

EINE SCHANDE FÜR EUROPA

DAS FLÜCHTLINGS-
DRAMA
AUF DEM MITTELMEER

AMNESTY
INTERNATIONAL



Amnesty International ist eine weltweite Bewegung mit mehr als 7 Millionen Unterstützer_innen, Mitgliedern und Aktivist_innen, die sich weltweit für die Menschenrechte stark machen.

Unser Ziel ist es, dass alle Menschen die in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte und in anderen internationalen Menschenrechtsnormen verankerten Rechte genießen können.

Wir handeln unabhängig von Regierungen, Religionen, politischen Ideologien und wirtschaftlichen Interessen und finanzieren uns über Mitgliedsbeiträge und öffentliche Spenden.

**AMNESTY
INTERNATIONAL**



Erstveröffentlichung 2015 durch
Amnesty International Ltd
Peter Benenson House
1 Easton Street
London WC1X 0DW
GROSSBRITANNIEN

© Amnesty International 2015

Index: EUR 03/1434/2015 German
Deutsche Übersetzung. Verbindlich ist das englische Original
Druck: Amnesty International
Internationales Sekretariat, Großbritannien

Alle Rechte vorbehalten. Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt und darf gebührenfrei, jedoch nicht zum Wiederverkauf, in jeder Form für Aktionen, Kampagnenarbeit und Unterrichtszwecke vervielfältigt werden.

Zur Erfassung der Reichweite dieser Publikation bitten die Urheber_innen um Kenntnissgabe bei wie oben aufgeführter Verwendung. Für andere als die genannten Zwecke, zur Weiterverwendung in anderen Publikationen, für eine Überarbeitung oder Übersetzung ist die Vervielfältigung nur nach vorherigem schriftlichem Einverständnis möglich, das bei den Herausgeber_innen einzuholen ist. Diese behalten sich vor, eine Gebühr zu erheben. Wenden Sie sich hierzu oder für andere Anfragen bitte an copyright@amnesty.org

Titelfoto: Ein von der sechsjährigen Leila gemaltes Bild.
Am 11. Oktober 2013 überlebte das syrische Flüchtlingskind zusammen mit seinem Vater ein Schiffsunglück, bei dem rund 200 Menschen ihr Leben verloren. Leilas schwangere Mutter und ihre Schwester werden seit diesem Tag vermisst. Eine Woche später setzte Italien die Operation Mare Nostrum in Gang, um weitere Katastrophen auf dem Mittelmeer zu verhindern.
© Privat

amnesty.org

INHALT

Zusammenfassung	4
Aus Mangel an Alternativen.....	6
Tödliche Vorfälle auf See 2015	7
Der Vorfall vom 22. Januar	7
Der Schiffbruch vom 8./9. Februar 2015	8
Der Schiffbruch vom 4. März 2015	11
Weitere Todesopfer sind absehbar.....	12
Die Lücke bei Such- und Rettungsoperationen im zentralen Mittelmeer <i>nach</i> Mare Nostrum	14
Handelsschiffahrt unter Druck.....	16
Die Grenzen von Triton	18
Empfehlungen	20

ZUSAMMENFASSUNG

Tausende von Menschen versuchen auf der Flucht vor Konflikten, Gewalt und Verfolgung in Europa Schutz zu finden. Andere fliehen vor der Armut. Viele von ihnen kommen auf dem Seeweg. Trotz der gefährvollen Überfahrt über das Mittelmeer – allein 2014 verloren 3.500 Menschen dabei ihr Leben – und trotz schlechter Witterungsbedingungen hat sich in den ersten dreieinhalb Monaten 2015 eine neue Rekordzahl von Flüchtlingen und Migrant_innen auf den Seeweg nach Europa gemacht. Mehr als 21.000 von ihnen sind in Italien gelandet. Die in Abstimmung mit der Europäischen Union (EU) getroffene Entscheidung Italiens, die humanitäre Such- und Rettungsoperation „Mare Nostrum“ der italienischen Marine, die Zehntausende von Menschen auf See das Leben rettete, Ende 2014 einzustellen, hatte nicht die abschreckende Wirkung, die einige europäische Regierungen sich erhofft hatten.

Doch während das Ende von Mare Nostrum die Menschen nicht davon abhielt, die riskante Überfahrt anzutreten, lässt sich seither ein eindeutiger Anstieg der Todesfälle auf See verzeichnen. Bei der Drucklegung dieses Kurzberichts gab es erste Meldungen über ein Schiffsunglück am 12. April 2015, bei dem Überlebenden zufolge möglicherweise 400 Personen ertrunken sind. Mit dieser neuerlichen Katastrophe steigt die geschätzte Anzahl von Personen, die in den ersten dreieinhalb Monaten 2015 auf See verschollen sind, auf 900. Das sind 53-mal mehr Todesfälle als im Vergleichszeitraum 2014. 2014, als Mare Nostrum noch bestand, lag die Todesrate für jene, die die Überfahrt antraten, im gesamten Jahr bei 1 zu 50. 2015 hingegen starb in den ersten dreieinhalb Monaten jede 23. Person, die sich per Boot nach Europa aufmachte.

Die Mittelmeeroute nach Europa bleibt die gefährlichste und tödlichste weltweit. Aber angesichts der Gefahren, denen Flüchtlinge in ihren Herkunftsländern ausgesetzt sind, des Elends, das sich für viele in den benachbarten Aufnahmeländern fortsetzt, der Absperrung von Landrouten, der äußerst beschränkten Kapazitäten von Resettlement- und humanitären Aufnahmeprogrammen sowie unzureichender regulärer Migrationskanäle werden Flüchtlinge und Migrant_innen die Risiken auch weiter auf sich nehmen. Solange die europäischen Regierungen keine entsprechend sicheren und regulären Routen nach Europa bieten, werden Menschen auch weiterhin nicht vor einer gefährlichen Reise zurückschrecken.

In der internationalen Gemeinschaft herrscht allgemein Besorgnis angesichts der sich abzeichnenden Tragödien auf See.

Im Februar 2015 sprach der UN-Hochkommissar für Flüchtlinge vor dem UN-Sicherheitsrat klare Worte:

„... Italiens Operation Mare Nostrum ist eingestellt, und die Triton-Initiative der EU verfügt nur über ein eingeschränktes Mandat und begrenzte Ressourcen. Europa muss seine Kapazitäten zur Rettung von Leben durch eine tragfähige Such- und Rettungsoperation im zentralen Mittelmeerraum erhöhen – oder es werden weiter Tausende, darunter sehr viele Menschen aus Syrien, ihr Leben verlieren.“

Bei der Entscheidung, die die EU-Regierungen treffen müssen, geht es um Leben und Tod.

Was werden sie tun, um die Anzahl der Todesfälle zu senken?

Seit der Einstellung von Mare Nostrum verlaufen Such- und Rettungseinsätze im zentralen Mittelmeer wieder nach dem üblichen Verfahren, das sich auf die Ressourcen der Küstenwache und die Unterstützung kommerzieller Schiffe verlässt. Alle Kapitän_innen sind laut internationalem Seerecht verpflichtet, Menschen in Seenot Hilfe zu leisten, unabhängig von deren Staatsangehörigkeit, Status oder den Umständen, unter denen sie aufgefunden werden. Die italienische Küstenwache hat ein beeindruckendes Engagement bei der Rettung von Leben auf See, der Bereitstellung ihrer Einsatzkräfte und der Koordinierung von Rettungseinsätzen durch Handelsschiffe bewiesen. Auch die maltesischen Streitkräfte haben im Rahmen ihrer Möglichkeiten Hilfe geleistet. Es ist jedoch sehr viel mehr Hilfe nötig, das haben auch die italienischen und maltesischen Behörden bereits deutlich geäußert. Das Gleiche gilt für Organisationen aus der Handelsschifffahrt, deren Mitglieder durch die Bereitstellung von Such- und Rettungseinsätzen mit finanziellen Verlusten und beträchtlichen Risiken für die Besatzungen ihrer Schiffe konfrontiert waren.

Bisher bestand die Reaktion der EU-Regierungen in der Einrichtung der gemeinsamen Operation Triton der EU-Grenzschutzagentur Frontex zum 1. November 2014. Als Grenzschutzmission, die mit Grenzkontrollaktivitäten und nicht mit Such- und Rettungseinsätzen beauftragt ist, verfügt Triton über kleinere Schiffe, weniger Flugzeuge und weniger Personal als Mare Nostrum. Tritons Ressourcen sind viel näher an der italienischen und maltesischen Küste stationiert als die von Mare Nostrum und in viel größerer Entfernung zu der Zone, in der die meisten Rettungseinsätze stattfinden. Ihre Ressourcen werden und wurden bereits gemäß internationalem Seerecht auf Anforderung durch die zuständigen Seenotleitstellen (*Marine Rescue Co-ordination Centres – MRCCs*) bei Such- und Rettungsoperationen eingesetzt. Allerdings bleibt der nicht unwesentliche Beitrag, den Triton für die Erweiterung der Such- und Rettungskapazitäten im zentralen Mittelmeer leistet, angesichts des aktuellen und in den kommenden Wochen und Monaten zu erwartenden Bedarfs an Such- und Rettungseinsätzen unzureichend.

Die EU-Regierungen müssen im Rahmen einer konzertierten europäischen humanitären Operation dringend mehr Ressourcen bereitstellen, um Flüchtlingen und Migrant_innen, die im zentralen Mittelmeer in Gefahr geraten, zu helfen, sie an sichere Orte zu bringen und ihren Zugang zu internationalem Schutz zu gewährleisten. Gleichzeitig sollten die europäischen Regierungen sichere Optionen bereitstellen, darunter eine Erhöhung der Kapazitäten der Resettlement- und humanitären Aufnahmeprogramme für Flüchtlinge sowie mehr reguläre Migrationswege, und das in einem Umfang, der allen, die eine Mittelmeerüberquerung in Betracht ziehen, eine echte Alternative bietet.

Dieser Kurzbericht von Amnesty International enthält Fakten, die das ganze Ausmaß der humanitären Krise im zentralen Mittelmeer deutlich machen, Berichte von Überlebenden, um die Folgen für das Leben und die Rechte der Menschen aufzuzeigen, und eine Analyse der Mängel bei den Such- und Rettungsressourcen, die durch die Einstellung von Mare Nostrum und die begrenzten Kapazitäten von Triton entstanden sind.

AUS MANGEL AN ALTERNATIVEN

Mehr als 43 % aller Menschen, die 2014 das Mittelmeer überquerten, waren Prima-facie-Flüchtlinge. Nach Angaben von Frontex handelte es sich bei 46 % der mehr als 170.000 Flüchtlinge, die 2014 mit dem Boot nach Italien kamen, um Menschen aus Syrien und Eritrea. Ein Großteil kam auch aus dem Sudan, aus Afghanistan oder dem Irak.

Die EU-Regierungen haben dieser Gruppe zu wenig Alternativen geboten. So gab es nur wenige Plätze in Resettlement-Programmen und äußerst begrenzte Kapazitäten für humanitäre Auffangprogramme für syrische Flüchtlinge, die im Libanon, in Jordanien, in der Türkei, dem Irak und Ägypten unter unwürdigen Bedingungen leben. In den Nachbarländern Syriens und in Ägypten sind 3,9 Millionen Flüchtlinge registriert. Ab 2013 haben EU-Mitgliedstaaten bis zum 12. März 2015 insgesamt 40.137 Plätze in Resettlement- und humanitären Auffangprogrammen bereitgestellt (davon 30.000 in Deutschland). Zwischen 2012 und 2014 sind in den 28 EU-Mitgliedstaaten außerdem 186.305 neue Asylanträge von syrischen Staatsangehörigen eingegangen.

Darüber hinaus haben die EU-Staaten die Landrouten abgesperrt, wodurch die Möglichkeiten, auf dem Landweg nach Europa zu gelangen, zunehmend eingeschränkt wurden. Aufgrund der verstärkten Sicherheitsmaßnahmen auf beiden Seiten können Asylsuchende nach wie vor nicht an die Landesgrenzen zwischen der Türkei und Griechenland oder der Türkei und Bulgarien gelangen. Auch weiterhin gibt es Berichte, nach denen Personen, die internationalen Schutz benötigen, von Bulgarien und Griechenland in die Türkei zurückgeschoben werden (Push Backs), häufig unter Anwendung von Gewalt. An der mazedonischen Grenze ist das Zurückschieben von Flüchtlingen nach Griechenland gängige Praxis. Bei Flüchtlingen, die es nach Serbien schaffen, ist der Zugang zu Schutz häufig mit einem langwierigen Verfahren verbunden und wird meist verweigert, sodass viele es vorziehen, ihre Reise Richtung Ungarn fortzusetzen. Für schwarze Afrikaner_innen ist es praktisch unmöglich, über die offiziellen Grenzkontrollen von Ceuta und Melilla von Marokko nach Spanien zu gelangen. Jene, denen es gelungen ist, über den Grenzzaun zu klettern, werden häufig ohne jedes offizielle Verfahren nach Marokko zurückgeschickt. Vielen Syrer_innen gelingt der Grenzübertritt nur durch den Einsatz falscher Papiere oder indem sie sich unter die zahlreichen marokkanischen Arbeiter_innen und Händler_innen mischen, die täglich in die Enklaven kommen.

In Libyen, wo die große Mehrheit der Menschen im vergangenen Jahr mit dem Boot ausgelaufen ist, leiden viele Flüchtlinge und Migrant_innen zunehmend unter dem Konflikt der kriegsführenden Parteien, und Tausende wurden vertrieben. Die monatelangen erbitterten Kämpfe, häufig in Wohngebieten, haben zu Hunderten von Opfern in der Zivilbevölkerung und zerstörten Krankenhäusern, Schulen, Kraftwerken, Flugzeugen und Straßen geführt. In einigen Gegenden fehlt es an Medikamenten und medizinischen Hilfsmitteln, Treibstoff, Strom, Wasser und Lebensmitteln.

Angesichts der daraus resultierenden Gesetzlosigkeit und der schweren Menschenrechtsverstöße, die von allen Konfliktparteien begangen wurden, sind besonders Flüchtlinge und Migrant_innen Menschenrechtsverletzungen durch bewaffnete Gruppen, Milizen und Schmuggler_innen ausgesetzt. Sie berichten von Entführungen mit Lösegeldforderungen, tätlichen Übergriffen, Folter und anderen Misshandlungen in Hafteinrichtungen, Ausbeutung, sexuellem Missbrauch und Zwangsarbeit. Einige von ihnen, darunter christliche Kopt_innen, wurden Opfer von Massentötungen aufgrund ihrer Religionszugehörigkeit. Viele haben die Grundlage für ihren Lebensunterhalt verloren. Während Libyen noch tiefer in Gewalt versinkt, evakuieren zahlreiche Länder ihre Staatsangehörigen. Viele Flüchtlinge und MigrantInnen, darunter Staatsangehörige aus afrikanischen Ländern südlich der Sahara und aus Syrien, können sich jedoch nicht auf die Hilfe ihrer Länder verlassen oder suchen Schutz in den Nachbarländern, die ihre Landgrenzen zu Libyen aus Angst vor einer Ausweitung des Konflikts zunehmend abgeschottet haben.

Ägypten hat seine Grenzen für Flüchtlinge und Migrant_innen geschlossen und lässt nur noch libysche Staatsangehörige hinein. Auch Tunesien steht libyschen Staatsangehörigen weiter offen, während Angehörige anderer Staaten über gültige Papiere verfügen und Tunesien nach einem kurzen Transitaufenthalt wieder verlassen müssen. Mangels anderer Optionen stecken Flüchtlinge und Migrant_innen, insbesondere dann, wenn sie keine gültigen Ausweispapiere besitzen, buchstäblich in der Falle und haben keine andere Möglichkeit, als zu versuchen, auf dem Seeweg in Sicherheit zu gelangen.

Die Unsicherheit, die Menschen aus ihren Herkunftsländern oder benachbarten Aufnahmeländern treibt, in Verbindung mit dem Abschotten von Landwegen durch EU-Staaten sowie der fehlenden Bereitschaft, hinreichend sichere und reguläre Routen bereitzustellen, bringt Flüchtlinge und Migrant_innen dazu, den gefährlichen Seeweg einzuschlagen. Die Regierungen der europäischen Staaten, deren Politik zu dieser Entwicklung beigetragen hat, können sich nicht der Verantwortung entziehen, das Leben all jener zu retten, die verzweifelt genug sind, die Überfahrt zu wagen.

TÖDLICHE VORFÄLLE AUF SEE 2015

Seit dem Ende von Mare Nostrum sind die aktuellen Such- und Rettungseinrichtungen im zentralen Mittelmeer an ihre Grenzen gelangt. Beginnend mit der Rettung von über 1.200 Menschen auf zwei aus der Türkei kommenden Frachtschiffen am 30. Dezember 2014 und am 1. Januar 2015 gab es fortlaufend Such- und Rettungseinsätze, bei denen häufig mehrere Hundert Personen gleichzeitig gerettet wurden. So wurden am 13. und 15. Februar mehr als 2.800 Personen auf mindestens 18 Booten gerettet. Allein am 15. Februar wurden 2.225 Personen von einem Dutzend Boote geborgen. Am 16. Februar wurden weitere 1.088 Personen gerettet. Zwischen dem 4. und dem 5. März wurde mehr als 1.000 MigrantInnen geholfen. In den ersten Apriltagen wurden insgesamt 2.700 Personen gerettet. Am 10. April wurden weitere 1.000 Personen bei drei separaten Rettungseinsätzen gerettet. Zwischen dem 11. und dem 14. April wurden fast 10.000 Personen bei mehreren Einsätzen durch italienische Behörden, Handelsschiffe und Triton-Einsatzkräfte gerettet. Am Nachmittag des 12. April wurden 144 Flüchtlinge und Migrant_innen sowie neun Leichen von der italienischen Küstenwache und einem Schiff der italienischen Marine aus dem Wasser geborgen, nachdem ihr Holzboot etwa 80 Seemeilen vor der libyschen Küste gekentert war. Der italienischen Küstenwache zufolge war das Boot bereits gekentert, als es von Rettungskräften entdeckt wurde, die im Rahmen anderer Einsätze in dem Gebiet unterwegs waren. Bei Drucklegung dieses Berichts ließen Berichte von Überlebenden, die von der Nichtregierungsorganisation Save the Children und der Internationalen Organisation für Migration gesammelt wurden, befürchten, dass bei diesem Schiffbruch möglicherweise 400 Menschen gestorben sind. Das Unglücksgebiet wurde noch mehrere Tage lang abgesucht, jedoch ohne dass weitere Überlebende oder Leichen gefunden wurden.

Trotz des Einsatzes von italienischer Küstenwache, italienischer Marine, maltesischer Streitkräfte, Handelsschiffen und gelegentlich auch Triton-Einsatzkräften ist davon auszugehen, dass 900 Männer, Frauen und Kinder in den ersten dreieinhalb Monaten 2015 im zentralen Mittelmeer ihr Leben verloren haben oder auf See verschollen sind.

Amnesty International hat drei Vorfälle, bei denen zahlreiche Menschen starben, genauer untersucht. Bei allen hat die von Mare Nostrum hinterlassene und von Triton nicht ausgefüllte Lücke bei den Such- und Rettungsressourcen wahrscheinlich dazu beigetragen, dass Menschen starben. Bei den ersten beiden Vorfällen vom 22. Januar bzw. 8./9. Februar 2015 hätte man die Boote der Flüchtlinge und Migrant_innen eher entdecken und früher Hilfe leisten können, wenn mehr Einsatzkräfte weiter südlich in Richtung Libyen stationiert gewesen wären. Beim dritten Fall vom 4. März 2015 hätte durch den Einsatz professioneller Rettungskräfte statt der Hilfe durch ein Handelsschiff das Kentern eines der gefährdeten Boote verhindert werden können.

DER VORFALL VOM 22. JANUAR

ABUBAKER JALLOW, EIN 21-JÄHRIGER AUS GAMBIA

„Da war ein Araber, der uns sagte, den Kurs acht Stunden lang beizubehalten und uns erklärte, wie der Tank aufgefüllt wird. Dann ist er ins Wasser gesprungen und gegangen. Wir waren die ganze Nacht auf See, aber

wir haben Italien nicht erreicht ... Die Leute fingen an, verrückt zu werden. Einige sagten, sie wollten Essen holen oder zurück in ihr Land gehen, dann sprangen sie ins Wasser. Ich weiß nicht, wie viele gesprungen sind ... Ich konnte mich nicht mehr konzentrieren ... Einige haben Meerwasser getrunken ... Viele sind gestorben ... Wir haben die Leichen ins Wasser geworfen, ich weiß nicht, wie viele es waren ... Als wir in Malta eintrafen, haben sie uns erlaubt, unsere Familien anzurufen. Ich habe meine Mutter angerufen. Sie hat geweint, als ich ihr erzählte, dass andere gestorben sind.“

JEAN, EIN MANN AUS CÔTE D'IVOIRE

„Ich bin aus meinem Land geflohen, weil meine Familie mir gedroht hat, als ich sagte, dass ich nicht wollte, dass meine Tochter beschnitten [einer weiblichen Genitalverstümmelung unterzogen] wird ... Die Schmuggler waren bewaffnet. Einige von uns hatten Angst und wollten nicht gehen, aber es gab keinen Weg zurück. Sie haben uns keine Karten gegeben, gar nichts. Sie haben nur gesagt: Einfach geradeaus, da liegt Italien!“

Von etwa 122 Personen, die auf einem Boot unterwegs waren, das am 22. Januar 2015 von maltesischen Streitkräften gerettet wurde, starben 34 Personen auf See. 88 junge Männer aus afrikanischen Ländern südlich der Sahara wurden gerettet, einer von ihnen starb jedoch kurz nach der Rettungsaktion im Krankenhaus.

Überlebende, die im Flüchtlingslager Safi auf Malta untergebracht waren, berichteten Amnesty International, dass sie Garabouli in Libyen am 15. Januar gegen 18 Uhr verlassen hätten. Sie hatten weder Telefone und Wasser noch Lebensmittel oder Schwimmwesten an Bord. Das kleine Schlauchboot war so voll, dass sie sich weder setzen noch zum Schlafen hinlegen konnten, und sie litten bald unter Erschöpfung, Kälte und extremem Durst. Nach ein paar Tagen ging der Treibstoff aus, und es drang Wasser in das Schlauchboot. Sie hatten keine Eimer, um es herauszuschöpfen, und einige mussten mit den Füßen tagelang im eiskalten Wasser stehen.

Ihr Boot trieb bereits acht Tage lang auf dem Meer, als sie um 7.00 Uhr etwa 2,5 Seemeilen vor der maltesischen Küste von einem Fischerboot gesichtet wurden. Innerhalb von 30 Minuten erreichten zwei Patrouillenboote der maltesischen Marine, von denen eines im Rahmen der Triton-Mission unterwegs war, das Boot in Seenot. Weder die maltesischen Behörden noch Triton-Einsatzkräfte hatten das Boot gesehen, bevor es in maltesische Hoheitsgewässer und fast schon an Land gelangt war.

DER SCHIFFBRUCH VOM 8./9. FEBRUAR 2015

LAMIN, EIN 24-JÄHRIGER AUS MALI

„Ich musste Libyen verlassen, es wäre zu gefährlich gewesen, zu bleiben oder zurück in mein Land zu gehen ... Auf meinem Boot waren 107, die Schleuser hatten uns gezählt ... Die Leute fielen ins Wasser, aber niemand konnte helfen. Wer ins Wasser fiel, versuchte vergeblich, wieder aufs Boot zu kommen. Ich habe drei Leute ins Wasser fallen sehen. Andere starben aus anderen Gründen, vielleicht aus Mangel an Essen und Wasser ... Nur Gott weiß, was in mir vorging, als ich die anderen sterben sah ... Wir waren nur noch sieben, als Rettung kam.“

Am 8. Februar 2015 verloren bei vier Schiffbrüchen über 330 Menschen ihr Leben.

Angehörige der italienischen Küstenwache berichteten Amnesty International, dass sie am Nachmittag des 8. Februar per Satellitentelefon um Hilfe gebeten wurden. Der Notruf kam von einer Position 120 Seemeilen südlich von Lampedusa und 40 Seemeilen nördlich von Libyen. Er war kaum verständlich, aber sie konnten die Worte „gefährlich, gefährlich“ auf Englisch verstehen. Die italienische Küstenwache schickte ein Suchflugzeug und zwei Patrouillenboote aus, später noch zwei weitere Boote, nachdem eines der ersten Boote einen Motorschaden gemeldet hatte.

Trotz widrigster Wetterbedingungen mit außergewöhnlich starkem Wind und mehreren Meter hohen Wellen gelang es den Einsatzkräften der italienischen Küstenwache, das Boot um 21.00 Uhr nach etwa 6,5 Stunden Suche zu finden und 105 Personen aus einem Schlauchboot zu retten. Die Geretteten wurden an Bord von zwei Patrouillenbooten der Küstenwache gebracht. Als das Wetter sich während der 18-stündigen Rückfahrt durch Regen, Hagel und bis zu acht Meter hohe Wellen weiter verschlechterte, starben 29 der Geretteten. Angesichts der spärlichen Bekleidung und der zwei Tage, die sie bei schlechtem Wetter und Temperaturen nah am Gefrierpunkt auf See getrieben waren, waren sie zu geschwächt, um den widrigen Wetterumständen in den offenen Booten der Küstenwache weiter standzuhalten, und starben an Unterkühlung.

„Sie waren erschöpft, durstig, sehr hungrig ... Als wir die Männer nach und nach auf unsere Boote brachten, wobei ein Handelsschiff uns Schutz zu geben versuchte, wurde das Meer noch rauer, und wir konnten nicht viel sehen. Wir gaben ihnen Rettungsdecken und Wärmepacks, aber das brachte nicht viel ... Es war sehr kalt, vielleicht null Grad. Einige waren so durchnässt, dass sie ihre Kleidung auszogen ... Um sie warm zu halten, ließen wir sie reihum in die Kabine, aber das war alles sehr schwierig. Uns allen ging es schlecht, und wir hatten Angst. Wir hatten Angst um unser Leben ... Ich war so wütend: Da hatten wir sie gerettet und mussten jetzt zusehen, wie sie starben ...“

Salvatore Caputo, Krankenpfleger an Bord von Schiff CP302 der italienischen Küstenwache

Kurz darauf retteten zwei Handelsschiffe in dem Gebiet weitere neun Männer, zwei in einem, sieben in einem anderen Boot.

Amnesty International hat kurz nach ihrer Ankunft in Lampedusa mit einigen der Überlebenden gesprochen. Die Schilderungen zeichneten ein entsetzliches Bild. Etwa 420 Flüchtlinge und Migrant_innen waren zusammen in der libyschen Hafenstadt Garabouli etwa 40 km westlich von Tripolis in vier Schlauchbooten gestartet. Bei den meisten handelte es sich um junge Männer, darunter einige Minderjährige, aus Westafrika.

Menschenschmuggler_innen hatten sie bei Tripolis auf die Reise warten lassen, nachdem sie ihnen den Gegenwert von etwa 650 Euro abgenommen hatten. Am Abend des 7. Februar wurden sie von den bewaffneten Schleuser_innen aufgefordert, in die von 1 bis 4 nummerierten Schlauchboote zu steigen. Die Boote wurden von kleinen Außenbordmotoren angetrieben, die Schleuser_innen hatten jedoch nicht genug Treibstoff für die Reise besorgt. Angehörige der italienischen Küstenwache betonten bei einer späteren Befragung durch Amnesty International, dass die Wettervorhersagen für diesen Teil des Mittelmeers für die gesamte Woche schlecht gewesen seien und die Flüchtlinge und Migrant_innen auf ihren sicheren Tod zusteuerten.

Am frühen 8. Februar gerieten die im Mittelmeer nördlich von Libyen treibenden Boote in ernsthafte Gefahr. Hohe Wellen rissen Menschen aus den Schlauchbooten ins Wasser. Das erste Schlauchboot hatte Luft verloren und begann bereits mit Wasser vollzulaufen, als es von den Patrouillenbooten der italienischen Küstenwache gesichtet wurde. Das zweite wurde nie gefunden, und es gab keine Überlebenden. Handelsschiffe kamen zwei weiteren Schlauchbooten zur Hilfe. Auf einem befanden sich nur noch sieben Überlebende, und es ging mit vielen Toten unter, während die Überlebenden an dem Seil hochkletterten, das die Besatzung des Handelsschiffs ihnen zugeworfen hatte. Das vierte Schlauchboot wurde am Nachmittag des 9. Februar von einem weiteren Handelsschiff gefunden. Es hatte die Hälfte der Luft verloren, und zwei Männern war es gelungen, sich an der noch aufgeblasenen Seite festzuhalten.

Nach Angaben von Überlebenden kamen mehr als 330 ihrer Mitreisenden um, denn nach ihren Schätzungen hatten sich auf den vier Schlauchbooten jeweils etwa 105 Personen befunden.

Abgesehen von den beiden Handelsschiffen, die sich in der Nähe befanden, war die italienische Küstenwache bei der Rettungsaktion an diesem Tag ganz auf sich gestellt, teilte der Leiter des italienischen MRCC Amnesty International mit.

Es gibt zu viele unbekannte Variablen, um sagen zu können, wie viele Menschenleben mit einer besseren Ausstattung hätten gerettet werden können, aber die Todesrate wäre höchstwahrscheinlich niedriger. Expert_innen der Küstenwache zufolge waren ihre Patrouillenboote die einzigen, die sich den in Seenot befindlichen Booten angesichts der extremen Wetterverhältnissen zu dieser Zeit überhaupt hätten nähern können. Wären andere Schiffe jedoch näher zur libyschen Küste stationiert gewesen, hätte vielleicht die Möglichkeit bestanden, die Boote in Seenot eher zu erreichen, möglicherweise sogar noch vor dem extremen Wetterumschwung.

DER SCHIFFBRUCH AM 4. MÄRZ 2015

MOHAMMAD, EIN 25-JÄHRIGER PALÄSTINENSER AUS DEM LIBANON

„Um 17 Uhr näherte sich ein amerikanisches Schiff [ein liberisches – die Flaggen sind ähnlich], wir konnten es sehen. Es kam ganz nah an unser Boot heran ... Sie ließen eine Strickleiter hinunter ... Viele versuchten, daran hochzuklettern, und das Boot kenterte ... Ich fiel als Erster ins Wasser. Ich konnte nicht mehr atmen. Im Wasser ging es zu wie im Krieg. Um uns herum waren Hubschrauber und Boote ... Immirdan, eine syrische Frau, etwa 35 Jahre alt, starb mit ihrem einjährigen Sohn. Sie konnten nicht schwimmen. Sie hatte mich um etwas Brot, Schokolade, Käse gebeten, das habe ich ihr gegeben. 20 Minuten später kenterte das Boot. Ich habe sie gesehen. Auch eine andere Frau, schwarz, die starb. Und ich habe gesehen, wie Angehörige der Marine auf dem großen Schiff versucht haben, einen Mann wiederzubeleben. Aber es ist ihnen nicht gelungen.“

Am Nachmittag des 4. März 2015 kenterte ein Boot mit etwa 150 Menschen an Bord, darunter etwa 20 Frauen und 10 Kinder, etwa 50 Seemeilen vor der libyschen Küste, als sich



© REUTERS/Antonio Parrinello

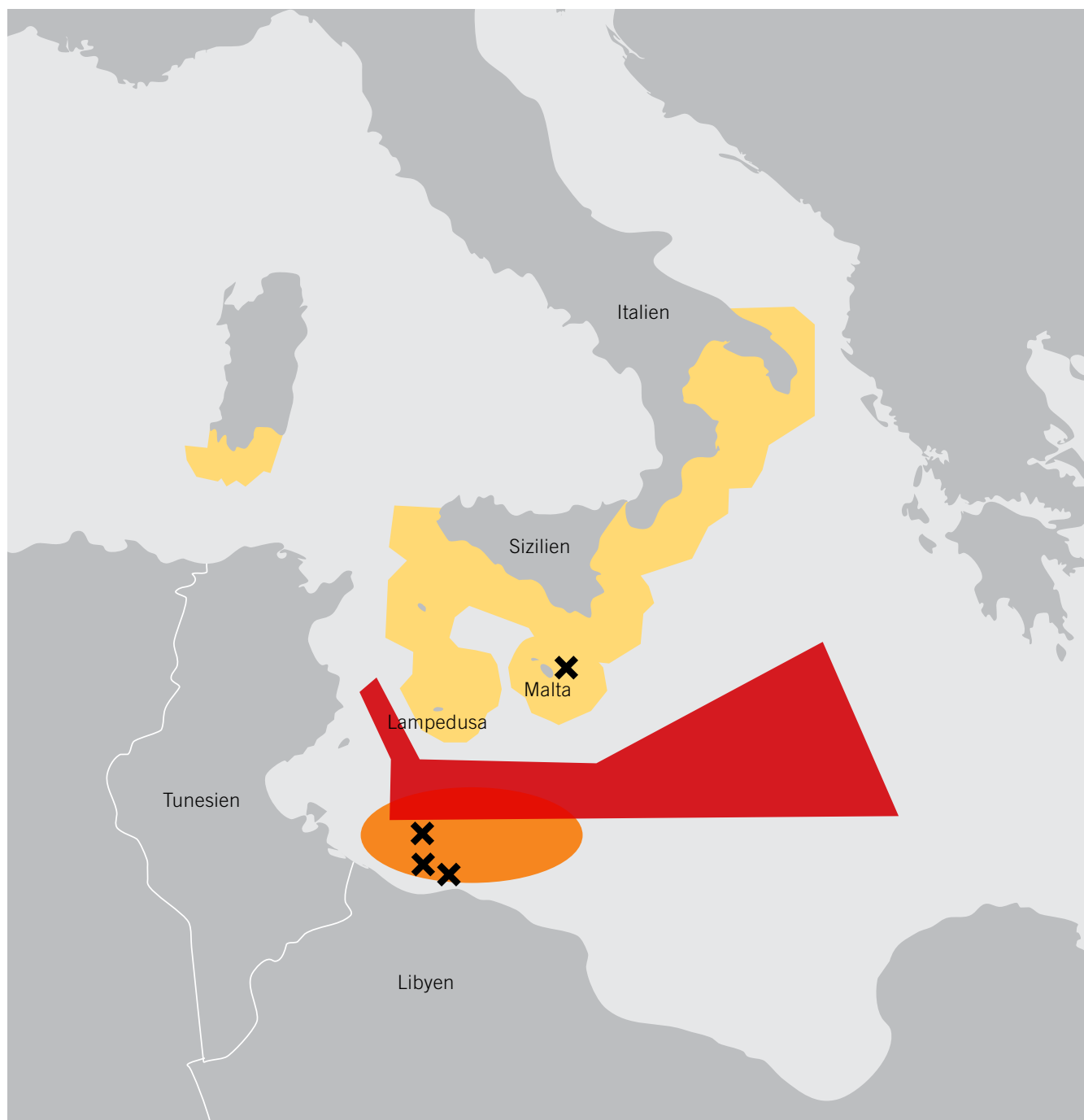
11. Februar 2015: Dem Überlebenden eines am 8. Februar gekenterten Flüchtlingsboots wird an Land geholfen, als er im Hafen von Lampedusa ankommt. Er und acht weitere Personen waren zwei Tage zuvor von der Besatzung eines Handelsschiffs gerettet worden. Sie sind die einzigen Überlebenden der beiden Boote, auf denen sie sich befunden haben.



© Amnesty International

12. Februar 2015: Patrouillenboote der italienischen Küstenwache im Hafen von Lampedusa. Diese Boote werden für Such- und Rettungsmissionen eingesetzt und kamen auch am 8. Februar zum Einsatz, als Flüchtlinge und Migrant_innen bei rauem Seegang in Not gerieten. Weil sich die Wetterbedingungen während der 18-stündigen Fahrt zurück nach Lampedusa weiter verschlechterten, starben 29 der Geretteten an Hypothermie.

Die folgende Karte stellt die Operationsgebiete von „Mare Nostrum“ und „Triton“ gegenüber und zeigt die Orte, an denen es auf See zu Unglücken gekommen ist



- Gebiet, das 2013/2014 von der italienischen Operation „Mare Nostrum“ überwacht wurde
- Gebiet, das derzeit durch die Frontex-Mission „Triton“ überwacht wird
- Gebiet, in dem es bisher zu den meisten Rettungsaktionen gekommen ist
- ✕ Unglücksorte vom 22. Januar, 8. Februar, 4. März und 12. April

Tabellarische Gegenüberstellung der Ressourcen von „Mare Nostrum“ und „Triton“

Ressourcen, die routinemäßig an einem durchschnittlichen Tag genutzt wurden, „Mare Nostrum“ (2013/2014)

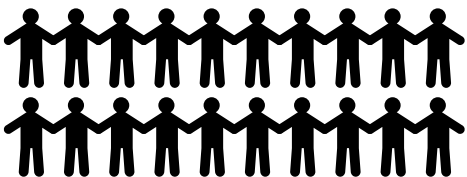
Ressourcen, die routinemäßig an einem durchschnittlichen Tag genutzt werden, „Triton“ (aktuell)

AMPHIBISCHE SCHIFFE	1 	0 
FREGATTEN	1 oder 2  	0 
KÜSTEN-PATROUILLENBOOTE	2 (+2 Küstenwache)    	1 
KÜSTEN-PATROUILLENBOOTE	0 (+6 Küstenwache)      	6      
STARRFLÜGELFLUGZEUGE	3   	2  
HELIKOPTER	6      	1 
BUDGET (MONATLICH)	€9,5Mio          	€1,5–2,9Mio   

Anzahl der Flüchtlinge und Migrant_innen, die das zentrale Mittelmeer durchquert haben

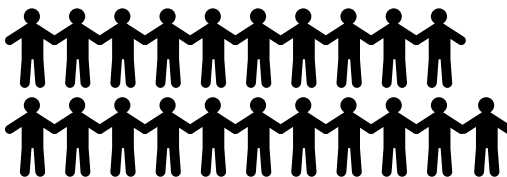
Januar bis Mitte April 2014:

20.899



Januar bis Mitte April 2015:

21.385



Anzahl der Personen, die bei der Durchquerung des zentralen Mittelmeers ums Leben gekommen sind oder vermisst gemeldet wurden

Januar bis Mitte April 2014:

17

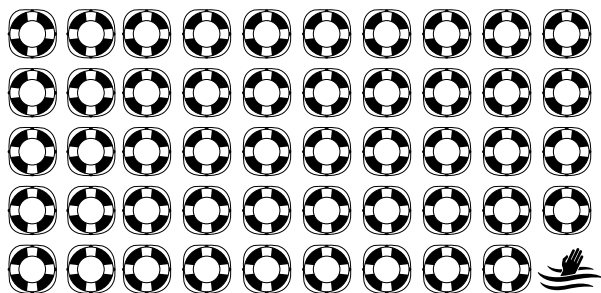
Januar bis Mitte April 2015:

900

Anzahl der Todesopfer im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Flüchtlinge und Migrant_innen

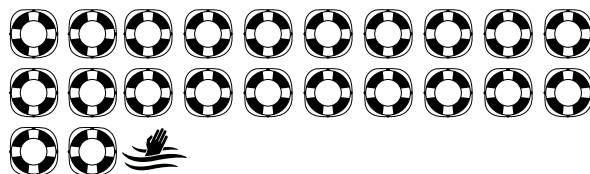
2014 im Durchschnitt:

1 von 50



Januar bis Mitte April 2015:

1 von 23



ein für eine libysche Ölplattform tätiges großes Schleppschiff näherte, um Hilfe zu leisten. Das Boot hatte die libysche Hauptstadt Tripolis am Vorabend verlassen. Die Menschen an Bord, in der Mehrzahl Syrer_innen, Palästinenser_innen, Eriträer_innen, Sudanese_innen und Somalier_innen, waren verzweifelt, weil das Boot voll Wasser lief. Viele von ihnen bewegten sich auf die Seite des Boots, auf der sich die Strickleiter befand, die ihnen von der Besatzung des Schleppers zugeworfen wurde, und brachten so das Boot zum Kentern.

In der Nähe befand sich die Dattilo, ein Schiff der italienischen Küstenwache, das bereits 381 gerettete Personen aus einer vorherigen Rettungsaktion an Bord hatte. Es konnte weitere 121 Menschen aus dem Meer retten. Außerdem wurden zehn Leichen geborgen.

Wie italienische und maltesische Küstenwache Amnesty International mitteilten, hat es oberste Priorität, ein Kentern des zu rettenden Bootes zu verhindern. Sie wissen, dass Menschen auf einem in Seenot geratenen Boot dazu neigen, plötzlich aufzustehen, wenn sie Rettung kommen sehen, und auf die Seite zu wechseln, aus der die Hilfe naht. Um ein derartiges Risiko zu vermeiden, nähern sich professionelle Rettungskräfte dem Boot mit einem kleinen Fahrzeug, z. B. einem Schlauchboot mit Festrumpf (RIB), von vorn oder mit zwei RIBs jeweils von der Seite. Die Besatzung des hier involvierten Schleppers hatte dazu nicht die Möglichkeit. Der Vorfall ist nicht nur exemplarisch für die Anstrengungen, die Handelsschiffe unternehmen, um Hilfe zu leisten, sondern auch für ihre begrenzte Möglichkeiten. Handelsschiffe haben u. U. sehr hohe Bordwände, sind für derartige Rettungsaktionen weder konzipiert noch ausgestattet und können sich einem kleineren Schiff oder Boot in Seenot nicht ohne Risiko nähern.

WEITERE TODESOPFER SIND ABSEHBAR

„Wenn sich nach dem Winter wieder mehr Boote auf den Weg machen, können wir uns nicht um alle kümmern, falls wir die Einzigen bleiben sollten, die da rausgehen.“

Admiral Giovanni Pettorino, Leiter des MRCC der italienischen Küstenwache

Ausmaß und Dringlichkeit der sich im Mittelmeerraum abspielenden humanitären Krise sind

unbestritten. Internationale Organisationen, Agenturen wie Frontex und die italienische Regierung stimmen überein, dass die Zahl der Flüchtlinge und Migrant_innen, die sich von der Küste Nordafrikas in Richtung Europa aufmachen, 2015 mindestens ebenso groß, wenn nicht größer sein wird als die Rekordzahlen 2014.

2014 zählte Frontex 278.000 irreguläre Grenzübertritte in die EU, etwa zweieinhalbmal mehr als 2013 (107.000) und doppelt so viel wie 2011 (141.000) während des Arabischen Frühlings. Die meisten dieser Grenzübertritte erfolgten über das Mittelmeer, dem UNHCR zufolge waren es 218.000, davon etwa 170.000 nach Italien.

In den ersten beiden Monaten 2015 gab es einen 42-prozentigen Anstieg bei den irregulären Grenzüberquerungen über das zentrale Mittelmeer, zum Großteil aus Libyen, im Vergleich zu den ersten beiden Monaten 2014 (von 5.506 auf 7.834). Diese Zahlen, so Frontex, „entsprechen nicht den normalerweise üblichen niedrigeren Zahlen in der Wintersaison, der gefährlichsten Zeit für eine Mittelmeerüberquerung“.

Im März 2015 war die Zahl der Ankömmlinge vorübergehend leicht rückläufig. Die Zahlen des italienischen Innenministeriums für die ersten drei Monate des Jahres zeigen einen leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (10.132 Ankömmlinge im Vergleich zu 10.744). Anfang April 2015 stieg der Zahl der Ankömmlinge wieder an, mit 21.385 Personen bis zum 15. April im Vergleich zu 20.899 zum 15. April 2014. Der Trend, nach dem 2015 eine ähnlich hohe Zahl an Ankömmlingen wie 2014 erreicht werden könnte, scheint sich fortzusetzen.

Diese Zahlen sollten jedoch nicht als Zustrom unkontrollierbaren Ausmaßes für die europäischen Staaten interpretiert werden. Sie sind vergleichsweise klein, wenn man bedenkt, was die Nachbarländer Syriens erleben, in denen 3,9 Millionen syrische Flüchtlinge Zuflucht fanden.

Ohne ein gemeinsames Vorgehen der EU-Staaten könnten Such- und Rettungseinsätze für eine derartig hohe Zahl an Menschen, die sich in seeuntüchtigen Booten an die Überfahrt machen, jedoch bald schon unüberschaubar werden. Die Risiken für die Menschen, die sich an die Überfahrt machen, ihr Leid sowie die Herausforderungen, vor die die europäischen Mittelmeeranrainerstaaten und die Schifffahrt mit der Rettung und Aufnahme dieser Menschen gestellt werden, sind nicht zu unterschätzen und erfordern eine kollektive Verantwortungsübernahme durch die EU-Staaten.

Dem UNHCR zufolge sind in den ersten dreieinhalb Monaten 2015 mehr als 900 Menschen auf See gestorben oder verschollen, im Vergleich zu 17 im Vergleichszeitraum 2014. Das heißt, dass eine Person von 23, die die Überquerung versuchen, ertrinkt bzw. dass die Anzahl der Todesfälle das 53-Fache des Vorjahreszeitraums beträgt, auch wenn die Gesamtzahl der Personen, die sich auf diese Reise begeben haben, in etwa gleich geblieben ist.

DIE LÜCKE BEI SUCH- UND RETTUNGSOPERATIONEN IM ZENTRALEN MITTELMEER *NACH* MARE NOSTRUM

„Es hat kaum mehr als ein Wochenende gedauert, [Mare Nostrum] zu organisieren. Die italienische Marine steht bereit. Unsere Verfahren sind erprobt. Wir haben Erfahrungen gesammelt. Sollte man uns darum bitten, können wir binnen kürzester Zeit, in vielleicht 48-72 Stunden, eine humanitäre Mission starten.“

Kommandant Massimiliano Lauretti, Capitano di Vascello, Stato Maggiore Marina, 3° Reparto Piani, Operazioni e Strategia Marittima

Um Menschen zu helfen, die in seeuntüchtigen Booten aus Nordafrika fliehen, hat Italien zwischen dem 18. Oktober 2013 und dem 31. Oktober 2014 eine groß angelegte humanitäre Operation namens „Mare Nostrum“ unterhalten, die zugleich gegen Menschen schmuggel und Menschenhandel vorgehen sollte.

Im Rahmen von Mare Nostrum konnten die italienischen Behörden 2014 mehr als 166.000 Menschen retten (wobei die Gesamtzahl aller Ankömmlinge, einschließlich derer, die es allein an die Küste schafften, bei 170.000 lag). Davon wurden fast 83.000 von Mare Nostrum bzw. der italienischen Marine gerettet, über 38.000 von der italienischen Küstenwache, über 42.000 von Handelsschiffen, die vom MRCC in Rom koordiniert wurden, sowie 1.700 vom italienischen Zoll, von Privatpersonen oder Frontex-Einsatzkräften.

Diese Zahlen zeigen, dass ein gewöhnliches Such- und Rettungssystem, das auf dem Einsatz von Küstenwache und Handelsschiffen beruht, zwar Zehntausende von Menschenleben retten kann, dass es durch die enorme Kapazitätssteigerung, die von der italienische Marine im Jahr

2014 organisiert wurde, jedoch möglich war, weitere 83.000 Personen mithilfe adäquater und sicherer Maßnahmen zu retten.

Mare Nostrum verfügte über ein Budget von neun Millionen Euro pro Monat und konnte jederzeit über fünf italienische Marineschiffe mitsamt der dazugehörigen Lufteinheiten und einer Personalausstattung von 900 Personen verfügen. Neben der speziellen technischen Ausstattung waren die Abläufe für größtmögliche Kapazitäten bei der Hilfe für Schiffe in Seenot und der sicheren Unterbringung von Menschen auf See sowie für eine möglichst schnelle Ausschiffung geretteter Personen im Hafen konzipiert, um schnell wieder für weitere Rettungseinsätze bereit zu sein.

Ein weiterer wichtiger Faktor bestand darin, dass sich der Einsatzbereich von Mare Nostrum auf ein Gebiet etwa 100 Seemeilen südlich von Lampedusa erstreckte. Wie Frontex bestätigt, finden die meisten Such- und Rettungseinsätze bei Flüchtlingsbooten etwa 40 Seemeilen vor der libyschen bzw. 155 Seemeilen vor Lampedusa statt.

Trotz der vielen Menschenleben, die dank Mare Nostrum auf See gerettet werden konnten, stellte Italien die Operation im Einvernehmen mit anderen EU-Regierungen ein, aus Sorge über den stetigen Zustrom von Menschen auf dem Seeweg. Nach einer zweimonatigen Übergangsphase, in der die italienische Marine weiterhin zusätzliche Ressourcen für den Such- und Rettungseinsatz bereitstellte, findet im zentralen Mittelmeer seit dem 1. Januar 2015 wieder das übliche Such- und Rettungssystem Anwendung, das zum Großteil auf den Ressourcen von Küstenwache und Handelsschiffen beruht. Der Hilfsbedarf ist seither jedoch nicht gesunken.

HANDELSCHIFFFAHRT UNTER DRUCK

Durch das Ende von Mare Nostrum ist die kommerzielle Schifffahrt bei der Rettung von Flüchtlingen und Migrant_innen noch stärker gefordert. Am 31. März 2015 brachten Vertreter_innen der Hauptschiffahrtsverbände und Seeleutegewerkschaften einmütig ihre Besorgnis zum Ausdruck:

“... es ist unzumutbar, dass die internationale Gemeinschaft sich bei immer umfangreicher werdenden Rettungsaktionen zunehmend auf Handelsschiffe und Seeleute verlässt und einzelne Schiffe bis zu 500 Personen auf einmal retten müssen. Kommerzielle Schiffe sind für derartig große Rettungsaktionen nicht ausgerüstet, zudem sind diese eine ernsthafte Gefährdung für Sicherheit, Gesundheit und Wohlergehen der Schiffsbesatzungen, denen derartige Situationen nicht zugemutet werden sollten ... die EU- und EWR-Staaten sollten dem Ausbau von Ressourcen und Unterstützung für Such- und Rettungsoperationen im Mittelmeerraum absolute Priorität einräumen angesichts der äußerst großen Zahl gefährlicher Rettungsaktionen, die derzeit von Handelsschiffen durchgeführt werden– eine Situation, die unserer Ansicht nach immer untragbarer wird.“

Thomas Rehder, Präsident, Europäischer Reederverband (ECSA); Eduardo Chagas, Generalsekretär, Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF); Masamichi Morooka, Vorsitzender, Internationale Schifffahrtskammer; Dave Heindel, Vorsitzender (Seeleutesektion), Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)

Nach Angaben der italienischen Küstenwache wurden 2014, als Mare Nostrum noch existierte, 822 Handelsschiffe vom MRCC in Rom zu Such- und Rettungszwecken umgeleitet. 254 Schiffe nahmen dabei Flüchtlinge und Migrant_innen an Bord und retteten insgesamt 42.061 Menschen. Der Internationalen Schifffahrtskammer zufolge wurden 2015 bis Mitte April 111 Handelsschiffe zu Such- und Rettungseinsätzen im zentralen Mittelmeer umgeleitet. 41 von ihnen retteten dabei 3.809 Menschen.

Im März 2015 bemerkte der UNHCR, dass Schifffahrtsunternehmen infolge der durch Such- und Rettungsoperationen verursachten hohen finanziellen Verluste andere Routen befahren, um Gebiete mit einem hohen Aufkommen an Flüchtlingsbooten zu meiden. Auch private Schiffe geben ihre Position auf See mittlerweile nur noch ungern preis.

Umfangreiche Seerettungsaktionen, bei denen zum Teil Hunderte von Personen involviert sind, stellen Handelsschiffe und ihre Besatzungen vor beträchtliche Probleme. Selbst große Schiffe haben häufig nur kleine Besatzungen aus etwa 20 Personen und dementsprechend begrenzte Vorräte und Unterbringungsmöglichkeiten. Für die Besatzungen bedeutet die Versorgung der unmittelbaren Bedürfnisse vieler in Not geratener Menschen eine gewaltige Anstrengung, die mit vielen zusätzlichen Arbeitsstunden, Schlafmangel sowie einer ernsthaften Gefährdung für Gesundheit und Sicherheit verbunden ist.

Rettungsaktionen durch Handelsschiffe beinhalten jedoch auch beträchtlich höhere Risiken für Flüchtlinge und Migrant_innen. Die Größe der Schiffe, hohe Bordwände, das Fehlen der

entsprechenden technischen Ausstattung für die Anbordnahme der Menschen sowie das Fehlen einer speziellen Ausbildung der Besatzung gehören zu den Faktoren, die das Risiko erhöhen, dass Boote kentern oder während der Rettungsaktion sinken.

Auch wenn ein Such- und Rettungssystem nur dann effektiv funktionieren kann, wenn Handelsschiffe auch weiterhin ihrer Verpflichtung zur Hilfe von Menschen in Seenot nachkommen, sind die EU-Regierungen dennoch in der Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass Handelsschiffen keine unnötigen Risiken und Kosten entstehen. Die europäischen Regierungen sollten insbesondere für eine kalkulierbare und schnelle Ausschiffung der Geretteten an einem sicheren Ort sorgen, bei minimaler Abweichung vom ursprünglichen Kurs eines Schiffs. Vor allem aber sollten die EU-Regierungen ihrer Verantwortung nachkommen und ein Such- und Rettungssystem schaffen, bei dem entsprechende staatliche Schiffe und Flugzeuge einen Großteil der Rettungsoperationen übernehmen können.

DIE GRENZEN VON TRITON

„Es ist nicht davon auszugehen, dass die Operation Triton das Migrationsproblem allein bewältigen kann. Sie verfügt über zwei Flugzeuge und einen Hubschrauber, zwei Patrouillenboote für die offene See und vier für die Küste: eine Flotte, die ihrem Mandat entspricht, nämlich die Grenzen der EU zu kontrollieren und nicht 2,5 Mio. km² Mittelmeer zu überwachen. Mit 2,9 Mio. EUR pro Monat entspricht Tritons Budget einem Drittel dessen, was Italien für Operation Mare Nostrum ausgegeben hat.“

Frontex, Operation Triton – Entwicklungen im Winter, 24. Dezember 2014

Nach der Einstellung von Mare Nostrum beschlossen die EU-Staaten, sich die Verantwortung für die Kontrolle der südeuropäischen Grenze entlang der italienischen und der maltesischen Küste zu teilen. Zu diesem Zweck setzte die EU-Grenzschutzagentur am 1. November 2014 die „gemeinsame Operation Triton“ ein.

Triton soll die Grenzen überwachen, um östlich und südlich von Italien und Malta „irreguläre Migrationsströme in das Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu kontrollieren und grenzüberschreitende Kriminalität anzugehen“. Ein großer Teil dieses Gebiets wird nur aus der Luft kontrolliert, außerdem bleiben die Schiffe von Triton innerhalb von 30 Seemeilen vor der Küste Italiens und Maltas. Frontex und andere Expert_innen betrachten Tritons Budget in Höhe von 2,9 Mio. EUR pro Monat sowie die Ausstattung der Mission als ausreichend, um die eigentliche Aufgabe der Mission zu erfüllen, die in der Überwachung der Grenzen besteht. Nach einer schriftlichen Mitteilung von Frontex an Amnesty International wurde zwischen dem 1. November 2014 und dem 29. März 2015 neben irregulären Grenzüberschreitungen nur ein Fall von Warenschmuggel gemeldet, bei dem ein Fischerboot mit 1.600 kg Drogen aufgegriffen und neun Schmuggler_innen festgenommen wurden.

Auch wenn Triton kein offizieller Ersatz für Mare Nostrum ist, werden die Ressourcen der Mission zu Such- und Rettungsaktionen eingesetzt. Wie Frontex Amnesty International mitteilte, enthalten Einsatzpläne für laufende gemeinsame Operationen sensible Informationen, die nicht offengelegt werden dürfen. Wie Amnesty International von MitarbeiterInnen des internationalen Koordinationszentrums (ICC) von Triton im italienischen Pratica di Mare erfuhr, sieht der Einsatzplan von Triton jedoch eindeutig vor, bei einer Aufforderung des zuständigen MRCC, auf einen Notruf zu reagieren, dieser nach geltendem Seerecht sofort Folge zu leisten.

Im Notfall stünden Tritons Ressourcen also zur Verfügung, obwohl die Operation nicht explizit auch für Such- und Rettungseinsätze im zentralen Mittelmeerraum zuständig ist.

Nach Angaben von Frontex waren von Frontex mitfinanzierte Ressourcen seit dem Beginn der Operation Triton an der Rettung von 8.108 der insgesamt 24.434 Personen beteiligt, die zwischen dem 1. November 2014 und dem 29. März 2015 im zentralen Mittelmeer geborgen wurden.

Dieser Beitrag ist wichtig. Dass die EU über Triton einige Such- und Rettungsmaßnahmen finanziert hat, bedeutet jedoch nicht automatisch, dass sie ihre vorhandenen Kapazitäten in diesem Bereich ausgebaut hätte. So hat beispielsweise die maltesische Armee ihre gesamten Ressourcen Triton zur Verfügung gestellt und führt auch Such- und Rettungsaktionen im Namen von Triton durch. Auch wenn damit Triton an Such- und Rettungsoperationen beteiligt ist, würde Malta diese Ressourcen wahrscheinlich in jedem Fall bei einem Notruf einsetzen, auch dann, wenn es Triton nicht gäbe. Das Gleiche gilt für die italienischen Einsatzkräfte.

Ein Vergleich der Mittel von Triton und Mare Nostrum lässt die derzeitige Lücke bei den Such- und Rettungsressourcen deutlich werden. Das internationale Koordinationszentrum von Triton verweigerte Amnesty International genaue Angaben zu den Ressourcen, die der Mission zur Verfügung stehen. Allerdings lieferte Frontex eine schriftliche Aufstellung der mindestens und höchstens zur Verfügung stehenden Ressourcen. Frontex bestätigte, dass es sich bei der Mehrzahl der aktuell für Triton im Einsatz befindlichen Schiffe um Küstenpatrouillenboote handelt, kleinere Boote, neben einem größeren Patrouillenboot (laut Frontex der „Mindesteinsatz in der ‚Nebensaison‘“). Mare Nostrum hingegen verfügte nicht nur über zwei große Patrouillenboote, sondern auch über ein bis zwei größere Fregatten und sogar ein sehr großes Kriegsschiff, von denen alle wiederum Schlauchboote mit Festrumpf zur Vereinfachung von Rettungsoperationen sowie Einrichtungen zur medizinischen Erstversorgung an Bord hatten.

Was den Lufteinsatz anbetrifft, so verlauteten Triton-Offizielle, dass sich ein Hubschrauber und zwei Flugzeuge im laufenden Einsatz befinden, während Mare Nostrum drei Flugzeuge, einige Drohnen und sechs Hubschrauber (entweder auf einem Schiff oder an Land stationiert) stellte.

Wie der Vergleich zeigt, können die Triton zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem nicht mit denen mithalten, die Mare Nostrum zur Verfügung standen.

Mare Nostrum hatte seine Einsatzkräfte etwa 95 Seemeilen vor der libyschen Küste

stationiert und musste bis zu dem Gebiet, in dem die meisten Rettungseinsätze erforderlich sind (etwa 40 Seemeilen vor der libyschen Küste), etwa 55 Seemeilen zurücklegen. Die zahlenmäßig geringeren und kleineren Marineeinheiten von Triton müssen etwa 125 Seemeilen zurücklegen, um dieses Gebiet zu erreichen.

Angesichts der begrenzten Mittel für Such- und Rettungseinsätze ist Triton als Antwort auf die Flüchtlings- und Migrationskrise im zentralen Mittelmeerraum somit ungeeignet.

Benötigt wird eine andere Mission, eine humanitäre Mission, deren Umfang dem großen Bedarf an Such- und Rettungsmaßnahmen gerecht wird. Als Mindeststandard kann auch hier Mare Nostrum gelten.

EMPFEHLUNGEN

- Die EU-Regierungen sollten dringend eine staatenübergreifende humanitäre Operation einrichten, deren Mandat darin besteht, Menschenleben auf dem Mittelmeer zu retten. Dazu müssen sie See- und Luftsatzkräfte in einem Umfang bereitstellen, der den vorhersehbaren Flüchtlings- und Migrationszahlen gerecht wird, um auf hoher See entlang der Hauptmigrationsrouten zu patrouillieren.
- Bis zur endgültigen Einsatzbereitschaft dieser Operation sollten die EU-Regierungen Italien und Malta finanziell und/oder logistisch dabei unterstützen, ihre Such- und Rettungskapazitäten zu vergrößern.
- Die Europäische Kommission sollte die EU-Regierungen unterstützen und auffordern, eine gemeinsame humanitäre Operation mit dem Mandat der Rettung von Menschenleben auf See einzurichten. Die europäische Migrationsagenda, deren Einführung für den Mai 2015 geplant ist und die einen „ganzheitlichen Ansatz“ im Umgang mit der Migrationsproblematik in Europa gewährleisten soll, muss eine derartige Forderung beinhalten und sichere, reguläre Flüchtlingsrouten nach Europa bereitstellen.
- Um die Zahl derer zu reduzieren, die eine Mittelmeerüberquerung wagen, sollten die EU-Regierungen die Kapazitäten von Resettlement- und humanitären Aufnahmeprogrammen sowie die Anzahl der Visa für Menschen erhöhen, die internationalen Schutz benötigen, und sicherstellen, dass Flüchtlinge an Landesgrenzen effektiv Zugang zu Asylverfahren haben.



**AMNESTY INTERNATIONAL TRITT FÜR
GERECHTIGKEIT, FREIHEIT UND DIE
WÜRDE ALLER MENSCHEN EIN – IN
BEKANNTEN KRISENGEBIETEN EBENSO
WIE IN DEN VERGESSENEN TEILEN
DIESER ERDE. GEMEINSAM SETZEN WIR
UNS FÜR DIE WELTWEITE UMSETZUNG
DER MENSCHENRECHTE EIN.**

WAS SIE TUN KÖNNEN?

Mit vereinten Kräften können Aktivist_innen auf der ganzen Welt viel erreichen. Machen Sie mit. Stellen Sie sich gegen Unterdrückung und Ungerechtigkeit.

- Werden Sie Mitglied der weltweiten Amnesty-Bewegung. Für die Menschenrechte. Für eine bessere Welt.
- Unterstützen Sie Amnesty International mit einer Spende.

Gemeinsam gegen das Unrecht.

☐ Bitte senden Sie mir weitere Informationen zur Mitgliedschaft bei Amnesty International.

Name

Adresse

Land

E-Mail

☐ Ich möchte einen Geldbetrag an Amnesty International spenden (möglich in GBP, USD und EUR)

Betrag

Bitte belasten Sie meine

☐ Visa-Karte

☐ Mastercard

Nummer

Gültig bis

Unterschrift

Bitte reichen Sie dieses Formular bei Ihrem nationalen Amnesty-Büro ein. Deutschland

Eine Übersicht finden Sie hier: www.amnesty.org/en/worldwide-sites

Sollte es in Ihrem Land kein Amnesty-Büro geben, senden Sie das Formular bitte an:

Amnesty International, International Secretariat, Peter Benenson House, 1 Easton Street,
London WC1X 0DW, Grossbritannien



**ICH MÖCHTE
HELFEN**



© Giles Clarke/Getty Images Reportage

Ein Mann aus Nordafrika wäscht sich am Hafen von Augusta auf Sizilien mit Wasser aus einer gespendeten Wasserflasche. Augusta wurde während der Such- und Rettungsaktion "Mare Nostrum" der italienischen Marine als Anlaufhafen für Flüchtlinge und Migrant_innen genutzt, die aus Seenot gerettet worden waren.

Empfehlungen

- Die EU-Regierungen sollten dringend eine staatenübergreifend humanitäre Operation einrichten, deren Mandat darin besteht, Menschenleben auf dem Mittelmeer zu retten. Dazu müssen sie See- und Lufteinsatzkräfte in einem Umfang bereitstellen, der den vorhersehbaren Flüchtlings- und Migrationszahlen gerecht wird, um auf hoher See entlang der Hauptmigrationsrouten zu patrouillieren.
- Bis zur endgültigen Einsatzbereitschaft dieser Operation sollten die EU-Regierungen Italien und Malta finanziell und/oder logistisch dabei unterstützen, ihre Such- und Rettungskapazitäten zu vergrößern.
- Die Europäische Kommission sollte die EU-Regierungen unterstützen und auffordern, eine konzentrierte humanitäre Operation mit dem Mandat der Rettung von Menschenleben auf See einzurichten. Die europäische Migrationsagenda, deren Einführung für den Mai 2015 geplant ist und die einen „ganzheitlichen“ Ansatz im Umgang mit der Migrationsproblematik in Europa gewährleisten soll, muss eine derartige Forderung beinhalten und sichere, reguläre Flüchtlingsrouten nach Europa bereitstellen.
- Um die Zahl derer zu reduzieren, die eine Mittelmeerüberquerung wagen, sollten die EU-Regierungen die Kapazitäten von Resettlement- und humanitären Aufnahmeprogrammen sowie die Anzahl der Visa für Menschen erhöhen, die internationalen Schutz benötigen, und sicherstellen, dass Flüchtlinge an Landesgrenzen effektiv Zugang zu Asylverfahren haben.

Amnesty International ist eine weltweite Bewegung mit mehr als 7 Millionen Unterstützer_innen, Mitgliedern und Aktivist_innen, die sich weltweit für die Menschenrechte stark machen.

Unser Ziel ist es, dass alle Menschen die in der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte und in anderen internationalen Menschenrechtsnormen verankerten Rechte genießen können.

Wir handeln unabhängig von Regierungen, Religionen, politischen Ideologien und wirtschaftlichen Interessen und finanzieren uns über Mitgliedsbeiträge und öffentliche Spenden.

Index: EUR 03/1434/2015, German, April 2015
Amnesty International, International Secretariat, Peter Benenson House,
1 Easton Street, London WC1X 0DW, Grossbritannien

amnesty.org