Flüchtlinge 24 Stunden im Meer – es muss erst geklärt werden, wer sie rettet
Judith Gleitze

(Palermo) Unglaubliches spielt sich von Freitag bis Sonntag ca. 60 Meilen vor der libyschen Küste ab: 27 Flüchtlinge erleiden am Freitag Nachmittag (25.5.2007) Schiffbruch auf hoher See und können sich mit der Hilfe eines maltesischen Schiffes auf den Laufgang am Rand eines Thunfischfangbeckens retten. An die stählernen Seile geklammert müssen sie mehr als 24 Stunden auf ihre Rettung warten, obwohl der Schiffbruch von dem maltesischen Fischerboot „Budafel" gemeldet wird. Der Reeder der „Budafel" lässt jedoch nicht zu, dass sein Kapitän die Flüchtlinge an Bord nimmt, da er angeblich besorgt um seine empfindliche Ware ist und die „Budafel" keinen Platz für 27 Menschen habe. Es ist jedoch zu vermuten, dass der noch nicht lange zurück liegende Fall des spanischen Fischerbootes „Francisco Catalina" den Reeder Charles Azzopardi zögern lässt: das Boot lag mit 51 Flüchtlingen an Bord eine gute Woche vor Malta fest, da der Staat sich weigerte, die Flüchtlinge aufzunehmen. In Malta sind in den letzten Tagen viele Flüchtlingsboote angekommen, so dass sich die maltesischen Behörden nicht in der Lage sehen, nun auch diese 27 Männer aus Kamerun, Ghana und Nigeria aufzunehmen. Die Gewässer, in denen sich das Fangbecken befindet, gehören allerdings zum libyschen Überwachungsraum. Während die 27 Männer von Helikoptern aus beobachtet werden und ein Arzt sich vor Ort ein Bild macht, versucht die maltesische Regierung Kontakt zu Tripolis aufzunehmen, doch Libyen reagiert nicht. La Valletta negiert die erste Meldung der italienischen Nachrichtenagentur ANSA zu dem Vorfall, doch schließlich müssen die Malteser einräumen, dass sich die 27 Männer tatsächlich seit rund 24 Stunden im Wasser befinden und bitten andere Länder der Europäischen Union um Hilfe. Malta stellt jedoch sofort klar: sie nehmen die Schiffbrüchigen keinesfalls auf.

Das italienische Marineschiff „Orione" und ein Flugzeug der italienischen Luftwaffe befinden sich in der Nähe der nun endlich durchgegebene Koordinaten, da sie von der libyschen Regierung die Erlaubnis für die Überfliegung des libyschen Luftraum für die Suche nach einem seit dem 21.5. verschwundenen Flüchtlingsboot in dieser Gegend erhalten hatten. Erste Vermutungen legen nahe, dass es sich bei den 27 Schiffbrüchigen vielleicht um die Vermissten handelt, was sich jedoch nicht bewahrheitet. Der Fall des in Italien als „Gespensterschiff" bezeichneten verschwundenen Bootes ist ebenso skandalös wie der jetzige: das Boot wurde am 21.5. gesichtet, Männer, Frauen und Kinder an Bord, doch niemand kann sich zu einer schnellen Rettung entschließen, so dass das Boot, als dann endlich Einheiten vor Ort sind, nicht mehr da ist. Niemand weiß, welches Schicksal die Flüchtlinge ereilt hat.

Die „Orione“ rettet die 27 Männer im Laufe des Sonntags und bringt sie nach Lampedusa, wo sie sich derzeit mit weiteren 77 angelandeten Flüchtlingen im dortigen geschlossenen Aufnahmezentrum befinden.

Kompetenzgerangel und Staatsraison können Flüchtlinge das Leben kosten. Hier werden wertvolle Stunden mit Schreibtischdiskussionen vergeben, während Menschen die unglaubliche Kraft aufbringen müssen, auf hoher See in kaltem Wasser um ihr Überleben zu kämpfen. Ohne das Einschreiten des UNHCR, der als Erster von dem Schiffbruch erfuhr, wäre auch diese Geschichte mit Sicherheit verschwiegen worden. Laura Boldrini (UNHCR) kommentiert den Fall mit Bitterkeit: „Lebensrettung braucht gemeinsame Aktionen und gemeinsame Verantwortlichkeiten aller Mittelmeeranrainerstaaten!“ Doch die Effekte der bisherigen Europapolitik werden auch an diesem Fall wieder mehr als deutlich: man hat gemeinsame Regularien wie DUBLIN II geschaffen, doch Mitgliedstaaten wie Malta zeigen deutlich auf, dass sie nicht gewillt sind, die Last dieser Verordnung zu tragen, die ihnen die Aufnahmen und den Verbleib von Flüchtlingen aufzwingt. Damit zeigt sich einmal mehr: DUBLIN II ist hinfällig. Gleiches kann man von den Einsätzen der europäischen Grenzschutzagentur FRONTEX sagen: In den Regularien liegt das Hauptaugenmerk auf der „Solidarität“ aller Staaten in der gemeinsamen Bekämfung der irregulären Migration, doch Malta weigert sich, solidarisch zu sein und spielt nicht mit, wenn es gezwungen ist, Flüchtlinge zu retten oder gar aufzunehmen. Hätte Libyen, ein Land, dass nicht einmal die Genfer Flüchtlingskonvention unterzeichnet hat, auf die Anfrage Maltas reagiert, dann hätten sich alle beteiligten EU-Staaten die Hände gerieben und die Männer ohne Federlesen nach Libyen gebracht – das wäre das Ziel eines FRONTEX-Einsatzes gewesen. Doch im Gegensatz zur spanischen Rückübernahmepolitik mit Marokko, Senegal und anderen Staaten funktioniert das mit Libyen nur dann, wenn Ghaddafi will. Es gibt zwischen Italien und Libyen weiterhin nur Polizeiabkommen, aber keine offiziellen zur Rückübernahme von Flüchtlingen. Also bleiben Einsätze im Sinne der Grenzschutzagentur mit dem Ziel, Flüchtlinge sofort nach der Abfahrt wieder zurückzuschieben, ein Glücksspiel. Schaut man genau hin, so der Menschenrechtsaktivist Fulvio Vassallo Paleologo aus Palermo, sind auch die FRONTEX-Einsätze HERA II und III vor der afrikanischen Küste nur mäßig erfolgreich – kaum ist ein Boot aufgebracht geht auch hier, wie zu Jahresbeginn, das Gerangel los, wo man die Flüchtlinge denn nun hinbringt.

Allemal deutlich wird mit den Anlandungen der letzten Wochen wieder, dass europäische Missionen wie FRONTEX ihr Ziel nicht erreichen, denn die Menschen fliehen trotzdem. Statt Flucht zu verhindern macht FRONTEX die Wege nur noch gefährlicher, denn es werden neue, längere Routen gesucht. So sind die Boote nun nicht mehr nur im Kanal von Sizilien unterwegs, sondern es scheint sich eine neue

Route nach Sardinien zu eröffnen, und auch die alten Balkanrouten werden wieder aktiviert, so gab es im April mehrere Anlandungen an der italienischen Adriaküste.

Wie sich im Fall der maltesischen „Budafel“ zeigt wird auch die Angst bei potentiellen Rettern immer wieder neu geschürt: was passiert, wenn man Flüchtlinge an Bord nimmt und sie nirgendwo absetzen kann? Wenn das Schiff gegebenenfalls konfisziert wird? Der Fall der CAP ANAMUR im Jahre 2004 hat mehr als deutlich gemacht, welche Folgen eine Rettung haben kann – das Schiff ist verloren, der Prozess gegen Kapitän und damaligen Komiteeleiter läuft immer noch. Seerechtskonventionen, die zur Rettung von Schiffbrüchigen verpflichten, zählen immer weniger im Handel mit der Abschottungspolitik. Für alle Beteiligten entsteht ein unlösbarer Konflikt, der auf dem Rücken derer ausgetragen wird, die sich aus den unterschiedlichsten Gründen auf die gefährliche Reise über das Meer einlassen müssen.

Derzeit liegt ein weiterer spanischer Schlepper mit 26 schiffbrüchigen Flüchtlingen an Bord vor Malta. Auch diese Flüchtlinge will niemand. Fraglich, ob die nächsten Schiffbrüchigen überhaupt gesehen werden.