2022/41 Reportage

https://shop.jungle.world/artikel/2022/41/weit-entfernt-und-doch-nah-dran

Die NGO Sea-Watch sucht aus der Luft nach Geflüchteten in Seenot

Weit entfernt und doch nah dran

Von **Carl Melchers**

Der Verein Sea-Watch hat sich zur Aufgabe gemacht, das Leben von Menschen zu retten, die sich in meist hochseeuntauglichen Booten über das westliche Mittelmeer auf den Weg nach Europa machen. Reportage von einem Suchflug der NGO.

*Nach der **Parlamentswahl in Italien,** wo voraussichtlich zukünftig ein **Bündnis extrem rechter Parteien** regieren wird, vermeldet die **Seenotrettungs-NGO Sea-Watch, sie** werde bald das neue Rettungsschiff »Sea-Watch 5« auf das Mittelmeer schicken. »Nach ausgiebigen Besichtigungen und Prüfungen verschiedener Optionen« habe sich Sea-Watch, wie es auf der Website der Organisation heißt, für den **Erwerb der »Ocean Don«** entschieden – ein Schiff, das »größer, schneller und effizienter ist als alle bisherigen Schiffe«, die die Organisation ins westliche und zentrale Mittelmeer geschickt hat. Das neue Schiff könne mehr gerettete Personen aufnehmen und diese besser versorgen. Weil es erst 2010 vom Stapel lief, sei es in einwandfreiem technischem Zustand und somit **»besser gerüstet gegen Kriminalisierungs- und Abschreckungsversuche«** – Behörden hatten ältere Schiffe wiederholt an der Ausfahrt gehindert, wenn sie bei ihren Kontrollen Mängel gefunden haben. Die »Ocean Don« werde bald in »Sea-Watch 5« umbenannt und in den kommenden Monaten für ihren **ersten Einsatz umgebaut** und vorbereitet.*

Über einem Frachtschiff auf dem Mittelmeer irgendwo zwischen Tunesien und Malta kreist ein kleines Flugzeug vom Typ Beechcraft Baron 58. »Wine Trader, Wine Trader, hier Seabird, Seabird, melden Sie sich«, funkt Samira von der Seenotrettungs-NGO Sea-Watch aus dem Flieger an das Boot. Die etwa 30jährige Berlinerin versucht nun schon seit einer gefühlten Ewigkeit, dem in Panama registrierten Chemietanker »Wine Trader« zu vermitteln, dass sich in seiner unmittelbaren Nähe ein Schiff in Seenot befindet, dessen Passagiere und Besatzung gerettet werden müssen. Die »Wine Trader« reagiert nicht. Die vierköpfige Crew der »Seabird 2«, deren Tactical Coordinator (taktische Offizierin) – kurz »Tacco« – Samira ist, ist schon mehrfach über das Schiff hinweggeflogen und hat einen Funkspruch nach dem anderen geschickt. An diesem Nachmittag im August scheint die

Sonne, die See ist ruhig. Weit und breit ist kaum etwas anderes zu sehen als sehr viel blaues Meer und blauer Himmel. Der Tanker kann das Flugzeug unmöglich nicht bemerkt haben.

Die »Seabird 2« gehört zu der kleinen Luftflotte von Sea-Watch, die sich »Sea-Watch Airborne« oder auch intern die »No Borders Air Force« nennt. Die in Deutschland registrierte NGO besitzt zwei kleine Flugzeuge, die in der Regel abwechselnd im Einsatz sind; die Ausstattung der »Seabird 1« ist deutlich moderner als die der »Seabird 2«. Dieses Flugzeug, dessen Bordtechnik im November ein Update erhalten wird, löst ein gewisses Retro-Feeling aus. In den Armlehnen der beiden Rücksitze befinden sich noch kleine verchromte Aschenbecher, die an längst vergangene Tage erinnern, als auch in kommerziellen Passagierflugzeugen geraucht werden durfte und Nichtrauchersitzplätze keine Selbstverständlichkeit waren. Das kleine, leicht veraltete Flugzeug ist nichts für Menschen mit Flugangst. Man spürt jeden Windstoß, die Motoren sind so laut, dass die vier Besatzungsmitglieder sich nur über Headsets mit Geräuschunterdrückung unterhalten können. Auf gut funktionierende Kommunikation sind die Mitglieder der kleinen Crew angewiesen, ihre Aufgaben eng miteinander verzahnt. An erster Stelle steht die Suche nach Booten mit Geflüchteten, die sich von den Küsten Libyens und Tunesiens nach Europa aufmachen, meist in Richtung der italienischen Insel Lampedusa, die 138 Kilometer vor der tunesischen Küste liegt. Die Dokumentation aller Missionen übernehmen die sogenannten Field Media Coordinators (FMC): Die Medienbeauftragten fotografieren oder filmen Boote in Seenot oder Einsätze der für illegale Rückführungen von Flüchtenden berüchtigten libyschen Küstenwache. Bei diesem Flug befindet sich der Journalist Samuel Müller aus Stuttgart an Bord, der das erste Mal als FMC arbeitet. Pilot in Command (Pic), also Flugkapitän, ist der Belgier Michel Julien, der früher für die belgische Fluglinie Sabena geflogen ist. Jetzt ist er im Ruhestand und engagiert sich bei der NGO und deren Kooperationspartner Humanitarian Pilots Initiative (HPI). Auf Nachfrage sagt er, es mache ihm »viel mehr Spaß«, die Beechcraft Baron 58 zu fliegen als ein kommerzielles Passagierflugzeug. Die Bordtechnik mache ihm aber auch zu schaffen, er beschreibt sie als »nach gegenwärtigen Maßstäben ein paar Jahrzehnte zurück«.

> Die libysche Küstenwache soll seit 2016 bis zum Herbst dieses Jahres 100 000 Menschen illegal nach Libyen verschleppt haben.

Auf dem Sitz hinter Julien sitzt als Spotter (Späher) der Reporter der Jungle World, der genauso eine Funktion erfüllen muss wie alle anderen bei diesem Flug. Da bleibt eigentlich nur jene Position, für die es viel Konzentration braucht: Die Aufgabe der Spotter ist es, während der meisten Zeit des Flugs mit dem Fernglas die Meeresoberfläche nach allen relevanten Objekten abzusuchen. Boote, Schiffe, Schwimmwesten, Schwimmende, Trümmer oder Müll können auf einen Seenotfall hinweisen. Bei diesem Einsatz bedeutet das, etwa fünf Stunden lang durchs Fernglas zu gucken. Meistens gibt es außer dem endlosen Blau der Wasseroberflächen und ein paar weißen Schaumkappen wenig zu sehen. Für Abwechslung bei den Spottern sorgt nur, anhand der Uhrzeigerposition in Relation zur Ausrichtung des Flugzeugs irgendwo zwischen »halb sieben und halb neun« die Lage einer Boje, eines Frachtschiffs oder eines Fischerboots zu melden und hin und wieder eine Flasche Wasser aus der Kühlbox weiterzureichen. Eine öde Funktion – aber

nötig, wenn kein Radarsystem auf neuestem Stand der Technik wie bei den Flugzeugen der europäischen Grenzbehörde Frontex verfügbar ist.



Foto: Samuel Müller

Die Aufgaben der einzelnen Crew-Mitglieder und des im Homeoffice in Berlin und Leipzig arbeitenden Bodenpersonals zu koordinieren, übernehmen die Taccos, genauso wie die Kommunikation mit Schiffen. Taccos treffen aber auch während des Flugs die taktischen Entscheidungen, sie leiten die Einsätze. Ihre Tätigkeit übt Samira seit einem Jahr aus, davor arbeitete sie beim Bodenpersonal von Sea-Watch Airborne. Die gelernte Rettungssanitäterin und derzeitige Studentin der Sozialwissenschaft, die mit ihrem vollen Namen nicht in der Zeitung stehen will, betrachtet es als Teil ihrer Aufgabe, »dass es der Crew gutgeht«. Bevor sie vor zwei Jahren zu Sea-Watch kam, hatte sie sich in anderen Projekten an den europäischen Außengrenzen im Bereich Flucht und Migration engagiert.

Auf Lampedusa unterhält Airborne sein Basislager. In einem unscheinbaren Wohnhaus nahe dem Flughafen wohnen die Mitglieder der Bordbesatzung. Vom kleinen Flughafen ist auch diese Suchmission vor einigen Stunden gestartet. Am Morgen hatte das Bodenpersonal bei einer Drohne von Frontex vor der Küste Tunesiens ein Flugmuster beobachtet, das auf die Position eines Boots mit Geflüchteten hindeutete. In so einem Fall schickt Sea-Watch eines ihrer Flugzeuge aus, um das Boot zu lokalisieren und seine Position an Schiffe in der Nähe durchzugeben. Jeder Kapitän ist nach Artikel 98 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen dazu verpflichtet, »jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten« und »so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung vernünftigerweise von ihm erwartet werden kann«.

Der Kapitän der »Wine Trader« scheint es nicht besonders eilig zu haben, dieser Verpflichtung nachzukommen. Keine halbe Flugstunde entfernt ist die »Seabird 2« zuvor auf ein Boot gestoßen, das Kurs auf Lampedusa hält. An Bord befinden sich etwa zehn Menschen, mutmaßlich Flüchtende und definitiv in Seenot – das Boot ist viel zu klein, um bei stärkerem Wellengang die zu diesem Zeitpunkt noch 142 Seemeilen entfernte Insel zu erreichen. Zwei weitere solcher Boote mit jeweils etwa zehn Menschen an Bord hat die »Seabird 2« bei diesem Einsatz angetroffen.

»Ihrem Kurs nach zu urteilen, sind die Boote von der Insel Djerba vor der tunesischen Küste gestartet«, sagt Samira. Boote dieser Art seien verhältnismäßig schnell und die Anzahl der Passagiere meist kleiner als bei den Booten, die mit schlechten Motoren und zu wenig Treibstoff ausgerüstet aus Libyen kommen. Zehn Menschen an Bord seien dort »eher eine Seltenheit«, üblich hingegen zwischen 30 und 150 Personen dicht gedrängt. Häufig gebe es viel zu wenige Schwimmwesten – oder gar keine.

Drei weitere Einsätze ist Sea-Watch Airborne in den Tagen zuvor mit dieser Crew geflogen. Auf Boote mit Menschen traf sie dabei nicht, dafür auf einige, die verlassen auf dem Meer trieben. Eines trug eine Kennzeichnung der Guardia di Finanza. Diese Polizeieinheit, die dem italienischen Finanzministerium untersteht, muss die Bootsinsassen wohl an Bord genommen haben. Bei den übrigen leeren Booten lässt sich hingegen nicht sagen, ob die Passagiere ertrunken sind oder ein kommerzieller Frachter sie an Bord genommen hat – oder ob die libysche Küstenwache die Flüchtenden entgegen internationalem Recht gewaltsam zurück in das Land verschleppt hat, aus dem sie geflohen sind.



Foto: Samuel Müller

Ausgehend von Statistiken der Internationalen Organisation für Migration (IOM) der Vereinten Nationen errechnete Sea-Watch, dass die Küstenwache seit 2016 bis zum Herbst dieses Jahres schätzungsweise 100 000 Menschen illegal nach Libyen verschleppt haben dürfte. Dem IOM-Projekt Missing Migrants zufolge sind im gesamten Mittelmeer etwa 25 000 Menschen beim Versuch, nach Europa zu gelangen, ertrunken, seit Italien 2014 seine Seenotrettungsmission Mare Nostrum eingestellt hat. Die meisten starben vor der Küste Libyens. Da im Osten Libyens keine Mitarbeiter der IOM tätig sind, aber wahrscheinlich auch dort viele Boote untergehen, vermutet Sea-Watch eine höhere Zahl von Todesfällen. Die zentrale Mission von Sea-Watch ist, das Leben von Menschen zu retten, die sich in selten hochseetüchtigen Booten auf den Weg über das westliche Mittelmeer nach Europa machen. »Solange die Gefahr auf See für die vielen tausend flüchtenden Menschen bestehen bleibt«, schreibt die 2015 gegründete NGO auf ihrer Website, »werden wir unsere Kräfte dafür einsetzen, zivile Seenotrettung zu leisten.«

Seltsam abstrakt und im Wortsinn abgehoben wirkt im Vergleich dazu die tägliche Arbeit bei Sea-Watch Airborne. Selbst wenn das Flugzeug ein Boot mit Flüchtenden so dicht überfliegt, wie es aus Sicherheitsgründen zulässig ist – etwa 150 Meter über dem Meer –, wirken Menschen und Fahrzeuge spielzeughaft und unwirklich. Anders als in einem klimatisierten Passagierflugzeug ist man in dem kleinen Sportflieger der hochsommerlichen Witterung erbarmungslos ausgesetzt. Vor allem beim Start schwitzen die Besatzungsmitglieder in ihren orangefarbenen Flieger-Overalls, in denen sie so ähnlich aussehen wie X-Wing-Pilotinnen aus »Star Wars«. Bei bis zu 50 Grad Celsius läuft so viel Schweiß von der Stirn, dass die Sicht durch das Fernglas stark eingetrübt ist. Eine Klimaanlage gibt es an Bord der »Seabird 2« nicht, da das zusätzliche Gewicht von circa 80 Kilogramm so viel Treibstoff verbrauchen würde, dass bis zu 80 Minuten weniger Missionszeit blieben. Aber ein simples und gut funktionierendes Kühlsystem hat sich Sea-Watch Airborne für die Einsätze ausgedacht: Eine Halbliter-PET-Flasche mit gefrorenem Wasser, die in den Overall gesteckt wird. Nach der Schmelze lässt sich das Wasser trinken – langsam und in kleinen Schlucken, denn eine Möglichkeit, an Bord ungestört zu urinieren, gibt es nicht. Als Alternative dafür bleibt nur eine für Kampfflieger entwickelte Spezialwindel aus dem Basislager. Eine Nachfrage der Jungle World ergab, dass diese kaum benutzt werden.

> Boote, Schiffe, Schwimmwesten, Schwimmende, Trümmer oder Müll können auf einen Seenotfall hinweisen.

Die von Airborne täglich dokumentierten Ereignisse wirken bereits aus dem Flugzeug merkwürdig weit entfernt. Die Besatzungen führen seit dem Beginn der Covid-19-Pandemie ein eher abgeschottetes Leben, um ihre Mission zu schützen. Direkten Kontakt zu den auf Lampedusa ankommenden Flüchtenden suchen dagegen die Mitarbeitenden von Mediterranean Hope, einem Projekt der Föderation der evangelischen Kirchen in Italien. Der 28jährige Giovanni D’Ambrosio aus Turin ist dort seit September 2021 einer von zwei Festangestellten, deren Arbeit von zwei Freiwilligen unterstützt wird. Ähnlich wie Samira engagiert sich aber auch D’Ambrosio schon sehr viel länger in Projekten im Bereich Flucht- und Migrationspolitik im Mittelmeerraum. Er arbeitete ein Jahr in Athen in einem besetzten Haus mit Geflüchteten und besuchte während eines sechsmonatigen

Aufenthalts in Beirut palästinensische Flüchtlingslager. »Es gibt drei verschiedene Migrationsströme«, sagt D’Ambrosio, »die sich hier in Lampedusa konzentrieren.« Der eine komme vor allem aus den Herkunftsländern Bangladesh und Ägypten, die Menschen stechen von Libyen aus in See. Eine weitere große Gruppe von Geflüchteten stamme aus einer Vielzahl von Ländern südlich der Sahara: aus Eritrea, Somalia, dem Kongo, dem Sudan und Nigeria. Es kämen aber auch viele Menschen aus Libyen selbst sowie aus dem gesamten Maghreb und aus Syrien; das sei die dritte Gruppe. Gerade aus Sfax in Tunesien, wo viele Menschen aus der Côte d’Ivoire, Sierra Leone, Burkina Faso und Senegal lebten, kämen oft ganze Familien. Mediterranean Hope hat sich neben der Kontaktaufnahme zu den Geflüchteten als weiteres Ziel gesetzt, auf der Insel eine Art »Willkommenskultur« zu unterstützen. Eine wohlwollende Haltung zu den Ankommenden sei vorhanden, sagt D’Ambrosio. Bevor es durch das Schengener Abkommen eine gemeinsame EU-Außengrenze gab, seien die Kontakte der Inselbevölkerung zu Tunesien sehr eng gewesen. Viele hätten familiäre Verbindungen dorthin, die tunesische Küste liegt nicht weiter von der Insel entfernt als die Siziliens. Die Geflüchteten werden auf Lampedusa abgeschieden von der Bevölkerung in einem umzäunten »Hotspot« untergebracht, bevor sie – meist nach ein paar Wochen – auf das Festland verlegt werden. Die Menschen im »Hotspot« konnten diesen anfangs durch ein von den Behörden stillschweigend ignoriertes Loch im Zaun verlassen.

Erst wegen der Pandemie sei das Loch geschlossen worden, sagt der Sea-Watch-Pressesprecher Felix Weiß der Jungle World. Ab 2018, als der Rechtspopulist Matteo Salvini italienischer Innenminister wurde, begann der Hotspot »immer mehr einem Gefängnis zu gleichen«, so Weiß. Ein Graben wurde um das Gelände gezogen, eine Mauer errichtet und Nato-Draht angebracht. Davor patrouillieren mittlerweile stets fünf bis sechs Soldaten mit Schnellfeuergewehren. Im Sommer waren im »Hotspot« oft weit mehr als 1 000 Geflüchtete untergebracht – ausgelegt ist er für 350 Personen. Aufgrund der Pandemie wurden bis Anfang des Jahres Geflüchtete mehr als zwei Wochen lang auf Fährschiffen 20 Seemeilen vor der Küste Siziliens in Quarantäne gehalten. Das Internationale Rote Kreuz verurteilte diese Praxis – auf den Schiffen gab es keine ausreichende medizinische Versorgung und keine psychologische Betreuung. Mehrere Geflüchtete begingen Selbstmord.



Klare Aufgabenteilung an Bord. Von links nach rechts: Der Medienbeauftragte Samuel dokumentiert die Mission, die taktische Offizierin Samira koordiniert und leitet die Einsätze, der Pilot Michel fliegt die kleine Beechcraft Baron 58 und Reporter Carl späht nach Booten, Trümmern oder Schwimmenden / *Foto: Samuel Müller*

© Jungle World Verlags GmbH