2017/33 Thema

https://jungle.world/artikel/2017/33/seenotrettung-als-deja-vu

Die Seenotrettung und die europäische Flüchtlingspolitik

Seenotrettung als Déjà-vu

Von **Maximilian Pichl**

Über die völkerrechtliche Pflicht zur Seenotrettung wird derzeit in der EU heftig gestritten. Stichwortgeber für die Kriminalisierung von Seenotrettern sind stets auch deutsche Innenminister.

Als 1816 die französische Fregatte Méduse vor der westafrikanischen Küste auf Grund lief, sorgten die Umstände ihrer Seenot für eine schwere Regierungskrise in Frankreich. Nicht nur wurde die Inkompetenz des von den seit 1814 wieder herrschenden Bourbonen protegierten Kapitäns scharf kritisiert, sondern auch die tölpelhafte Rettungsaktion. 147 Menschen hatte man auf ein seeuntüchtiges Floß geschafft, wo wegen der Enge schnell Panik ausbrach. In der französischen Öffentlichkeit sorgten insbesondere die dokumentierten Fälle von Kannibalismus für einen großen Verlust von Vertrauen in die Beständigkeit der Zivilisation. Lediglich 15 Menschen konnten am Ende von dem Floß gerettet werden. Durch die Katastrophe der Méduse wurde die Forderung nach menschenwürdiger Seenotrettung für die europäischen Gesellschaften unabweisbar. Noch heute hängt im Pariser Louvre das weltberühmte Gemälde »Das Floß der Medusa« von Théodore Géricault, der Österreicher Franzobel veröffentliche Anfang des Jahres einen gleichnamigen Roman.

> Durch einen sogenannten Verhaltenskodex wollen die europäischen Innenminister die Einsätze der NGOs schärfer kontrollieren.

Trotz dieser historischen und kulturellen Erfahrungen steht die Pflicht zur Seenotrettung im Mittelmeer derzeit wieder einmal zur Disposition. Seit zahlreiche private Seenotrettungsorganisationen wie Ärzte ohne Grenzen, Jugend rettet e. V., Sea-Watch, Sea-Eye oder SOS Méditerranée die seeuntüchtigen Boote von Flüchtlingen aufsuchen, kritisieren insbesondere die europäischen Innenminister ihr Engagement.

Durch einen sogenannten Verhaltenskodex für NGOs wollen die Innenminister die Einsätze der NGOs schärfer kontrollieren. Zu dem Kodex, den die italienischen Behörden durchsetzen sollen, gehört zum Beispiel das Verbot für zivile Organisationen, in libysche Gewässer zu fahren. Gerettete Personen sollen nicht wie derzeit üblich zunächst auf

andere Schiffe umsteigen, sondern sofort in einen sicheren Hafen gebracht werden. Außerdem sollen Polizeibeamte an Bord sein, um gegen Schleuser zu ermitteln. Wenn Rettungsorganisationen den Kodex nicht unterzeichnen, soll ihnen die Anlandung in italienischen Häfen untersagt werden. So wurde bereits das Schiff Iuventa der Organisation Jugend rettet e. V. beschlagnahmt, weil ihr Beihilfe zur illegalen Migration vorgeworfen wird. Die Organisation hatte sich zuvor geweigert den Kodex zu unterschreiben, ebenso wie Ärzte ohne Grenzen. Die zivilen Seenotrettungsorganisationen befürchten, der Kodex könne ihre Arbeit einschränken und das Leben von Flüchtlingen auf dem Mittelmeer gefährden. Die Vereinigung Ärzte ohne Grenzen sagt, es widerspreche ihren humanitären Prinzipien, bewaffnete Einsatzkräfte auf ihre Schiffe zu lassen. Durch die Verpflichtung der humanitären Organisationen, nach jeder Rettung nach Italien zurückzukehren, würden kritische Lücken auf See entstehen. Die Rettung von Personen könnte sich dadurch erheblich verspäten.

Der Verhaltenskodex und die Vorwürfe der Innenminister gegen die zivilen Organisationen werfen grundsätzliche Fragen zur Seenotrettung auf. Die auch im Völkerrecht festgeschriebene Verpflichtung zur Seenotrettung gehört schon lange zur maritimen Tradition. Heutzutage findet sich eine zentrale Vorschrift in Art. 98 des UN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ). Demnach verpflichtet jeder Staat den Kapitän jedes seine Flagge führenden Schiffes, jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten. Weil auf See nicht nur staatliche Schiffe fahren, soll über diese Vorschrift auch jedes private Schiff verpflichtet werden, eine effektive Rettung zu leisten. Doch an diese allgemeine Verpflichtung schließen sich Fragen an: Ab wann ist eine Person im seerechtlichen Sinne in Lebensgefahr? Und wohin müssen die Geretteten gebracht werden? Bereits an der ersten Frage scheiden sich derzeit die Geister. Die privaten Seenotrettungsorganisationen sagen, jedes Flüchtlingsboot, das Libyen verlässt, sei bereits ab Beginn der Abfahrt in Seenot. Denn die Boote sind oft überfüllt, haben zu wenig Treibstoff an Bord oder sind seeuntüchtig. Deswegen fahren die Seenotretter bis an die Grenze libyscher Gewässer, um dort die Boote ausfindig zu machen. Gegen diese Ansicht wenden die europäischen Innenminister ein, die Schleuser spekulierten genau auf diese Haltung und ließen die Boote mit Vorsatz seeuntüchtig abfahren. Doch dieser Einwand folgt einer politisch motivierten und durchaus fragwürdigen Einschätzung, und gerade keiner seerechtlichen Leitlinie. Denn ob Schleuser auf die Rettung durch zivile Organisationen spekulieren, hat für die rechtliche Verpflichtung zur Seenotrettung keine Relevanz.

Auch die Definition des sicheren Hafens ist umstritten. Eine Orientierung bieten die MSC Guidelines on the treatment of persons rescued at sea. Diesen Richtlinien zufolge ist ein sicherer Hafen ein Ort, an dem die aus der Seenot Geretteten keine weiteren Gefahren zu befürchten haben und an dem ihre Grundbedürfnisse wie Ernährung, Gesundheit und Obdach erfüllt werden. Dass der libysche Staat diesen Anforderungen nicht genügt, ergibt sich schon aus den Berichten diplomatischer Vertretungen, die von menschenunwürdigen Zuständen in den dortigen Lagern berichten. Zudem ist gemäß der genannten Richtlinien auch die konkrete Situation von Flüchtlingen relevant. Die begründete Furcht vor Verfolgung ist demnach im Falle der Rettung von Flüchtlingen zu beachten, wenn ein sicherer Hafen für sie gefunden werden soll. An dieser Stelle wird auf den Kerngedanken

des internationalen Flüchtlingsrechts verwiesen: das sogenannte Non-refoulement-Gebot. Flüchtlinge dürfen nicht in Staaten gebracht werden, in denen ihnen Folter oder eine unmenschliche Behandlung droht. Bereits 2012 hatte der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte entschieden, dass italienische Schiffe Flüchtlinge nicht nach Libyen bringen dürfen. Stattdessen ist diesen auf europäischem Festland der Zugang zu einem rechtsstaatlichen Asylverfahren zu gewähren, in dessen Rahmen ein etwaiger Schutzanspruch zu prüfen ist.

Der Verhaltenskodex, an den die EU-Staaten und allen voran der italienische Innenminister Marco Minniti die privaten NGOs binden wollen, steht juristisch auf wackligen Füßen. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestags sprach dem Kodex in zwei Gutachten die rechtliche Verbindlichkeit ab, da er bislang weder völker- noch europarechtlich gestützt worden sei. Überdies hätte weder der Rat der Innen- und Justizminister noch der Europäische Rat der Regierungschefs die Kompetenz, einen solchen Kodex zu verabschieden. Selbst wenn die italienische Regierung alleine einen solchen Kodex einführen würde, müsste sie dabei die seerechtlichen Vorschriften vollumfänglich beachten.

Es ist nicht das erste Mal, dass die Seenotrettung privater Organisationen kriminalisiert wird. Am 20. Juni 2004 rettete das Schiff Cap Anamur südlich von Lampedusa 37 Menschen vor dem Ertrinken, die in Libyen in See gestochen waren. Als die Crew den Hafen von Porto Empedocle auf Sizilien erreichte, wurde sie zwölf Tage lang mit militärischen Mitteln am Einlaufen gehindert. Otto Schily (SPD), damals Innenminister der rot-grünen Bundesregierung, spekulierte offen darüber, ob sich die Besatzung der Cap Anamur an einer illegalen Schleusung beteiligt habe. Er forderte die Errichtung von Flüchtlingslagern in Libyen. In dieselbe rhetorische Tradition stellt sich auch Thomas de Maizière (CDU), wenn er zivile Organisationen ohne konkrete Belege der Kooperation mit Schleusern bezichtigt.

2007 erging es tunesischen Fischern ähnlich wie der Besatzung der Cap Anamur, als sie in Seenot geratene Flüchtlinge nach Lampedusa brachten und wegen der Beihilfe zur illegalen Einreise angeklagt wurden. Obschon beide Prozesse nach vielen Jahren mit Freisprüchen endeten, hatten die Verfahren fatale Folgen: Viele Schiffsbesatzungen wurden abgeschreckt, Flüchtlingen in Seenot zu helfen. Als Italien dann 2013 nach der Katastrophe vor Lampedusa, bei der rund 390 Menschen ertranken, selbst eine Rettungsmission unter dem Namen Mare Nostrum einsetzte, war de Maizière erneut nicht zurückhaltend mit Kritik: Mare Nostrum baue eine »Brücke nach Europa« und begünstige das Geschäft der Schleuser. Dieses Mal war Italien der Adressat der Vorwürfe. Auf Betreiben des deutschen Innenministers wurde Mare Nostrum eingestellt und durch die deutlich weniger effektive Frontex-Mission Triton ersetzt. Die Kriminalisierung der Seenotrettung im Kontext der EU-Flüchtlingspolitik, sie bleibt ein ständiges déjà-vu.

© Jungle World Verlags GmbH