer oder Hoheitsgewässer erlauben.³¹

Weil die Pflicht zur Seenotrettung das Territorialprinzip überlagert, dürfen alle Schiffe zur Seenotrettung auch in fremde Territorialgewässer einfahren.³² In diesem Fall sind die Schiffe dazu verpflichtet, der nationalen Küstenwache mitzuteilen, welche Umstände und Notwendigkeit zur Einfahrt in das Küstenmeer führen und die Behörden des Küstenstaates sind dazu angehalten, die Einfahrt zu genehmigen.³³ Wenn diese Genehmigung ausbleibt oder die Rettung der Schiffbrüchigen durch die nationale Küstenwache zu spät erfolgen würde, besteht Gefahr im Verzug. In diesem Fall kann eine Seenotrettungsoperation im Küstengewässer auch ohne Zustimmung des Küstenanrainerstaates von ausländischen Schiffen durchgeführt werden.³⁴

Rechtliche Vorgaben für Rettungsleitstellen – auch für Libyen

Der Einsatz von SOS MEDITERRANEE erfolgt in Einklang mit den Vorgaben des internationalen Seerechts. Dieses beinhaltet die Koordination mit der jeweils zuständigen Seenotrettungsleitstelle. Das Rettungsschiff Ocean Viking ist durch die Kooperationspflichten des Seevölkerrechts grundsätzlich an die Anweisungen der jeweiligen zuständigen Rettungsleitstelle gebunden.³⁵

Bis Mai 2018 war Italien de facto für die Koordination aller Rettungseinsätze in internationalen Gewässern im zentralen Mittelmeer verantwortlich. Die italienische Seenotrettungsleitstelle MRCC Rom informierte über Boote in Seenot und beauftragte Schiffe, darunter häufig zivile Rettungsschiffe, mit der Rettung.

Seit der Übertragung der SAR-Zone von Italien an Libyen, welche von der EU gefördert und von der IMO im Juni 2018 offiziell anerkannt wurde, sollen die Rettungseinsätze von SOS MEDITERRANEE in diesem Gebiet unter Koordination der libyschen Behörden stehen. Libyen hat sowohl das SOLAS- sowie das SAR-Übereinkommen ratifiziert und ist damit rechtlich an diese gebunden. Auch wenn Libyen das SRÜ nicht ratifiziert hat, gilt das Völkergewohnheitsrecht für Libyen.

Als Vertragsstaat des SAR-Übereinkommens ist Libyen dazu verpflichtet, seine Einsatz- und Rettungspläne auf dem neuesten Stand zu halten³⁶ sowie bestimmte standardisierte Verfahren bei Such- und Rettungsoperationen einzuhalten.³⁷ Dazu gehört unter anderem die Weitergabe von Informationen an beteiligte oder möglicherweise unterstützende Schiffe.³⁸ Als koordinierende Behörde ist die libysche Rettungsleitstelle zudem dazu verpflichtet, ein Schiff oder eine Person als On-scene Coordinator (OSC) zu bestimmen. Bis zur Ernennung obliegt dem zuerst im Suchgebiet eintreffenden Schiff automatisch die Einsatzkoordination vor Ort.³⁹ Der On-scene Coordinator ist für die Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich, sofern diese Aufgaben nicht von

der Rettungsleitstelle wahrgenommen werden. Dabei muss er der zuständigen Rettungsleitstelle regelmäßig Bericht erstatten: unter anderem über einen Erfolg bei der Suche nach einem gemeldeten Boot in Seenot, die Anzahl der Überlebenden, gegebenenfalls notwendige weitere Bedarfe (zum Beispiel medizinische Evakuierung) sowie über die Einleitung und den Abschluss einer Rettung.⁴⁰ Im Falle einer Rettung ist die Rettungsleitstelle außerdem dafür verantwortlich, einen sicheren Ort für die Überlebenden zuzuweisen.

Völkerrecht – Handlungsrahmen für die zivile Seenotrettung

In der Praxis bedeutet dies, dass SOS MEDITERRANEE bei Seenotfällen in der libyschen SAR-Zone immer zuerst die zuständige Behörde, das libysche JRCC, über den Seenotfall informiert und während des gesamten Einsatzverlaufs regelmäßig Aktualisierungen durchgibt. Nach Abschluss einer Rettung wird von der Ocean Viking ein Einsatzbericht an das libysche JRCC versendet und um Zuweisung eines sicheren Ortes für die Überlebenden gebeten.⁴¹ Falls es an Bord einen medizinischen Notfall gibt, der nicht vom medizinischen Team behandelt werden kann, wird außerdem mit den europäischen Behörden in Kontakt getreten, um eine medizinische Evakuierung an einen sicheren Ort zu beantragen.

Wenn die libysche Rettungsleitstelle trotz ihrer Zuständigkeit nicht erreichbar ist, wenden sich die Teams der Ocean Viking, wie rechtlich vorgesehen, an eine andere umliegende Rettungsleitstelle, die in der Lage ist, zu unterstützen.⁴² Gemäß den völkerrechtlichen Verpflichtungen kommen die Teams der Ocean Viking bei mangelnder Koordination von staatlicher Seite ihrer Aufgabe als Einsatzleiter vor Ort nach und führen die Such- und Rettungsmaßnahmen eigenständig durch.

Während sich Seenotrettungsorganisationen wie SOS MEDITERRANEE strikt an geltendes Seerecht halten, beobachten sie auf See immer wieder die Missachtung bestehender seerechtlicher Verpflichtungen seitens der libyschen Küstenwache und anderer Akteure, wie im folgenden Kapitel aufgezeigt wird.



Sichtung eines gefährlich überbesetzten Schlauchbootes von Bord der Aquarius durch ein Fernglas.

Umschiffung des Völkerrechts – Der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU



Auf der Flucht über den Seeweg zwischen Libyen und Europa sind seit 2014 nach Schätzungen der UN-Organisation für Migration (IOM) 16.481 Menschen ums Leben gekommen.¹ Seitdem sich SOS MEDITERRANEE 2015 gründete und im zentralen Mittelmeer seine zivile Rettungsmission aufnahm, hat sich diese humanitäre Katastrophe weiter verschärft. Zivile Seenotrettung wird kriminalisiert und blockiert, während die EU-Staaten sich scheuen, selbst Verantwortung für die Seenotrettung vor der libyschen Küste zu übernehmen. Seit 2016 finanzieren, trainieren und unterstützen sie die libysche Küstenwache mit dem Ziel, Menschen von der Flucht nach Europa abzuhalten. Der Grundstein für den systematischen Aufbau der libyschen Küstenwache mit europäischen Steuergeldern wurde im Februar 2017 mit der Malta-Erklärung gelegt – mit dramatischen Folgen für den Schutz der Menschenrechte und die Prinzipien des Seerechts.

Das Sterben im Mittelmeer – ein politisches Versagen

Bereits seit den 1980er Jahren wurden Migrationsbewegungen nach Europa durch den Ausbau von Grenzkontrollen, Visaregimen und Rückübernahmeabkommen mit Herkunftsstaaten zunehmend eingeschränkt. Die systematische Schließung legaler Migrationswege seit den 1990iger Jahren machte die „Flucht nach vorn“, also die riskante Überfahrt über das Mittelmeer, nach und nach zur einzigen Möglichkeit aus Libyen zu entkommen.² Libyen wurde auch wegen seiner geographischen Lage ein wichtiges Ziel- oder meist Transitland für Menschen aus dem globalen Süden, denen – auch um den gravierenden Menschenrechtsverletzungen und dem Bürgerkrieg in Libyen zu entfliehen – nur noch die Flucht über das zentrale Mittelmeer bleibt.

Als eine Folge der europäischen Abschottungspolitik musste die italienische Seenotleitstelle, das IT MRCC in Rom, seit den 2000er Jahren vermehrt Rettungen von in Seenot geratenen Booten koordinieren. Nach zwei verheerenden Bootsunglücken vor Lampedusa Anfang Oktober 2013, bei denen 634 Menschen ums Leben kamen³, startete Italien am 18. Oktober 2013 die Seenotrettungs-Operation Mare Nostrum. Weil sich die europäischen Staaten weigerten, die von Italien finanzierten, koordinierten und durchgeführten Rettungseinsätze zu unterstützen, beendete Italien diese Operation Ende Oktober 2014. In nur einem Jahr hatte Mare Nostrum rund 150.000 Menschen das Leben gerettet.⁴ Die Seenotrettungsmission wurde im November 2014 durch die Operation Triton der Europäischen Agentur für Grenz- und Küstenwache (Frontex) abgelöst. Die italienische Seenotleitstelle führte ihre Praxis, Notrufe über die eigene Such- und Rettungszone hinaus im gesamten zentralen Mittelmeer zu koordinieren, unterdessen fort.⁵ Im Gegensatz zum Mandat der Rettung von Menschenleben bei Mare Nostrum, zielten Triton und seine Nachfolgeoperation Themis (seit 2018) jedoch primär auf die Sicherung der italienischen und europäischen Außengrenze.⁶

Die Beendigung von Mare Nostrum hinterließ im Mittelmeer eine erhebliche Lücke in der Rettungskapazität, die von der EU immer weniger ausgefüllt wurde. Im April 2015 forderten weitere Bootsunglücke insgesamt fast 1.250 Tote.⁷ Um gegen die entstandene Rettungslücke anzugehen, gründeten sich in demselben Jahr aus der europäischen Zivilgesellschaft heraus mehrere Seenotrettungsorganisationen, darunter auch SOS MEDITERRANEE. Unterdessen verlagerten die europäischen Staats- und Regierungschefs ihre Aufmerksamkeit weiter darauf, die Abfahrten aus Libyen zu verhindern und die Zahl der Menschen, die Europa erreichen, zu verringern. Die EU-Militäroperation EUNAVFOR MED Sophia (2015–2020) zielte mit dem Hauptmandat der Eindämmung von Menschenschmuggel ebenfalls vorrangig auf die Verhinderung von Migration. Dennoch wurden durch die Mission 43.000–50.000 Menschen vor dem Ertrinken gerettet.⁸ Im Juni 2016 verlängerte der Europäische Rat die Mission und erweiterte ihr Mandat auf die Ausbildung und das Training der libyschen Küstenwache.⁹ Weil die EU sich nicht einigen konnte, wie die aus Seenot Geretteten auf die Mitgliedstaaten verteilt werden sollten und Italien mit einer Blockade der Operation drohte, wurde die Seenotrettung 2018 durch veränderte Einsatzgebiete¹⁰ und im März 2019 dann durch den Abzug der Schiffe de facto ausgesetzt. Seitdem waren unter der Mission nur noch Flugzeuge in Betrieb. Die im April 2020 gestartete Nachfolgeoperation Irini zielt darauf, das Waffenembargo der Vereinten Nationen gegen Libyen durchzusetzen, Menschenschmuggel und illegale Öl-Exporte zu unterbinden und die libysche Küstenwache auszubilden.¹¹ Auch wenn die Operation Irini wieder

mit Schiffen ausgestattet ist, spielt die Seenotrettung kaum eine Rolle: Der Einsatz wurde auf das Gebiet östlich von Libyen begrenzt, wo der Waffenschmuggel verortet wird – fernab von den üblichen Fluchtrouten.¹² Die Operation muss alle vier Monate (einstimmig) vom Politischen und Sicherheitspolitischen Komitee (PSK) der Europäischen Union bestätigt werden. Darüber hinaus kann ein einzelner Mitgliedstaat veranlassen, dass die Operation ein bestimmtes Seegebiet sofort und für die Dauer von acht Tagen verlässt.¹³ Auf diese Weise können einzelne Mitgliedstaaten verhindern, dass die Operation Menschen aus Seenot rettet.¹⁴

Europa schließt seine Häfen für gerettete Menschen

Die EU-Politik im Mittelmeer geht vor allem zulasten schutzsuchender Menschen und international anerkannter Rechtsstandards. Obwohl die absoluten Todeszahlen seit 2016 zurückgegangen sind, ist das Risiko, auf der Flucht von Libyen nach Europa zu sterben, konstant gestiegen: Während 2017 eine von 50 Personen bei dem Versuch, das zentrale Mittelmeer zu überqueren ihr Leben verlor, war es 2018 eine von 35 Personen. 2019 lag die Todesrate dann bei fast 5% – eine von 21 Personen starb bei der Flucht über das Mittelmeer.¹⁵ Der unmenschliche Umgang der europäischen Staaten mit Schutzsuchenden zeigt sich auch in der Politik geschlossener Häfen, die einen traurigen Höhepunkt in der staatlichen Blockade ziviler Seenotrettung darstellt. Im Juni 2018 schloss Italien seine Häfen für zivile Rettungsschiffe. Auch Malta verweigerte die Einfahrt, sodass Seenotrettungsorganisationen dazu gezwungen waren, mit Überlebenden an Bord auf See auszuharren und weite Wege in entfernte europäische Häfen zu fahren. Diese Situation spitzte sich im Juni 2019 weiter zu. Die italienische Regierung verabschiedete ein Dekret, das hohe Strafen für die unbefugte Einfahrt in italienische Hoheitsgewässer vorsieht.¹⁶ Sechs UN-Sonderberichterstatter*innen bewerteten den Erlass als einen Verstoß der völkerrechtlichen Verpflichtungen Italiens, das Recht auf Leben zu schützen.¹⁷

Die geschlossenen Häfen stellen nur einen Baustein dar in einer Reihe gezielter administrativer, politischer und juristischer Angriffe auf die Arbeit der zivilen Seenotrettungsorganisationen. Die Festsetzung ziviler Rettungsschiffe, Flaggenentzug und die strafrechtliche Verfolgung einzelner Crewmitglieder zielen darauf ab, die Rettungseinsätze auf See zu blockieren. Zentraler Streitpunkt ist die Aufnahme und Verteilung von aus Seenot geretteten Menschen zwischen den EU-Mitgliedstaaten. Die Küstenstaaten Italien und Malta lehnen die alleinige Verantwortung ab. Seit Jahrzehnten werden sie mit der Aufnahme und Unterbringung schutzsuchender Menschen von den ande-



Nach der Schließung der Häfen für zivile Rettungsschiffe harren 629 Gerettete an Bord der Aquarius aus, bis diese nach 36 Stunden in Warteposition angewiesen wird, Kurs auf Valencia zu nehmen. Nach acht Tagen konnten dort alle Menschen endlich an Land gehen.

ren EU-Staaten allein gelassen. Nachdem zwischen Juni 2018 und September 2019 mehrere Schiffe mit aus Seenot geretteten Personen an Bord tage- und teilweise wochenlang auf See ausharren mussten, bis sie schließlich an Land gehen durften¹⁸, einigten sich die Innenminister*innen von Deutschland, Frankreich, Malta und Italien am 23. September 2019 bei einem EU-Sondertreffen auf Malta schließlich auf die Einrichtung eines auf sechs Monate befristeten Verteilmechanismus für aus Seenot gerettete Menschen.¹⁹ Daneben haben sich in Einzelfällen immer wieder auch weitere EU-Staaten für die Übernahme von aus Seenot geretteten Personen zuständig erklärt.²⁰ Die EU-Kommission bestätigte Ende April 2020, dass die Malta-Vereinbarung auch nach Ablauf der Frist vorerst weiter gelte.²¹ Auch wenn sich die Zeit bis zur Ausschiffung geretteter Menschen an einen sicheren Ort durch die Malta-Vereinbarung verkürzt hat, wird nach wie vor von Fall zu Fall über die Aufnahme verhandelt. Auch wird die vereinbarte Dauer der Übernahmeverfahren von vier Wochen in der Praxis nicht erfüllt – bis Mai 2020 ist keiner der 391 aus Seenot Geretteten, für welche die deutsche Bundesregierung seit Mitte Oktober 2019 die Übernahme der Asylverfahren zugesagt hat, in Deutschland eingetroffen.²² Auch wenn die Malta-Vereinbarung ein Fortschritt ist, zeigt sich in der

Praxis, dass im Mittelmeer nach wie vor eine langfristige und verlässliche Lösung für aus Seenot gerettete Menschen dringend notwendig ist.

Ohne Kontrolle – die Finanzierung der libyschen Küstenwache mit europäischen Steuergeldern

Seit 2016 vermeiden die EU und ihre Mitgliedstaaten zunehmend Verantwortung für die Such- und Rettungskoordination im zentralen Mittelmeer zu übernehmen und geben diese stattdessen gezielt an Dritte, die libysche Küstenwache, ab. Im September 2016 hat die EU die Ausbildung libyscher Einheiten im Rahmen von EUNAVFOR MED Sophia begonnen. Am 3. Februar 2017 verabschiedete der Europäische Rat die Malta-Erklärung²³ und formalisierte die migrationspolitische Zusammenarbeit der EU mit Libyen und baute die Finanzierung, Ausbildung und Ausrüstung der libyschen Küstenwache weiter aus. Die Europäische Kommission bezeichnete die libysche Küstenwache in der Malta-Erklärung als zentralen Akteur, um die humanitäre Krise im Mittelmeer zu bewältigen und begründete damit die Priorität, diese zu unterstützen.²⁴ Das Unterstützungsprogramm für die libysche Küstenwache umfasst in erster Linie die Einrichtung einer libyschen



Inmitten von Verhandlungen darüber, wann und wo 105 Gerettete an Land gehen können, näherte sich am 8. Mai 2018 ein Boot der libyschen Küstenwache der Aquarius.

Rettungsleitstelle, sowie einer libyschen SAR-Zone, die Ausstattung und Instandhaltung von Schiffen, sowie die Förderung des Trainings der Küstenwache.²⁵ Die Zusammenarbeit mit der libyschen Küstenwache erfolgt nicht nur durch die EU, sondern wird auch von einzelnen EU-Mitgliedstaaten gezielt vorangetrieben. Im Februar 2017 unterzeichnete Italien ein bilaterales Abkommen zur „Bekämpfung des illegalen Menschenhandels im Mittelmeer“ mit der libyschen Einheitsregierung von Ministerpräsident Fayez Al Sarraj. Es wurde im Februar 2020 um drei weitere Jahre verlängert.²⁶

Die Unterstützung der libyschen Küstenwache erfolgt seitdem auf diversen Wegen und lässt sich von außen nur schwer nachvollziehen. Die Ausbildung der Einheiten fand vor allem im Rahmen der EUNAVFOR MED Operation Sophia und aktuell ihrer Nachfolgeoperation Irini statt. Zu den Lerninhalten sollen „seemännische Grundlagen, Navigation, Such- und Rettungsdienst, Menschenrechte und Internationales Recht“²⁷ gehören. Bisher wurden mindestens 477 Personen ausgebildet, davon 265 Mitglieder der libyschen Küstenwache und 212 Marineoffiziere.²⁸

Auch die finanzielle Unterstützung der libyschen Küstenwache durch die Europäische Union ist intranspa-

rent. Im Rahmen des EU-Nothilfe-Treuhandfonds für Afrika (EUTF) zur Unterstützung der Stabilität und zur Fluchtursachenbekämpfung hat die Europäische Kommission im Juli 2017 das Programm „Unterstützung eines integrierten Grenz- und Migrationsmanagements in Libyen“ bewilligt. Von dem insgesamt 4,5 Milliarden umfassenden Budget wurden 282,2 Millionen Euro für Projekte in Libyen verwendet, davon 166 Millionen Euro nach dem Dezember 2017.²⁹ Die EU-Kommission bewilligte rund 90 Millionen Euro in zwei Phasen für den Aufbau und die Unterstützung der libyschen Küstenwache, Rettungsleitstelle und SAR-Zone. Nach einer Umschichtung für Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie im Juli 2020 wird die libysche Küstenwache mit 57,2 Millionen Euro unterstützt. Gelder, die ursprünglich zur Fluchtursachenbekämpfung gedacht waren, werden demnach zu Zwecken der Migrationsabwehr eingesetzt. Italien gewährt im Rahmen des bilateralen Abkommens zusätzliche Finanzierung³¹ und stellt den libyschen Einheiten Ausrüstung und Boote zur Verfügung. Die italienische NGO ARCI (Italian Recreational and Cultural Association) schätzt, dass Libyen seit 2017 42 Zodiac-Schnellboote aus Italien erhielt.³² Auch Deutschland beteiligt sich an der Unterstützung der libyschen Küstenwache: Die Bundesrepublik ist im Rahmen der EU-Missionen Sophia und Irini finanziell



Teams von SOS MEDITERRANEE werden im Dezember 2018 Zeuge, wie in internationalen Gewässern ein in Seenot geratenes Schlauchboot von einem Schiff, das als libysche Küstenwache gekennzeichnet war, nach Libyen zurückgezwungen wird.

und durch die Bereitstellung von Ausbildungspersonal in deren Ausbildung einbezogen.³³ Außerdem zahlte die Bundesregierung allein 2019 116,7 Millionen Euro in das Nordafrika-Fenster des EUTF ein, wodurch auch Maßnahmen in Libyen gefördert werden.³⁴ Unklar bleibt, wie hoch die Geldsumme ist, die durch die verschiedenen Programme von Deutschland in die Finanzierung des Aufbaus der libyschen Küstenwache floss.

Trotz der engen Kooperation gibt es keine systematische und umfassende Überwachung und Evaluierung der Ausbildung der libyschen Küstenwache durch die EU. Im Rahmen von EUNAVFOR MED Sophia wurde erst 2017 ein „Monitoring and Advising“-Mechanismus eingeführt. Dieser konnte jedoch aus „Sicherheits- und administrativen Gründen“ 2018 nicht ausgeführt werden.³⁵ Aufgrund der andauernden Kämpfe konnte Personal von EUNAVFOR MED Sophia auch im Jahr 2019 nicht nach Libyen reisen.³⁶ Die Ausbildung der libyschen Küstenwache erfolgte damit „remote“ in Ländern der EU und die Umsetzung wurde telefonisch und per Video über GoPro Kameras sowie installierte Kameras auf den Einsatzbooten verfolgt. Diese Videos sollten dann an EUNAVFOR MED zur Evaluierung weitergeleitet werden. Es sei jedoch wenig wahrscheinlich, dass belastendes Videomaterial weitergegeben wurde, so ein Mitglied des deutschen Bundestages. Entsprechend gab die EU-

Kommission an, dass die Qualität und die Anzahl der zur Verfügung gestellten Videos nicht ausreichend waren.³⁷

Aufgrund der problematischen Sicherheitslage in Libyen gestaltet sich auch die Kontrolle darüber, wer von der EU ausgebildet und finanziert wird, als schwierig. 2017 stellte sich heraus, dass einige von der EU ausgebildete Angehörige der libyschen Küstenwache im Abschlussbericht des UN-Expertengremiums zu Libyen beschuldigt werden, für Ölschmuggel und Menschenhandel verantwortlich zu sein.³⁸ Inzwischen wurde vielfach belegt, dass Teile der libyschen Einheiten aus kriminellen Milizionären bestehen und einzelne Mitglieder in Menschenhandel und Menschenschmuggel involviert sind.³⁹

Aufbau einer libyschen SAR-Zone

Ungeachtet dessen hat die EU nicht nur den Aufbau der libyschen Küstenwache weiter finanziert, sondern dabei geholfen, sie zur offiziell zuständigen Behörde für die Koordination von Such- und Rettungseinsätzen im zentralen Mittelmeer zu machen. Im Juni 2018 erfolgte in einem zweifelhaften Prozess die offizielle Anerkennung einer libyschen Such- und Rettungszone durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation der UN (IMO).⁴⁰ Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Italien alle Seenotfälle in

internationalen Gewässern im zentralen Mittelmeer koordiniert. Nun sind die libyschen Einheiten für die Reaktion auf Seenotfälle und die Koordination bei der Zuweisung eines sicheren Ortes für gerettete Menschen zuständig. Die Zuständigkeit gilt in einem Gebiet von rund 74 Seemeilen und erstreckt sich auch auf internationale Gewässer, also auf jenes Gebiet fernab der libyschen Küste, in dem die meisten Seenotfälle registriert werden und in dem die zivilen Seenotretter*innen im Einsatz sind.

Nach wie vor gibt es in Libyen keine zuverlässig funktionierende Küstenwache. Offiziell soll die libysche Küstenwache Menschen helfen, die in Seenot geraten sind. Immer wieder mussten Seenotrettungsorganisationen jedoch miterleben, dass die libysche Rettungsleitstelle nicht in der Lage ist, effektiv und sicher auf Seenotfälle zu reagieren. In einer Großzahl der Fälle ist die libysche Rettungsleitstelle bei Seenotfällen in ihrer SAR-Zone nicht erreichbar (siehe Seite 54 „Ohne eine europäische Seenotrettung bleibt Völkerrechtsbruch Alltag im Mittelmeer“). Häufig werden widersprüchliche oder unklare Anweisungen gegeben. Statt ihrer Pflicht nachzukommen, Rettungseinsätze zu koordinieren und Leben zu retten, haben Einheiten der libyschen Küstenwache wiederholt zivile Rettungsschiffe bedroht, vereinzelt sogar angegriffen, laufende Rettungseinsätze behindert und dabei Flüchtende und Retter*innen in Gefahr gebracht.⁴¹

Zahlreiche Menschenrechtsorganisationen und sogar EU-Institutionen sowie -Organe kritisieren die europäische Zusammenarbeit mit der libyschen Küstenwache aufgrund der gravierenden Menschenrechtsverletzungen scharf.⁴² So fordert die Parlamentarische Versammlung des Europarates beispielweise die Einführung von Sanktionen im Monitoring-Prozess, um die Einhaltung des Völkerrechts in libyschen Gewässern zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit mit der libyschen Küstenwache müsse im Falle wiederholter Menschenrechtsverletzungen unverzüglich ausgesetzt werden.⁴³ Amnesty International fordert, dass die EU bei Migrationskooperationen mit afrikanischen Staaten grundsätzlich dafür Sorge tragen müsse, dass Menschenrechtsstandards eingehalten würden.⁴⁴ Auch die Menschenrechtskommissarin des Europarates, Dunja Mijatović, betonte 2020 die Notwendigkeit größerer Transparenz und Rechenschaftspflicht bei der Zusammenarbeit der EU mit Drittländern im Bereich der Migration.⁴⁵ Ende April 2020 haben das Global Legal Action Network (GLAN) und die beiden italienischen Menschenrechtsorganisationen ASGI (Association for Juridical Studies on Immigration) und ARCI (Italian Recreational and Cultural Association) beim Europäischen Rechnungshof eine Beschwerde über die umfassende Unterstützung der libyschen Einheiten durch die EU eingelegt. Das Programm befähige die libysche Küstenwache erst dazu, schutzsuchende Menschen in Seenot abzufangen und in Haftzentren rückzuführen.

Dies stelle einen klaren Verstoß gegen internationale Menschenrechtsverträge dar, denen die EU verpflichtet sei und diesen deshalb auch in ihren Finanzierungsprogrammen Rechnung tragen müsse.⁴⁶

Die fatalen Folgen der Kooperation mit Libyen

Die systematische Befähigung der libyschen Küstenwache, auf hoher See Menschen abzufangen und nach Libyen zurück zu zwingen, scheint aufzugehen: In Italien kommen weniger Flüchtende an. Die libysche Küstenwache beansprucht inzwischen in vielen Fällen die Durchführung von Rettungseinsätzen in ihrer SAR-Zone für sich und weist die Unterstützung ziviler Seenotretter*innen zur sicheren Bergung zurück. SOS MEDITERRANEE und andere NGOs wurden seit 2017 immer häufiger Zeugen, wie die libysche Küstenwache in Seenot geratene Boote in internationalen Gewässern abfängt und ihre Insassen in das Land zurückzwingt, aus dem sie verzweifelt geflohen sind.

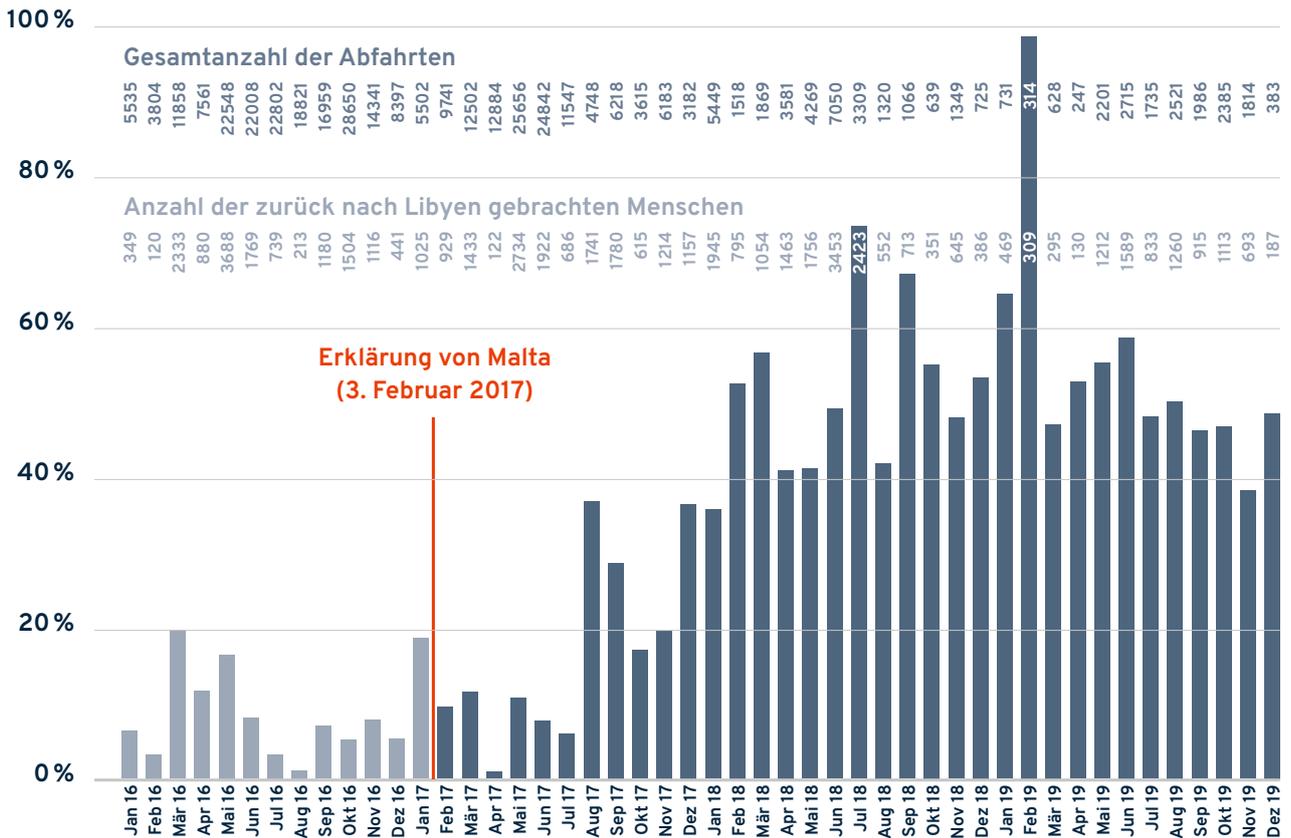
Zwischen März 2017 und Januar 2020 wurden insgesamt mindestens 39.000 Menschen auf der Flucht auf See abgefangen und nach Libyen zurückgebracht, ca. 120.000 Flüchtende erreichten Europa. Die Wirkung der Abkommen zwischen der EU und Libyen zeigen sich besonders deutlich ab August 2017. Seitdem erreichten nur noch rund 41.000 Flüchtende Europa, während ca. 32.000 abgefangen und nach Libyen zurückgebracht wurden.⁴⁷

Gleichzeitig stieg das Risiko, bei der Flucht über das zentrale Mittelmeer zu sterben. Nach der Malta-Erklärung sind seit Februar 2017 bis Mai 2020 Schätzungen zufolge 4.893 Menschen ums Leben gekommen oder werden vermisst.⁴⁸

Rechtsbruch – gewaltsame Rückführung der Menschen nach Libyen

Seit dem Sturz des ehemaligen Machthabers Muammar al-Gaddafi herrschen in Libyen bürgerkriegsähnliche Zustände. Tausende Schutzsuchende werden in dem libyschen Innenministerium unterstellten Haftzentren oder in von bewaffneten Milizen kontrollierten Privatgefängnissen festgehalten. Dort werden Menschen teils gefoltert, verkauft, vergewaltigt oder getötet. Die deutsche Botschaft in Niger berichtet von „allerschwersten, systematischen Menschenrechtsverletzungen in Libyen“ und verweist auf „die KZ-ähnlichen Verhältnisse“ in diesen Gefängnissen.⁴⁹ Laut IOM gestaltet sich der Zugang der offiziellen „Detention Centers“ für humanitäre Helfer*innen äußerst kompliziert, zu den inoffiziellen libyschen Gefängnissen besteht überhaupt kein Zutritt. Die in Libyen geltende Migrationsgesetzgebung steht

Rückführungen nach Libyen im Verhältnis zu Abfahrten (in Prozent)



Quelle: Schätzungen des Italian Institute for International Political Studies (ISPI) auf Grundlage von Daten des UNHCR, IOM u. a. <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1ncHxOHlx4ptt4YFXgGi9Tlbwd53HaR3oFbrfBm67ak4/edit#gid=0>

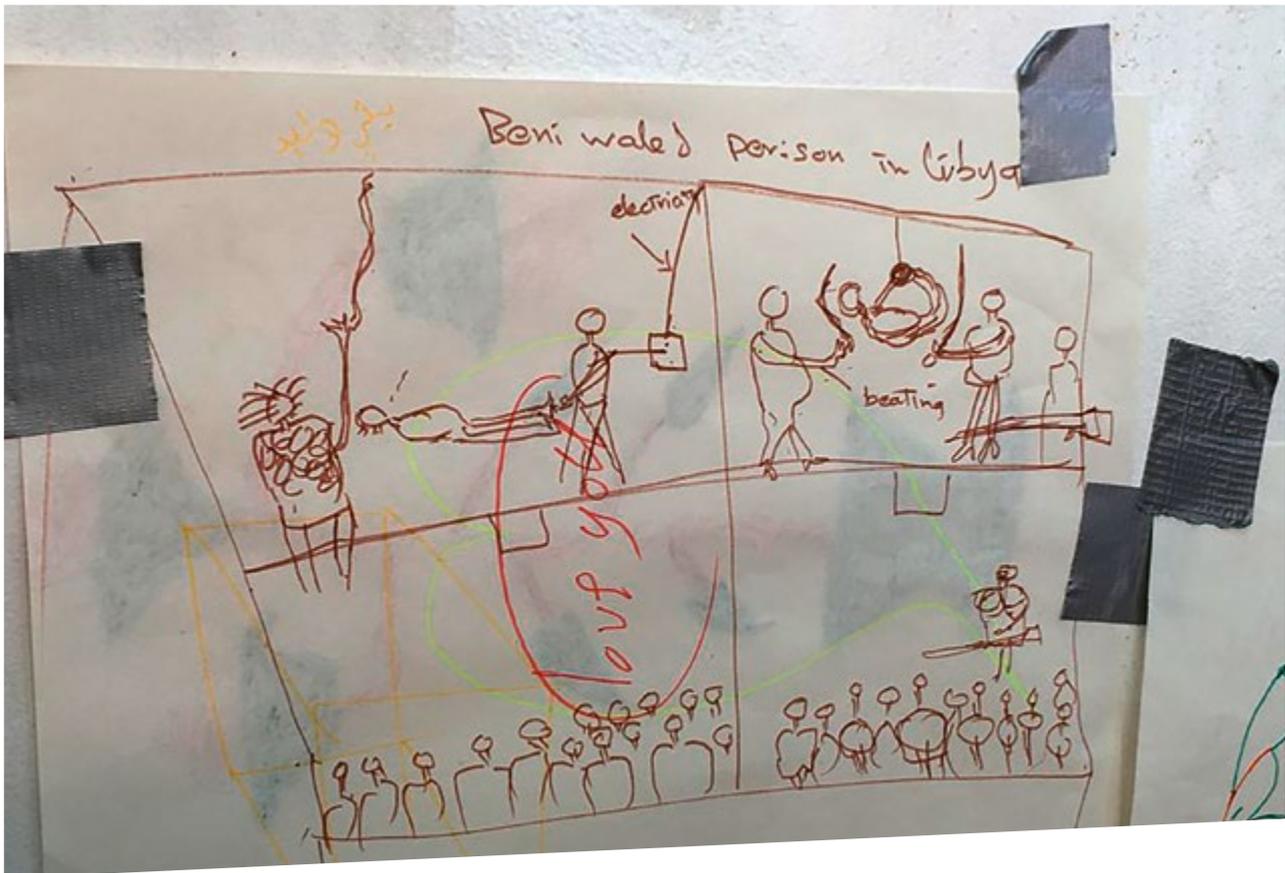
teilweise im Widerspruch zu internationalen Menschenrechtsabkommen, die das Land unterschrieben hat.⁵⁰ Die Genfer Flüchtlingskonvention von 1951 hat Libyen nicht unterzeichnet und das Land garantiert kein Recht auf Asyl.⁵¹ Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Hafen als ein sicherer Ort für Gerettete dienen kann, verlangt das internationale Seerecht die Berücksichtigung der Menschenrechtslage vor Ort. Libyen, in dem insbesondere Schutzsuchende systematischen Menschenrechtsverletzungen, wie willkürlicher Inhaftierung, Misshandlung und Zwangsarbeit ausgesetzt sind, kann nicht als sicherer Ort gelten.⁵² UNHCR und IOM haben immer wieder betont, dass aus Seenot gerettete Menschen nicht nach Libyen zurückgebracht werden dürfen.

Die Rückführungen nach Libyen stellen demnach einen Verstoß gegen internationales Recht dar, insbesondere gegen die im Seerecht festgeschriebene Pflicht zur Ausschiffung geretteter Personen an einen sicheren Ort.⁵³

Beihilfe zum Völkerrechtsbruch auf See

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte urteilte bereits 2012, dass die Rückführung von schutzsuchenden Menschen in einen unsicheren Drittstaat durch

europäische Akteure illegal ist.⁵⁴ Durch die Unterstützung der libyschen Küstenwache ermöglicht die EU indirekt die Rückführung von Menschen nach Libyen.⁵⁵ Obwohl die libysche Seenotleitstelle nicht durchgängig operativ und deshalb häufig nicht erreichbar ist, verweist die italienische Rettungsleitstelle immer wieder auf die libysche Behörde. Dies führt auf See zu Verzögerungen von Rettungseinsätzen und zu teils chaotischen und gefährlichen Situationen, in denen Italien und die EU ihrer Schutzverantwortung nicht gerecht werden. Oftmals sind europäische Akteure auch direkt an der Rückführung von Flüchtenden nach Libyen beteiligt, etwa wenn europäische Flugzeuge und die libysche Küstenwache bei der Ortung von Booten in Seenot kooperieren. Die libyschen Behörden verletzen durch die sogenannten „Pull-Backs“, das Abfangen und gewaltsame Zurückbringen von Flüchtlingsbooten nach Libyen, ebenfalls internationales Recht. Auch Libyen ist als Vertragspartner an das SAR-Übereinkommen gebunden. Jedes Mal, wenn die libysche Seenotleitstelle einen libyschen Hafen für die Ausschiffung von Geretteten zuweist, verletzt der Staat seine Verpflichtungen nach internationalem Seerecht.⁵⁶ Wenn die libysche Küstenwache Flüchtende daran hindert, libysche Hoheitsgewässer zu verlassen, verletzt sie darüber hinaus das im Zivilpakt (ICCP) verbriefte Recht, jedes Land, einschließ-



Ein Geretteter bildet die Situation im inoffiziellen Gefangenenlager Bani Walid, Libyen ab. Laut Berichten Geflüchteter sowie humanitärer Organisationen sind die Bedingungen dort noch haarsträubender als in den offiziellen, der libyschen Einheitsregierung unterstellten Lagern; Menschenrechtsverletzungen gehören zum Alltag der dort festgehaltenen Menschen.

lich des eigenen, zu verlassen.⁵⁷ Die Unterstützung und Legitimierung der libyschen Küstenwache durch die EU bedeutet effektiv eine Erhöhung unrechtmäßiger Rückführungen, inklusive Gewalt gegen Flüchtende und humanitäre Helfer*innen und eine gestiegene Todesrate auf dem Mittelmeer. Durch diese Form der Kooperation bei Rückführungen können die europäischen Staaten direkte Verstöße gegen das Zurückweisungsverbot umgehen. Angesichts der Tatsache, dass die EU-Mitgliedstaaten selbst nicht in der Lage wären, gerettete Personen in Libyen auszuschießen ohne gegen das Seerecht und das Nichtzurückweisungsgebot zu verstoßen, lässt sich argumentieren, dass eine solche Zusammenarbeit und Unterstützung, also der der Einsatz „by proxy“, ebenfalls gegen Völkerrecht verstößt. Die EU-Staaten halten an ihrer Unterstützung für die libysche Küstenwache fest, obwohl bekannt ist, dass sie Menschen unrechtmäßig in willkürliche Inhaftierung in Libyen und zu grausamer, unmenschlicher und erniedrigender Behandlung zurückführt. Dies kann die völkerrechtliche Verantwortlichkeit der EU-Staaten begründen bzw. als Beihilfe oder Unterstützung bei schweren Menschenrechtsverletzungen gewertet werden.⁵⁸

Die EU hat sich durch die Unterstützung des Aufbaus der libyschen Such- und Rettungszone sowie der liby-

schen Küstenwache gezielt einen politischen und juristischen Möglichkeitsraum erschaffen, in dem die Rückführung von in Seenot geratenen Migrant*innen nach Libyen vollzogen werden kann. Das Nichtzurückweisungsprinzip gemäß der Genfer Flüchtlingskonvention wird durch die Einbindung der libyschen Küstenwache ausgehebelt, obwohl ein sicherer Hafen in Libyen nicht gegeben ist. Damit umgehen die EU und ihre Mitgliedstaaten Verpflichtungen, die sie nach internationalem Seerecht sowie der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) erfüllen müssten.

Das intransparente Zustandekommen solcher Abkommen erschwert zudem eine kritische Begleitung durch die Zivilgesellschaft in Europa. Fluchtgründe werden sogar verstärkt, da Libyen und seine Behörden, die Menschenrechtsverletzungen und Gewalt verantworten, durch die Kooperation Legitimation erfahren. Die europäische Politik der Vor- und Auslagerung der Migrationskontrolle ermöglicht es, Menschenrechtsverpflichtungen sowie nationalstaatliche und europäische Rechtsprechung zu umgehen und steht den europäischen Werten der Solidarität und Humanität diametral entgegen.



Aus dem Einsatz: Das Versagen der EU und Libyens auf See



” Wir haben im August versucht, das Meer zu überqueren. Zwei Kinder im Alter von drei und vier Jahren und zwei Frauen von etwa 30 Jahren starben auf der Reise. Es gab kein Wasser mehr, keine Nahrung, deshalb starben die Kinder. Und es war zu sehr gedrängt, eine der Frauen erstickte. Die andere erstickte in der Nacht. Als die Sonne aufging, sahen wir, dass sie nicht mehr bei uns war. Nach vier Tagen auf See holte uns die libysche [Küstenwache] ab und steckte uns ins Gefängnis¹, mich selbst, meine Mutter, meinen kleinen Bruder und meine Schwester.“

Anaïs*, Überlebende, Elfenbeinküste

SOS MEDITERRANEE hat seit 2016 im zentralen Mittelmeer 31.618 Menschen vor dem Ertrinken gerettet. Die zivilen Retter und Retterinnen vor Ort haben seitdem beobachten müssen, wie sich Europa immer weiter aus der Seenotrettung zurückzieht, wie die EU-Staaten systematisch die libyschen Behörden zum Abfangen und Zurückzwingen von Schiffbrüchigen nach Libyen befähigen und was dies konkret für schutzsuchende Menschen bedeutet. Ihnen bleibt meist keine andere Wahl als zu ertrinken oder in die menschenunwürdigen Bedingungen der libyschen Internierungslager zurückgebracht zu werden, aus denen sie zu entkommen versuchten. Die im Folgenden beschriebene Auswahl an Einsätzen des Rettungsschiffs Ocean Viking zwischen August 2019 und Februar 2020 belegen, dass die Befähigung Libyens zur Seenotrettung zum völligen Versagen des Rettungssystems im zentralen Mittelmeer geführt hat. Anhand von einzelnen Einsatzdaten der Ocean Viking wird aufgezeigt, wie EU-Akteure bei Seenotfällen nicht voll umfänglich mit zivilen Schiffen kooperieren (Fall 1), die libysche Rettungsleitstelle oftmals nicht erreichbar ist oder kein englischsprachiges Personal einsetzt (Fall 2) sowie keine ausreichenden Kapazitäten bereitstellt, um auf Seenotfälle zu reagieren (Fall 3). Außerdem zeigen die einzelnen Einsätze der Ocean Viking, dass die libysche Rettungsleitstelle Überlebenden keinen sicheren Hafen zuweist (Fall 4) und die libysche Küstenwache schutzsuchende Menschen auf See abfängt und nach Libyen zurückzwingt (Fall 5).

Aus Gründen der Lesbarkeit beschränkt sich dieser Bericht auf beispielhafte Fälle des Einsatzes mit dem Rettungsschiff Ocean Viking. SOS MEDITERRANEE hat weitaus mehr Fälle aus Einsätzen der vergangenen Jahre dokumentiert (tabellarische Übersicht aller Rettungseinsätze siehe Anhang). Diese können im Online-Logbuch → onboard.sosmediterranee.org eingesehen werden.



Fall 1: Leitstellen, die nicht leiten

” Rettungsleitstellen und Europäische Flugzeuge alarmieren kaum Schiffe in der Region über Boote und Menschen, die in Gefahr sind und sich in einer lebensbedrohlichen Situation befinden – Situationen, in denen Zeit essenziell ist. Es ist überlebenswichtig, diese sehr fragilen und überbesetzten Boote so schnell wie möglich zu lokalisieren. Diese Schlauch- und Holzboote können jederzeit auseinanderbrechen oder kentern, und die Menschen an Bord versinken sekundenschnell in den Wellen und man verliert sie sofort aus den Augen.“

Nick, Einsatzleiter auf der Ocean Viking

” Wir haben die Menschen nur retten können, weil unsere Crew unentwegt das Gebiet abgesucht hat. Die für die Seenotrettung zuständigen Behörden haben keine Informationen mit uns geteilt. Nur einmal konnten wir Funkkontakt mit einem der drei EU-Flugzeuge herstellen, die nach Schlauchbooten in Seenot Ausschau hielten.“

Nick, Einsatzleiter auf der Ocean Viking

Rechtsgrundlage:

- Sobald eine Rettungsleitstelle von einem Seenotfall in ihrer SAR-Zone erfährt, ist sie dafür verantwortlich, die Such- und Rettungsmaßnahmen zu koordinieren.²
- Staaten sind dazu verpflichtet, mit Nachbarstaaten zusammenzuarbeiten und erforderlichenfalls Such- und Rettungsmaßnahmen mit ihnen zu koordinieren.³
- Bei Such- und Rettungsoperationen sind bestimmte standardisierte Verfahren einzuhalten.⁴ Dazu gehört unter anderem die Weitergabe von Informationen an beteiligte oder möglicherweise unterstützende Schiffe.⁵
- Die koordinierende Rettungsleitstelle ist dazu verpflichtet, einen Einsatzleiter vor Ort („On-Scene Coordinator“) zu bestimmen. Bis zur Ernennung übernimmt das erste im Suchgebiet eintreffende Schiff automatisch die Einsatzleitung vor Ort.⁶
- Der „On-Scene Coordinator“ ist für die Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich, sofern diese Aufgaben nicht von der Rettungsleitstelle wahrgenommen werden.⁷
- Im Falle einer Rettung ist der Küstenstaat, in dessen SAR-Zone der Seenotfall stattgefunden hat, dafür verantwortlich, einen sicheren Ort für die Überlebenden zuzuweisen.⁸

Realität auf dem Mittelmeer:

- EU-Akteure und libysche Behörden geben Informationen zu Seenotfällen nicht in vollem Umfang an zivile Akteure vor Ort weiter.
- Die Folgen: Verzögerung von Rettungen setzt Menschenleben aufs Spiel.

Zusammenfassung 25. Januar 2020:

- Nicht-staatliche Stellen melden einen Seenotfall in der maltesischen SAR-Zone.
- Europäische Behörden geben nur stückweise Informationen an die Ocean Viking weiter.
- Die Ocean Viking sichtet den Seenotfall schließlich eigenständig, weil über dem Boot in Seenot ein EU-Flugzeug kreist. Das EU-Flugzeug antwortet auf keinen der sechs Kontaktversuche durch die Ocean Viking.
- Obwohl sich das zivile Rettungsschiff in Sichtweite des Bootes in Seenot befindet, weist die maltesische Rettungsleitstelle die Ocean Viking zunächst an, nicht einzugreifen.
- Aufgrund der akuten Notlage des Bootes liegt Gefahr in Verzug vor und die Ocean Viking leitet schließlich die Rettung ein, um die Menschen vor dem Ertrinken zu retten.
- Die Schwierigkeiten bei der Koordinierung des Seenotfalls haben die Bergung der Menschen aus Seenot verzögert.

Eckdaten & Einsatzablauf:	
Datum	25.01.2020
Einsatzgebiet	Maltesische Such- und Rettungszone
Position bei Rettung	33°14.9'N 012°29.2'E
Ursprüngliche Informationsquelle	Meldung von Alarm Phone
Zuständige koordinierende Behörde	Malta (MT MRCC)
Beteiligte Akteure	Alarm Phone, Italienische Rettungsleitstelle (IT MRCC), Maltesische Rettungsleitstelle (MT JRCC), EUNAVFOR MED
Dauer der Suche	39 Minuten
Dauer der Rettung	1 Stunde 13 Minuten
Gerettete Personen	72
Nationalitäten der Überlebenden	Äthiopien, Bangladesch, Eritrea, Jemen, Marokko, Somalia, Südsudan
Vulnerabilitäten	2 schwangere Frauen; 37 Minderjährige, davon 36 unbegleitet von Erwachsenen
Tage zwischen Rettung & Ausschiffung an sicheren Ort	3,5 Tage (Italien)

25. Januar 2020

[13:27 Uhr] Die Ocean Viking steht in Kopie einer E-Mail von Alarm Phone an die maltesische Rettungsleitstelle, in der über ein Boot in Seenot in der maltesischen SAR-Zone mit 70-120 Personen an Bord berichtet wird (Position 34° 21' E 012° 43). Laut Angaben der Menschen an Bord des Bootes haben sie einen Tag zuvor, am 24.01.2020 gegen 22.00 Uhr von Zawiyya (Libyen) aus mit einem Holzboot die libysche Küste verlassen. Sie berichteten Alarm Phone außerdem, dass ihnen das Benzin ausgegangen sei und bereits Wasser in das Boot eindringe.

[13:46 Uhr] Die Ocean Viking sichtet ein kreisendes Flugzeug und kontaktiert das Lagezentrum von EUNAVFOR MED Sophia, um nachzufragen, ob es einen Seenotfall gebe und ob die Hilfe der Ocean Viking benötigt werde. **Das Einsatzzentrum von EUNAVFOR MED antwortet der Ocean Viking, dass es keine Informationen weitergeben dürfe.**

[13:49 Uhr] Die Ocean Viking informiert MT JRCC per E-Mail, dass die Ocean Viking Kurs auf die zuletzt gemeldete Position des Bootes in Seenot nehme und bietet an, das Boot erst einmal zu stabilisieren, bis ein maltesisches Boot eintreffe. Die maltesische Rettungsleitstelle informiert die Ocean Viking darüber, dass ein maltesisches Patrouillenboot ebenfalls auf dem Weg zum Seenotfall sei.

[14:34 Uhr] Die Ocean Viking ruft per Funk das EU- Flugzeug EUNAVFOR MED-M28B an – **keine Antwort.**

[14:35 Uhr] Die Ocean Viking ruft per Funk das EU-Flugzeug M28B an – **keine Antwort.**

[14:36 Uhr] Die Ocean Viking ruft per Funk das EU-Flugzeug M28B an – **keine Antwort.**

[14:37 Uhr] Die Ocean Viking ruft per Funk das EU-Flugzeug M28B an – **keine Antwort.**

[14:38 Uhr] Die Ocean Viking ruft das EU-Flugzeug M28B auf verschiedenen VHF-Frequenzen an – **keine Antwort.**

[14:41 Uhr] Die Ocean Viking ruft per Funk das EU-Flugzeug M28B an – **keine Antwort.**

[15:22 Uhr] Die maltesische Rettungsleitstelle bestätigt gegenüber der Ocean Viking den Empfang der E-Mail von Alarm Phone von 13:27 Uhr über den Seenotfall und informiert, dass sie die notwendigen Maßnahmen ergreifen werde.

[15:49 Uhr] Die Ocean Viking ruft die maltesische Rettungsleitstelle an und bittet um eine aktualisierte Position des Seenotfalls. Ein maltesischer Offizier informiert die Ocean Viking, dass ein Flugzeug in dem Gebiet ein rot-weißes Glasfaserboot gemeldet habe.

[16:52 Uhr] Die Ocean Viking beobachtet, wie das EU-Flugzeug M28B über der Position 34° 40,5'N 012° 49,3'E kreist.

[16:57 Uhr] Alarm Phone sendet eine aktualisierte Position des Bootes in Seenot an die maltesische und italienische Rettungsleitstellen mit der Ocean Viking in Kopie.

“We received a new position from the people on the boat that left from Zawiyja around 10pm yesterday evening local time (24. January 2020). They say they are around 80 people (including 10 children and 20 women). The latest known position is: 16:38 CET, N 34°41'93”, E 012°48'772” (in the Malta SAR-Zone) They informed us that their gasoline is finished, and that the wind is increasing. They say the situation is very tense and they are afraid of drowning. [...]”

[17:47 Uhr] Die Ocean Viking informiert die maltesische Rettungsleitstelle per Satellitentelefon darüber, dass sie Sichtkontakt mit dem Holzboot habe. **Der diensthabende maltesische Offizier weist die Ocean Viking an, nicht einzugreifen.**

[18:02 Uhr] Die Ocean Viking bittet den maltesischen Diensthabenden erneut um Erlaubnis, einzugreifen. Der maltesische diensthabende Offizier erteilt schließlich die Erlaubnis, die Schnellboote der Ocean Viking zu Wasser zu lassen und eine erste Einschätzung vom Wasser aus vorzunehmen und Rettungswesten zu verteilen. Er wiederholt, dass ein maltesisches Patrouillenboot in ca. zwei Stunden vor Ort sein werde, um die Rettung durchzuführen.

[18:29 Uhr] Die Ocean Viking teilt dem MT JRCC telefonisch mit, dass nach einer ersten Einschätzung das Holzboot mit etwa 60 Personen an Bord überbesetzt sei und niemand über Rettungswesten verfüge. Darüber hinaus hat das Boot Schlagseite und das Heck befindet bereits im Wasser, was darauf hinweist, dass sich im Inneren des Bootes Wasser befindet und ein hohes Risiko besteht, dass das es kentert. Zu Beginn der Ausgabe der Rettungswesten droht das Boot dreimal zu kentern. Es handelt sich um eine akute Notsituation. Das Rettungsteam muss Personen vom Boot evakuieren, um das Gewicht zu reduzieren und die Stabilität zu erhöhen. Erst nachdem 30 Personen evakuiert wurden, gewinnt das Boot etwas mehr Stabilität.

[18:44 Uhr] MT JRCC ruft die Ocean Viking an und informiert, dass das maltesische Patrouillenschiff in der Nähe sei.

[19:12 Uhr] Alle 72 Überlebenden befinden sich an Bord der Ocean Viking.

[19:27 Uhr] MT JRCC kontaktiert Ocean Viking und fragt, wie viele Menschen gerettet wurden.

[19:52 Uhr] Die maltesischen Behörden teilen der Ocean Viking per Telefon mit, dass die Übernahme der Überlebenden durch ein maltesisches Schiff an diesem Abend nicht möglich sein werde, da das Schiff derzeit in einem anderen Rettungseinsatz involviert sei.

Dokumentation

[21:45 Uhr] Die Ocean Viking informiert IT MRCC und MT JRCC per E-Mail, dass der Einsatz beendet sei und die Rettung wegen der Gefahr im Verzug durch Kentern umgehend durchgeführt werden müssen. Die Ocean Viking gibt weiter an, sich am folgenden Tag zwecks Übernahme der Geretteten durch die maltesischen Behörden zu melden.

26. Januar 2020

[07:31 Uhr] Die Ocean Viking erbittet bei den maltesischen Behörden Anweisungen bezüglich der Übernahme der 72 am Vortag geretteten Personen an ein maltesisches Patrouillenschiff. Die maltesischen Behörden haben dazu keine Informationen und bitten die Ocean Viking, später erneut anzurufen.

[08:48 Uhr] Die Ocean Viking kontaktiert erneut die maltesische Rettungsleitstelle und erhält die Information, dass der diensthabende Offizier beschäftigt sei.

[10:59 Uhr] Die Ocean Viking sendet MT JRCC den standardmäßigen Lagebericht und informiert, dass es auf weitere Anweisungen zur Übergabe der Geretteten warte.

[11:42 Uhr] Die Ocean Viking meldet sich erneut bei der maltesischen Rettungsleitstelle, der diensthabende Beamte ist immer noch beschäftigt und die Ocean Viking wird gebeten, in einer Stunde erneut anzurufen.

[13:47 Uhr] Die Ocean Viking ruft erneut bei der maltesischen Rettungsleitstelle durch und erhält die Information, dass der diensthabende Beamte mit einem weiteren Seenotfall beschäftigt ist.





Fall 2: Tripolis antwortet nicht

„ Wir mussten unsere drei Such- und Rettungseinsätze komplett ohne Koordination der Seefahrtsbehörden durchführen. Die vor Ort zuständige libysche Rettungsleitstelle hat entweder unsere Anrufe nicht beantwortet oder die Person im Dienst sprach kein Englisch. Die Europäischen Leitstellen verwiesen uns immer wieder auf das JRCC und boten keinerlei Hilfe an, obwohl wir ihnen wiederholt mitteilten, dass Tripolis nicht antwortet.“

Nick, Einsatzleiter an Bord der Ocean Viking

„ 24 Stunden lang hatte unser Team ununterbrochen nach einem Schlauchboot in Seenot gesucht. Schließlich haben wir es von der Brücke aus mit einem Fernglas entdeckt. (...) Wir müssen davon ausgehen, dass alle 90 Menschen an Bord mit ziemlicher Sicherheit gestorben wären, wenn wir mit der Ocean Viking nicht vor Ort gewesen wären, um sie zu retten.“

Nick, Einsatzleiter an Bord der Ocean Viking

Rechtsgrundlage:

- Um die Sicherheit auf See zu gewährleisten, sind alle Küstenstaaten rechtlich dazu verpflichtet, selbst einen „angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienst“ einzurichten und zu betreiben oder sich regional zusammenzuschließen, um einen solchen zu ermöglichen.⁹
- Diese Seenotrettungsleitstelle muss mit geeigneten Mitteln zur Kommunikation, insbesondere zum Empfang von Notrufen, ausgestattet sein.¹⁰
- Des Weiteren sollte sie rund um die Uhr erreichbar und mit Englisch sprechendem Personal besetzt sein.¹¹
- Sobald die Leitstelle von einem Seenotfall erfährt, ist sie dazu verpflichtet, das nächste Schiff in unmittelbarer Nähe mit der Rettung zu beauftragen, bei Bedarf eine medizinische Evakuierung zu ermöglichen¹² und im Anschluss an die Rettung zügig einen sicheren Ort für die Ausschiffung der Überlebenden zuzuweisen.¹³
- Die zuerst erreichte Rettungsleitstelle trägt die Verantwortung für die Koordinierung des Seenotfalls, bis die zuständige Rettungsleitstelle oder eine andere Behörde die Verantwortung übernimmt.¹⁴

Realität auf dem Mittelmeer:

- Die libysche Küstenwache hat nicht die notwendigen Kapazitäten, eine effektive Seenotrettung gemäß ihren seerechtlichen Verpflichtungen sicherzustellen.
- Die libyschen Behörden sind offiziell für das Gebiet zuständig, in dem die Ocean Viking tätig ist. Jedoch sind diese in der Regel während der Suche nach Booten in Seenot als auch während Rettungseinsätzen nicht erreichbar bzw. reagieren nicht auf Kontaktversuche. Von den 27 der insgesamt 29 Einsätze der Ocean Viking zwischen August 2019 und Februar 2020, für die die libyschen Behörden offiziell koordinierend zuständig waren, war die libysche Rettungsleitstelle in 231 Fällen nicht erreichbar.
- Die zivilen Rettungsschiffe werden von staatlicher Seite allein gelassen. Anstatt von staatlichen Behörden kommen Informationen über Boote in Seenot von zivilen Akteuren, wie der Notrufhotline Alarm Phone, NGO-Aufklärungsflugzeugen oder die Rettungsteams sichten Seenotfälle selbst von Bord der Ocean Viking aus.
- Die Folgen: Rettungen werden verzögert und Menschenleben in Gefahr gebracht.

Zusammenfassung 09. August 2019:

- Nicht-staatliche Stellen melden einen Seenotfall in der libyschen SAR-Zone.
- Die libyschen Seefahrtsbehörden (libysche Küstenwache und libysche Koordinierungsleitstelle) reagieren nicht auf Kontaktversuche.
- Über 11 Stunden lang sucht die Ocean Viking nach dem Boot in Seenot.
- 14 Kontaktversuche mit den zuständigen libyschen Behörden über verschiedene Kanäle bleiben während der Suche und Rettung unbeantwortet.
- Die libyschen Behörden weisen einen Hafen in Libyen als Ausschiffungsort für die Überlebenden zu.
- Insgesamt dauert es 14 Tage, bis die Überlebenden an einem sicheren Ort in Italien an Land gehen können.

Eckdaten & Einsatzablauf:

Datum	09.08.2019
Einsatzgebiet	Libysche Such- und Rettungszone
Position bei Rettung	33°55.05'N 013°28.033'E
Ursprüngliche Informationsquelle	Zivile Seenotrettungshotline Alarm Phone
Zuständige koordinierende Behörde	Libysche Koordinierungsleitstelle (LY JRCC)
Beteiligte Akteure	Alarm Phone, Libysche Rettungsleitstelle (LY JRCC), Maltesische Rettungsleitstelle (MT JRCC), Italienische Rettungsleitstelle (IT MRCC), EU-Patrouillenflugzeug (EUNAVFOR MED), Ocean Viking (SOS MEDITERRANEE)
Dauer der Suche	Ca. 11 Stunden
Dauer der Rettung	2 Stunden 20 Minuten
Gerettete Personen	85
Nationalitäten der Überlebenden	Elfenbeinküste, Eritrea, Gambia, Guinea, Mali, Senegal, Sudan, Südsudan, Tschad
Vulnerabilitäten	25 Minderjährige, davon 17 ohne Begleitung eines/einer Erwachsenen und 3 Kinder unter 5 Jahren
Tage zwischen Rettung & Ausschiffung an sicheren Ort	14,5 Tage (davon 13 Tage Stand-Off)
Gescheiterte Kontaktversuche mit libyschen Behörden insgesamt	14

08. August 2019

[22.07 Uhr] Die Ocean Viking patrouilliert in der libyschen SAR-Zone nordöstlich von Tripolis, als sie von Alarm Phone von einem Seenotfall informiert wird. Die Information geht per E-Mail an die italienische und maltesische Rettungsleitstellen, die Ocean Viking steht – als nächstgelegenes Schiff – in Kopie der Nachricht.

Dokumentation

[22:15 Uhr] Die Ocean Viking versucht zunächst LY JRCC als formal zuständige koordinierende Behörde via Satellitentelefon zu kontaktieren. - **keine Antwort.**

[22:25 Uhr] Die Ocean Viking bittet die IT MRCC um Bestätigung der Position des Seenotfalls, welche erfolgt.

[22:30 Uhr] Die Ocean Viking versucht LY JRCC via Satellitentelefon zu erreichen. - **keine Antwort.**

[23:06 Uhr] Kontaktversuch der Ocean Viking mit LY JRCC via Satellitentelefon und Funk - **keine Antwort.**

[23:30 Uhr] Die Ocean Viking versucht via Satellitentelefon erneut mit LY JRCC Kontakt aufzunehmen - **keine Antwort.** Parallel informiert die Ocean Viking LY JRCC (in Kopie ITMRCC, MT JRCC) per E-Mail darüber, dass sie die Suche nach dem Boot in Seenot eingeleitet habe - **keine Antwort.**

[23:41 Uhr] Die Ocean Viking versucht erneut, mit der libyschen Küstenwache via Satellitentelefon und Funk Kontakt aufzunehmen - **keine Antwort.**

[23:50 Uhr] Auch LY JRCC wird erneut via Satellitentelefon und Funk kontaktiert - **keine Antwort.**

09. August 2019

[00:08 Uhr] Die Ocean Viking informiert IT MRCC über die andauernde Suche nach dem Boot in Seenot und darüber, dass mehrere zuständige libysche Stellen weder per Funk noch per Satellitentelefon erreichbar seien.

[00:36 Uhr] Die Ocean Viking ruft die libysche Küstenwache über Funk-Kanal 16 an - **keine Antwort.**

[00:38] Die Ocean Viking ruft erneut LY JRCC per Satellitentelefon an - **keine Antwort.**

[02:30 Uhr] Die Ocean Viking versucht via Satellitentelefon erneut mit LY JRCC Kontakt aufzunehmen - **keine Antwort.**

[04:40 Uhr] Die Ocean Viking informiert IT MRCC über die Suche nach dem Boot in Seenot, das bisher nicht gefunden werden konnte. Die italienischen Behörden weisen die Ocean Viking an, die Suche fortzusetzen und sich mit der libyschen Küstenwache in Verbindung zu setzen.

[08:10 Uhr] Funkruf eines EU-Flugzeugs von EUNAVFOR MED an alle umliegenden Schiffe über die Position eines Schlauchbootes (Position 33°55'N 013°28'E) mit ungefähr 80 Personen an Bord.

[09:10 Uhr] Die Ocean Viking hat nach Kursänderung Sichtkontakt mit einem nicht see-tüchtigen Gummiboot, das ohne Rettungsmittel auf hoher See treibt.

[09:20 Uhr] Die Ocean Viking versucht LY JRCC via Satellitentelefon zu erreichen. - **keine Antwort.**

[09:40 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC per E-Mail, in Kopie IT MRCC und MT JRCC, über die Sichtung des Bootes, das sofortige Hilfe benötigt - **keine Antwort.**

[09:55 Uhr] Die Ocean Viking lässt ihre Rettungsboote zu Wasser.

[10:30 Uhr] Die Ocean Viking sendet eine E-Mail an LY JRCC, in Kopie IT MRCC und MT JRCC, in der über einen Notfall informiert wird, der sofortige Hilfe erfordert. – **keine Antwort.**

[11:35 Uhr] Die **Rettung ist abgeschlossen.** 85 Überlebende befinden sich an Bord der Ocean Viking (6 Frauen, 79 Männer, 25 Kinder und minderjährige Jugendliche, davon 17 ohne Begleitung Erwachsener).

Zusammenfassung 19. Februar 2020:

- Nicht-staatliche Stellen melden einen Seenotfall in der libyschen SAR-Zone.
- Die libysche Koordinierungsleitstelle ist nicht mit englischsprachigem Personal besetzt.
- Die zuständigen libyschen Behörden reagieren während des gesamten Einsatzes (von der Suche nach dem Boot in Seenot, über seiner Rettung und die Ausschiffung der Überlebenden an einen sicheren Ort) vier Tage lang auf keinen Kontaktversuch der Ocean Viking.
- Allein während der Suche und Rettung des Bootes in Seenot (am 19.02.2020) bleiben 11 Kontaktversuche der Ocean Viking unbeantwortet.
- Am Ende übernimmt Italien die Koordination und weist einen sicheren Hafen zu.

Eckdaten & Einsatzablauf:

Datum	19.02.2020
Einsatzgebiet	Libysche Such- und Rettungszone
Position bei Rettung	33°44.32'N 012°42.48'E
Ursprüngliche Informationsquelle	Meldung von Alarm Phone
Zuständige koordinierende Behörde	Libysche Koordinierungsleitstelle (LY JRCC)
Beteiligte Akteure	Alarm Phone, EUNAVFOR MED, Libysche Rettungsleitstelle (LY JRCC), Maltesische Rettungsleitstelle (MT JRCC), Italienische Rettungsleitstelle (IT MRCC), Ocean Viking (SOS MEDITERRANEE), Sea-Watch 3 (Sea-Watch), Moonbird (Sea-Watch)
Dauer der Suche	3 Stunden 12 Minuten
Dauer der Rettung	1 Stunde 55 Minuten
Gerettete Personen	94
Nationalitäten der Überlebenden	Elfenbeinküste, Ghana, Guinea, Kamerun, Liberia, Mali, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Togo
Vulnerabilitäten	2 schwangere Frauen; 28 Minderjährige, davon 19 unbegleitet von Erwachsenen und 5 Kinder unter 5 Jahren
Tage zwischen Rettung & Ausschiffung an sicheren Ort	4 Tage (Italien)
Gescheiterte Kontaktversuche mit libyschen Behörden insgesamt	11

Dokumentation

Bereits am Vortag (18.02.2020) hat die Ocean Viking in zwei Rettungseinsätzen insgesamt 182 Menschen aus Seenot gerettet.

19. Februar 2020

[07:19 Uhr] Während die Ocean Viking in der libyschen SAR-Zone patrouilliert, meldet Alarm Phone per E-Mail einen Seenotfall mit rund 112 Personen (AP-Fall 1) an LY JRCC, MT JRCC und IT MRCC mit der Ocean Viking in Kopie.

[07:19 Uhr] Alarm Phone leitet einen weiteren Notruf über ein Boot mit circa 85 Personen (AP-Fall 2) in Seenot per E-Mail an LY JRCC, MT JRCC und IT MRCC weiter mit der Ocean Viking in Kopie.

[07:36 Uhr] Die Ocean Viking nimmt Kontakt zu LY JRCC auf. **Dort spricht niemand Englisch.**

[07:37 Uhr] Die Ocean Viking bittet IT MRCC um Anweisungen und informiert, dass LY JRCC auf Kontaktversuche nicht antworten bzw. keine Kommunikation möglich sei. IT MRCC schlägt vor, die libysche Rettungsleitstelle mit einem Arabisch-Übersetzer zu kontaktieren.

[07:37 Uhr] Die Ocean Viking informiert per E-Mail LY JRCC, dass sie in der Nähe sei und sich des Seenotfalls annehme. IT MRCC, MT JRCC sowie Alarm Phone, die Sea-Watch 3 und das zivile Aufklärungsflugzeug Moonbird stehen in Kopie der Nachricht – **keine Antwort.**

[07:53 Uhr] Die Ocean Viking versucht, LY JRCC zu kontaktieren. **Die Leitung ist belegt.**

[08:08 Uhr] Die Ocean Viking steht zusammen mit Alarm Phone und Moonbird in Kopie einer E-Mail der Sea-Watch 3 an LY JRCC. In dieser Mitteilung informiert Sea-Watch 3, dass sie auf den ersten gemeldeten Schlauchboot-Notruf von Alarm Phone (AP-Fall 1) reagieren werde.

[08:20 Uhr] Die Ocean Viking informiert IT MRCC, dass die libyschen Behörden wiederholt nicht erreichbar seien oder eine Verständigung mangels Englischkenntnissen unmöglich sei.

[08:35 Uhr] Die Ocean Viking versucht erneut, telefonisch LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort.**

[08:36 Uhr] Die Ocean Viking versucht erneut, telefonisch LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort.**

[08:37 Uhr] Die Ocean Viking versucht erneut, telefonisch LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort.**

[08:51 Uhr] Die Ocean Viking versucht erneut, telefonisch LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort.**

[08:57 Uhr] Die Ocean Viking versucht per Funk ein EU-Flugzeug von EUNAVFOR MED zu kontaktieren – **keine Antwort.**

[09:01 Uhr] Die Ocean Viking versucht per Funk ein EU-Flugzeug zu kontaktieren – **keine Antwort.**

[10:04 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC per E-Mail, dass sie die gemeldete

Position des Seenotfalls ohne Auffinden des Bootes passiert habe und die Suche fortsetze. IT MRCC, MT JRCC sowie Alarm Phone, die Sea-Watch 3 und das zivile Aufklärungsflugzeug Moonbird stehen in Kopie der Nachricht.

[10:19 Uhr] Alarm Phone teilt an LY JRCC, MT JRCC und IT MRCC eine aktualisierte Position mit. Die Ocean Viking ist in Kopie der E-Mail.

[10:31 Uhr] Sichtkontakt mit dem Schlauchboot. Es befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Sabrata-Ölplattform.

[10:42 Uhr] Die Ocean Viking erhält per Funk die Genehmigung für die Einfahrt in die 500-Meter-Freizone der Plattform Sabrata.

[10:46 Uhr] Die Ocean Viking stellt bei Überprüfung des Schlauchbootes eine akute Notsituation fest (Überbesetztes Boot, keine Rettungswesten) und leitet die Rettung ein. Alle 94 Überlebenden werden sicher an Bord der Ocean Viking genommen.

Erst am 23. Februar weist schließlich IT MRCC der Ocean Viking Pozzallo (Italien) als Ausschiffungsort für die 276 Überlebenden zu.





Fall 3: Eine Küstenwache, die nicht rettet

“ We do not have a current possibility for any rescue operation.“

Diensthabender Offizier der libyschen Küstenwache

“ Die libysche Such- und Rettungszone ist ein riesiges schwarzes Loch. (...) Im Zeitalter der Digitalisierung und Automatisierung wird es in diesem Gebiet etwas urtümlich. Das GPS läuft aufgrund von Störungen nicht mehr, das AIS (Automated Identification System) - der Transponder des Schiffes - funktioniert in der Regel nicht, der Anti-Kollisionsradar ist außer Betrieb. Elektronisch gesehen, sind wir blind. (...) Die Navigation wird ermüdend manuell: Wir zeichnen auf Papierkarten, verfolgen Ziele manuell auf dem Radar und achten ständig auf das kleinste Geräusch im Funk, welches signalisieren könnte, dass etwas Schlimmes passiert ist.“

Nick, Einsatzleiter auf der Ocean Viking

Rechtsgrundlage:

- Um die Sicherheit auf See zu gewährleisten, sind alle Küstenstaaten rechtlich dazu verpflichtet, selbst einen „angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienst“ einzurichten und zu betreiben oder sich regional zusammen zu schließen, um einen solchen zu ermöglichen.¹⁵
- Diese Seenotrettungsleitstelle muss mit geeigneten Mitteln zur Kommunikation, insbesondere zum Empfang von Notrufen, ausgestattet sein.¹⁶
- Des Weiteren sollte sie rund um die Uhr erreichbar und mit Englisch sprechendem Personal besetzt sein.¹⁷
- Wird eine Rettungsleitstelle über einen Seenotfall mit unbekannter Position informiert und ist ihr nicht bekannt, ob andere Stellen entsprechende Maßnahmen treffen, so muss sie die Verantwortung solange übernehmen, bis eine zuständige Leitstelle bestimmt wird, welche der Koordinierungsverpflichtung nachkommt.¹⁸
- Die zuerst erreichte Rettungsleitstelle trägt die Verantwortung für die Koordinierung des Seenotfalls, bis die zuständige Rettungsleitstelle oder eine andere Behörde die Verantwortung übernimmt.¹⁹

Realität auf dem Mittelmeer:

- Die libysche Küstenwache ist nicht in vollem Umfang in der Lage, auf Seenotfälle zu reagieren und Rettungen selbst durchzuführen.
- In der Praxis wird sie oft nicht einmal koordinierend tätig.

Zusammenfassung 26. Januar 2020:

- Die maltesische Rettungsleitstelle meldet der Ocean Viking im Namen der libyschen Behörden einen Seenotfall in der libyschen SAR-Zone.
- Die libysche Küstenwache informiert die Ocean Viking, dass sie selbst keine Kapazitäten hat, Rettungen durchzuführen.
- Die Ocean Viking ist zu Beginn der mehr als achtstündigen Suche nach einem Boot in Seenot auf sich allein bzw. weitere zivile Akteure gestellt.

Eckdaten & Einsatzablauf:	
Datum	26.01.2020
Einsatzgebiet	Libysche Such- und Rettungszone
Position bei Rettung	34°11.94'N 013°11.94'E
Ursprüngliche Informationsquelle	MT JRCC im Namen von LY JRCC
Zuständige koordinierende Behörde	Libysche Koordinierungsleitstelle (LY JRCC)
Beteiligte Akteure	Alarm Phone, EU-Patrouillenflugzeug EU-NAVFOR MED, Libysche Rettungsleitstelle (LY JRCC), Libysche Küstenwache (LNCG), Maltesische Rettungsleitstelle (MT JRCC), Italienische Rettungsleitstelle (IT MRCC), Ocean Viking (SOS MEDITERRANEE)
Dauer der Suche	8 Stunden 6 Minuten
Dauer der Rettung	1 Stunde 28 Minuten
Gerettete Personen	102
Nationalitäten der Überlebenden	Burkina Faso, Elfenbeinküste, Gambia, Guinea, Kamerun, Senegal, Mali, Niger, Nigeria, Liberia
Vulnerabilitäten	5 schwangere Frauen; 45 Minderjährige, davon 34 unbegleitet von Erwachsenen und 8 Kinder unter 5 Jahren
Tage zwischen Rettung & Ausschiffung an sicheren Ort	2,5 Tage (Italien)
Gescheiterte Kontaktversuche mit libyschen Behörden insgesamt	10

Die Ocean Viking hat in drei vorangegangenen Rettungen in der libyschen SAR-Zone am 24. und 25.01.2020 bereits 223 Menschen aus Seenot gerettet. Die libyschen Behörden haben der Ocean Viking bereits am 24.01.2020 Tripolis als Ausschiffungsort zugewiesen. Die Ocean Viking hat dies mit Verweis auf die Lage in Libyen abgelehnt und sich an die umliegenden Rettungsleitstellen (Italien und Malta) mit Bitte um Unterstützung gewandt.

26. Januar 2020

[13:56 Uhr] MT JRCC sendet im Namen der libyschen Küstenwache eine Navtex-Nachricht über ein Schlauchboot in Seenot in der libyschen SAR-Zone und bittet im Falle der Sichtung um Meldung an die libysche Küstenwache.

[13:58 Uhr] MT JRCC sendet im Namen der libyschen Küstenwache eine weitere Navtex-Nachricht über ein dunkelgrünes Gummiboot, das sich in der libyschen SAR-Zone in Seenot befindet und bittet im Falle der Sichtung um Meldung an die libysche Küstenwache.

[14:32 Uhr] Die Ocean Viking informiert per E-Mail MT JRCC und LY JRCC (mit Kopie an IT MRCC und EUNAVFOR MED) über die per NAVTEX gemeldeten Boote in Seenot sowie, dass sie auf die Position des dunkelgrünen Schlauchbootes zusteuerten, um Hilfe zu leisten.

[14:36 Uhr] Die libysche Küstenwache antwortet auf diese E-Mail und teilt mit, dass sie derzeit keine Kapazitäten zur Durchführung von Rettungseinsätzen hat:

“We don't have any LMCg assets for engaging in SAR events. I request your support for search and rescue these rubber boats.”

[14:39 Uhr] Die Ocean Viking informiert die libysche Küstenwache per E-Mail, dass sie auf die angegebene Position Kurs nehmen werde und bittet, über die Position der zuvor per NAVTEX gemeldeten Boote in Seenot auf dem Laufenden gehalten zu werden.

[15:56 Uhr] MT JRCC sendet im Namen der libyschen Küstenwache eine NAVTEX-Nachricht über ein weiteres, drittes Schlauchboot, das sich in der libyschen SAR-Zone in Seenot befindet und bittet im Falle der Sichtung um Meldung an die libysche Küstenwache.

[16:31 Uhr] Die Ocean Viking informiert die libysche Küstenwache darüber, dass sie drei Navtex-Nachrichten bzw. Informationen zu drei Booten in Seenot erhalten habe und Kurs auf zwei der Fälle (OA26 und OA27) nehme – **keine Antwort**.

[17:49 Uhr] Die Ocean Viking ruft MT JRCC dreimal Mal an, erhält jedoch **keine Antwort** (zweimal legt das MT JRCC auf, einmal kommt nur Musik).

[17:53 Uhr] Die Ocean Viking fragt telefonisch beim MT JRCC an, ob es eine aktualisierte Position für die Notfälle gebe. Die Crew erhält **keine Antwort**, der diensthabende Beamte sei beschäftigt.

[17:56 Uhr] Die Ocean Viking ruft LY JRCC an – **keine Antwort**.

[18:00 Uhr] Die Ocean Viking ruft EUNAVFOR MED an – **keine Antwort**.

[18:01 Uhr] Die Ocean Viking ruft Frontex an – **keine Antwort**.

[18:03 Uhr] Die Ocean Viking versucht, LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort**.

[18:04 Uhr] Die Ocean Viking versucht, LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort**.

[18:05 Uhr] Die Ocean Viking versucht, LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort**.

[18:06 Uhr] Die Ocean Viking versucht, LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort**.

[18:07 Uhr] Die Ocean Viking versucht, LY JRCC zu erreichen – **keine Antwort**.

[18:16 Uhr] Die Ocean Viking informiert IT MRCC darüber, dass keine Behörde eine aktualisierte Position der gemeldeten Seenotfälle übermittle. Weder EUNAVFOR MED, Frontex, noch LY JRCC und MT JRCC haben bzw. geben Informationen dazu weiter. IT MRCC leitet den Anruf an MT JRCC weiter. MT JRCC bittet daraufhin um Rückruf in zehn Minuten.

[18:42 Uhr] Ocean Viking ruft MT JRCC an. Die Behörde bittet darum, in 15 Minuten erneut anzurufen, nachdem ihr Flugzeug („Osprey“) gelandet sei.

[19:35 Uhr] Ocean Viking ruft telefonisch MT JRCC an und bittet um Aktualisierung der Positionen der Boote in Seenot.

[19:57 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC, dass sie eine aktualisierte Position der Boote erhalten habe – **keine Antwort**.

[20:18 Uhr] Die Ocean Viking versucht ein auf dem Radar gesichtetes Flugzeug per Funk zu kontaktieren – **keine Antwort**.

Dokumentation

[20:20 Uhr] Das EU-Flugzeug ruft die Ocean Viking zurück und informiert, dass sich MT JRCC bei der Ocean Viking melden würden.

[20:27 Uhr] MT JRCC kontaktiert die Ocean Viking, um die Koordinaten von zwei Notfällen zu übermitteln.

[21:02 Uhr] Die Ocean Viking hat Sicht- und Radarkontakt mit einem schwarzen Schlauchboot (Fall OA26) in Position 34° 11.5'N 013° 46.1'E.

[21:10 Uhr] Die Ocean Viking leitet die Rettung ein bzw. lässt die Schnellboote zu Wasser. Erste Einschätzung bei Antreffen des Bootes: Das Boot ist überbesetzt, keine Rettungswesten vorhanden. Notsituation: Das Leben der Insassen ist unmittelbar bedroht.

[22:38 Uhr] Der Rettungseinsatz an dem schwarzen Schlauchboot ist abgeschlossen. Alle 102 Überlebenden befinden sich an Bord der Ocean Viking. Die Ocean Viking nimmt die Suche nach einem weiteren Seenotfall auf (NAVTEX-Meldung OA27).

[23:09 Uhr] Die Ocean Viking kontaktiert LY JRCC, um über den Abschluss der Rettung zu informieren – **keine Antwort**.

In der Nacht vom 26. auf den 27. Januar führt die Ocean Viking eine weitere Rettung durch. Mit 407 Überlebenden an Bord und nach der medizinischen Evakuierung einer verletzten Frau und ihrer Kinder weist IT MRCC die Ocean Viking schließlich an, die geretteten Personen in Tarent (Italien) an Land zu bringen.





Fall 4: Gerettet, aber noch nicht in Sicherheit

” Ich habe Schlafprobleme. (...) Ich weiß, dass ich nicht mehr in Libyen bin. Aber dann vergesse ich es wieder. Ich zweifle sehr an mir selbst. Seitdem ich eingesperrt war, habe ich nicht mehr wirklich geschlafen. In Libyen werden Menschen ohne Grund getötet. Wenn dich jemand ansieht und du auch nur ein Wort sagst, kann er dich erschießen. So viele Tote... so viele Verwundete. Wir sind in Libyen keine Menschen mehr.“

Said*, Überlebender, Guinea

” „Eines Tages haben sie ein Baby herausgegriffen. Sie schlugen die Mutter. Schlugen sie, schlugen sie, schlugen sie. Angeblich brauchte sie nur ihre Eltern anzurufen, um das geforderte Lösegeld zu überweisen. Aber sie hatte keine Eltern, die ihr Lösegeld zahlen konnten, und sie hatte keinen Ehemann. Also nahmen sie ihr Baby, gruben ein Loch, steckten das Kind hinein und begannen, ihm Sand auf den Kopf zu schütten. Das Kind schrie, weinte, weinte, weinte, weinte. Nach 10 Minuten holten sie das Kind wieder heraus und brachten es zu seiner Mutter.“

Aya*, Überlebende, Elfenbeinküste

Rechtsgrundlage:

- Die Seenotrettung beinhaltet die Bergung der Menschen in Seenot, die (medizinische) Erstversorgung, sowie die Ausschiffung an einen sicheren Ort.²⁰
- Eine Rettung ist somit erst abgeschlossen, wenn die Überlebenden einen sicheren Ort erreicht haben. An diesem Ort darf das Leben der Geretteten nicht länger in Gefahr sein und die Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse muss sichergestellt sein.²¹
- Die Verantwortung für die Bereitstellung eines sicheren Ortes liegt bei dem Staat, der für das SAR-Gebiet zuständig ist, in dem die Überlebenden aufgenommen wurden.²²
- Staaten sollten bei der Bereitstellung von geeigneten sicheren Orten für Überlebende zusammenarbeiten.²³
- Die Staaten und die zuständige Rettungsleitstelle sollten sich bemühen, die Aufenthaltsdauer der Überlebenden an Bord des hilfeleistenden Schiffes auf ein Mindestmaß zu beschränken.²⁴
- Aufgrund des weiter eskalierenden Konflikts und massiver Menschenrechtsverletzungen kann Libyen nach seerechtlicher Definition nicht als sicherer Ausschiffungsort für Überlebende gelten.

Realität auf dem Mittelmeer:

- Als Ausschiffungsort weisen die libyschen Behörden rettenden Schiffen in der Regel einen libyschen Hafen zu.
- Die Folge ist eine Pattsituation: Zivile Rettungsschiffe können Überlebende aufgrund der Lage in Libyen nicht dorthin zurückbringen. Überlebende müssen Tage oder Wochen auf See ausharren, bevor europäische Staaten sich auf die Aufnahme verständigt haben. Das führt mitunter zu psychischen Belastungen für die Überlebenden, die aufgrund des Aufenthalts in Libyen und der Fluchterfahrung über das Meer ohnehin vulnerabel sind, sowie zu Engpässen bei der Versorgung mit Lebensmitteln an Bord.

Zusammenfassung 09. August 2019:

- Die Ocean Viking rettet nach 11-stündiger Suche in der libyschen SAR-Zone 85 Menschen aus Seenot.
- Die zuständigen libyschen Behörden melden sich zum ersten Mal 14 Stunden und 18 Minuten nach der ersten Kontaktaufnahme durch die Ocean Viking zurück und weisen ihr Tripolis als Ausschiffungsort für die 85 Überlebenden zu.
- SOS MEDITERRANEE informiert die libyschen Behörden, dass sie mit Verweis auf das Seerecht die Überlebenden nicht nach Libyen ausschiffen kann.
- Nachdem die libyschen Behörden die Ocean Viking bei der Suche nach einem alternativen Ausschiffungsort nicht unterstützen, wendet sich SOS MEDITERRANEE schließlich an die umliegenden Rettungsleitstellen in Italien und Malta.
- 14 Tage nach der Rettung können die Überlebenden in Malta an Land gehen.

Eckdaten & Einsatzablauf:	
Datum	09.08.2019
Einsatzgebiet	Libysche Such- und Rettungszone
Position bei Rettung	33°55.05'N 013°28.033'E
Ursprüngliche Informationsquelle	Zivile Seenotrettungshotline Alarm Phone
Zuständige koordinierende Behörde	Libysche Koordinierungsleitstelle (LY JRCC)
Beteiligte Akteure	Alarm Phone, Libysche Rettungsleitstelle (LY JRCC), Maltesische Rettungsleitstelle (MT JRCC), Italienische Rettungsleitstelle (IT MRCC), EU-Patrouillenflugzeug (EUNAVFOR MED), Ocean Viking (SOS MEDITERRANEE)
Dauer der Suche	Ca. 11 Stunden
Dauer der Rettung	2 Stunden 20 Minuten
Gerettete Personen	85
Nationalitäten der Überlebenden	Elfenbeinküste, Eritrea, Gambia, Guinea, Mali, Senegal, Sudan, Südsudan, Tschad
Vulnerabilitäten	25 Minderjährige, davon 17 ohne Begleitung eines/einer Erwachsenen und 3 Kinder unter 5 Jahren
Tage zwischen Rettung & Ausschiffung an sicheren Ort	14,5 Tage (Malta)
Gescheiterte Kontaktversuche mit libyschen Behörden insgesamt	14

09. August 2019

[11:35 Uhr] Die Ocean Viking rettet nach über 11 Stunden Suche 85 Menschen aus einem Schlauchboot.

[12:38 Uhr] Nach 14 Stunden und 18 Minuten ohne Rückmeldung meldet sich das LY JRCC bei der Ocean Viking und weist Tripolis als Ausschiffungsort für die 85 Überlebenden zu.

“Dear Sir, Referring to your last e-mail (“Rescue complete Ocean Viking” time 11:49LT) Libyan Navy Coast Guard communicate the POS TRIPOLI. Please contact Head of Libyan Port Authority in order to go to TRIPOLI harbour as Place Of Safety. Please, acknowledge this message. Very Respectfully”

10. August 2019

[00:11 Uhr] Die Ocean Viking teilt LY JRCC mit, dass Tripolis mit Verweis auf das internationale Seerecht nicht als sicherer Hafen für Überlebende gelten könne:

“Dear Sir, We acknowledge receipt of your request to proceed to Libya to disembark the 85 survivors of the SAR Case of Ocean Viking on the 9th of August. As you know, under the International Convention on maritime search and rescue to which Libya is a state party, a rescue is only considered as completed once rescued people have been disembarked in a place of safety (As define in the Annex to the 1979 SAR Convention, paragraph 1.3.2 and in the International Maritime Organization 2004 Rescue Guide-

lines). It is within this framework that the European Commission and United Nations High Commissioner for Refugees issued clear positions stating that currently Libya does not meet the criteria for being designated as a place of safety for the purpose of disembarkation following rescue at sea (<https://www.refworld.org/docid/5b8d02314.html>). I understand that among the survivors on board there are people, including women, children and unaccompanied minors, who say that if returned to Libya, they would be in danger of being subjected to severe abuses. In light of this clear guidance and international law provisions, we are not in a position to head towards a Libyan port which cannot be considered as a place of safety for rescued people. I respectfully request that as the JRCC coordinating, that you please provide with the indication of a Place of Safety, which fulfils all requirements under all applicable international laws, where the survivors can be safely and promptly disembarked. Please acknowledge receipt of this message”

12. August 2019

[12:44 Uhr] Die Ocean Viking bittet die italienische und maltesische Rettungsleitstelle um Zuweisung eines sicheren Ausschiffungsortes.

“Dear Sir,

As communicated earlier, Ocean Viking conducted a rescue of 85 people in distress on the morning of the 9th August 2019. Further rescues have been completed, on 10th and 11th August, with 85 and 81 people in distress rescued respectively. The total number of rescued people now onboard the Ocean Viking is 251, including 74 minors and 4 women. All rescues took place in international waters, in the SAR zone of Libya, in the strictest adherence to the UNCLOS, SOLAS and SAR conventions. On the 9th August at 12:38, JRCC Tripoli communicates Tripoli as a Place of Safety for the first SAR case and disembarkation of 85 survivors. Ocean Viking responded on the 10th August 00:11 that Libyan ports cannot be considered as a place of safety and requested an alternative POS to disembark survivors onboard. No response has been received so far. Ocean Viking reiterated a request of place of safety following the 2nd and the 3RD rescue allowing to disembark safely the 251 survivors onboard the vessel on the 9th and 10th August. No response has been received as of today 11th August 11am. In accordance with international maritime conventions and regulations, (IMO Resolution MSC.167 (78): “in a case where the RCC responsible for the area where the survivors are recovered cannot be contacted, attempt to contact another RCC, or if that is impractical, any other Government authority that may be able to assist, while recognizing that responsibility still rests with the RCC of the area in which the survivors are recovered”), we are now formally requesting Maltese and Italian maritime authorities, as the RCCs most able to assist, to take coordination and support finding a place of safety that fulfils the criteria set by Maritime and International Law to disembark safely the 251 survivors on board the vessel. I thank you in advance for your kind collaboration and assistance. Please acknowledge receipt of this message. Thanks and Regards “

22. August 2019

[16:20 Uhr] Nach zehn weiteren Tagen in Ungewissheit für die 365 Überlebenden an Bord bittet die Ocean Viking die italienische und maltesische Rettungsleitstelle erneut dringlich um Zuweisung eines sicheren Hafens.

“Dear Sirs,

We understand that discussions are ongoing between authorities in order to find a solution to disembark all survivors onboard Ocean Viking. All the effort from the involved parties is greatly appreciated.

The overall situation onboard is becoming more complicated each day for the 356 sur-

vivors onboard including 103 minors, the youngest being 1 year old and a majority of whom are unaccompanied.

Some people have now been onboard for 14 days after our first rescue in addition to the 3 days they spent at sea adrift on a rubber boat. We completed a total of 4 rescues, the 4th of which was critical as one of the chambers completely deflated during the rescue and multiple people had to be recovered from the water.

Our medical team is continuously treating patients who have suffered physical abuse in Libya and we have a few patients who require either constant pain management or monitoring. While these cases are not currently considered emergencies, they do require further medical care that cannot be provided onboard.

Multiple people have been flagged as being extra vulnerable, having been victims of various forms of abuse during their journey to Libya and while being held in Libya. The vast majority of people are suffering from long term psychological trauma which needs immediate attention for long term recovery which can only be started upon being disembarked in a place of safety. It can clearly be felt that the continued wait onboard is only prolonging their suffering and delaying their access to the proper care they need.

The humanitarian conditions on board are worsening and our capacity to keep the situation under control cannot be guaranteed anymore. In addition to the deteriorating conditions, we only have five days of rations left on board for survivors.

We need to disembark the 356 survivors as soon as possible in a place of safety that meets all the legal requirements.

We kindly request any assistance in finding a swift solution for this ongoing situation.

Please acknowledge receipt of this message.”

23. August 2019

[12:35 Uhr] MT JRCC informiert die Ocean Viking per Funk darüber, dass der Transfer der Überlebenden an ein maltesisches Schiff noch am selben Tag in internationalen Gewässern ca. 15 Seemeilen vor Malta stattfinden werde.

[19:21 Uhr] Alle Überlebenden werden an Bord eines maltesischen Militärschiffes übergeben, das die geretteten Personen nach Malta bringt.





Fall 5: Ohne Hoffnung – gewaltsam nach Libyen zurückgeschleppt

„ Dies ist mein dritter Versuch, über das Meer zu fliehen. Die beiden ersten Male wurden wir von den Libyern [Anmerkung der Redaktion: die libysche Küstenwache] aufgegriffen und in ein Gefängnis gebracht. Meine Tochter war zwei Jahre und ein paar Monate alt.“

Aya*, Überlebende, Elfenbeinküste

„ Die Entscheidung, das Mittelmeer zu überqueren, ist uns nicht leichtgefallen. Ich hatte große Angst. Das war unser vierter Versuch. Jedes Mal, wenn wir aufgegriffen wurden, haben sie uns mit unserem Baby eingesperrt, dabei war unsere Tochter erst wenige Monate alt. Man hat uns geschlagen. Aber wir hatten keine Wahl, als über das Meer zu fliehen. Wir konnten nicht nach Hause zurück.“

Maimouna*, Überlebende, Elfenbeinküste

Rechtsgrundlage:

- Die Seenotrettung beinhaltet die Bergung der Menschen aus Seenot, die (medizinische) Erstversorgung, sowie die Ausschiffung an einen sicheren Ort.²⁵
- Eine Rettung ist somit erst abgeschlossen, wenn die Überlebenden einen sicheren Ort erreicht haben. An diesem Ort darf das Leben der Geretteten nicht länger in Gefahr sein und die Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse muss sichergestellt sein.²⁶
- Die Verantwortung für die Bereitstellung eines sicheren Ortes oder für die Gewährleistung, dass ein sicherer Ort bereitgestellt wird, liegt bei dem Staat, der für das SAR-Gebiet zuständig ist, in dem die Rettung durchgeführt wurde.²⁷
- Staaten sollten im Hinblick auf die Bereitstellung von geeigneten sicheren Orten für Überlebende nach Prüfung der entsprechenden Umstände und Risiken zusammenarbeiten.²⁸
- Libyen kann mit Blick auf die seerechtliche Definition eines sicheren Ortes nicht als Ausschiffungsort für Überlebende gelten.³²⁹

Realität auf dem Mittelmeer:

- Die von der EU finanzierte libysche Küstenwache hat zwischen März 2017 und Januar 2020 im zentralen Mittelmeer mindestens 39.000 Flüchtlinge abgefangen und nach Libyen zurückgebracht. Wie hoch die Zahl wirklich ist, weiß niemand. Von den illegalen Rückführungen durch die libysche Küstenwache wurde auch SOS MEDITERRANEE mit der Ocean Viking wiederholt Zeugin.
- Für die Menschen bedeutet es, dass sie in den Kreislauf aus Gewalt und Ausbeutung in Libyen zurückgezwungen werden, aus dem sie ursprünglich geflohen sind.
- An Bord der Ocean Viking betreut das Team von SOS MEDITERRANEE immer wieder Menschen, die bereits mehrmals vergeblich versucht haben, aus Libyen zu fliehen. Jedes Mal wurden sie von der libyschen Küstenwache abgefangen und nach Libyen zurückgebracht.

Zusammenfassung 17. September 2019:

- Die Ocean Viking beobachtet die Rückführung von schutzsuchenden Menschen durch die libysche Küstenwache.

Eckdaten & Einsatzablauf:	
Datum	17.09.2019
Kategorie	vermutete Rückführung nach Libyen durch libysche Küstenwache
Einsatzgebiet	Libysche Such- und Rettungszone
Position bei Sichtkontakt	33° 39.12'N 012°33 E
Ursprüngliche Informationsquelle	Alarm Phone meldete blaues Schlauchboot in Seenot, ziviles Aufklärungsflugzeug Moonbird meldete schwarzes Schlauchboot in Seenot
Zuständige koordinierende Behörde	Libysche Koordinierungsleitstelle (LY JRCC)
Beteiligte Akteure	Alarm Phone, Libysche Rettungsleitstelle (LY JRCC), Libysche Küstenwache (LNCG), Maltesische Rettungsleitstelle (MT JRCC), Italienische Rettungsleitstelle (IT MRCC), Ocean Viking (SOS MEDITERRANEE), Moonbird (Sea-Watch)
Dauer der Suche	Unbekannt
Dauer der Rettung	Unbekannt
Zurückgeführte Personen	Genauere Zahl unbekannt
Nationalitäten der Überlebenden	Unbekannt
Vulnerabilitäten	Unbekannt
Tage zwischen Rettung & Ausschiffung an sicheren Ort	Keine Ausschiffung an sicheren Ort
Gescheiterte Kontaktversuche mit libyschen Behörden insgesamt	8

17. September 2019

[12:37 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC per E-Mail mit IT MRCC, MT JRCC und Moonbird in Kopie über den Abschluss einer Rettung von 48 Personen in der libyschen SAR-Zone, und dass sie Kurs in Richtung eines blauen Schlauchboots in Seenot nehmen, das von Alarm Phone gemeldet wurde.

[12:53 Uhr] LY JRCC antwortet der Ocean Viking, dass sie Verantwortung für den Seenotfall übernehme und dass das libysche Küstenwachtschiff Fezzan in der Nähe der zuletzt bekannten Position des blauen Schlauchboots sei. Der Offizier der libyschen Leitstelle weist die Ocean Viking an, sich dem Einsatzort nicht weiter als 15 Seemeilen zu nähern. IT MRCC und MT JRCC stehen in Kopie der E-Mail.

[12:58 Uhr] Das zivile Aufklärungsflugzeug Moonbird meldet LY JRCC, IT MRCC und MT JRCC per E-Mail die Position eines schwarzen Schlauchboots in Seenot mit ca. 40 Personen an Bord. Laut Moonbird befindet sich das Boot aufgrund eines defekten Schlauches in kritischem Zustand.

[13:19 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC, mit IT MRCC, MT JRCC und Moonbird in Kopie, dass sie sich vom Patrouillenboot Fezzan fernhalten werde und bereitstehe, bei Bedarf Hilfe zu leisten. Die Ocean Viking nimmt unterdessen Kurs auf das von der Moonbird gemeldete schwarze Schlauchboot.

[13:37 Uhr] Die Ocean Viking hat Sichtkontakt mit dem schwarzen Schlauchboot auf

Position 33°49.7'N 012°24.1'E. Das libysche Patrouillenboot ist nicht in Sicht, und auch per Funk wiederholt nicht erreichbar.

[14:02 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC per Satellitentelefon über die aktuelle Lage (Ocean Viking in unmittelbarer Nähe des Schlauchboots in kritischer Lage, libysches Patrouillenboot Fezzan nicht vor Ort und nicht per Funk erreichbar). Der diensthabende Offizier wiederholt mehrmals, dass die libysche Küstenwache als On-Scene Commander zuständig sei.

[14:32 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC per E-Mail (MT JRCC, IT MRCC, Moonbird in Kopie), dass sie die zuständigen Behörden weder über Satellitentelefon, noch über Funk erreichen könne, das Schlauchboot in akuter Gefahr sei und sie nun die Rettung einleite.

[15:30 Uhr] Die Ocean Viking informiert LY JRCC per E-Mail (MT JRCC, IT MRCC, Moonbird in Kopie) über den Abschluss der Rettung von 61 Personen.

[16:20 Uhr] Sichtkontakt mit libyschem Patrouillenschiff Fezzan auf Position 33°39.12'N 012°. Es befinden sich Personen auf dem Vorderdeck des Schiffs, das Kurs hält in Richtung Westnordwest und aus dem Gebiet kommt, in dem das schwarze Schlauchboot gemeldet wurde.

[17:25 Uhr] Auf Position 33°32.6N 012°31.8E sichtet die Ocean Viking Rettungswesten und ein leeres, blaues Schlauchboot, das im Wasser treibt.

Die Crew der Ocean Viking vermutet, dass dieses Schlauchboot vom libyschen Patrouillenschiff Fezzan abgefangen und die Insassen an Bord genommen wurden – mit dem Ziel der Ausschiffung in Libyen.





Gerettete verlassen im Hafen von Pozzallo die Aquarius. Laut internationalem Seerecht ist eine Rettung erst dann abgeschlossen, wenn alle Menschen an einem sicheren Ort an Land gegangen sind.

Ohne eine europäische Seenotrettung bleibt Völkerrechtsbruch Alltag im Mittelmeer



Die Fallbeispiele von SOS MEDITERRANEE zur Dysfunktionalität des Rettungssystems im zentralen Mittelmeer im vorangegangenen Kapitel haben deutlich gemacht: Die EU und ihre Mitgliedstaaten drücken sich bewusst vor der Verantwortung für die Seenotrettung und übertragen diese an Libyen. Das führt nicht nur zu oft gefährlichem Zeitverlust bei der Rettung Schiffbrüchiger und der Ausschiffung von geretteten Menschen an einen sicheren Ort, sondern auch zur Aushöhlung fundamentaler see- und menschenrechtlicher Standards. Dabei verfolgt die EU offenbar das Ziel, die Ankunfts zahlen von Flüchtenden in Europa zu minimieren und gleichzeitig einen direkten Verstoß der EU gegen das Zurückweisungsverbot zu umgehen.

Die EU-Staaten haben seit 2017 systematisch die libysche Küstenwache durch Ausbildung, Finanzierung und Bereitstellung von Ausrüstung dazu befähigt, Menschen auf hoher See abzufangen und in Internierungslager in das vom Krieg zerrüttete Land zurückzubringen. Die Unterstützung der libyschen Küstenwache durch die EU

bedeutet de facto eine Legitimierung dieser unrechtmäßigen Rückführungen sowie von Gewalt gegen Menschen in Seenot und humanitäre Helfer*innen.

Trotz ihrer offiziellen Zuständigkeit ist die libysche Küstenwache – wie auch die anderen relevanten libyschen Behörden – bei der Koordinierung und Unterstützung von Rettungen für zivile Schiffe in der Regel nicht erreichbar. Die seit Juni 2018 für das Gebiet, in dem SOS MEDITERRANEE im zentralen Mittelmeer im Einsatz ist, zuständigen libyschen Behörden sind nach Erfahrung der Crew sowohl während der Suche nach Booten in Seenot als auch während der Rettungseinsätze in der Regel nicht erreichbar gewesen. Zwischen August 2019 und Februar 2020 hat SOS MEDITERRANEE mit dem Rettungsschiff Ocean Viking insgesamt 29 Einsätze durchgeführt. Für 27 dieser Einsätze waren die libyschen Behörden offiziell zuständig; 231 Mal haben sie dabei auf Kontaktversuche der Ocean Viking nicht reagiert. Sie waren über keine der verfügbaren Kommunikationskanäle wie Funk, Telefon



Teams der Aquarius gedenken der 22 Menschen, die bei einem Einsatz im Juli 2016 nur noch tot aus einem Schlauchboot geborgen werden konnten.

oder E-Mail erreichbar bzw. gaben keine Informationen weiter und erteilten keine Handlungsanweisungen. Die Folge: Rettungen wurden verzögert und Menschenleben unnötig weiter in Gefahr gebracht.

Die EU-Staaten halten an ihrer Unterstützung für die libysche Küstenwache fest, obwohl bekannt ist, dass diese Menschen unrechtmäßig und willkürlich in Internierungslagern in Libyen und zu grausamer und unmenschlicher Behandlung zurückführt.

Durch diese Politik der Befähigung der libyschen Küstenwache durch die EU, also durch die de facto Auslagerung der Migrationskontrolle an einen Drittstaat, ist die ohnehin tödlichste Fluchtroute der Welt noch gefährlicher geworden. Die Chance auf Rettung und Erreichen eines sicheren Ortes für Menschen in Seenot ist weiter gesunken. Kinder, Frauen und Männer, die nicht von zufällig anwesenden zivilen Schiffen gerettet werden oder es mit sehr viel Glück eigenständig an eine europäische Küste, wie die von Malta oder Italien schaffen, sterben auf einem der seeuntauglichen Fluchtboote, ertrinken oder werden im Auftrag der EU nach Libyen zurückgebracht.

Der Rettungseinsatz von SOS MEDITERRANEE im zentralen Mittelmeer beruht ausnahmslos auf geltendem Völkerrecht, insbesondere auf dem internationalen Seerecht

mit der Pflicht zur Rettung aus Seenot und der Ausschiffung an einen sicheren Ort, sowie den universellen Menschenrechten. Das wird in diesem Report im Kapitel zu den Grundlagen des Seerechts („Die rechtlichen Grundlagen der Seenotrettung“, Seite 14) in der Theorie und mit den Erfahrungsberichten aus den Einsätzen mit der Ocean Viking auf dem Mittelmeer („Aus dem Einsatz: Das Versagen der EU und Libyens auf See“, Seite 27) in der Praxis dargelegt.

Forderungen an alle EU-Staaten und zuständigen Institutionen auf EU-Ebene

Die EU-Staaten und -Institutionen müssen dringend handeln, um zu verhindern, dass noch mehr Menschen im zentralen Mittelmeer sterben. Europa muss zu seinen Grundwerten stehen und sich konsequent für die Einhaltung humanitärer Prinzipien und internationaler Verpflichtungen im Mittelmeer einsetzen. Menschenrechtsverletzungen und Völkerrechtsbruch darf die EU weder direkt noch indirekt unterstützen – auch nicht über die libysche Küstenwache. Sie muss als Union handeln und darf Mittelmeeranrainerstaaten bei der Seenotrettung und Aufnahme geretteter Personen nicht allein lassen. Ein verlässliches Seenotrettungsprogramm mit ausreichenden Kapazitäten ist nötig.

Mit den folgenden Forderungen wendet sich SOS MEDITERRANEE an die EU, ihre Mitgliedstaaten sowie die deutsche Bundesregierung:

An alle EU-Staaten und zuständigen Institutionen auf EU-Ebene:

Zur Durchsetzung geltenden Völkerrechts:

- **Befolgen Sie geltendes Recht!** Stellen Sie sicher, dass das Völkerrecht auch an den EU-Außengrenzen konsequent eingehalten und umgesetzt wird. Dies beinhaltet, dass alle EU-Mitgliedstaaten ihren rechtlichen Verpflichtungen aus den Seerechtsübereinkommen nachkommen und nicht weiter wesentlich umgehen. Dazu gehört die Pflicht zur staatlichen Koordination von Seenotfällen, die Pflicht zur Seenotrettung und die Ausschiffung geretteter Personen an einen sicheren Ort.

Zur europäischen Seenotrettung:

- **Etablieren Sie eine europäisch organisierte und finanzierte Seenotrettung im zentralen Mittelmeer!** Diese muss transparent sein und auf klaren Regeln beruhen, damit Menschen in Seenot effektiv gerettet und anschließend gemäß internationalem Recht schnellstmöglich an einen sicheren Ort an Land gebracht werden. Stellen Sie sicher, dass ausreichend Schiffe zum Zweck der Seenotrettung eingesetzt werden. Außerdem müssen alle Schiffe vor Ort – auch die zivilen – in das Rettungssystem mit einbezogen werden. Stellen Sie sicher, dass Überlebende nicht nach Libyen zurückgebracht werden, weder von Handelsschiffen und Fischerbooten, noch von EU-Schiffen. Denn der sich verschärfende Konflikt und die massiven Menschenrechtsverletzungen in Libyen bedeuten, dass das Land nicht als ein sicherer Ort für gerettete Menschen eingestuft werden kann. Die direkte oder indirekte Beteiligung von EU-Staaten an der Rückführung geretteter Menschen nach Libyen ist eine Verletzung des Völkerrechts und ist unvereinbar mit den europäischen Werten.
- **Sorgen Sie für eine staatliche Koordination der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer!** Stellen Sie sicher, dass europäische Küstenstaaten alle Anstrengungen unternehmen, um Menschen in Seenot unverzüglich zu retten. Jede Verzögerung kann zwischen Leben und Tod entscheiden. Halten Sie deshalb keine Informationen zurück, die zivile Seenotrettungsakteur*innen für die schnelle und sichere Rettung von Menschen aus Seenot benötigen.
- **Stellen Sie sicher, dass aus Seenot gerettete Menschen an einen sicheren Ort ausgeschifft werden!** Dafür ist ein verlässliches, transparentes und solidarisches System zur Ausschiffung aller aus Seenot geretteten Menschen nötig. Der Schutz menschlichen Lebens muss an erster Stelle stehen. Die Regelung muss die schnellstmögliche Ausschiffung der Überlebenden an einen sicheren Ort beinhalten. Möglichst viele EU-Mitgliedstaaten sollen sich hieran beteiligen. Es muss von vornherein klar geregelt sein, an welchen sicheren Ort die geretteten Menschen gebracht werden und welche EU-Staaten sie zeitnah aufnehmen. Der Mechanismus muss für alle rettenden Schiffe (NGO-, staatliche-, Handelsschiffe usw.) gelten.
- **Unterstützen Sie aktiv die zivile Seenotrettung!** Stellen Sie sicher, dass zivile Seenotrettungsschiffe vollständig in das Such- und Rettungssystem im zentralen Mittelmeer einbezogen werden. Sie müssen in einem sicheren und verlässlichen Rahmen im Einklang mit dem geltenden Völkerrecht arbeiten können. Dazu gehört die Pflicht der Staaten, sowohl untereinander als auch mit zivilen Schiffen zusammenzuarbeiten, um effektiv Leben zu retten. Auch die Genehmigung zum Auftanken ziviler Schiffe in Territorialgewässern der Mitgliedstaaten gehört dazu.

Zur Zusammenarbeit mit der libyschen Küstenwache:

- **Beenden Sie die Finanzierung und die Ausbildung der libyschen Küstenwache!** Solange diese als zuständige Rettungsleitstelle nachweislich ihren Verpflichtungen gemäß internationalem Seerecht nicht nachkommt, darf diese nicht mit Steuergeldern – bislang mindestens 57,2 Millionen Euro – europäischer Bürger*innen finanziert werden.

- Den libyschen Behörden darf die Koordinierung von Seenotfällen in internationalen Gewässern des zentralen Mittelmeers nur übertragen werden, wenn sie den Vorgaben des internationalen Seerechts ausnahmslos folgen. Dazu gehört die Erreichbarkeit und unverzügliche Reaktion auf die Meldung von Seenotfällen rund um die Uhr, die gesicherte Kommunikation in englischer Sprache und die Ausschiffung von Überlebenden an einen sicheren Ort. Gerettete Menschen dürfen nicht mehr gewaltsam in das Bürgerkriegsland zurückgebracht werden, wo ihnen massive Menschenrechtsverletzungen drohen.

Forderungen an die deutsche Bundesregierung

Wir begrüßen, dass Deutschland bei der Frage der Ausschiffung und Verteilung von aus Seenot geretteten Personen mit der Erarbeitung der Malta-Vereinbarung vom Herbst 2019 eine Vorreiterrolle gespielt hat und seitdem an der Aufnahme geretteter Personen stets substanziell beteiligt war. Diese Bemühungen müssen dringend fortgesetzt und vor allem intensiviert werden. Wir fordern die deutsche Bundesregierung auf, die Seenotrettung und die humanitäre Lage im zentralen Mittelmeer zu einem der Schwerpunkte der deutschen EU-Ratspräsidentschaft zu machen. Daraus sollten entsprechende Ratsschlussfolgerungen resultieren.

Als zweitgrößter humanitärer Geber weltweit und wichtiger politischer Akteur hat Deutschland eine besondere Verantwortung, sich für die Einhaltung humanitärer Prinzipien und internationaler Verpflichtungen einzusetzen - auch und gerade im Mittelmeer.

1. **Setzen Sie sich für ein EU-Seenotrettungsprogramm im Mittelmeer ein!** Die EU-Kommission hat inzwischen einen Entwurf für ein reformiertes europäisches Asyl- und Migrationssystem vorgestellt. Auch in dessen Rahmen muss sich die Bundesregierung explizit für ein durch die EU-Mitgliedstaaten finanziertes und koordiniertes Seenotrettungsprogramm einsetzen.
2. **Unterstützen Sie aktiv die zivile Seenotrettung, solange es kein EU-Seenotrettungsprogramm gibt!** Europäische Bürger*innen haben die zivile Seenotrettung geschaffen, weil die EU-Mitgliedstaaten bis dato keine eigene europäische Seenotrettung betreiben. Solange dies der Fall ist, muss sich die Bundesregierung mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass Seenotrettung im Mittelmeer ohne jede Einschränkung stattfinden kann.
3. **Setzen Sie sich weiter für einen verlässlichen Verteilmechanismus für aus Seenot gerettete Personen ein!** Die Bundesregierung muss in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Staaten eine solidarische Lösung für die Seenotrettung verfolgen. Mit Nachdruck muss sie auf einen verlässlichen und an humanitären und rechtsstaatlichen Grundsätzen ausgerichteten Verteilmechanismus bei der Ausschiffung aus Seenot geretteter Personen hinwirken. In einem Schreiben vom 9. April 2020 an die EU-Kommission hat auch der deutsche Innenminister gemeinsam mit seinen Kolleg*innen aus Frankreich, Italien und Spanien einen „Seenotrettungs-Solidaritätsmechanismus“ gefordert, der nun durch konkrete Maßnahmen umgehend in die Praxis umgesetzt werden muss.
4. **Die deutsche Bundeswehr darf sich nicht an der Ausbildung der libyschen Küstenwache beteiligen!** Solange die libysche Küstenwache schutzsuchende Menschen auf hoher See abfängt und völkerrechtswidrig nach Libyen zurückbringt, darf sich die Bundeswehr nicht an ihrer Ausbildung und Unterstützung im Rahmen der EU-Mission Irini oder anderer Programme beteiligen.
5. **Unterstützen Sie deutsche Kapitän*innen und Reedereien dabei, geltendes Seerecht umzusetzen!** Setzen Sie sich dafür ein, dass aus Seenot gerettete Menschen an einen sicheren Ort gebracht werden und unterstützen Sie Kapitän*innen und Reedereien, die Anweisungen zur Rückführung von Geretteten nach Libyen nicht befolgen.

Glossar



→ AIS

Automatisches Identifikationssystem; AIS ist ein Funksystem, das durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten die Schiffsposition angibt, um so die Sicherheit und Lenkung des Schiffsverkehrs zu verbessern.

→ Alarm Phone

2014 gegründetes transnationales Projekt von Ehrenamtlichen, das u. a. eine 24-Stunden-Notfallhotline für im Mittelmeer in Seenot geratene Menschen betreut und Seenotfälle an die staatlichen Behörden und umliegende Schiffe weiterleitet.

→ Detention Centre

Internierungslager. Zentrum zur Inhaftierung von Migrant*innen ohne gültigen Aufenthaltsstatus (durch Visaverletzungen, undokumentierte Einreise oder unautorisierten Grenzübertritt).

→ Drittstaat

Staat, der außerhalb eines internationalen Vertrags o. Ä. steht, insbesondere Staat als Nichtmitglied der EU.

→ EGMR

Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte

→ EMRK

Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (Europäische Menschenrechtskonvention), 1950

→ EUNAVFOR MED

Operation Sophia

Europäische Militäroperation, auch „Operation Sophia“ genannt, die von Mai 2015 bis März 2020 mit dem Ziel der Bekämpfung der Schleuserkriminalität im zentralen Mittelmeer eingeleitet wurde und durch die insgesamt 50.000 Menschen aus Seenot gerettet wurden.

→ EUNAVFOR MED

Operation Irini

Nachfolgeoperation von EUNAVFOR MED Sophia seit dem März 2020

→ EUTF

EU Emergency Trust Fund for Africa (Nothilfe-Treuhandfond der Europäischen Union für Afrika), der beim Gipfel für Migration in Valletta (Malta) im November 2015 initiiert wurde.

→ Flaggenstaat

Land, in dem ein hochseetüchtiges Schiff registriert oder lizenziert ist. Gilt als Nationalität des Schiffes.

→ FRONTEX

Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache

→ Funkkanal 16

Seefunkfrequenz, die als internationale Notruffrequenz bezeichnet wird.

→ GFK

Genfer Flüchtlingskonvention, 1951

→ Hohe See

Nach dem UN-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) jedes Gewässer, das sich jenseits der Basislinie, also außerhalb der sog. 12-Meilen-Zone (der Hoheitsgewässer eines Staates) befindet.

→ Hoheitsgewässer

Nach dem UN-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) an die Landfläche eines (Territorialgewässer) Küstenstaates angrenzendes Gebiet, in dem der Staat volle Souveränität ausübt.

→ IAMSAR Manual

International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (Internationales Handbuch für die Suche und Rettung von Luftfahrzeugen und Seeschiffen) 1998

→ ICCPR

International Covenant on Civil and Political Rights (Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte, kurz Zivilpakt, 1966)

→ IMO

International Maritime Organisation (Internationale Schifffahrtsorganisation der UN)

→ IRINI

(auch EUNAVFOR MED Irini) Militäroperation der Länder der europäischen Union zur Durchsetzung des Waffenembargos der Vereinten Nationen gegen Libyen (angekündigt am 31. März 2020).

→ **IT MRCC**

Italian Maritime Rescue Coordination Centre (italienische Rettungsleitstelle)

→ **IOM**

International Organisation for Migration (Internationale Organisation für Migration)

→ **LY JRCC**

Libyan Joint Rescue Coordination Centre (Libysches Rettungskoordinierungszentrum in Tripolis)

→ **Malta-Deklaration**

Erklärung der europäischen Staats- und Regierungschefs von 2017 zum Umgang mit den steigenden Migrationszahlen von Libyen nach Italien. Der Plan umfasst u. a. die Aufstockung der Ausbildung und Ausrüstung für die libysche Küstenwache.

→ **MARE NOSTRUM**

Italienische militärisch-humanitäre Seenotrettungsmission (Oktober 2013 – Oktober 2014)

→ **Moonbird**

Ziviles Aufklärungsflugzeug, das gemeinsam von den NGOs Sea-Watch und Humanitarian Pilots Initiative (HPI) betrieben wird. Es operiert im zentralen Mittelmeer und sucht nach potenziellen Booten in Seenot, die an die zuständigen Behörden gemeldet werden.

→ **MRCC**

Maritime Rescue Coordination Centre (Koordinierungsstelle für die Seenotrettung)

→ **MT JRCC**

Maltese Joint Rescue Coordination Centre (maltesische Rettungsleitstelle)

→ **NAVTEX**

NAVTEX dient in der Seefahrt der Verbreitung von Warnmeldungen wie Seenotfällen, bevorstehenden Unwettern oder anderen sicherheitsrelevanten Meldungen durch automatische Anzeige oder Ausdruck von einem speziellen Empfänger. Es ist für den Einsatz aller Schiffsgrößen und -typen geeignet.

→ **OSC**

On-scene Coordinator (Person bzw. Schiff, das von der zuständigen Rettungsleitstelle innerhalb eines bestimmten Bereichs zur Koordination von Such- und Rettungseinsätzen bestimmt wurde)

→ **POS**

(Place of Safety / sicherer Ort) Ort, an dem der Rettungseinsatz als beendet gilt. Es ist auch ein Ort, an dem die Sicherheit der Überlebenden nicht mehr gefährdet ist und an dem ihre grundlegenden menschlichen Bedürfnisse (wie Nahrung, Unterkunft und medizinische Versorgung) gedeckt werden können. Außerdem ist es ein Ort, von dem aus Transportvereinbarungen für einen nächsten Bestimmungsort oder für das Ziel der Überlebenden getroffen werden können.

→ **SAR**

Search and Rescue (Suche und Rettung)

→ **SAR**

Internationales Übereinkommen von 1979 zur Seenotrettung (International Convention on Search and Rescue), 1979

→ **SAR-Zone**

(engl. Search and Rescue Region) Seenotrettungszone; Seegebiet, in dem ein Küstenstaat bzw. die zuständige Rettungsleitstelle für die Koordination von Seenotfällen zuständig ist.

→ **Seenot**

Eine Situation, in der es hinreichend Grund zur Annahme gibt, dass ein Boot, Schiff, Flugzeug oder eine Person von einer schweren und unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt.

→ **SOLAS**

Übereinkommen zu Sicherheit des Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea), 1974

→ **SRÜ/ UNCLOS**

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea), 1982

→ **Themis**

Nachfolge mission von Operation Triton seit Februar 2018

→ **Triton**

Mission der europäischen Agentur für Grenzschutz und Küstenwache Frontex zur Sicherung der europäischen Außengrenze (1. November 2014 bis 1. Februar 2018).

→ **UNHCR**

United Nations High Commissioner for Refugees (Hoher Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen) – Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen

Appendix



Übersicht Rettungen der Ocean Viking

Mission	Datum	Anzahl der Überlebenden	Frauen	Männer	Davon Minderjährige
Mission 1	04.08.2019–27.08.2019	355	6	248	103
Rettung	09.08.19	85	6	79	25
Rettung	10.08.19	85	0	85	35
Rettung	11.08.19	80	0	80	14
Rettung	12.08.19	105	0	105	29
Mission 2	02.09.2019–27.09.2019	301	79	272	73
Rettung	08.09.2019	50	1	49	12
Rettung	09.09.2019 (Transfer)	34	6	28	6
Rettung	17.09.2019	48	7	41	9
Rettung	17.09.2019	61	4	57	15
Rettung	18.09.2019	73	5	68	20
Rettung	19.09.2019	35	6	29	7
Mission 3	03.10.2019–02.11.2019	280	39	241	71
Suche	07.–08.10.2019				
Rettung	12.10.19	74	0	74	5
Rettung	13.10.19	102	15	87	27
Rettung	18.10.19	104	24	80	40
Mission 4	09.11.2019–07.12.2019	275	30	245	85
Rettung	19.11.19	95	16	79	39
Rettung	20.11.19	30	0	30	3
Rettung	21.11.19	90	12	78	24
Rettung	28.11.19	60	2	58	20
Mission 5	14.12.2019–07.01.2020	162	26	86	50
Rettung	20.12.19	112	29	83	38
Rettung	20.12.19	50	4	46	11
Mission 6	11.01.2020–02.02.2020	446	61	385	171
Rettung	17.01.20	39	5	34	19
Rettung	24.01.20	92	20	72	38
Rettung	25.01.20	59	3	56	22
Rettung	25.01.20	72	5	67	37
Rettung	26.01.20	102	27	75	45
Rettung	27.01.20	82	1	81	10
Mission 7	15.02.2020–08.03.2020	276	22	254	64
Rettung	18.02.20	84	0	84	21
Rettung	18.02.20	98	1	97	15
Rettung	19.02.20	94	21	73	28

2095

Such- und Rettungszone	Zuständige Rettungsleitstelle	Unbeantwortete Kontaktversuche mit LY JRCC während Einsatz	Dauer auf See zwischen Rettung & Ausschiffung	Ausschiffung
		26		23.08.2019, maltesisches Militärschiff
LY	LY JRCC		14,5 Tage	
LY	LY JRCC		13,5 Tage	
LY	LY JRCC		12,5 Tage	
LY	LY JRCC		11 Tage	
		43		
LY	LY JRCC		6 Tage	14.09.2019, Lampedusa (offshore)
LY	LY JRCC		5 Tage	
LY	LY JRCC		7 Tage	24.09.2019, Messina
LY	LY JRCC		7 Tage	
LY	LY JRCC		6 Tage	
MT	MT JRCC		1 Tag	20.09.2019, maltesisches Militärschiff
		15		
LY	LY JRCC			
LY	LY JRCC		3,5 Tage	16.10.2019, Tarent
LY	LY JRCC		3 Tage	
LY	LY JRCC		12 Tage	30.10.2019, Pozzallo
		59		
LY	LY JRCC		5,5 Tage	24.11.2019, Messina
LY	LY JRCC		4 Tage	
LY	LY JRCC		3 Tage	
LY	LY JRCC		5 Tage	04.12.2019, Pozzallo
		30		23.12.2019, Tarent
LY	LY JRCC		3,5 Tage	
LY	LY JRCC		3 Tage	
		27		
LY	LY JRCC		4 Tage	21.01.2020, Pozzallo
LY	LY JRCC		5 Tage	29.01.2020, Tarent
LY	LY JRCC		4 Tage	
MT	MT JRCC		3,5 Tage	
LY	LY JRCC		2,5 Tage	
LY	LY JRCC		1,5 Tage	
		31		23.02.2020, Pozzallo
LY	LY JRCC		5,5 Tage	
LY	LY JRCC		5 Tage	
LY	LY JRCC		4 Tage	

Anmerkungen

Kapitel: „Einleitung“

- 1 <https://alarmphone.org/en/2020/05/20/maltas-dangerous-manoevres-at-sea/>
- 2 https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant_route%5B%5D=1376

3 Die sogenannte libysche Küstenwache, ist, wie in diesem Bericht aufgezeigt wird, nicht in der Lage, angemessen und im Einklang mit geltendem Recht auf Seenotfälle zu reagieren und erfüllt damit nicht die Funktionen einer Küstenwache. Im Report wird dennoch zugunsten der Lesbarkeit ihre offizielle Bezeichnung „Libysche Küstenwache“ verwendet.

Kapitel: „Die rechtlichen Grundlagen der Seenotrettung“

- 1 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2016): Sachstand. Sachstand WD 2 - 3000 - 138/16, S.6, <https://www.bundestag.de/resource/blob/485804/fa7d773621d961efb70477f8f114c715/WD-2-138-16-pdf-data.pdf>
- 2 SOLAS, 1974, online verfügbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl279s0141.pdf%27%5D__1586427638364
- 3 SAR, 1979, online verfügbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl282s0485b.pdf%27%5D#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl282s0485b.pdf%27%5D__1586426634628
- 4 Sowohl das SOLAS- als auch das SAR-Übereinkommen werden durch die Richtlinien zum Umgang mit Schiffbrüchigen auf See vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) ergänzt.
- 5 SRÜ, 1982, online verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:DE:PDF>
- 6 SRÜ, Art. 98
- 7 SAR, Anlage, 5.7.3, 5.8.1
- 8 SAR, Anlage, 1.3.11
- 9 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2016): Sachstand. Rechtliche Konsequenzen einer Behinderung von Seenotrettern. Drucksache WD 2-138/16, S. 7f.
- 10 Alarm Phone (2014): Central Mediterranean. <https://alarmphone.org/en/2014/08/02/central-mediterranean/>
- 11 Italienische Küstenwache (2017): Maritime Rescue Coordination Centre Roma, S. 22 https://www.guardiacostiera.gov.it/attivita/Documents/attivita-sar-immigrazione-2017/Rapporto_annuale_2017_ENG.pdf
- 12 Weinzierl, Ruth/ Lisson, Urszula (2007): Grenzschutz und Menschenrechte. Eine europarechtliche und seerechtliche Studie. Berlin: Deutsches Institut für Menschenrechte, S. 38, https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/_migrated/tx_commerce/studie_grenzschutz_und_menschenrechte.pdf
- 13 SAR, Anlage, 2.1.10
- 14 MSC. 155(78), Anlage 3.1.9, online verfügbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//%5B@attr_id=%27bgbl207s0782.pdf%27%5D#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl207s0782.pdf%27%5D__1586425315645
- 15 MSC.167(78), Anlage, 6.12, online verfügbar unter: https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Nautische_Informationen/Weitere_Informationen/Schifffahrtsvorschriften/Downloads_Schifffahrtsvorschriften/Internationale_Schifffahrtsvorschriften/Beilage_2009-10.pdf?__blob=publicationFile&v=1
- 16 EMRK, 1950, online verfügbar unter: <https://www.bpb.de/nachschlagen/gesetze/menschenrechtskonvention/>
- 17 GFK, 1951, online verfügbar unter: https://www.unhcr.org/dach/wp-content/uploads/sites/27/2017/03/Genfer_Fluechtlingskonvention_und_New_Yorker_Protokoll.pdf
- 18 GFK, Artikel 33
- 19 MSC 167(78), Anlage, 6.17
- 20 SRÜ, Art. 98
- 21 Alternativ zu einem MRCC können bestehende Einrichtungen zu einer gemeinsame Rettungsleitstelle für die Koordination von sowohl Schiff- als auch Luftfahrtnotfällen zu einem Joint Rescue Cooperation Centre (JRCC) zusammengeleitet werden, sofern zusätzliches Personal und Ausrüstung bereitgestellt werden. (Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2016): Sachstand. Einrichtung von SAR-Zonen und Seenotrettungsleitstellen. WD2-3000-103/18 S. 7, online unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/565680/314bc300770c6f5a3fe3b19b869f17f3/wd-2-103-18-pdf-data.pdf>)
- 22 SAR, Anlage, 1.3.2 und Kapitel „Umschiffung des Völkerrechts – der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU“
- 23 SAR, Anlage, 2.3.3; MSC.167(78), Anlage, 6.1-6.11
- 24 MSC. 70(69) 2.3.3, online verfügbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//%5B@attr_id=%27bgbl299033.pdf%27%5D%22%20\%20%22__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl299s1066.pdf%27%5D__1590223283744; IMO 2016: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)
- 25 SAR, Anlage, 5.12.2
- 26 MSC.167(78), Anlage, 6
- 27 SRÜ, Art. 2.3
- 28 SAR, Anlage, 5.3.4.1
- 29 MSC 167(78) 6.7
- 30 SAR, Anlage, 3.1.1
- 31 SAR, Anlage, 3.1.7 und 3.1.8
- 32 SRÜ, Art. 18 Abs. 2
- 33 SAR, Anlage, 3.1
- 34 Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2017): Sachstand. Rechtsfragen bei Seenotrettungseinsätzen innerhalb einer libyschen SAR-Zone im Mittelmeer. Drucksache WD 2-3000-075/17, S. 6f. <https://www.bundestag.de/resource/blob/525660/e43d2ccfb3b60ecb334f9276ae0f6f6c/wd-2-075-17-pdf-data.pdf>
- 35 MSC. 167(78), Anlage, 5.7
- 36 SAR, Anlage, 4.1
- 37 SAR, Anlage 5.3
- 38 SAR, Anlage, 5.3.3
- 39 SAR, Anlage, 5.7.2, 5.7.3, 5.8
- 40 SAR, Anlage, 5.7.4, 5.7.5, 5.12.3; MSC.167(78), Anlage, 6.10
- 41 SAR, Anlage, 5.9.1
- 42 MSC. 167(78), Anlage, 5.7

Kapitel: „Umschiffung des Völkerrechts – der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU“

- 1 IOM (2020): Missing Migrants Project, https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?migrant_route%5B%5D=1376
- 2 De Haas, Hein (2008): The myth of invasion: the inconvenient realities of African migration to Europe. In: *Third World Quarterly* 29/7. S. 1305-1322
- 3 Tazzioli, Martina (2015): Spaces of governmentality: Autonomous migration and the Arab uprisings. Rowman & Littlefield, S. 137
- 4 IOM (31.10.2014): IOM Applauds Italy's Life-Saving Mare Nostrum Operation: "Not a Migrant Pull Factor", <https://www.iom.int/news/iom-applauds-italys-life-saving-mare-nostrum-operation-not-migrant-pull-factor>
- 5 Kasperek, Bernd (2015): Was war Mare Nostrum? Dokumentation einer Debatte um die italienische Marineoperation. In: *movements. Journal for Critical Migration and Border Regime Studies*, 1(1), <https://movements-journal.org/issues/01.grenzregime/11.kasperek--mare-nostrum-debatte.html>
- 6 Frontex Webauftritt (2020): Main Operations, <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operation-themis-italy/>
- 7 IOM (2016): Missing Migrants Project: Over 3,770 Migrants Have Died Trying to Cross the Mediterranean to Europe in 2015, <https://missingmigrants.iom.int/over-3770-migrants-have-died-trying-cross-mediterranean-europe-2015>
- 8 Soric, Miodrag (26.03.2020): EU-Missionen im Mittelmeer: Auf Sophia folgt Irini. Deutsche Welle, <https://www.dw.com/de/eu-missionen-im-mittelmeer-auf-sophia-folgt-irini/a-52927040>
- 9 Europäischer Rat (20.06.2016): Council Decision (CFSP) 2016/993 of 20 June 2016 amending Decision (CFSP) 2015/778 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED operation SOPHIA), <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/993/oj>
- 10 Romann, Holger (27.03.2019): Aus für „Sophia“. Marine-Operation ohne Schiffe, Tagesschau, <https://www.tagesschau.de/ausland/sophia-operation-101.html>
- 11 EUNAVFOR MED Irini Webauftritt (2020): About us, <https://www.operationirini.eu/about-us/>
- 12 Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (2020): Auslandseinsätze. Keine Zustimmung zur EU-Mission IRINI im Mittelmeer, <https://www.gruene-bundestag.de/themen/sicherheitspolitik/keine-zustimmung-zur-eu-mission-irini-im-mittelmeer>
- 13 Europäischer Rat (25.03.2020): Council Decision on a European Union military operation in the Mediterranean (EUNAVFOR MED IRINI), <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6414-2020-INIT/en/pdf>
- 14 Pietz, Tobias (11.05.2020): Operation Irini is wrong, for Libya and for sea rescues, EUobserver, <https://euobserver.com/opinion/148307>
- 15 Die tatsächliche Todesrate auf dem zentralen Mittelmeer ist kaum zu ermitteln, denn zum einen ist davon auszugehen, dass die die Todeszahlen als auch die Anzahl der Überfahrten und Ankünfte in Europa in der Realität weitaus höher liegen. Zum anderen hängt die Todesrate stark davon ab, welche Daten zur Berechnung zugrunde gelegt werden (Tote im Verhältnis zu Ankommen oder im Verhältnis zu versuchten Überfahrten). Die von IOM berechneten Todesraten beruhen auf Schätzungen der versuchten Überfahrten. IOM (10.11.2019): Mediterranean Migrant Arrivals Reach 76,558 in 2019; Deaths Reach 1,071, <https://www.iom.int/news/mediterranean-migrant-arrivals-reach-76558-2019-deaths-reach-1071>
- 16 Amnesty International (2020): Europe: Punishing Compassion. Solidarity on Trial in Fortress Europe. S. 64-65, <https://www.amnesty.org/en/documents/eur01/1828/2020/en/>
- 17 Forst, Michel; Okafor, Obiora C.; Gonzáles Morales, Felipe; Achiume, E. Tendayi; Melzer, Nils; Giannarino, Maria Grazia (15.05.2019): Joint Communication of UN Special Rapporteurs to Italian Government, Reference: AL ITA 4/2019, <https://spcommreports.ohchr.org/TMResultsBase/DownloadPublicCommunicationFile?gld=24568>
- 18 Die Rettungsschiffe von SOS MEDITERRANEE – erst die Aquarius, später die Ocean Viking – wurden innerhalb dieses Zeitraums insgesamt fünf Mal auf See blockiert. Auch andere zivile Seenotrettungsorganisationen, wie Sea-Watch und Sea-Eye, mussten mehrfach längere Zeit auf See ausharren. Doch nicht nur die Schiffe ziviler Retter*innen waren betroffen: Unter anderem konnten auch von Schiffen der italienischen Küstenwache Gerettete, wie der Diciotti oder Gregoretti, erst nach mehreren Tagen an einem sicheren Ort an Land gehen.
- 19 Riegert, Bernd (08.10.2019): Seenotrettung. Keine feste Quoten für Verteilung von Schiffbrüchigen, Deutsche Welle, <https://www.dw.com/de/keine-feste-quoten-f%C3%BCr-verteilung-von-schiffbr%C3%BCchigen/a-50742145>
- 20 Deutscher Bundestag (17.03.2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion die Linke. Aufnahme und Verteilung aus Seenot geretteter Asylsuchender seit Oktober 2019, Drucksache 19/18228, <https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/182/1918228.pdf>
- 21 EU-Parlament (27.04.2020): LIBE Committee meeting, https://multimedia.europarl.europa.eu/en/libe-committee-meeting_20200427-1600-COMMITTEE-LIBE_vd
- 22 Deutscher Bundestag (17.03.2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion die Linke. Aufnahme und Verteilung aus Seenot geretteter Asylsuchender seit Oktober 2019, Drucksache 19/18228, <https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/182/1918228.pdf>
- 23 Europäischer Rat (03.02.2017): Malta Declaration by the members of the European Council on the external aspects of migration: addressing the Central Mediterranean route, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/02/03/malta-declaration/>
- 24 Europäische Kommission (25.01.2017): Questions & Answers: Migration on the Central Mediterranean route, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_17_135
- 25 Ebd.
- 26 Memorandum of Understanding zwischen Italien und Libyen (02.02.2017), inoffizielle Übersetzung: http://eumigrationlawblog.eu/wp-content/uploads/2017/10/MEMORANDUM_translation_finalversion.doc.pdf Amnesty International (30.01.2020): Libya: Renewal of migration deal confirms Italy's complicity in torture of migrants and refugees, <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2020/01/libya-renewal-of-migration-deal-confirms-italys-complicity-in-torture-of-migrants-and-refugees/>
- 27 CDU/CSU Fraktion im Bundestag (2018): FAQ Operation „Sophia“ des EU-Einsatzverbandes European Union Naval Forces Mediterranean (EUNAVFOR MED Operation SOPHIA), https://www.flachsbarth.info/wp-content/uploads/2018/05/180530_FAQ_EUNAVFOR_MED_Operation_SOPHIA.pdf
- 28 Im Rahmen von EUNAVFOR MED Sophia bis 15.01.2020, siehe Sicherheitsrat der UN (06.04.2020): Implementation of resolution 2491 (2019). Report of the Secretary-General, S/2020/275, S.6, <https://undocs.org/en/S/2020/275>
- 29 Oxfam International (2020): The EU Trust Fund for Africa. Trapped between aid policy and migration politics, <https://oxfamilibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/620936/bp-eu-trust-fund-africa-migration-politics-300120-en.pdf>
- 30 Europäische Kommission (27.07.2017): Support to Integrated border and migration management in Libya - First Phase, https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/region/north-africa/libya/support-integrated-border-and-migration-management-libya-first-phase_en; Europäische Kommission (13.12.2018): Support to Integrated border and migration management in Libya - Second phase, https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/region/north-africa/libya/support-integrated-border-and-migration-management-libya-second-phase_en, Europäische Kommission (02.07.2020): Nothilfe-Treuhandfonds der EU für Afrika: Neues Hilfspaket zur Unterstützung gefährdeter Bevölkerungsgruppen und zur Bewältigung von COVID-19 in Nordafrika, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_1244

Appendix

- 31 Oberti, Charlotte (07.02.2020): Agreement between Italy and the Libyan coastguard renewed for three years, InfoMigrants, <https://www.infomigrants.net/en/post/22578/agreement-between-italy-and-the-libyan-coastguard-renewed-for-three-years>
- 32 Ebd.
- 33 Deutscher Bundestag (05.07.2019): Schriftliche Fragen, Drucksache 19/11401, Frage 51, 52, S. 34ff., <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/114/1911401.pdf>. ; Deutscher Bundestag (22.04.2020): Antrag der Bundesregierung. Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte an der durch die Europäische Union geführten militärischen Krisenbewältigungsoperation im Mittelmeer EUNAVFOR MED IRINI, Drucksache 19/18734, <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/187/1918734.pdf>
- 34 Deutscher Bundestag (01.08.2019): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion die Linke. Die aktuelle Lage von Schutzsuchenden in Libyen und die migrationspolitische Zusammenarbeit mit Akteuren in Libyen. Drucksache 19/12116, S. 3, <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/121/1912116.pdf>
- 35 Loschi, Chiara; Raineri, Luca; Strazzari, Francesco (2018): Working paper on implementation of EU crisis response in Libya, <http://www.eunpack.eu/sites/default/files/publications/2018-01-31%20D6.2%20Working%20paper%20on%20implementation%20of%20EU%20crisis%20response%20in%20Libya.pdf>; ProAsyl (26.03.2019): Der menschenverachtende Deal der EU mit Libyen, <https://www.proasyl.de/news/der-menschenverachtende-deal-der-eu-mit-libyen/>
- 36 Montalto Monella, Lillo (03.11.2019): EU funds Libyan Coast Guard but has limited monitoring capacity, leaked report suggests, <https://www.euronews.com/2019/11/03/eu-funds-libyan-coast-guard-but-has-limited-monitoring-capacity-leaked-report-suggests>
- 37 Ebd.
- 38 Loschi, Chiara; Raineri, Luca; Strazzari, Francesco (2018): Working paper on implementation of EU crisis response in Libya, <http://www.eunpack.eu/sites/default/files/publications/2018-01-31%20D6.2%20Working%20paper%20on%20implementation%20of%20EU%20crisis%20response%20in%20Libya.pdf>
- 39 Siehe z. B. Sicherheitsrat der UN (01.06.2017): Letter dated 1 June 2017 from the Panel of Experts on Libya established pursuant to resolution 1973 (2011) addressed to the President of the Security Council, S/2017/466, <http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/N1711623.pdf>; Brito, Renata; Hinnant, Lori; Michael, Maggie (31.12.2019): European Money Spawns more Misery for Migrants in Libya, AP, <https://pulitzercenter.org/reporting/european-money-spawns-more-misery-migrants-libya>
- 40 Calandrino, Tiziana (2019): Wie Libyen zum sicheren Hafen wurde. Die Zuweisung einer libyschen „Search and Rescue Zone“ als europäisches Migrationsmanagement, https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/projekte_files/Wie%20Libyen%20zum%20sicheren%20Hafen%20wurde.%20Die%20Zuweisung%20einer%20libyschen%20Search%20and%20Rescue%20Zone%20als%20europa%CC%88isches%20Migrationsmanagement_0.pdf
- 41 Siehe z. B. Forensic Architecture zum Fall der Sea-Watch 3 im November 2017, bei dem durch das Eingreifen libyscher Einheiten etwa 50 Menschen ums Leben kamen: <https://forensic-architecture.org/investigation/seawatch-vs-the-libyan-coastguard>
- 42 Siehe z. B. Amnesty International und Human Rights Watch (06.03.2019): Plan of Action: Twenty Steps for a Fair and Predictable Rescue System in the Mediterranean Sea, <https://www.amnesty.de/sites/default/files/2019-04/Plan-of-Action-20-Steps-Rescue-System-in-Mediterranean-1.pdf>
- 43 Europarat, Parliamentary Assembly (25.04.2018): The situation in Libya: prospects and role of the Council of Europe, <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/Xref-XML2HTML-en.asp?fileid=24738&lang=en>
- 44 Amnesty International (19.09.2019): Positionspapier: Menschenrechtsrisiken und Menschenrechtsstandards bei Migrationskooperationen der EU mit afrikanischen Staaten, <https://www.amnesty.de/informieren/positionspapiere/afrika-positionspapier-menschenrechtsrisiken-und>
- 45 Mijatović, Dunja (09.03.2020): CommHR/DM/sf 008-2020, <https://rm.coe.int/letter-to-mr-margaritis-schinas-vice-president-for-promoting-our-europ/16809cdcb4>
- 46 GLAN (2020): EU Financial Complicity in Libyan Migrant Abuses, <https://www.glanlaw.org/eu-complicity-in-libyan-abuses>
- 47 Villa, Matteo (22.02.2020): Migrazioni nel Mediterraneo: tutti i numeri, ISPI, <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/migrazioni-nel-mediterraneo-tutti-i-numeri-24892>
- 48 Februar 2017-Dezember 2019, ISPI: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1ncHxOHlx4ptt4YFXgG19Tlbwd53HaR3oFbrfBm67ak4/edit#gid=0>; 2020 (Bis 19. Mai 2020): IOM, Missing Migrants Project
- 49 Tagesschau (03.07.2019): Flüchtlinge in Libyen. Kritik an „KZ-ähnlichen Verhältnissen“, <https://www.tagesschau.de/inland/libyen-fluechtlinge-111.html>
- 50 Europäische Union (2019): EU Emergency Trust Fund For Stability and Addressing the Root Causes of Irregular Migration and Displaced Persons in Africa. North Africa Window. First Monitoring Report. June 2019, S. 27, https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/eutf_noa_report_web_2019-10-11.pdf
- 51 Amnesty International (2017): Libya's Dark Web of Collusion, S. 20, <https://www.amnesty.org/download/Documents/MDE1975612017ENGLISH.PDF>
- 52 UNHCR (2018): UNHCR Position on Returns to Libya, <https://www.refworld.org/pdfid/5b8d02314.pdf>
- 53 SOLAS, 1974, siehe auch Kapitel „Umschiffung des Völkerrechts – der Aufbau der libyschen Küstenwache durch die EU“ dieses Berichts.
- 54 European Court of Human Rights (23.02.2012): Case of Hirsi Jamaa and others v Italy, <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-109231%22%5D%7D>
- 55 Siehe auch Alarm Phone, Borderline Europe, Mediterranea – Saving Humans, Sea-Watch (2020): Remote control: the EU-Libya collaboration in mass interceptions of migrants in the Central Mediterranean.
- 56 Weinzierl, Ruth; Lisson, Urszula (2007): Grenzschutz und Menschenrechte. Eine europarechtliche und seerechtliche Studie. Berlin: Deutsches Institut für Menschenrechte, S. 17, https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/_migrated/tx_commerce/studie_grenzschutz_und_menschenrechte.pdf

Kapitel: „Aus dem Einsatz: Das Versagen der EU und Libyens auf See“

- * Die Namen der Überlebenden wurden zu ihrem Schutz geändert.
- 1 Hier ist ein libysches Detention Centre gemeint.
 - 2 SAR, Anlage, 1.3.2
 - 3 SAR, Anlage, 3.1.1
 - 4 SAR, Anlage 5.3
 - 5 SAR, Anlage, 5.3.3
 - 6 SAR, Anlage, 5.7.2, 5.7.3, 5.8
 - 7 SAR, Anlage, 5.7.4, 5.7.5, 5.12.3; MSC.167(78), Anlage, 6.10
 - 8 MSC.167(78), 2.5, Anlage, 6
 - 9 SRÜ, Art. 98
 - 10 SAR, Anlage, 2.3.3; MSC.167(78), Anlage, 6.1-6.11
 - 11 MSC. 70(69) 2.3.3; IMO 2016: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)
 - 12 SAR, Anlage, 5.12.2
 - 13 MSC.167(78), Anlage, 6
 - 14 MSC 167(78) 6.7
 - 15 SRÜ, Art. 98
 - 16 SAR, Anlage, 2.3.3; MSC.167(78), Anlage, 6.1-6.11
 - 17 MSC. 70(69) 2.3.3; IMO 2016: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)
 - 18 SAR, Anlage, 5.3.4.1
 - 19 MSC 167(78) 6.7
 - 20 MSC. 155(78), Anlage 3.1.9
 - 21 MSC.167(78), Anlage, 6.12
 - 22 MSC.167(78), 2.5
 - 23 MSC.167(78), Anlage, 6.16
 - 24 MSC.167(78), Anlage, 6.8
 - 25 MSC. 155(78), Anlage 3.1.9
 - 26 MSC.167(78), Anlage, 6.12
 - 27 MSC.167(78), 2.5
 - 28 MSC.167(78), Anlage, 6.16
 - 29 Siehe: UNHCR (2018): UNHCR Position on Returns to Libya, <https://www.refworld.org/pdfid/5b8d02314.pdf>

Impressum

Herausgeber: SOS MEDITERRANEE Deutschland e.V.
Postfach 44 03 52
12003 Berlin, Germany
Tel.: 0 30 / 22 05 68 10
Web: www.sosmediterranee.de
E-Mail: contact@sosmediterranee.de
presse@sosmediterranee.org

Redaktion: Jana Ciernioch, Mirka Schäfer, Petra Krischok, Laura Gorriahn

Mitarbeit: Barbara Hohl (V. i. S. d. P.), Juliane Tetzlaff, Julie Melichar, Caroline Kraft, Benedikt Eckstein, Simon Rabaa

Layout: Dirk Braunheim

Druck: Laserline GmbH, Berlin

Redaktionsschluss: Juli 2020 (überarbeitet, November 2020)

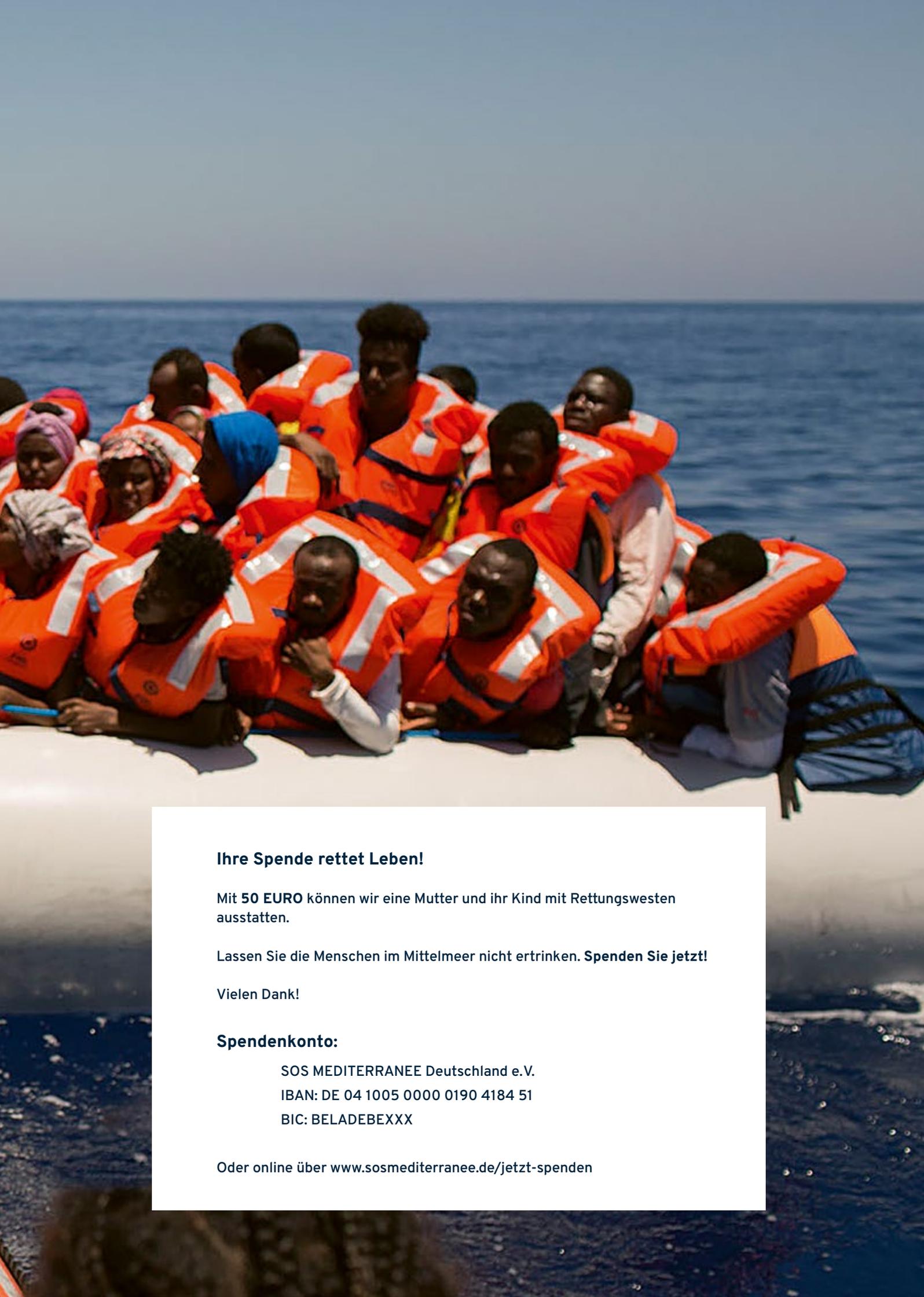
Bildnachweise: Kevin McElvaney / SOS MEDITERRANEE (Titel, Rückseite). Johannes Moths / SOS MEDITERRANEE (Umschlaginnenseite/S. 1), Kenny Karpov / SOS MEDITERRANEE (S. 4 / 5), Laurin Schmid / SOS MEDITERRANEE (S. 6), Patrick Bar / SOS MEDITERRANEE (S. 8), REUTERS/Antonio Parrinello picture alliance / Reuters | STRINGER/ITALY (S. 10), Laurin Schmid / SOS MEDITERRANEE (S. 10), Kenny Karpov / SOS MEDITERRANEE (S. 11), Kenny Karpov / SOS MEDITERRANEE (S. 11), Joerg Carstensen / picture alliance / dpa | Jörg Carstensen (S. 12), Avra Fialas / SOS MEDITERRANEE (S. 12), Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE (S. 13), Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE (S. 13), Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE (S. 14), Laurin Schmid / SOS MEDITERRANEE (S. 15), Kevin McElvaney / SOS MEDITERRANEE (S. 18), Kenny Karpov / SOS MEDITERRANEE (S. 20), Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE (S. 21), Grazia Bucca / SOS MEDITERRANEE (S. 22), Avra Fialas / SOS MEDITERRANEE (S. 25), Guglielmo Mangiapane / SOS MEDITERRANEE (S. 26), Julia Schaefermeyer / SOS MEDITERRANEE (S. 28), Maud Veith / SOS MEDITERRANEE (S. 33), Avra Fialas / SOS MEDITERRANEE (S. 40), Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE (S. 45), Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE (S. 50), Guglielmo Mangiapane / SOS MEDITERRANEE (S. 54), Anna Psaroudakis / SOS MEDITERRANEE (S. 55), Anna Psaroudakis / SOS MEDITERRANEE (S. 66 / 67)

Bildhinweis: Die abgebildeten Personen stimmen nicht mit den zitierten Personen überein, um die Anonymität der Geretteten zu wahren.

Zitathinweis: Namen wurden geändert, um die Anonymität der Geretteten zu wahren.

Umschlagfoto: Große Holzboote sind besonders instabil und die Rettung der an Bord befindlichen Personen kann mehr als neun Stunden dauern. Besonders risikoreich: Aufgrund mehrerer Decks besteht die Gefahr des Kenterns sowie dass Menschen ertrinken, erstickt oder erdrückt werden, insbesondere in den unteren Decks.





Ihre Spende rettet Leben!

Mit 50 EURO können wir eine Mutter und ihr Kind mit Rettungswesten ausstatten.

Lassen Sie die Menschen im Mittelmeer nicht ertrinken. **Spenden Sie jetzt!**

Vielen Dank!

Spendenkonto:

SOS MEDITERRANEE Deutschland e.V.
IBAN: DE 04 1005 0000 0190 4184 51
BIC: BELADEVXXX

Oder online über www.sosmediterranee.de/jetzt-spenden



Folgt uns in den sozialen Netzwerken:

-  facebook.com/sosmediterranee
-  twitter.com/SOSMedGermany
-  youtube.com/channel/UCqK10adlaqkUSUosH02i8ig
-  instagram.com/sosmediterranee_germany

Besucht unsere Webseite:

www.sosmediterranee.de

Lernt das europäisches Netzwerk SOS MEDITERRANEE kennen:

SOS MEDITERRANEE France	www.sosmediterranee.fr
SOS MEDITERRANEE Italia	www.sosmediterranee.it
SOS MEDITERRANEE Suisse	www.sosmediterranee.ch