

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michel Brandt, Žaklin Nastić, Andrej Hunko, Christine Buchholz, Thomas Nord, Tobias Pflüger, Helin Evrim Sommer, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Blockade von Schiffen ziviler Seenotrettungs- und Beobachtungsorganisationen

Mindestens 675 Menschen sind in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 auf der Flucht über das Mittelmeer verschollen bzw. ertrunken (<https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>). 9 448 Menschen wurden von der sogenannten libyschen Küstenwache abgefangen und nach Libyen zurückgezwungen (https://twitter.com/IOM_Libya/status/1310659604293058560/photo/1). Dort droht ihnen, wie in einem neuen Bericht von Amnesty International einmal mehr aufgezeigt wird, schlimmste Gewalt und der Tod (<https://www.amnesty.de/sites/default/files/2020-09/Amnesty-Bericht-Libyen-Flucht-Asyl-Mittelmeer-Folter-Misshandlung-September-2020.pdf>). Seit April 2020 wurden sechs zivile Rettungsschiffe von den italienischen Behörden am Auslaufen und an Rettungsmissionen gehindert (<https://seebruecke.org/news/italien-setzt-mare-jonio-wieder-fest/>) – so auch die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe „Alan Kurdi“, „Sea-Watch 3“ und „Sea-Watch 4“ (<https://sea-eye.org/schikane-gegen-alan-kurdi-verhindert-nachsten-einsatz/>, <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-09/seenotrettung-sea-watch-4-palermo-hafen>). Während Italien die Festsetzungen meist mit Sicherheitsbedenken begründet, werden die Leben rettenden zivilen Seenotrettungsorganisationen vom Bundesminister des Innern, für Bau und Heimat weiter als „Taxi-Dienst“ abgewertet (<https://www.tagesschau.de/investigativ/hsb/seenotrettung-143.html>). Der häufig angeführte vermeintlich durch Seenotrettung entstehende „Pull-Effekt“, also die Theorie, dass aufgrund der Anwesenheit ziviler Seenotrettung mehr Menschen die Überfahrt wagen, wurde derweil nach Ansicht der Fragesteller ein weiteres Mal in einer aussagekräftigen, von der IOM (Internationalen Organisation für Migration) in Auftrag gegebenen Studie widerlegt. Entscheidende Gründe für die Zahl der Abfahrten aus Libyen sind demnach in erster Linie die Witterungsbedingungen und die politische Lage in dem Bürgerkriegsland. Die Anwesenheit ziviler Seenotrettung bedingt vor allem mit einer niedrigeren Todesrate (<https://publications.iom.int/system/files/pdf/ch16-over-troubled-waters.pdf>). Wenn also die Präsidentin der Europäischen Kommission Ursula von der Leyen, wie am 23. September 2020, sagte: „...sea rescue is compulsory and not optional“ („Seenotrettung ist verpflichtend und nicht optional“ (https://twitter.com/EU_Commission/status/1308680533090631680), dann entsteht nach Ansicht der Fragestellenden eine deutliche Diskrepanz zwischen Lippenbekenntnis und Verhalten der EU gegenüber ziviler Seenotrettung.

Aus Sicht der Seenotrettungsorganisationen kommt es jedoch nicht nur durch die italienischen Behörden zu einer Behinderung der humanitären Arbeit, auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) arbeitet

aktiv gegen die Organisationen (<https://mare-liberum.org/de/news/verkehrsministerium-verhindert-einsatz-fuer-gefluechtete/>). Dieses hatte schon 2019 das Schiff „Mare Liberum“ der gleichnamigen Organisation, welches unter deutscher Flagge Beobachtungsmissionen im östlichen Mittelmeer fährt, festgesetzt. Anlass war die Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften, allerdings jene für große Berufsschiffe, die nicht einmal von Rettungskreuzern in Deutschland eingehalten werden müssen (<https://mare-liberum.org/de/news/angriff-auf-solidaritaet-mit-gefluechteten-zurueckgewiesen/>). Ehrenamtlich betriebene Motoryachten wie die „Mare Liberum“ allerdings sind von diesen Sicherheitsvorschriften nach Ansicht der Fragesteller befreit – wie sowohl das Verwaltungsgericht als auch das Obergericht Hamburg bestätigten und die Festsetzung somit für rechtswidrig erklärten (<https://mare-liberum.org/de/news/angriff-auf-solidaritaet-mit-gefluechteten-zurueckgewiesen/>). Daraufhin begann das BMVI mit der Änderung der Rechtsgrundlage und arbeitete die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und der See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV) aus. Kern der Verordnung ist eine Begriffsänderung, durch die auch ehrenamtlich betriebene Sportboote strengere und kaum zu erfüllende Sicherheitsstandards erfüllen müssen. Durch die Veröffentlichung interner Dokumente aus dem Mailverkehr des BMVI durch das Transparenzportal „FragDenStaat“ wurde bekannt, dass die Anpassungsverordnung gezielt zur Behinderung von Schiffen humanitärer Organisationen wie der „Mare Liberum“ ausgearbeitet und dabei rechtsstaatliche Verfahrensstandards missachtet wurden (<https://fragdenstaat.de/blog/2020/09/19/schiffssicherheitsverordnung-bmvi-scheuer/>, <https://verfassungsblog.de/wenn-der-vorhang-faellt/>). Die NGOs warfen dem BMVI daraufhin gezielte Behinderung von Rettungs- und Beobachtungseinsätzen vor und klagten gegen die Änderungsverordnung (<https://www.spiegel.de/politik/deutschland/seenotrettung-im-mittelmeer-organisationen-werfen-andreas-scheuer-verhinderung-von-einsaetzen-vor-a-710ecc95-03ef-4f47-aab8-ada02f4527c3>). Am 2. Oktober 2020 schließlich entschied das Verwaltungsgericht Hamburg erneut gegen das BMVI: Die Änderung der Schiffssicherheitsverordnung durch das BMVI verstößt gegen Europarecht und ist ungültig, die Festhalteverfügung gegen die Schiffe somit aufgehoben. Unter der geltenden Rechtslage benötigen Schiffe wie die „Mare Liberum“ also nach Ansicht der Fragesteller weiterhin keine Schiffssicherheitszeugnisse (<https://mare-liberum.org/de/news/scheuer-scheitert-mare-liberum-bekommt-recht/>).

Doch nicht nur Schiffe ziviler Rettungsorganisationen sind im Falle von Rettungen mit Schwierigkeiten konfrontiert. Alleine im laufenden Jahr gab es zwei vielbeachtete Fälle von Rettungen durch kommerzielle Frachtschiffe, die daraufhin tagelang durch europäische Staaten am Einlaufen in einen sicheren Hafen gehindert wurden. So rettete der dänische Öltanker „Maersk Etienne“ am 5. August 2020 27 Menschen aus Seenot. Daraufhin verweigerten sowohl Malta als auch Italien ganze 38 Tage lang den Zugang zu einem Hafen. Die Situation an Bord des Schiffes war extrem prekär, weder der Tanker noch die Crew war auf die Versorgung erschöpfter und traumatisierter Menschen über mehr als einen Monat hinweg eingestellt bzw. dafür ausgebildet (<https://www.infomigrants.net/en/post/27240/migrants-on-cargo-ship-maersk-etienne-disembark-in-italy-after-39-days-at-sea>). Nur einen Monat zuvor erregte der Fall der „MV Talia“ breite Aufmerksamkeit. Der Viehtransporter rettete auf Anweisung der Rettungsleitstelle Malta 52 Menschen aus Seenot. Daraufhin mussten die Menschen, welche teilweise akut unterernährt waren, mehrere Tage im Viehmist ausharren. Der Kapitän des Schiffes forderte mehrmals Unterstützung an, wurde aber ignoriert.

Nach Ansicht der Fragestellenden erzeugen die langen Blockaden von Frachtschiffen, die ihrer völkerrechtlichen Pflicht zur Seenotrettung nachkommen, einen stark abschreckenden Effekt. Die Unternehmen müssen im Falle von Ret-

tungen mit tagelangen Verzögerungen und finanziellen Verlusten rechnen. Berichten zufolge ändern Reeder aus diesem Grund ihre Strecken und meiden die gängigen Fluchtrouten (<https://www.welt.de/politik/fluechtlinge/article196811923/Handelsschiffahrt-Reeder-aendern-Routen-um-nicht-auf-Fluechtlingsboote-zu-treffen.html>). In der Folge, so befürchten die Fragestellenden, steigt das Risiko, dass fliehende Menschen im Falle von Seenot nicht gerettet werden und ertrinken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche zivilen Seenotrettungsschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell im Mittelmeer im Einsatz?
2. Welche zivilen Seenotrettungsschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell festgesetzt, und warum?
3. Wie setzt sich die Bundesregierung für die Aufklärung von Festsetzungsgründen der unter deutscher Flagge fahrenden zivilen Seenotrettungsschiffe ein?
4. Wie viele Menschen wurden 2020 nach Informationen der Bundesregierung von zivilen Seenotrettungsorganisationen bisher gerettet?
5. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die Festsetzung und die Einsatzunfähigkeit der „Alan Kurdi“, Rettungsschiff der Organisation Sea Eye, ab April dieses Jahres?
6. Hat die Bundesregierung geprüft, ob das Vorgehen der italienischen Behörden gegen die „Alan Kurdi“ nach Einschätzung der Bundesregierung rechtmäßig war, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Hat die Bundesregierung geprüft, ob die Vorwürfe der italienischen Behörden gegen die Crew der „Alan Kurdi“ nach Einschätzung der Bundesregierung gerechtfertigt waren, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
8. Inwiefern hat die Bundesregierung im Fall der „Alan Kurdi“ ab April eine vermittelnde Position eingenommen und sich für die Aufklärung der Vorwürfe eingesetzt?
9. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die aktuelle Festsetzung der zivilen Rettungsschiffe „Sea-Watch 3“ und „Sea Watch 4“?
10. Hat die Bundesregierung das Vorgehen der italienischen Behörden gegen die „Sea-Watch 3“ und „Sea Watch 4“ rechtlich geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
11. Wie hat sich die Bundesregierung als Regierung des Flaggenstaats der „Sea-Watch 3“ und „Sea Watch 4“ eingesetzt, um die Festsetzung der beiden Rettungsschiffe zu beenden?
12. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die vorübergehende Festsetzung des Beobachtungsflugzeuges „Moonbird“ der Organisation Sea-Watch im September durch Italien?
13. Ist die Überwachung der Einhaltung der Menschenrechte durch zivile Organisationen nach Ansicht der Bundesregierung rechtskonform?
14. Hat das Schiff „Mare Liberum“ der gleichnamigen Organisation nach Kenntnis der Bundesregierung bereits SAR (Such- und Rettungs)-Operationen durchgeführt?
15. Kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2015 auf unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen ziviler Organisationen im Bereich der Seenotrettung und des Menschenrechtsmonitorings zu Arbeitsunfällen, bei denen

- ein Crewmitglied, gerettete Menschen oder weitere an Bord befindliche Personen zu Schaden kamen?
16. Warum wurde die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und der See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV) vorgenommen?
 17. Inwiefern kam es nach Ansicht der Bundesregierung im Zusammenhang mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zu einem Verstoß gegen EU-Standards?
 18. Warum wurden die Organisationen, deren Belange durch die Änderung der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung berührt werden, nicht angehört?
 19. Warum wurden den Fraktionen lediglich neun Tage gegeben, um Stellung zu den in der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vorgenommenen Rechtsänderungen zu nehmen, obwohl in der internen Kommunikation des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur von der „besonderen Bedeutung“ der Rechtsänderung die Rede war (<https://verfassungsblog.de/wenn-der-vorhang-faellt/>)?
 20. Was ist die übliche Frist zur Stellungnahme durch die Fraktionen bei vergleichbaren Verordnungen?
 21. Inwiefern besteht nach Einschätzung der Bundesregierung die Gefahr, dass es im Zusammenhang mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zu einem Vertrauensverlust der Zivilgesellschaft in das BMVI kam?
 22. Inwiefern kommt es zu einer Aufarbeitung der umfassenden Kritik im Zusammenhang mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (<https://verfassungsblog.de/wenn-der-vorhang-faellt/>) durch die Bundesregierung?
 23. Wie viele Seenot leidende geflüchtete Menschen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung 2020 bisher durch kommerzielle Frachtschiffe im Mittelmeer gerettet?
 24. Wo wurden von kommerziellen Frachtschiffen aus Seenot gerettete Menschen 2020 ausgeschifft, und wie viele Tage nach der Rettung konnten die Menschen das Frachtschiff verlassen (bitte nach Fällen auflisten)?
 25. Warum dauerte es nach Kenntnisstand der Bundesregierung 38 Tage, bis die 27, am 5. August vom dänischen Öltanker „Maersk Etienne“, geretteten Menschen vom Rettungsschiff „Mare Jonio“ schließlich ausgeschifft werden konnten (<https://www.infomigrants.net/en/post/27240/migrants-on-cargo-ship-maersk-etienne-disembark-in-italy-after-39-days-at-sea>)?
 26. Hat die Bundesregierung rechtlich geprüft, ob mit der Europäischen Grundrechtecharta, der Europäischen Menschenrechtskonvention, der Allgemeinen Erklärung der Menschen, dem UN-Sozialpakt (Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte) und dem Seerecht vereinbar ist, dass 27 aus Seenot gerettete Menschen auf einem nicht zur Unterbringung von vulnerablen Menschen ausgelegten Frachtschiff ausharren mussten?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?
 27. Hat die Bundesregierung der Regierung Maltas und Italiens gegenüber die Aufnahme der 27 von der „Maersk Etienne“ geretteten Menschen angeboten, um die Ausschiffung zu ermöglichen, und wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

28. Inwiefern hat die Bundesregierung anderweitig versucht, den Stand-Off der „Maersk Etienne“ auf diplomatischem Wege zu beenden?
29. Warum dauerte es nach Kenntnisstand der Bundesregierung mehrere Tage, bis die 52, am 3. Juli 2020 auf Anweisung der Rettungsleitstelle Malta von dem Viehfrachter „MV Talia“ geretteten Menschen ausgeschifft werden konnten (<https://www.spiegel.de/politik/ausland/malta-50-fluechtlinge-von-viehfrachter-mv-talia-abgeborgen-a-0abaa12b-1533-4776-9a0d-db0c7eae95>)?
30. Hat die Bundesregierung rechtlich geprüft, ob mit der Europäischen Grundrechtecharta, der Europäischen Menschenrechtskonvention, der Allgemeinen Erklärung der Menschen, dem UN-Sozialpakt (Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte) und dem Seerecht vereinbar ist, dass 52 aus Seenot gerettete Menschen tagelang unter schlimmsten Bedingungen auf einem nicht zur Unterbringung von Menschen ausgelegten Viehfrachter ausharren mussten?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- Wenn nein, warum nicht?
31. Hat die Bundesregierung der Regierung Maltas und Italiens gegenüber die Aufnahme der 52 von der „MV Talia“ geretteten Menschen angeboten, um die Ausschiffung zu ermöglichen, und wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?
32. Inwiefern hat die Bundesregierung anderweitig versucht, den Stand-Off der „MV Talia“ auf diplomatischem Wege zu beenden?
33. Inwiefern kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten Jahren zu einer Verschiebung der Strecken kommerzieller Frachtschiffe im zentralen Mittelmeer zwecks Vermeidung der häufigsten Fluchtrouten und der Such- und Rettungszonen vor der nordafrikanischen Küste?
34. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die Festsetzung der „Alan Kurdi“, dem Rettungsschiff der Organisation Sea Eye, ab Anfang Oktober diesen Jahres?
35. Hat die Bundesregierung geprüft, ob das Vorgehen der italienischen Behörden gegen die Alan Kurdi nach Einschätzung der Bundesregierung rechtmäßig ist?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 30. Oktober 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

