



Quarantäneschiff außerhalb des Hafens von Palermo, Herbst 2020



„Libertà – Liberté“
Tunesische Geflüchtete, 2011

Die eingeschränkte Unendlichkeit

„Raumpatrouille Orion“ – am Rande der Unendlichkeit. So beschrieb die 1966 erstmals ausgestrahlte Fernsehserie den Raum der Zukunft. Der Raum der Gegenwart jedoch stellt sich oftmals ganz anders dar: als Gefängnis, Ort der Segregation, Raum der Angst und der Diskriminierung. Über Gefängnis- und Quarantäneschiffe für Geflüchtete auf See. Von Judith Gleitze

Europe II nennt sich das Ausflugsboot der maltesischen Firma *Captain Morgan Cruises*. Normalerweise schippert es Tourist*innen zwischen den Inseln Malta und Gozo hin und her. Doch am 8. April 2020 verkündete Malta, dass seine Häfen für gerettete Geflüchtete aufgrund der Covid-19-Pandemie gesperrt seien. So wird die von der Regierung angemietete *Europe II* neben drei weiteren kleinen Schiffen der *Morgan Cruises* zum schwimmenden Gefängnis für gerettete Geflüchtete. Bis zu fünf Wochen müssen die Geretteten zwischen dem 30. April und dem 7. Mai 2020 auf diesen Schiffen ausharren, 425 Menschen, seekrank, ohne Zugang zu Asylverfahren, Rechtsbeiständen, psychosozialer Versorgung, ohne adäquate Unterbringung, denn die Schiffe verfügen nicht über Kabinen. Schließlich scheint es die erschöpfte Crew zu sein, die aus Angst vor Protesten um ein Ende der für alle Beteiligten untragbaren Situation bittet.

Die Geschichte der schwimmenden Gefängnisse beginnt nicht mit den maltesischen *Captain Morgan*-Schiffen. Schon neun Jahre zuvor nutzt die italienische Regierung Fähren, um tunesische Geflüchtete einzusperren. Noch spricht man nicht vom Hotspot-System zur Trennung von potentiellen Asylsuchenden und sogenannten Wirtschaftsmigrant*innen, dieses wird erst 2016 mit der europäischen Migrationsagenda eingeführt.

Schwimmende Gefängnisse

Wir schreiben das Jahr 2011. Die Zeit der Aufstände im nordafrikanischen Tunesien. Hochzeit für Ankünfte von über See Geflüchteter in Italien. Am 11. Februar 2011 erreichen etwa 1.400 Tunesier*innen Lampedusa, am darauffolgenden Tag verhängt die italienische Regierung den Notstand, den sie Anfang April auf „Nordafrika“ erweitert. (Es bedarf eigentlich keiner Erwähnung, dass ein Staat keinen Notstand über einen anderen Staat verhängen kann.) Diese Notstandsregelung erlaubt letztendlich auch die Inhaftierung der Ankommenden auf Fährschiffen. Die italienische Regierung mietet vier Schiffe der *Moby Lines*, gut erkennbar an ihren bunten Comiczeichnungen auf dem Schiffsrumpf. Erstmals werden Schiffe, Sinnbild der Fahrt in die Weite des Raumes zwischen Wasser und Himmel, in Europa zu Gefängnissen für Geflüchtete.

Ende September 2011 protestieren die über 700 auf vier Schiffen eingesperrten Menschen und verlangen, freigelassen zu werden. Was an Bord wirklich passiert, dringt kaum nach draußen, niemand darf sich den dort Gefangenen nähern. Als eine der Fähren im Hafen von Palermo liegt, versuchen die dort Eingesperrten mit handgeschriebenen Plakaten und hochgehaltenen Händen in Handschellen auf sich aufmerksam zu machen. Auch Kinder und mindestens eine Frau

befinden sich Ende September auf einem der Schiffe. Rücksicht auf besondere Schutzbedürftigkeit und den psychischen wie physischen Gesundheitszustand nimmt niemand.

Knapp 25.000 Tunesier*innen erreichen Italien zwischen Januar und Oktober 2011, allein 14.000 sind es im Monat März. Erst am 25. Oktober 2011 gibt die italienische Regierung bekannt, dass das außerordentliche Rückführungsabkommen, welches am 5. April zwischen Tunesien und Italien geschlossen worden war, mit der letzten Abschiebung von 60 Tunesier*innen per Charterflug abgeschlossen sei. Damit endet auch der erste Teil der unrühmlichen Geschichte schwimmender Gefängnisse.

Der Plan der schwimmenden Hotspots

Die vermehrten Ankünfte über die Balkanroute haben Europa im Jahr 2015 erschreckt. Italien macht einen Vorstoß und schlägt 2016 schwimmende Hotspots vor. Die Identifizierung mit Fingerabdrucknahmen und biometrischen Daten für die *Eurodac*-Datenbank und Registrierung von Asylsuchenden soll direkt auf dem Schiff erfolgen, das rettet. Ausgegangen wird hier vor allem von Rettungen durch Marine und Küstenwachtsschiffe. Wird der Asylantrag im Schnellverfahren abgelehnt, könnten von hier auch beschleunigte Abschiebungen stattfinden. Denn nach der Schließung der Balkanroute befürchtet die italienische Regierung höhere Ankunftsahlen aus Libyen. Schon einmal hatte die EU das Land gerügt, zu viele Geflüchtete ohne Kontrollen durchzulassen. Was wäre also einfacher, als sie gar nicht erst an Land kommen zu lassen? Der geschlossene Raum des Schiffes auf hoher See wird erneut als Mittel der Migrationskontrolle gedacht.

Doch die Idee setzt sich nicht durch. Es ist rechtlich und auch faktisch kaum umsetzbar, da die Polizei sowie Vertreter*innen der Asylkommissionen an Bord der Schiffe präsent sein müssten.

Die Pandemie – Raumreduzierung auf Quarantäneschiffen

Im Januar 2020 wird deutlicher, dass sich das Coronavirus immer weiterverbreitet. Ende des Monats erlässt die italienische Regierung eine Notstandserklärung. Eine direkte Folge daraus ist die Schließung der Häfen für ausländische zivile Rettungsschiffe am 7. April. Geflüchtete gelten als Gesundheitsgefahr und sollen nicht mehr nach Italien gebracht werden können. Aber

zivile Seenotrettungsschiffe versuchen trotz der massiven Behinderung durch den italienischen Staat so viele Rettungseinsätze wie möglich zu fahren, und die Geretteten müssen nach Seerechtskonvention in einen

sicheren Hafen gebracht werden.

Nach Libyen darf sie ein europäisches Schiff aufgrund des Zurückschiebungsverbotes (Non-refoulement Gebot der Genfer Flüchtlingskonvention) nicht bringen, Malta verweigert sich konsequent – bleibt nur Italien. So beschließt der italienische Zivilschutz am 12. April 2020 die Einrichtung von Quarantäneschiffen ausschließlich für Geflüchtete, die auf See gerettet werden. Die ersten Schiffe im Frühjahr sind eine Fähre der *Tirrenia* und eine der schon bekannten *Moby Lines*. Derzeit sind fünf Fähren der *Grandi Navi Veloci* (GNV) als Quarantänefähren in Betrieb.

Rechtsverletzung und Diskriminierung

Über 10.000 Menschen werden seit der Inbetriebnahme der Quarantäneschiffe auf diesen interniert. Die Kritik daran bezieht sich nicht auf die Durchführung einer notwendigen Quarantäne, sondern auf das Wie. Das Festhalten von Migrant*innen führt zur einer Einschränkung des Rechtes auf Bewegungsfreiheit. Nun könnte man sagen, das beträfe alle, die sich während der Pandemie in Quarantäne begeben müssen. Doch gibt es da einen kleinen, aber bedeutenden Unterschied: Nur Geflüchtete werden aus der Gemeinschaft ausgeschlossen und in diesen anderen Raum verbannt. Mit dem Vorwand, eine Gesundheitskrise bewältigen zu wollen, wird eine bestimmte Gruppe von Menschen ohne jegliche Information sowohl für die Betroffenen selbst als auch für die Öffentlichkeit weggesperrt. Was auf den Schiffen vor

Der geschlossene Raum des Schiffes wird Mittel der Migrationskontrolle

sich geht, bleibt erneut im Dunklen. Somit wird das gesamte Quarantäne-Dispositiv umdefiniert und zu einem Instrument der Diskriminierungspraxis.

„Von Anfang an zogen Expert*innen aus unterschiedlichen Bereichen und aus unterschiedlichen Gründen diese Maßnahmen in Zweifel. Dabei rückten vor allem die Frage der Rechte und der Würde der festgehaltenen Personen sowie die Frage der Effizienz der Maßnahme überhaupt in den Blick. Auch der erhebliche ökonomische Aufwand wurde kritisiert: Die Anmietung von privaten Schiffen kostet deutlich mehr als die Einrichtung entsprechender Strukturen an Land“, heißt es in einem am 14. Dezember 2020 veröffentlichtem Dokument mit Forderungen zur Abschaffung der Quarantäneschiffe, welches mehr als 150 Organisationen und Einzelpersonen erstunterzeichneten.

Hinzu kommt, dass auf den Schiffen Frauen, Kinder, Männer und auch unbegleitete minderjährige Geflüchtete

untergebracht werden, ohne auf die besondere Schutzbedürftigkeit Einzelner Rücksicht zu nehmen. Das Ganze treibt unglaubliche Blüten, als die Regierung im Herbst 2020 auch Geflüchtete aus

Aufnahmezentren aus ganz Italien auf die Schiffe bringt. Menschen, die seit Jahren in Italien leben und plötzlich aus ihrer Umgebung herausgerissen werden. Aufgrund ihrer Abwesenheit verlieren einige der Geflüchteten nach der Quarantäne ihre Unterbringungsplätze und stehen auf der Straße. Nach der massiven Kritik von Flüchtlingsorganisationen sollen unbegleitete Minderjährige und Geflüchtete aus Zentren an Land nicht mehr auf die Schiffe verbannt werden. Es bleibt jedoch die Frage, was mit begleiteten Kindern und besonders Schutzbedürftigen geschieht.

Angst, Wut, Trauma, Tod

Überhaupt keine Rücksicht wird auf die Angst der Geflüchteten genommen, die nach der Rettung auf See plötzlich zu einem weiteren Aufenthalt auf einem Schiff gezwungen werden. Für viele Menschen ist dies aus unterschiedlichen Gründen mit einer (Re-)Traumatisierung verbunden. Nicht an Land gebracht zu

werden bedeutet, sich immer noch nicht in Sicherheit zu befinden. Gerade für Geflüchtete mit traumatisierenden Erfahrungen auf der Flucht und in libyschen Gefängnissen bedeutet das Eingesperrtsein auf einem Schiff, das sie theoretisch jederzeit wieder nach Libyen bringen könnte, eine weitere Folter. Hinzu kommt die nicht vorhandene Informationspolitik an Bord. Dort ist das *Rote Kreuz* tätig, aber gerade in Zeiten, in denen mehrere Hundert Menschen an Bord sind, wird auf das Individuum wenig Rücksicht genommen. Für die Geflüchteten aus Tunesien, die einen Großteil der Angekommenen im Jahr 2020 ausmachen, ist die Angst, nicht an Land gebracht zu werden, mit dem Wissen um mögliche direkte Abschiebungen verbunden.

Italien und Tunesien haben ein Rückübernahmeabkommen. In Lampedusa angekommen werden sie gezwungen, ein so genanntes „foglio notizie“, einen Infozettel, zu unterzeichnen, der sie als „ökonomische Migrant*innen“ abstempelt. Sie haben meist keine

Ahnung, was sie da unterschreiben, die Möglichkeit einer Asylantragstellung ist vor allem für Geflüchtete aus Maghreb-Ländern gering. Das Projekt *InLimine* des italienischen Anwaltsvereins zur Migration ASGI hat mit mehr als 50

Tunesier*innen Interviews geführt. Diese bestätigen, was Unterstützer*innen bei jeder Entlassung aus den Quarantäneschiffen an den Bahnhöfen erleben: Vor allem Tunesier*innen, aber auch hier und da Menschen anderer Nationalitäten, erhalten nach dem Verlassen eines Quarantäneschiffes sofort ihre Ausweisungsverfügung. Andere werden auch vom Schiff direkt in die Abschiebehafte überführt und abgeschoben.

Diese Nachrichten machen natürlich auch in Tunesien die Runde und die Angst der Ankommenden wird größer. Im Mai 2020 springt der 22-jährige Bilel Ben Masoud aus Panik, abgeschoben zu werden, von Bord der vor Palermo liegenden *Moby Zazà*. Er überlebt den Sprung nicht. Ende Oktober 2020 schlucken neun Tunesier Rasierklingen und Glasscherben auf der vor Palermo liegenden GNV-Fähre *Rhaspody*, einige verletzen sich mit einem Messer, um endlich an Land gebracht zu werden. Verzweiflungstaten, ausgelöst auch von der schwierigen sozialen und gesund-

Einige Geflüchtete verletzen sich mit einem Messer, um endlich an Land gebracht zu werden

Judith Gleitze *ist seit mehr als 25 Jahren in der Flüchtlingsarbeit aktiv. Seit 2009 leitet sie die Außenstelle von borderline-europe in Palermo, Sizilien.*

heitlichen Situation an Bord, die keine Zukunft verspricht.

Bisher haben wenige Personen über ihre Arbeitsfahrten auf den Quarantäneschiffen berichtet, doch Heiligabend erscheint ein Artikel der Presseagentur *Redattore Sociale* mit der Aussage von zwei jungen freiwilligen Mitarbeiter*innen, die mehrere Wochen an Bord des Quarantäneschiffes *Allegra* gearbeitet haben. *Allegra* – fröhlich – ist hier nichts. „Isolation war unmöglich, das Schiff verlassen konnte man auch nicht. Eine absurde Situation, es waren nur wenige Ärzt*innen und Krankenpfleger*innen an Bord für all diese Menschen. Da sieht man, dass diese Schiffe keine Probleme lösen, sie garantieren dir nicht einmal eine echte Quarantäne. Die Menschen hocken aufeinander, wenn auch in getrennten Sektoren. Oftmals müssen die schließlich negativ Getesteten mit den noch Positiven zusammenbleiben. Somit verlängert sich die Isolation auf ein Unendliches.“

Die beiden ehemaligen Mitarbeiter*innen sind im September 2020 auch an Bord, als vom zivilen Seenotrettungsschiff *Open Arms* in Sicherheit gebrachte Geflüchtete auf die *Allegra* kommen. Über 100 Menschen sind vor dem Transfer von Bord der *Open Arms* gesprungen und zum Teil an Land geschwommen, zum Teil von anderen Schiffen gerettet worden. Sie haben Angst, nicht an Land gebracht zu werden. Die verbleibenden 140 Menschen treten nun hier ihre Quarantäne an. Unter ihnen auch der 15-jährige Abou Diakité, den die *Open Arms*-Besatzung schon als kranke Person meldet. Dennoch wird er nicht an Land gebracht. Abous Gesundheitszustand verschlechtert sich, einige Covid-19 Tests fallen negativ aus. An Bord kann nicht festgestellt werden, woran Abou leidet. Doch bis die Ärzt*innen des *Roten Kreuzes* schließlich Hilfe erhalten ist es für den jungen Ivorer zu spät. 19 Tage sind seit seiner Rettung vergangen. Abou stirbt im Krankenhaus in Palermo.

Erst nachdem Abous Schicksal bekannt wird, kommt auch die Geschichte des minderjährigen Abdallah Said ans Tageslicht. Er stirbt am 15. September nach seinem Aufenthalt an Bord des Quarantäneschiffs *Azzurra*, welches im Hafen von Augusta auf Reede liegt, im Krankenhaus Cannizzaro in Catania. Marco, der Freiwillige auf der *Azzurra*, ist frustriert: „Ich dachte immer, das alles hier ist ein großes Theater, eine Inszenierung. Man hätte die Menschen besser an Land isolieren können, wo ihnen auch eine Unterstützung gewiss gewesen wäre. Doch stattdessen lässt man sie mitten auf dem Meer.“

Das schöne, blaue Meer. Ein Meer, dass die italienische Flüchtlingspolitik von der unendlichen Weite auf zwei Quadratmeter reduziert hat.<

