



# NO BORDERS NAVY

Am 29. Juni 2019 um halb zwei Uhr nachts legt die *Sea-Watch 3* im Hafen von Lampedusa an. Sie beendet damit einen Rettungseinsatz, der 17 Tage gedauert hat. Wäre es nach den staatlichen Autoritäten der EU gegangen, die in diesem Moment nur in der wenig überzeugenden Form eines kleinen Schnellbootes der italienischen Finanzpolizei aktiven Widerstand leisten, hätte die Mission noch länger gedauert. Doch die Crew um Kapitänin Carola Rackete hatte genug davon, ihre 40 verbleibenden Gäste an Bord für politische Spielchen leiden zu sehen. So taten sie, was getan werden musste und setzten einen neuen Höhepunkt in der mittlerweile fast fünf Jahre andauernden Auseinandersetzung zwischen der zivilen Seenotrettung und dem Europäischen Grenzregime. Zeit für einen Rückblick. Eine kleine Chronik der zivilen Seenotrettungen im Mittelmeer in Wort und Bild von Chris Grodotzki.

Prélude: Als die Migration übers Mittelmeer illegal wurde

Nachdem sich Europa nach 1945 aufgrund des Wiederaufbaus und des kriegsbedingten Mangels an „Manpower“ stark auf die (unter anderem trans-mediterrane) Immigration günstiger Arbeitskräfte verlassen hatte, drehte der Ölschock 1973 diesen Spieß um: Er bereitete dem Wirtschaftswunder ein jähes Ende und „veränderte die globale und europäische Geografie der Migrationsströme unwiderruflich“, denn die Reaktion der betroffenen Staaten bestand unter anderem darin, die Arbeits-Immigration zu erschweren. Die Verschärfung des Visa-Regimes legte nicht nur den Grundstein der heutigen europäischen Grenzpolitik – und damit der sogenannten Flüchtlingskrise im Mittelmeer – sondern setzte auch ihr konstituierendes Dispositiv: die Illegalität. „Es ist common sense, festzustellen, dass Illegalität ein Produkt davon ist, wie Legalität definiert und Recht durchgesetzt wird. Das gilt für die Migration ebenso wie für jedes andere Phänomen“, stellt beispielsweise Philippe Fargues in einer Untersuchung für die *Internationale Organisation für Migration (IOM)* fest. „Zu diesem Zeitpunkt begann die illegale Migration und das Schmuggelgeschäft.“

Seither haben weit mehr als 2,5 Millionen Migrant\*innen das Mittelmeer auf den drei Haupttrouten überquert: Die westliche Route; von Marokko nach Spanien, mit nur 15 zurückzulegenden Kilometern, die erste und kürzeste Süd-Nord-Verbindung. Die östliche Route; von der Türkei nach Griechenland, viel befahren vor allem zwischen 2014 und 2016, nachdem die Evros-Passage mittels Grenzzaun dicht gemacht worden war. Und schließlich die zentrale Route; anfangs von Tunesien nach Italien, seltener von Algerien oder Ägypten, und seit den 2000er-Jahren dann mit Libyen als primärem Abfahrtschiffhafen. Rechnet man mit gesicherten Zahlen – über 12.500 dokumentierte Tote seit 2015, verglichen mit 3.009 auf der West- und der Osttroute – stellt das zentrale Mittelmeer die tödlichste Grenze der Welt dar.

2015 – 2016: Eine zivile Flotte

Wenige Tage nach dem Schiffbruch vom 3. Oktober 2013, bei dem rund 390 Flüchtende vor Lampedusa ertranken und der weltweite Aufmerksamkeit auf sich zog, startete Italien eine großangelegte Seenotrettungs-Operation. Benannt nach einem altrömischen Namen des Mittelmeers – *Mare Nostrum*, unser Meer –, führte die Anstrengung der italienischen Marine und der Guardia Costiera innerhalb eines Jahres zur Rettung









von über 150.000 Menschen. Nachdem Italien die anderen Mitgliedstaaten der EU wiederholt vergeblich aufgefordert hatte, eine Lösung zur Verteilung der Einsatzkosten auf der einen, und der geretteten Menschen auf der anderen Seite, zu finden, wurde *Mare Nostrum* im Oktober 2014 eingestellt. Die zögerlich angekündigte EU-Folge-mission *Frontex Plus / Triton* konnte – mit ihrem Fokus auf Grenzsicherung und einem Einsatzgebiet nur vor den europäischen Küsten und einem Drittel der finanziellen Mittel – natürlich nicht annähernd mit der Bilanz der Vorgängerin mithalten.

Vor dieser Kulisse fand sich Ende 2014 ein kleiner Kreis bürgerlicher Aktivist\*innen, um den Kaufmann Harald Höppner, zusammen. Sie wollten dem „Versagen der EU“ – so die anfängliche Analyse – nicht länger zusehen. Die Gruppe beschloss, von 60.000 Euro aus dem Privatvermögen Höppners, einen fast 100 Jahre alten Fischkutter zu kaufen und ins Mittelmeer zu entsenden. Am 20. Juni, dem World Refugee Day 2015, setzte die MS *Sea-Watch* von Lampedusa aus erstmals Segel in Richtung des Such- und Rettungstreifens (oder SAR-Zone) vor der libyschen Küste. Einen Tag später machte sich die *Dignity 1* von *Médécins Sans Frontières* (Ärzte ohne Grenzen/MSF) von Malta aus auf den Weg und wurde kurz darauf von der *Bourbon Argos* ergänzt.

Nachdem diese Initiator\*innen der zivilen Seenotrettung im ersten Jahr als Held\*innen gefeiert wurden, erlebte die zivile Flotte 2016 ihre Blütezeit: Im Februar charterte *SOS Méditerranée* die 77 Meter lange *Aquarius* in Kooperation mit *MSF Amsterdam*. Des Weiteren brachten die spanischen Rettungsschwimmer\*innen von *Proactiva Open Arms*, sowie *Sea-Eye* und *Jugend Rettet* aus Deutschland, Schiffe in den Einsatz. Später im selben Jahr schlossen sich noch die niederländische *Boat Refugee Foundation* und *Save the Children* an. *Sea-Watch* musste derweil einsehen, dass der ursprünglich Plan, durch Monitoring ein verstärktes Eingreifen europäischer Behörden zu bewirken, nicht aufging, und tauschte die *Sea-Watch*, gegen die deutlich größere und einsatztauglichere *Sea-Watch 2* ein.

## 2017: Der Wind dreht

Zu Beginn des Sommers 2017 befand sich die zivile Flotte mit dreizehn Schiffen und *Sea-Watch's* neuem

Flugzeug *Moonbird* auf ihrem Höhepunkt. Statt sich unter Druck setzen zu lassen, bedienten sich die staatlichen Akteur\*innen dieses Momentums, um sich selbst aus der Affäre zu ziehen, wie Paolo Cuttitta im *Border Criminologies Blog* der Uni Oxford darlegt:

## **Bereits im April 2016 hatten bewaffnete Milizen die *Sea-Watch 2* bedroht und geentert**

„Während *Eunavfor Med* und *Frontex / Triton* Ende 2015 und 2016 zur Search-and Rescue in dem Gebiet nahe der libyschen Gewässer beigetragen hatten, zogen sich ihre Assets [...] zwischen 2016 und 2017 allmählich aus diesem Gebiet zurück, um der libyschen Küstenwache die Freiheit zu geben, Migrant\*innen zurückzuführen sowie NGO-Schiffe zu verfolgen und einzuschüchtern. Dies führte zu einem starken Rückgang (von 66% im Jahr 2016 auf 49% im Jahr 2017) des Anteils der von staatlichen und EU-Schiffen geretteten Personen [...], während der Anteil der zivilen Assets von 34% auf 51% [davon 41% NGOs und 10% Handelsschiffe] anstieg.“

Die sogenannte *Libysche Küstenwache* (LYCG) nahm ihren neuen Job durchaus ernst: Bereits im April 2016 hatten bewaffnete Milizen die *Sea-Watch 2* bedroht und geentert, bevor sie Schiff und Besatzung am 10. Mai 2017 durch ein halsbrecherisches Manöver vor dessen Bug erneut gefährdeten. Im August beschossen sie die *Bourbon Argos* und enterten diese, im September entführten sie das Schnellboot *Speedy* inklusive Besatzung nach Libyen (die Crew kam kurz darauf wieder frei, das Boot nicht). Im November schließlich bedrängte das Patrouillenboot *Taleel 267* sogar versehentlich die deutsche Marine-Fregatte *Mecklenburg-Vorpommern*.

Parallel dazu begannen Schlüsselpositionen europäischer Institutionen im ersten Halbjahr 2017 die Behauptung im Diskurs zu etablieren, NGOs arbeiteten Hand in Hand mit Menschenschmugglern. Den Startschuss gab der sizilianische Staatsanwalt Carmelo Zuccaro, der im Februar verkündete, Untersuchungen zu solcherlei Verbindungen eingeleitet zu haben. Dies

wurde auch gleich vom damaligen österreichischen Außenminister Sebastian Kurz aufgegriffen, der Ende März bei einem Besuch in Valletta verkündete: „Es gibt NGOs, die gute Arbeit leisten, aber auch viele, die Partner der Schlepper sind.“ Im April behauptete Zuccaro dann Beweise für direkte Kontakte zwischen NGOs und Schleppern in Libyen zu haben, die er jedoch bis heute schuldig bleibt. Zu seinen „Arbeitshypothesen“ gehörte auch, gleich einen Grund für die unterstellte Kooperation mitzuliefern, nämlich den, „dass manche Hilfsorganisationen Migranten nach Italien bringen wollen, um die Wirtschaft zu schwächen“. Dankbar aufgenommen wurde seine Behauptung von den beiden damaligen italienischen Oppositionsparteien Movimento 5 Stelle (M5S) und Lega Nord, die, ziemlich genau ein Jahr später, eine gemeinsame Regierung bilden würden.

Ganz so weit wie Kurz wollten Frontex-Chef Fabrice Leggeri und der deutsche Innenminister Thomas de Maizière nicht gehen. Trotzdem schlugen sie mit ihren Äußerungen „Die ruchlosen Menschenschmuggler beziehen die Schiffe nahe der libyschen Küste in ihr 'Geschäftsmodell' mit ein.“ (Leggeri) oder, „dass die Schiffe in libysche Gewässer fahren und vor dem

## ***Italien und die EU umgingen mit diesem Vorgehen das Zurückweisungsverbot der Genfer Flüchtlingskonvention***

Strand ihre Positionslichter einschalten“ (de Maizière), kräftig in die gleiche Kerbe. Was den NGOs blieb, war zu dementieren und gebetsmühlenartig zu wiederholen, dass für keine dieser Behauptungen Beweise vorlägen. „Tagtäglich sehen wir uns mit einem schändlichen Berg an Müll konfrontiert“, konstatierte Loris De Filippi, Präsident von *MSF Italien*, seinerzeit.

Sommer 2017 – 2018: Crackdown

Auf diesem diskursiven Fundament versuchten italienische Behörden im Juli 2017, die SAR-NGOs zur Unterzeichnung eines umstrittenen Verhaltenskodex zu drängen. Dieser sollte sie unter anderem zwingen, Polizist\*innen an Bord zu nehmen. Am 2. August, nur zwei Tage nachdem sich *Jugend Rettet* geweigert hatte, diesen „Code of Conduct“ zu unterschreiben, wurde

ihr Schiff – die *Iuventa* – wegen des angeblichen Kontaktes zu Schmugglern in Italien beschlagnahmt. Von diesem Klima der Feindseligkeit überfordert, zogen einige NGOs ihre Schiffe aus dem Mittelmeer ab, darunter die *Bourbon Argos*, die *Vos Hestia* und die *Phoenix*.

Auf der anderen Seite nutzte der verlängerte Arm der EU diesen Schockmoment für die zivile Seenotrettung, um in den effizienten Einsatz überzugehen: Bereits seit Ende 2016 war der Verbund von Milizen, die sich unter dem Label Libysche Küstenwache zusammenfanden, durch die EU-Marinemission *Sophia* trainiert und mit EU-Geldern gefördert worden. Italien hatte Patrouillenboote zur Verfügung gestellt und – lange Zeit ein offenes Geheimnis – sogar ein italienisches Kriegsschiff als Koordinierungs-Zentrale im Hafen von Tripoli stationiert. Nun begann die italienische Seenotrettungs-Leitstelle (MRCC Rom) den Libyern aktiv Seenotfälle zuzuweisen und gleichzeitig NGO-Schiffe zur Zurückhaltung zu drängen. Italien und die EU umgingen mit diesem Vorgehen das Zurückweisungsverbot der Genfer Flüchtlingskonvention und lagerten den Völkerrechtsbruch an die Libyer aus.

Bereits im März 2018 war der *Open Arms* für zwei Tage die Einfahrt in italienische Häfen verweigert worden, nachdem sich die Crew, trotz Androhung von Waffengewalt, geweigert hatte, 218 Gerettete an ein libysches Patrouillenboot zu übergeben. Eine kurzzeitige Beschlagnahmung in der Folge endete mit der Freilassung des Schiffes und

der Einstellung der Verfahren, doch der Vorfall war ein Bild aus der Zukunft: Nachdem am Wochenende vom 8.-10. Juni über 1200 Menschen von verschiedenen Schiffen aus Seenot gerettet worden waren, schloss der seit gerade mal seit 10 Tagen im Amt befindliche Innenminister und Vize-Premier Matteo Salvini – via Twitter – die Häfen Italiens für die *Aquarius*. Die darauffolgende acht tägige Irrfahrt der *Aquarius* mit 629 Geretteten, die im spanischen Valencia ihr Ende nahm, markierte das Ende der effizienten zivilen Seenotrettung.

Während kurz darauf die *Lifeline* vor Malta in einer ähnlichen Situation feststeckte, schaltete sich auch die Niederlande ein und entzog dem Schiff ihre Flagge, da die langjährige Sportboot-Registrierung nun angeblich nicht mehr zum Führen dieser ausreichte. Malta

beschlagnahmte daraufhin das Schiff und leitete ein Verfahren gegen den Kapitän ein. *Sea-Watch 3* und *Seefuchs* lagen zu dieser Zeit ebenfalls in Malta's Grand Harbour, der seit 2016 von fast der gesamten zivilen Flotte als Operationsbasis genutzt worden war. Die lokalen Behörden, die sich offenbar als nun nächster, sicherer und offener Hafen von der harten Linie in Italien unter Druck gesetzt fühlten, fanden schnell eine Lösung, um weitere Anlandungen zu verhindern: Sie nahmen die NGO-Schiffe in Sippenhaft. Da es sich bei der *Sea-Watch 3* und der *Seefuchs* ebenfalls um NGO-Schiffe mit niederländischer Flagge handelte, wurden diese kurzerhand zur Überprüfung ihrer Registrierungen festgesetzt. Zeitgleich durfte auch das Suchflugzeug *Moonbird* nicht mehr abheben.

2018 – 2019: Blockade-Union Europa

Als sämtliche geforderten Überprüfungen der *Sea-Watch*, einen knappen Monat später, bestanden waren, wurde das Schiff trotzdem weiter festgehalten. Erst am 20. Oktober, also nach fast vier Monaten, konnte das Schiff Malta in Richtung einer spanischen Werft verlassen. Vier Monate, in denen über 500 Menschen im zentralen Mittelmeer ertrunken waren. Doch auch vier Monate in denen Zehntausende unter dem Banner der *Seebrücke* und der solidarischen Städte gegen das Sterben im Mittelmeer auf die Straßen gegangen und, mit Unterstützung von *Sea-Watch*, ein neues, ein italienisches Schiff, in den Einsatz aufgebroschen war: die *Mare Jonio* der linken Plattform *Mediterranea*. Ein anderes Schiff näherte sich gleichzeitig dem bitteren Ende seiner Zeit als Rettungskreuzer: Nachdem die *Aquarius* in kürzester Zeit zwei Flaggen (die Gibraltars und die Panamas) durch politischen Druck verloren hatte, wurde im November ein Verfahren wegen „illegaler Müllentsorgung“ gegen das Schiff eingeleitet. Dabei wurden Kleidung und Hygieneartikel von Geflüchteten mal eben als Giftmüll deklariert. Im Dezember 2018 verkündeten *MSF* und *SOS Méditerranée* daraufhin, den Einsatz mit der *Aquarius* zu beenden.

Kurz zuvor hatten sich *Sea-Watch*, *Mediterranea* und *Open Arms* unter dem Label *#United4Med* zur gemeinsamen Rückkehr ins Einsatzgebiet zusammengeschlossen. Den ersten Einsatz der neuen Allianz musste die *Sea-Watch 3* jedoch abbrechen, da ihr zuerst das Offshore-Tanken vor Malta und dann, trotz Sturm, das Einlaufen in den Hafen von Zarzis,

Tunesien, verweigert wurde. Nach einem Abstecher ans andere Ende des Mittelmeeres (nach Gibraltar) erreichte das Schiff Mitte Dezember wieder das Einsatzgebiet und rettete, einen Tag nachdem die *Open Arms* über 300 Menschen gerettet hatte, am

## 19 Tage „lungerte“ das Schiff vor der Küste Maltas herum

22.12.2018 zweiunddreißig weitere. Während die *Open Arms* sich auf den Weg gen Spanien machte und dort wegen des Verstoßes gegen „die Verpflichtung, die auf See Geretteten im nächsten Hafen abzusetzen“ festgesetzt wurde, landete die *Sea-Watch 3* im bislang längsten Stand-Off: 19 Tage „lungerte“ das Schiff vor der Küste Maltas herum (wie es die maltesische Küstenwache beschrieb), bis sich die 28 EU-Staaten auf eine Verteilung der 32 Geretteten einigen konnten. Ein beschämendes Gefeilsche, das in den folgenden Monaten, oft kombiniert mit einer mehrwöchigen Beschlagnahmung in Italien, zum Standard Operating Procedure der Seenotrettung werden sollte: Zehn solcher, teils wochenlanger Pattsituationen standen *Mediterranea*, *Sea-Eye* und *Sea-Watch* bis zum August 2019 durch. Kaum ein anderes Schiff brachte in diesem Zeitfenster der vermeintlich geschlossenen Häfen Gerettete nach Europa, abgesehen von glorreichen Einzelgängen, wie dem der *Asso 25*, und – mehr oder weniger freiwillig – der *El-Hiblu 1*:

Am 27.03.2019, dem Tag an dem das Ende der EU-Anti-Schlepper-Mission *Sophia* verkündet wurde, rettete die Besatzung des türkischen Tankers 103 Menschen vor der libyschen Küste. Zuerst sollten die Geretteten zurück nach Libyen gebracht werden. Als diese jedoch bemerkten, wohin die Reise ging, überzeugten sie die Besatzung mit Nachdruck davon, den Kurs nach Norden zu korrigieren. Der Kapitän informierte die Behörden über die Änderung in der Kommandostruktur, woraufhin maltesische Spezialkräfte das Schiff stürmten. Niemand wurde verletzt und alle Geretteten gelangten sicher auf europäischen Boden, wo sich nun jedoch drei von ihnen, 16, 17 und 19 Jahre alt, wegen Terrorismus und Piraterie verantworten müssen. „Aber Terroristen sind das nicht“, hatte ein Maschinist der *El Hiblu 1* nach der Rettung angemerkt, „nur Flüchtlinge.“



## Sommer 2019: Die Rückkehr der Rettungsschiffe

Ende Juni, noch während der Stand-Off der *Sea-Watch 3* mit Kapitänin Carola Rackete in vollem Gange war, segelte die *Open Arms*, trotz Androhung hoher Geldstrafe in Spanien und dem just in Kraft getretenen Salvini-Gesetz gegen Seenotrettungs-NGOs, erneut ins Einsatzgebiet. Am 5. August folgte die *Ocean Viking*, der neue Rettungskreuzer von *MSF* und *SOS Méditerranée*, und kurz darauf die *Eleonore* von Mission *Lifeline*. Insgesamt retteten die neuen Schiffe in wenigen Tagen des August über 600 Menschen. Am 28. August wurden Salvini und seine Lega, durch eine überraschende neue Regierungskoalition von M5S und der sozialdemokratischen PD abgesetzt, nachdem Salvini selber Premierminister Conte das Vertrauen entzogen hatte, um Neuwahlen zu provozieren. Was dieser erneute Regierungswechsel zu bedeuten hat bleibt abzuwarten.

Chris Grodotzki  
ist Fotograf und  
Multimedia-Aktivist.  
Er studierte  
Fotojournalismus in  
Hannover und  
Aarhus und wurde  
für seine journalisti-  
sche Arbeit zu  
Migrationsbewegun-  
gen mehrfach  
ausgezeichnet. Seit  
2015 unterstützt er  
Sea-Watch und ist  
seit 2018 festes  
Mitglied des  
Medienteams der  
Organisation

Nicht vergessen ist, dass es eine PD-Regierung war, unter der die *Iuventa* beschlagnahmt und die sogenannte Libysche Küstenwache aufgerüstet wurde. Abschottung und Kriminalisierung ist eben kein Exklusivprogramm der Faschist\*innen, sowenig wie Hartnäckigkeit: Auch die zivile Seenotrettung – die No Borders Navy, wie manche Aktivist\*innen gern sagen – ist schwer kleinzukriegen. Selbst wenn die Flotte dezimiert und ihrer Effizienz beraubt wird, so vereinigte sie bisher doch genug widerständigen Kampfgeist, um ihren Auftrag im Zweifel aus Prinzip und gegen alle Widerstände weiter zu betreiben. In einer effizienzges-  
teuerten, neoliberalen und bürokratischen EU ist es wohl gerade diese Donquichotterie, die die Seenotrettung zum leuchtenden Symbol für ein anderes Europa auf der einen und zum Kopfschmerz-Faktor auf der anderen Seite werden ließ.<