

# Rettungsschiffe

# brauchen

# Rückenwind!



## United4Rescue-Handbuch

Juni 2021

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	2
1. Wer ist United4Rescue? .....	3
Verein .....	3
Geschäftsstelle .....	3
Bündnis.....	4
Unser Konsens – vier Forderungen von U4R.....	4
2. Was macht United4Rescue?.....	5
Zeitleiste.....	5
Unsere Bündnisschiffe.....	7
3. Zivile Seenotrettung im Mittelmeer.....	8
Wieso schickt U4R immer mehr Schiffe ins Mittelmeer? .....	8
Was sagt eigentlich das internationale Seerecht zur Seenotrettung?.....	8
Seenotrettungsorganisationen weigern sich Häfen in Libyen anzulaufen und bezeichnet diese als nicht sicher. Warum? .....	9
Und warum ist Tunesien kein sicherer Hafen?.....	9
Wie viele Rettungsschiffe gibt es eigentlich im Mittelmeer?.....	10
Wo befinden sich die Schiffe aktuell? .....	10
4. Argumentationshilfe: Klassische Vorwürfe und Antworten.....	10
Vorwurf: Die EU kann doch nicht tatsächlich für das Sterben im Mittelmeer verantwortlich gemacht werden .....	10
Vorwurf: Die ganze Welt will nach Europa .....	11
Vorwurf: Illegale Migration stellt Europa vor eine existenzielle Herausforderung.....	12
Vorwurf: Es findet eine (in)direkte Kommunikation zwischen Rettungsorganisationen und Schleppern statt.....	13
Vorwurf: Die Seenotrettung schafft Anreize für massenhafte Fluchtmigration über das Mittelmeer (Pull-Faktor-These).....	13
Vorwurf: Die Menschen, die im Mittelmeer gerettet werden, sind keine „echten Flüchtlinge“.....	14
Vorwurf: Die Seenotretter:innen behindern die Arbeit der Libyschen Küstenwache.	14

# 1. Wer ist United4Rescue?

Im Juni 2019 endete der Evangelische Kirchentag mit den prägnanten Worten „Man lässt keine Menschen ertrinken. Punkt.“ Eine Resolution der Teilnehmer:innen hatte die EKD aufgefordert, mit einer eigenen Rettungsmission ein Zeichen zu setzen. Die EKD-Synode befürwortete die Initiative, ein Schiff zur Seenotrettung ins Mittelmeer zu entsenden.

Im November 2019 gründete sich United4Rescue – Gemeinsam Retten e.V., um diesen Auftrag zu erfüllen und Spenden für die Finanzierung des Schiffes zu sammeln. United4Rescue ist also ein unabhängiger Verein und gehört nicht zur Kirche. Der Verein wurde aber von Menschen aus der evangelischen Kirche initiiert und gegründet. Entsprechend gibt es viele Unterstützer:innen aus dem kirchlichen Raum.

United4Rescue ist ein gemeinnütziger, unabhängiger Verein, der die zivile Seenotrettung im Mittelmeer unterstützt und hilft, Leben zu retten. Dank zahlreicher Spenden haben wir bereits zwei Rettungsschiffe in den Einsatz gebracht und Rettungseinsätze ermöglicht. Vielen hundert Menschen wurde so das Leben gerettet.

Zugleich ist United4Rescue ein breites Bündnis hunderter Organisationen, die die Überzeugung eint, dass man keine Menschen ertrinken lässt. Das Bündnis setzt sich öffentlich für Seenotrettung und sichere Fluchtwege ein und vertritt vier Forderungen.

## Verein

Die Vereinsmitglieder sind: Dr. Thies Gundlach (Vorsitzender), Michael Schwickart (Stv. Vorsitzender), Katharina Stamm (Schatzmeisterin), Dr. min. Sandra Bils, Ansgar Gilster, Joachim Lenz, Marie von Manteuffel, Rafael Nikodemus, Liza Pflaum.

Viele Mitglieder des Vereins setzen sich bereits seit Jahren für die zivile Seenotrettung ein und unterstützen das Bündnis mit ihrer Expertise und ihren Kontakten. Alle Vereinsmitglieder arbeiten ausschließlich ehrenamtlich und entscheiden beispielsweise darüber, welche Projekte und Rettungseinsätze United4Rescue unterstützt. Der Vorstand vertritt United4Rescue nach außen und begleitet das Tagesgeschäft.

Außerdem hat U4R Fördermitglieder helfen United4Rescue dauerhaft mit einem Mitgliedsbeitrag und können an der Jahresversammlung teilnehmen.

## Geschäftsstelle

Aktuell arbeiten drei Personen in der Geschäftsstelle in Berlin:

### **Jutta Wieding, Koordination von Verein und Bündnis**

Ich kümmere mich um alle Fragen, die mit dem Bündnis zu tun haben: Kommunikation mit neuen und alten Bündnispartnern, Aktivitäten im Bündnis und Mobilisierung. Außerdem koordiniere ich die Beratung von Förderanträgen, damit die Vereinsmitglieder alle Informationen haben, um gute Entscheidungen zu treffen. Zudem liegt es mir am Herzen, dass es Spaß macht, sich bei United4Rescue zu engagieren.

### **Vera Kannegießer, Spendenadministration und Material**

Ich Sorge dafür, dass unsere Buchhaltung sauber geführt wird und dass Ihre Spende genau da landet, wo Sie wollen und Sie pünktlich Ihre Spendenquittung erhalten. Außerdem kümmere ich mich darum, dass wir immer ausreichend Flyer, Poster etc. vorrätig haben, damit Sie es schnell erhalten und verteilen können. Zudem bin koordiniere ich die Arbeitsgruppe, die geistliches Material erstellt.

## **Linda Schwickart, Öffentlichkeitsarbeit**

Ich kümmere mich um alles rund um Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Dazu gehören das Geben und Führen von Interviews, die Artikel unseres Logbuchs und im Newsletter genauso wie die Koordinierung von Kampagnen und Postings auf unseren Social-Media-Kanälen und einiges mehr.

## **Bündnis**

U4R hat über 780 Bündnispartner.

Generell können alle Organisationen, Gruppen, Vereine, Initiativen oder Unternehmen Bündnispartner werden. Voraussetzung ist, dass sie die vier Forderungen von United4Rescue mittragen und die freiheitlich-demokratische Grundordnung achten.

Bündnispartner teilen die zivile Seenotrettung ideell unterstützt und die vier Forderungen von U4R. Dafür erscheinen sie auf der United4Rescue-Webseite mit Logo und Statement. Die Bündnispartnerschaft ist mit keinen finanziellen Verpflichtungen verbunden! Wir freuen uns jedoch über jede Spende, die von Bündnispartnern eingeworben wird.

Besonders freut uns, dass das Bündnis in seiner Zusammensetzung immer bunter und breiter wird – so sind neben vielen Kirchengemeinden, Kirchenkreisen, Diakonischen Werken und Landeskirchen auch der Koordinierungsrat der Muslime und DITIB an Bord, so dass United4Rescue auch ein starkes interreligiöses Zeichen ist, über die Grenzen von Religionen, Konfessionen und Kulturen hinweg. Außerdem sind viele Nichtregierungsorganisationen wie Ärzte ohne Grenzen, SEEBRÜCKE und der Deutsche Gewerkschaftsbund im Bündnis aktiv. Auch Bündnispartner wie Ben&Jerrys, Orchester, Tanzschulen, Architekturbüros oder Baumpflegefirmer zeigen die Breite des Bündnisses.

## **Unser Konsens – vier Forderungen von U4R**

In einer Präambel zur Satzung, haben die Mitglieder von U4R zusammengefasst, was sie antreibt:

Alle Menschen, die über das Mittelmeer fliehen, suchen Schutz und eine menschenwürdige Zukunft für sich und ihre Familien. Verfolgung, Krieg, Armut, Unrecht und Klimawandel haben sie dazu gebracht, ihre Heimat zu verlassen.

Die Regierungen in Europa reagieren auf diese Schutzsuchenden mit Abschottung und Abwehr. Diese Entwicklung schreitet seit Jahren voran und höhlt das internationale und europäische Flüchtlingsrecht aus.

Im zentralen Mittelmeer zeigt sich dies besonders deutlich. Seit 2019 gibt es keine staatliche Seenotrettung mehr. Stattdessen unterstützt die Europäische Union libysche Milizen, die als „Küstenwache“ auftreten. Sie sollen die schutzsuchenden Menschen mit Gewalt daran hindern, europäische Gewässer zu erreichen. Mehr noch: Die europäischen Staaten behindern systematisch und aktiv zivile Rettungsorganisationen. Ihren Rettungsschiffen wird das Einlaufen in die europäischen Häfen untersagt oder sie werden bereits am Auslaufen gehindert. Dabei ist es völkerrechtswidrig, Menschen in Seenot nicht zu retten oder sie zurück in Gefahr zu bringen. Und es ist unverantwortlich, andere Staaten für die Abwehr von Flüchtlingen zu bezahlen.

Diese Politik hat keine gute Zukunft. Sie bedroht nicht nur die Flüchtlinge, sie setzt auch unsere eigene Humanität und Würde aufs Spiel. Die Kampagnen gegen jene, die sich für

Flüchtlinge einsetzen – insbesondere die zivile Seenotrettung –, zeigen: Moral wird verunglimpft und Menschlichkeit kriminalisiert.

Wir sind der festen Überzeugung: Je mehr Menschen und Organisationen sich dagegen einsetzen, desto eher kann die Katastrophe beendet werden. Wir dürfen uns an das tausendfache Sterben an der Grenze unseres Kontinents nicht gewöhnen oder es gar zum zynischen Kalkül machen, so groß die politische Aufgabe auch sein mag.

Solange Menschen über das Mittelmeer fliehen, Fluchtursachen nicht wirksam bekämpft werden und staatliche Seenotrettung fehlt, ist die Rettung von Menschenleben unsere humanitäre Pflicht. Wir haben uns zur Aufgabe gemacht, die zivile Seenotrettung zu unterstützen und vertreten dabei vier zentrale Forderungen:

#### I. Pflicht zur Seenotrettung

Die Pflicht zur Seenotrettung ist Völkerrecht und das Recht auf Leben nicht verhandelbar. Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen dies auf dem Mittelmeer gewährleisten.

#### II. Keine Kriminalisierung

Die zivile Seenotrettung darf nicht länger kriminalisiert oder behindert werden.

#### III. Faire Asylverfahren

Bootsflüchtlinge müssen an einen sicheren Ort gebracht werden, wo sie Zugang zu einem fairen Asylverfahren haben. Dazu haben sich die europäischen Staaten verpflichtet. Das Non-Refoulement-Gebot ist zwingendes Völkerrecht: Menschen dürfen nicht zurück in Länder gebracht werden, wo ihnen Gefahr droht und sie rechtlos sind.

#### IV. „Sichere Häfen“ ermöglichen

Städte und Kommunen, die zusätzliche Schutzsuchende aufnehmen möchten, sollen diese Möglichkeit erhalten.

## 2. Was macht United4Rescue?

United4Rescue hilft der zivilen Seenotrettung organisationsübergreifend und unbürokratisch, vor allem dort, wo akut Geld für Rettungseinsätze fehlt. Beispielsweise für den Kauf und Umbau von Rettungsschiffen, für Ausrüstung oder Einsatzkosten. Außerdem schaffen wir Öffentlichkeit für dieses wichtige Thema und machen die breite gesellschaftliche Unterstützung für die Seenotrettung im Mittelmeer sichtbar.

### Zeitleiste

<b>Nov 2019</b>	Vereinsgründung United4Rescue – Gemeinsam Retten e.V.
<b>2019</b>	Kampagne #wirschickeneinschiff im Anschluss an den Kirchentag in Dortmund
<b>Jan 2020</b>	Ersteigerung des Forschungsschiffs Poseidon
<b>Feb 2020</b>	Taufe der Sea-Watch 4
<b>Apr 2020</b>	Unterstützung von Sea-Eye bei Missionskosten des Schiffes ALAN KURDI in Höhe von 79.000 Euro. Durch eine lange Blockade- und Quarantänezeit

	des Schiffes, kam es zu erheblichen ungeplanten Mehrkosten. Der nachfolgende Einsatz war akut gefährdet.
<b>Jul 2020</b>	500. Bündnispartner schließt sich U4R an
<b>Aug 2020</b>	Erster Einsatz der Sea-Watch 4, in 48 Stunden, mehr als 200 Menschen gerettet
<b>Sep 2020</b>	Am 2.9. erreichen 353 Menschen, die auf die Sea-Watch 4 gerettet wurden, den sicheren Hafen in Palermo
<b>Sept 2020</b>	Am 20.9. wird die Sea-Watch 4 nach einer Hafenstaatkontrolle willkürlich festgesetzt; Gründe: zu viele Rettungswesten an Bord und ein für zu wenig Menschen ausgerichtetes Abwassersystem.
<b>Sept 2020</b>	Mitgliederversammlung von U4R
<b>Okt 2020</b>	Sea-Watch legt rechtlich Widerspruch gegen die Festsetzung der Sea-Watch 4 ein
<b>Okt 2020</b>	Unterstützung von Mare Liberum e.V. bei einer Klage gegen eine neue Regelung des deutschen Verkehrsministeriums, das zivilen Rettungsschiffen den Einsatz erschweren sollte. U4R unterstützt den Kauf der 14 Meter langen Segelyacht Sebastian K, mit der die Situation in der Ägäis, zwischen Griechenland und der Türkei, beobachtet wird. Weil der Sebastian K das Auslaufen verweigert wurde, reicht Mare Liberum beim Verwaltungsgericht Hamburg Klage ein. Erfolgreich! Das Gericht bestätigt die Blockade des Schiffes als rechtswidrig. Die Änderung der Schiffssicherheitsverordnung des Bundesverkehrsministeriums vom März 2020 hätte vorab der Europäischen Kommission mitgeteilt werden müssen. Das sei nicht geschehen, womit die Änderung gegen Europarecht verstoße.
<b>Nov 2020</b>	Kampagne „Drowned Requiem“ #wirschickennocheinschiff zur Unterstützung von Sea-Eye beim Kauf der SEA-EYE 4
<b>Dez 2020</b>	Unterstützung von SOS Méditerranée beim Umbau der Ocean Viking mit 170.000 Euro zur Behebung vermeintlicher Mängel. So sollte das Schiff, wie so viele andere auch, am Retten gehindert werden. Beispielsweise wurden große Rettungsinseln, zusätzliche Überlebensanzüge und speziell zertifizierte Rettungswesten angeschafft. Auch die Schiffszertifikate wurden erneuert. So konnte die Ocean Viking nach vergleichsweise kurzer Festsetzung wieder auslaufen.
<b>Jan 2021</b>	Die Ocean Viking ist das einzige Rettungsschiff im Einsatz und rettet 370 Menschen
<b>Feb 2021</b>	Taufe des 2. Bündnisschiffs SEA-EYE 4
<b>Mär 2021</b>	Freilassung der Sea-Watch 4
<b>Mai 2021</b>	Zweiter Einsatz der Sea-Watch 4 und Rettung von 455 Menschen
<b>Mai 2021</b>	Erster Einsatz der SEA-EYE 4

## Unsere Bündnisschiffe

### **Sea-Watch 4**

#### *Daten und Fakten:*

- Betrieben von Sea-Watch e.V.
- Baujahr 1976
- 60 Meter lang
- 10 kn
- Aktionsradius 7400 km
- 1264 PS
- 1. Rettungseinsatz August 2020
- Mehr Infos: <https://sea-watch.org/mission/sea-watch-4>

Vor ihrem Einsatz als Rettungsschiff war die Sea-Watch 4 das Forschungsschiff "Poseidon" und gehörte dem Land Schleswig-Holstein. Betrieben wurde es vom Geomar Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel. Sea-Watch und United4Rescue ersteigerten es im Januar 2020. Dank tausender Spenden wurde mit der Aktion #WirSchickenEinSchiff innerhalb weniger Wochen das nötige Geld gesammelt. Am 20. Februar 2020 wurde das Schiff auf seinen neuen Namen "Sea-Watch 4" getauft – mit dem Zusatz "powered by United4Rescue".

Die Sea-Watch 4 fährt unter deutscher Flagge. Nach umfangreichen Umbaumaßnahmen gehört es zu den größten, am besten ausgestatteten Rettungsschiffen im Mittelmeer. Es gibt auf dem Schiff u.a. einen Schutzbereich speziell für Frauen und Kinder und eine Krankenstation. Im August 2020 fuhr die Sea-Watch 4 ihre erste Rettungsmission.

### **SEA-EYE 4**

#### *Daten und Fakten:*

- Betrieben von Sea-Eye e.V.
- Baujahr 1972
- Länge: 53 m, Breite 12 m
- 26 Crew
- 11 kn
- 1. Rettungseinsatz Mai 2021
- PS 1857
- Mehr Infos: <https://sea-eye.org/sea-eye-4/?neues-rettungsschiff/spende>

Vor ihrem Einsatz als Rettungsschiff war die SEA-EYE 4 als Offshore-Versorger auf der Ostsee eingesetzt. Aufgrund seiner Bauweise ist das Schiff sehr gut für Rettungseinsätze geeignet. Sea-Eye e.V. kaufte es Ende 2020. Dank tausender Spenden konnte United4Rescue nicht nur Kauf und Umbau maßgeblich finanzieren, sondern auch die ersten Einsätze der SEA-EYE 4. Insgesamt hat United4Rescue das neue Rettungsschiff mit 857.000 € gefördert.

Im Februar 2021 wurde das Schiff auf den Namen „SEA-EYE 4“ getauft. Es fährt unter deutscher Flagge.

Die SEA-EYE 4 ist mit einer Krankenstation und zwei schnellen Rettungsbooten ausgestattet, um Bootsflüchtlinge an Bord zu bringen und medizinisch zu versorgen. Auch die elektrische und nautische Ausrüstung des Schiffes, Unterkünfte und vieles mehr sind für die wichtige Aufgabe als Rettungsschiff angepasst. Die beiden Beiboote können im Einsatzfall mit Kränen schnell und sicher zu Wasser gelassen werden.

### **Warum betreibt U4R die Schiffe nicht selbst?**

Es war von Anfang an klar, dass United4Rescue nicht selbst ein Bündnisschiff betreiben würde. Um die Professionalität des Projektes zu gewährleisten, haben wir uns dafür entschieden, mit anderen Organisationen zu kooperieren. Sea-Watch und Sea-Eye haben jahrelange Erfahrung in der Seenotrettung und besitzen alle notwendigen Zertifikate, die es für den nachhaltigen Betrieb eines Rettungsschiffes braucht.

Die Stärke von U4R liegt in einem breiten Bündnis, mit dem wir auf das Thema Seenotrettung aufmerksam machen. Dadurch haben wir viele Spender:innen, die sich nicht entschließen können eine einzelne Organisation zu unterstützen. U4R hilft der Seenotrettung dort, wo am dringendsten Geld benötigt wird, organisationsübergreifend und unbürokratisch, aber prüft immer die Realisierbarkeit und Professionalität von Förderanfragen.

## **3. Zivile Seenotrettung im Mittelmeer**

### **Wieso schickt U4R immer mehr Schiffe ins Mittelmeer?**

Jedes weitere Schiff rettet Menschenleben. Wenn keine Schiffe auf Rettungsmission sind, weil sie festgehalten, schikaniert oder durch Corona ausgebremst werden, dann sterben mehr Menschen und Boote werden einfach nicht gefunden. Auch wenn die Schiffe der zivilen Seenotrettung nicht fahren – Menschen machen sich dennoch auf den Weg. Und das zentrale Mittelmeer bleibt die tödlichste Grenze der Welt. Alleine dieses Jahr sind schon mindestens 690 Menschen gestorben (Stand Juni 2021) und damit fast dreimal mehr, als 2020 im selben Zeitraum (mind. 247).

Die Anforderungen an Rettungsschiffe haben sich in den letzten Jahren geändert. Die bürokratischen Anforderungen an Schiffssicherheitszertifikate werden immer strenger. Außerdem muss nach jeder Rettung mit einer tage- oder sogar wochenlangen Wartezeit gerechnet werden, bis die offiziellen Seenotrettungsleitstellen einen sicheren Hafen zuweisen. Neu ist zudem die inzwischen quasi bei jedem Aufenthalt in einem italienischen Hafen durchgeführte Schiffssicherheitskontrolle oder Hafenstaatkontrolle (zu Englisch Port-State-Control, PSC), am Ende derer nahezu jedes Mal ein Katalog von teilweise technischen, teilweise klar politisch motivierten „Sicherheitsmängeln“ aufgezählt werden, aufgrund derer das geprüfte Schiff bis auf weiteres im Hafen festgesetzt wird. Diese Gründe sind oft „zu viele Schutzwesten“ oder „zu viele gerettete Menschen“. Aktuell ist ein Gerichtsverfahren beim Europäischen Gerichtshof anhängig, bei dem geklärt werden soll, ob diese Verwaltungspraxis, die ausschließlich bei von NGOs betriebenen Schiffen angewandt wird, rechtmäßig ist.

### **Was sagt eigentlich das internationale Seerecht zur Seenotrettung?**

Jedes Schiff und jeder Küstenstaat ist laut Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen zur Seenotrettung verpflichtet. In Seenot ist ein Mensch, wenn sein Leben auf

Wasser in Gefahr ist. Dabei kommt es nicht darauf an, durch welche Umstände eine Person in diese Situation geraten ist und ob sie bewusst herbeigeführt wurde – ebenso wenig wie auf die Herkunft der Betroffenen. Dass die Boote, in denen Menschen meistens von Libyen aus auf das Mittelmeer gelangen, regelmäßig nicht seetüchtig bzw. nicht mehr manövrierfähig und hoffnungslos überladen sind, ist unstrittig. Dies ändert jedoch nichts daran, dass es sich hier um klare Fälle von Seenot handelt, in denen die Rettungspflicht greift.

Das SRÜ besagt, dass die Menschen an einen sicheren Ort (place of safety) zu bringen und möglichst bald auszuschiffen sind.

Der Begriff des sicheren Orts ist in den Richtlinien der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) genauer definiert. Gerettete dürfen im sicheren Hafen nicht länger in Gefahr sein und ihre Versorgung muss gewährleistet werden.

Die Richtlinien enthalten aber auch eine Verpflichtung, „eine Ausschiffung in Gebieten zu vermeiden, in denen das Leben und die Freiheit der Personen, die vorgeben, eine begründete Angst vor Verfolgung zu haben, in Gefahr wäre“. Deshalb ist es ausgeschlossen, Menschen zurück nach Nordafrika zu bringen.

### **Seenotrettungsorganisationen weigern sich Häfen in Libyen anzulaufen und bezeichnen diese als nicht sicher. Warum?**

Eine Rückführung nach Libyen durch Seenotrettungsorganisationen oder eine Übergabe der Geretteten von zivilen Rettungsschiffen an die sogenannte Libysche Küstenwache würde die Menschen dort großen Gefahren und massiven Menschenrechtsverletzungen aussetzen. Denn Libyen ist kein sicheres Aufnahmeland. Menschen aus afrikanischen Staaten, die Libyen passieren müssen, sind dort noch viel stärker bedroht. Nach zahlreichen Berichten und Einschätzungen von Experten sind sie in den dortigen Internierungslagern oft Folter, Vergewaltigung, Misshandlungen und Versklavung ausgesetzt.

Damit ist ein Zurückbringen der Menschen gegen ihren Willen („Push-Back“) ein Verstoß gegen das Non-Refoulement Gebot, ein zentraler Baustein des Völkerrechts.

Außerdem: Das Recht auf Asyl ist ein Europäisches Grundrecht. Ein Push-Back bedeutet, Menschen gewaltsam an einer rechtsstaatlichen Antragstellung auf Asyl in einem sicheren europäischen Staat zu hindern.

### **Und warum ist Tunesien kein sicherer Hafen?**

Tunesien hat zwar die Genfer Flüchtlingskonvention ratifiziert und die Verfassung garantiert das Recht auf politisches Asyl. Doch ein bereits vorliegender Entwurf für ein Asylgesetz wird seit einigen Jahren nicht verabschiedet. Das bedeutet: In Tunesien existiert kein nationales Verfahren zur Prüfung des Flüchtlingsstatus' und es gibt keine rechtliche Auskunft zur Erlangung einer Aufenthaltserlaubnis. Folglich wäre ein Zurückbringen der Menschen nach Tunesien eine Verletzung des Grundrechts auf Asyl.

Als humanitäre Akteure führen Seenotrettungsorganisationen keine Identitätsfeststellungsverfahren oder Anhörungen für ein Asylverfahren durch. Diese Schritte sind ausschließlich den nationalen Sicherheits- und Ordnungsbehörden bzw. dem UNHCR vorbehalten. Deswegen ist es NGOs nicht möglich festzustellen, ob gerettete Personen nicht Gruppen zugehören, die in Tunesien Verfolgung ausgesetzt sind wie z.B. oppositionelle Tunesier, oder LGBTI\*-Personen.

Folglich kann Tunesien kein sicherer Hafen sein für Menschen die im Mittelmeer gerettet wurden.

### Wie viele Rettungsschiffe gibt es eigentlich im Mittelmeer?

Jedes Schiff ist zur Seenotrettung verpflichtet, ebenso wie auch Küstenstaaten. 2014 wurde jedoch die von der Europäischen Union (EU) und Italien organisierte, großangelegte Such- und Rettungsmission Mare Nostrum im Mittelmeer eingestellt. 2019 beendete die EU außerdem alle Rettungsaktivitäten im Rahmen der Operation EUNAVFORMed-Sophia. Dadurch ist zivile Seenotrettung derzeit die einzige Möglichkeit, Menschenleben vor dem Ertrinken zu retten.

Seit 2015 ist eine Vielzahl an nicht-staatlichen Initiativen mit Schiffen auf dem Mittelmeer aktiv. Im Zuge der Kriminalisierung vor allem durch die italienische Justiz mussten einige Organisationen seitdem ihre Rettungseinsätze beenden.

Aktuell sind vier Deutsche NGOs mit professionellen Schiffen aktiv: Sea-Watch mit der *Sea-Watch 3*, der *Sea-Watch 4* und den Aufklärungsflugzeugen *Moonbird*. Außerdem betreibt SOS Méditerranée die *Ocean Viking* und Sea-Eye die *SEA-EYE 4*. Zum Sommer 2021 hat RESQSHIP den Motorsegler *Nadir* zu Beobachtungsmissionen ins zentrale Mittelmeer entsendet.

Die italienische NGO Mediterranea betreibt das Rettungsschiff *Mare Jonio*. Die spanische NGO Proactiva Open Arms ist auch mit ihrem Flaggschiff der *Open Arms* im Mittelmeer aktiv. Ärzte ohne Grenzen ist mit der *Geo Barents* unter norwegischer Flagge operativ.

Die Behörden hindern die Schiffe regelmäßig an ihren Rettungseinsätzen. Zuletzt wurde beispielsweise die *SEA-EYE 4* festgesetzt, weil sie laut Protokoll der Hafenkontrolle zu viele Menschen gerettet hatte. In den vergangenen Monaten waren die meisten der genannten Schiffe zumindest vorübergehend festgesetzt. In diesen Zeiten entstanden immer wieder wochenlange Lücken auf dem Mittelmeer, während derer es zu Schiffsunglücken und vermehrten Todesfällen kam.

### Wo befinden sich die Schiffe aktuell?

Die Positionen der Rettungsschiffe ändern sich häufig, insbesondere, wenn sie im Einsatz sind. Über Websites wie [Marine Traffic](#) oder [Vesselfinder](#) lassen sich ihre aktuellen Standorte bestimmen, wenn man den jeweiligen Schiffsnamen eingibt.

Die Facebookseite [News from the Med](#) berichtet tagesaktuell, was auf dem Mittelmeer passiert.

## 4. Argumentationshilfe: Klassische Vorwürfe und Antworten

### Vorwurf: Die EU kann doch nicht tatsächlich für das Sterben im Mittelmeer verantwortlich gemacht werden

Legale Einreisewege für Flüchtlinge in die EU sind aktuell so gut wie komplett verschlossen. Das gilt für in Libyen gestrandete Menschen in besonderem Maße. Die Resettlement-Plätze sind marginal. Im Jahr 2020 wurden die entsprechenden Programme gänzlich einge-

stellt und 2021 offiziell zwar wieder aufgenommen. Die libysche Interimsregierung verweigert den Menschen aber die Ausreise und hat seine Kooperation mit UNHCR und IOM quasi eingestellt.

Die mit der Abschottung Europas einhergehende Auslagerung der Grenzkontrollen ist zugleich der Grund für das massenhafte Sterben an den Grenzen Europas, insbesondere auf dem Mittelmeer, da sie die Menschen auf immer gefährlichere Wege zwingen. So ist die Flucht über das Mittelmeer in der Regel nur ein besonders tödlicher Abschnitt einer langen und gefährlichen Reise.

2013 wurde die italienische Marineoperation Mare Nostrum ins Leben gerufen, die 150.000 Menschen retten konnte. Die Operation wurde Ende 2014 eingestellt nachdem die EU-Staaten der Forderung der italienischen Regierung, sich an den Kosten zu beteiligen, nicht nachgekommen waren.

In den folgenden Jahren entfernten sich die Maßnahmen der Europäischen Union immer weiter von der Idee, Menschenleben zu retten.

Die Schiffe der zivilen Seenotrettung stießen in das humanitäre Vakuum und verhinderten somit eine noch größere humanitäre Katastrophe. Seit 2016 wurden die zivilen Seenotretter aber systematisch an ihrer Arbeit gehindert und kriminalisiert.

Während die EU-Operationen in den letzten Jahren (zunächst mit EUNAVFOR MED Sophia, seit 2020 durch EUNAVFOR MED IRINI) immer gezielter Grenzsicherung und Abschottung betreiben und die völkerrechtliche Pflicht zur Seenotrettung immer expliziter umgangen wird, investierte die Europäische Union erheblich in die Ausstattung und das Training von Einheiten der sogenannten Libyschen Küstenwache. Dabei entstammen viele dieser Einheiten kämpfenden Milizen, die teils gleichzeitig in das System von Menschenschmuggel und willkürlicher Inhaftierung von Migrant:innen und Geflüchteten in Libyen verwickelt sind.

Auf Drängen des italienischen Innenministers Salvini wurde zudem eine international anerkannte libysche SAR-Zone eingerichtet.

Seither kommt es zu sog. „Pull-Backs“ in erheblicher Zahl (über 10.000 in 2020, Tendenz steigend). Das heißt viele Boote mit Geflüchteten schaffen es noch nicht einmal mehr, dem Einflussbereich der sog. libyschen Küstenwache zu entkommen und Libyen über das zentrale Mittelmeer zu verlassen.

Die Zusammenarbeit der EU mit der sogenannten Libyschen Küstenwache ist nicht hinnehmbar angesichts der hinlänglich dokumentierten, massiven Menschenrechtsverletzungen selbst sowie angesichts der fortlaufenden Praxis, nach Libyen ausgeschifft Menschen willkürlich und auf unbestimmte Zeit in Internierungslager zu zwängen.

### Vorwurf: Die ganze Welt will nach Europa

Es gibt keinen Beleg für die These, dass Migration weltweit auf Rekordniveau ist. Im Gegenteil: **Der Anteil von Migranten an der Weltbevölkerung ist seit Jahrzehnten bemerkenswert konstant. Seit 1960 liegt der Wert bei ca. 3%.** Auf dem afrikanischen Kontinent funktioniert Migration in großen Teilen zirkulär. Das heißt Menschen gehen entsprechend der Jahreszeiten in Nachbarländer, um dort Geld zu verdienen, bevor sie zurückkehren. Erst

durch von Europa voran getriebenen Grenzschießungen landen einige dieser Migrant:innen ungewollt in rechtlich prekären Lagen, die sie dazu veranlassen, überhaupt über den Weg nach Europa nachzudenken.

Auch die vielzitierte These einer globalen „Flüchtlingskrise“ seit 2015 entspricht nicht den Tatsachen.

Weltweit gelten laut dem UN-Flüchtlingshilfswerk über 82,4 Millionen Menschen gewaltsam vertrieben. Nur 26,4 Millionen von ihnen haben überhaupt die Landesgrenze überschritten. Die restlichen Menschen sind sogenannte Binnenvertriebene, die innerhalb ihres Herkunftslandes Schutz suchen. **Etwa 86 Prozent der Flüchtlinge leben in Ländern des Globalen Südens bzw. in Nachbarländern ihrer Herkunftsländer.**<sup>1</sup>

Die Anzahl von Geflüchteten, die Länder aufnehmen und die Art der Versorgung variiert stark. Länder wie die Türkei, Kolumbien, Pakistan, Uganda, Libanon, Iran, Äthiopien und Jordanien beherbergen derzeit die meisten Flüchtlinge. **Deutschland** ist zwar mit 1,2 Millionen Geflüchteten auf Platz 5 der Hauptaufnahmeländer. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt liegen Länder wie Deutschland weit hinter den meisten Ländern des Globalen Südens.

Laut der Europäischen Kommission haben 2019 612.000 Menschen in der EU erstmalig einen Asylantrag gestellt<sup>2</sup>. In der EU leben derzeit ca. 446 Millionen<sup>3</sup>. **Der Anteil der erstmaligen Asylantragsteller:innen in 2019 an der EU-Gesamtbevölkerung beträgt also ca. 0,14%.**

Die aktuellen Zahlen stellen keine Ausnahmesituation dar. Derzeit sind etwa 0,4% der gesamten EU-Bevölkerung Flüchtlinge, zum Beispiel zwischen 1992 und 1995 (bedingt durch die Balkankriege) lag dieser Wert bei 0,5%.

### Vorwurf: Illegale Migration stellt Europa vor eine existenzielle Herausforderung

Fokus auf die „Flüchtlingskrise“ verhindert den Blick auf die Tatsache, dass ein Großteil von Migrant:innen – bestmögliche Schätzungen gehen von 90 Prozent aus – auf legalem Wege nach Europa einreist.

Starke Phasen irregulärer Migration sind demgegenüber zeitlich begrenzte Phänomene. Phasen mit hohen Raten von „Flüchtlingsmigration“, wie zum Beispiel 2015 durch den Syrienkonflikt, sind eher die Ausnahme als die Regel. Laut der Internationalen Organisation für Migration haben 2020 mehr als 33.000 Menschen versucht über das Mittelmeer nach Europa zu kommen.

Migration ist in der Regel abhängig von langfristigen, eher wirtschaftlichen und konjunkturellen, Prozessen in den Herkunfts- und Zielländern, nicht von politischen Ad-Hoc-Maßnahmen.

**Die Situation an Europas Außengrenzen ist also keine „Flüchtlingskrise“, sondern die Krise einer Politik, die der Herausforderung nicht gewachsen ist.**

---

<sup>1</sup> <https://www.unhcr.org/statistics/unhcrstats/60b638e37/global-trends-forced-displacement-2020.html>

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Asylum\\_statistics#First-time\\_applicants: 612 700 in 2019](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Asylum_statistics#First-time_applicants:_612_700_in_2019)

<sup>3</sup> [https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living\\_en](https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_en)

## Vorwurf: Es findet eine (in)direkte Kommunikation zwischen Rettungsorganisationen und Schleppern statt.

Zunächst ist festzuhalten, dass Schiffe der Größe der Sea-Watch 4 laut SOLAS (Internationale Konvention für die Sicherheit auf See) dazu verpflichtet sind, eine AIS-Anlage<sup>4</sup> zu betreiben. Die Rettungsorganisationen haben keinen Kontakt zu libyschen Schmugglernetzwerken. Vorwürfe dieser Art wurden von offizieller Seite aber nie mit Belegen untermauert. Im Gegenteil musste die italienische Staatsanwaltschaft ihre Vorwürfe zurückziehen, da sie auch nach langer Investigativ Arbeit keine Belege finden konnte.<sup>5</sup>

Belegt ist aber, dass die EU-finanzierte sogenannten Libysche Küstenwache eng mit Schmugglernetzwerken und Milizen verbandelt ist.<sup>6</sup> Diese Tatsache, die auch durch den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen bestätigt wurde, hindert die EU aber nicht daran, die sogenannte Libysche Küstenwache zu unterstützen.

## Vorwurf: Die Seenotrettung schafft Anreize für massenhafte Fluchtmigration über das Mittelmeer (Pull-Faktor-These)

Bootsflüchtlinge fliehen vor Krieg, Verfolgung und Not. Für die Behauptung, dass erst die zivile Seenotrettung Menschen dazu bringt, über das Mittelmeer zu fliehen, gibt es keine Belege. Diverse empirische Studien – u.a. von der Oxford University, dem Migration Policy Centre, und der International Organization for Migration (IOM) – bestätigen: Es gibt die behauptete Korrelation zwischen der Präsenz von Rettungsschiffen und der Zahl von Flüchtlingsbooten nicht. Der sogenannte Pull-Effekt hat also keine faktische Grundlage. Der Augenschein bestätigt dies: Auch wenn oft wochenlang kein einziges ziviles Rettungsschiff im Einsatz ist, fliehen viele Menschen über das Mittelmeer. Was die Studien hingegen belegen ist, dass mehr Menschen ertrinken, wenn keine Rettungsschiffe vor Ort sind.<sup>7</sup>

Auch ein Blick auf die Anzahl der Abfahrten und gleichzeitige Präsenz von Rettungsschiffen in der ersten Hälfte 2021 zeigt, dass das Wetter sowie akute Gewaltausbrüche in Libyen die Hauptfaktoren für viele oder wenige Abfahrten sind. So war das größte aktuell in der Seenotrettung eingesetzte Schiff, die Geo Barents, ganze acht Tage in der libyschen SAR-Zone präsent, bevor sie ihre erste Rettung hatte. Zuvor war das Wetter zu schlecht, sodass kaum Boote von Libyen aus abgelegt haben.

Außerdem: Die zivile Seenotrettung hat sich erst ab 2015 gegründet, nachdem immer mehr Menschen ertranken und staatliche Seenotrettung fehlte. Die zivile Seenotrettung ist also die Reaktion auf die Flüchtlingsboote und das Sterben im Mittelmeer – und nicht andersherum. Letzten Endes ist das Anbringen des Pull-Faktor-Vorwurfs ein gern genutztes und

---

<sup>4</sup> AIS steht für Automatic Identification System. Mit AIS identifizieren sich Schiffe und geben wichtige statische, reisebezogene und dynamische Daten für andere Teilnehmer an der Schifffahrt wie z.B. umherfahrende Schifffahrt, Landstationen, Hafenbehörden oder Rettungseinrichtungen eindeutig bekannt.

<sup>5</sup> <https://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-italy-ngo/italy-prosecutor-investigating-ngo-rescuers-says-has-no-proof-of-wrongdoing-idUSKBN17Z260>

<sup>6</sup> <https://www.theguardian.com/world/2018/jun/08/un-accuses-libyan-linked-to-eu-funded-coastguard-of-people-trafficking>

<sup>7</sup> <https://www.zeit.de/politik/ausland/2020-02/seenotrettung-operation-sophia-eu-italien-fluechtlinge>; <https://missingmigrants.iom.int/mediterranean-migrant-arrivals-top-43000-2017-deaths-1089>

effektives rhetorisches Mittel von Politiker:innen, um sich von der eigenen Verantwortung zu distanzieren. Als Befürworter:innen der Seenotrettung müssen wir es tunlichst vermeiden, dieses Argument aufzugreifen.

### Vorwurf: Die Menschen, die im Mittelmeer gerettet werden, sind keine „echten Flüchtlinge“

Zivile Seenotrettungsorganisationen retten, ohne nach dem Pass oder der Motivation für die Überfahrt über das Meer zu fragen. Als humanitäre Akteure führen sie keine Identitätsfeststellungsverfahren oder Anhörungen für ein Asylverfahren durch.

Migrationsbewegungen sind komplex und vielschichtig, Menschen geraten aus ganz unterschiedlichen Gründen auf eine so gefährliche Route wie die über das zentrale Mittelmeer.

Die Klärung des rechtlichen Status der geretteten Personen ist aber ein nachgelagertes Problem. Zunächst müssen diese Menschen gerettet und an einen sicheren Ort gebracht werden, wo sie Zugang zu einem fairen Asylverfahren haben. Dazu haben sich die europäischen Staaten verpflichtet.

### Vorwurf: Die Seenotretter:innen behindern die Arbeit der Libyschen Küstenwache

Die Europäische Finanzierung, Ausbildung und teilweise Koordinierung der sogenannten „Libyschen Küstenwache“ wird seit geraumer Zeit von renommierten Menschenrechtsorganisationen wie Human Rights Watch<sup>8</sup> und ProAsyl<sup>9</sup> scharf kritisiert.

Die Überschneidungen zwischen „Küstenwächtern“ mit Milizen, Menschenschmugglern und Kriegsverbrechern sind hinlänglich dokumentiert. In diesem Zusammenhang äußert UN-Generalsekretär Antonio Guterres in einem Bericht<sup>10</sup> ernsthafte Besorgnis über die Rückführung von Migrant:innen. Hunderte von geretteten Migrant:innen, von denen berichtet wurde, dass sie in Gefangenenlager geschickt wurden, wurden später als vermisst aufgelistet und wurden möglicherweise gehandelt oder an Schmuggler verkauft, während andere auf dem Weg in das nahe gelegene Suq al-Khamis verschwanden, heißt es im Bericht.

Als Resultat dieser Zusammenarbeit wurden in den letzten drei Jahren mindestens 40.000 Menschen, darunter Tausende von Kindern, auf See abgefangen, nach Libyen zurückgeschickt und unvorstellbarem Leid ausgesetzt.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> <https://www.hrw.org/news/2020/02/12/italy-halt-abusive-migration-cooperation-libya>

<sup>9</sup> <https://www.proasyl.de/news/der-menschenverachtende-deal-der-eu-mit-libyen/>

<sup>10</sup> [https://unsmil.unmissions.org/sites/default/files/sg\\_report\\_on\\_unsmil\\_s\\_2019\\_628e.pdf](https://unsmil.unmissions.org/sites/default/files/sg_report_on_unsmil_s_2019_628e.pdf)

<sup>11</sup> <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2020/01/libya-renewal-of-migration-deal-confirms-italys-complicity-in-torture-of-migrants-and-refugees/>