

Überblick über die Lage auf dem Mittelmeer zwischen Libyen, Malta und Italien im Jahr 2020

In den Wintermonaten sind prinzipiell nur große Schiffe für den Rettungseinsatz im Mittelmeer unterwegs. Dies ist durch das Wetter bedingt, da bei häufig schwerem Seegang weniger Flüchtlinge aufbrechen, zum anderen kleinere Beobachtungs- und Rettungsschiffe selbst mit dem Wetter größere Schwierigkeiten haben und besonders bei Rettungseinsätzen kaum arbeiten können.

Aus diesem Grund waren über die Wintermonate lediglich die Schiffe von Sea Watch (Sea Watch 3, deutsche Flagge), von Sea Eye (Alan Kurdi, deutsche Flagge) und von SOS Mediterranea / Ärzte ohne Grenzen (Ocean Viking, gechartertes norwegisches Schiff) unterwegs.

Die Sea Watch 4 (United4Rescue) wird erst auf ihren Rettungseinsatz vorbereitet. Die Arbeiten hierzu verzögern sich jedoch bald durch die sich anbahnende Corona-Pandemie, so dass das Schiff nicht zum Einsatz kommt.

Aus der Luft werden die Rettungsschiffe durch das Flugzeug Moonbird (Sea Watch) unterstützt. Das kann jedoch nur zur Aufklärung, nicht zur konkreten Hilfeleistung eingesetzt werden.

Ende Februar, kurz vor der Ausbreitung der Corona-Pandemie müssen sowohl die Sea Watch 3 als auch die Alan Kurdi in die Werft, um die alljährlich anstehende für Berufsschiffe verbindlich vorgeschriebene Sicherheitsuntersuchung durchführen zu lassen.

Ende Februar bringt auch die Ocean Viking 273 Flüchtlinge nach Italien, muss aber dann inklusive der Crew 2 Wochen in Quarantäne bleiben.

Anfang März wird der Ocean Viking durch die norwegische Regierung und dem norwegischen Reeder das Auslaufen verboten. Begründung ist die Corona-Pandemie.

Infolge des Streits über das Auslaufen bzw. nicht Auslaufen des Schiffes zu Rettungsmissionen zerbricht das Bündnis von SOS und Ärzte ohne Grenzen. Dies ist wohl der schwerste Schlag für die zivile Seenotrettung, denn das Bündnis war das erfolgreichste und vor allem professionellste seit Mitte 2019.

Am 11.3. darf man als Deutscher nur noch aus „triftigem Grund“ und unter Einhaltung einer 2-wöchigen Quarantäne nach Malta einreisen. Malta ist Startpunkt für Beobachtungsmissionen von Resqship. Bedingt dadurch, dass das Schiff in Palermo in der Wert festliegt (ebenfalls bedingt durch Corona), ist der Verein erst recht nicht mehr handlungsfähig.

Meldungen wie die nachfolgende häufen sich: Die libysche Küstenwache hat nach UN-Angaben auf dem Mittelmeer mehr als 300 Flüchtlinge und Migranten gestoppt und zurück in die Hauptstadt Tripolis gebracht. Die meisten der 301 Menschen seien in Internierungslager gebracht worden, twitterte die Internationale Organisation für Migration (IOM).

Mitte März gibt die Bundesregierung bekannt, dass sie die bisher geplante Aufnahme von Flüchtlingen aus dem Mittelmeerraum bis auf weiteres aussetze.

Ende März kehren Kriegsschiffe zurück ins Mittelmeer. Jedoch sind diese nur zur Kontrolle des Waffenembargos gegen Libyen vorgesehen. Werden aus der Luft Flüchtlingsboote gesichtet, werden die Schiffe angewiesen, sich zurückzuziehen.

Mehrere Wochen lang sind die somit Flüchtenden auf dem Mittelmeer ohne Schiffe der zivilen Seenotrettung und somit ohne Hilfe in Not. Mehrfach dokumentiert das Aufklärungsflugzeug Moonbird als auch die Hilfsorganisation Alarmphone, die eine Notfall-Telefonzentrale in Deutschland betreibt, dass in Not geratenen Flüchtlingsbooten nicht geholfen wird.

Mehrfach wird trotz exakter Angabe von Koordinaten durch das Moonbird- und/oder Alarmphone-Team von maltesischen Küstenwache gemeldet, dass niemand gefunden und die Suche eingestellt wurde. Wie viele Menschen so ertrunken sind, ist nicht dokumentiert. In einem Fall scheint aber die Sachlage recht klar zu sein, da sich ein maltesisches Küstenwachtschiff nachweislich ganz in der Nähe eines Flüchtlingsbootes befand, das dann unterging. Eine Rettung fand jedoch nicht statt. Nun läuft eine Anklage einer maltesischen Organisation gegen Mitglieder der maltesischen Regierung, die vermeintlich vorsätzlich eine Rettung durch das Küstenwachtschiff verhindert haben und damit für den Tod von ca. 80 Migranten verantwortlich sein sollen. In einigen anderen Fällen wurden Menschen von der Küstenwache gerettet. Doch die maltesische Regierung will sie nicht an Land nehmen. Sie chartert eine Fähre, auf der die Geretteten so lange verbleiben sollen, bis sie von anderen europäischen Ländern aufgenommen werden.

Auch kam es dazu, dass ein ziviles Schiff zu einer Rettung beordert wurde. Der Einsatzort lag innerhalb der maltesischen Rettungszone. Dennoch wurde der Kapitän des Schiffes angewiesen, die Migranten in das Bürgerkriegsland Libyen zu bringen – ein Verstoß gegen internationales Seerecht und gegen die Genfer Flüchtlingskonvention.

Bald wird auch der Moonbird das Starten und damit auch das Beobachten bzw. Suchen verboten. Begründung: Corona. Damit ist nun jegliche Informationsquelle über die Fliehende im zentralen Mittelmeer stillgelegt.

Anfang April läuft die Alan Kurdi (Sea Eye) nach langer Vorbereitungszeit aus – trotz aller Corona-Hürden.

Wenige Tage später fährt auch die Aita Mari (Salvamento Marítimo Humanitario) in die SAR-Zone vor Libyen aus.

In nur kurzen Abständen werden zuerst von der Crew der Alan Kurdi und anschließend von der Aita Mari Schiffbrüchige gerettet. Am selben Tag schreibt die Bundesregierung die großen Seenotrettungsorganisationen (Sea-Eye, Misson Lifeline, Sea-Watch und SOS Mediterranee) an und bittet sie, ihre Rettungsmissionen einzustellen, da alle potenziellen Aufnahmestaaten bedingt durch die Corona-Pandemie nicht in der Lage seien, Flüchtlinge aufzunehmen. Doch dieser Aufruf kam erst nach der Rettungsaktion durch das deutsche Team der Alan Kurdi.

Kurz darauf deklariert Italien alle seine Häfen als „unsafe“. Wenige Tage später folgt Libyen mit der gleichen Feststellung und lässt die libysche Regierung Bootsflüchtlinge in Tripolis nicht von Bord, die die libysche Küstenwache zurück nach Libyen gebracht hat, ebenfalls mit der Begründung Corona.

Zunächst bekommen die Alan Kurdi und Aita Mari keinen sicheren Hafen zugewiesen. Erst nach mehreren Tagen wird dann ein italienisches ziviles Schiff durch die italienische Regierung bereitgestellt, auf das die Geretteten transferiert und dort für 2 Wochen unter Quarantäne gestellt werden. Auch die Crew der Alan Kurdi darf 2 Wochen lang keinen italienischen Hafen anlaufen. Gleiches gilt für die Aita Mari. Letztendlich dürfen die beiden Schiffe in Palermo zum Crewwechsel und Bunkern in den Hafen einlaufen.

Am 8. April dankt der Papst in einem handschriftlichen Brief italienischen Seenotrettern, die auch während der Osterzeit Geflüchtete vor dem Ertrinken im Mittelmeer retten. Dennoch folgen weitere Meldungen über Tote im Mittelmeer.

Kurz nach dem Festmachen im Hafen von Palermo wird die Alan Kurdi wegen angeblicher Sicherheitsmängel festgesetzt. Wenn man bedenkt, dass das Schiff erst ca. 4 Wochen davor den für Berufsschiffe jährlich fälligen Sicherheits-Check (TÜV für Berufsschiffe) hinter sich gebracht hatte, erscheint dies mehr als zynisch.

Aber nicht nur die Alan Kurdi, sondern auch die Aita Mari darf den Hafen von Palermo nicht mehr verlassen. Die Folge: Kein Schiff ist zur Rettung von in Seenot geratenen Flüchtlingen in der SAR-Zone. Dieser Zustand wird über fast zwei Monate andauern. Da auch Moonbird nicht fliegen darf, gibt es wenig Informationen, wie

viele Menschen in dieser Zeit keine Hilfe bekamen. Da jedoch immer wieder Flüchtlinge in Lampedusa aus eigener Kraft ankommen, muss man davon ausgehen, dass weiterhin viele in Afrika sich auf den Weg übers Meer aufmachen.

Erst am 6. Juni läuft die Sea Watch 3 wieder zu einem Rettungseinsatz aus. Sie wird in den folgenden Tagen in der SAR-Zone (Search and Rescue Zone) erwartet und voraussichtlich vom Aufklärungsflugzeug Moonbird unterstützt.

Offiziell sind in diesem Jahr noch nicht einmal 300 Menschen im Meer ertrunken. Jedoch dürfte die Dunkelziffer bedingt durch die Monate langen Zwangspause der Schiffe der privaten Seenotrettung und der Aufklärungsflugzeuge weit höher sein als in den davorliegenden Jahren.

Corona bzw. die damit verbundenen Maßnahmen sowie europäische Behörden werden auch weiterhin eine effektive Rettung durch die zivile Seenotrettung stark behindern.