

# Private deutsche Seenotrettung im Mittelmeer auf Krawall-Kurs



Von JUPITER | Die selbsternannten privaten Seenotretter vom deutschen 39-Meter-Schiff „Professor Albrecht Penck“ sind im Mittelmeer offenbar auf Krawall-Kurs und provozierten dort eine konflikträchtige Situation. Sie missachteten die Befehle und Anweisungen libyscher und deutscher Seenot-Stellen, 17 aufgenommene Personen der zuständigen libyschen Küstenwache zu überstellen, wobei sie humanitäre Gründe vorschützten. Damit dürfte die Bundesrepublik bewusst in einen Interessenskonflikt getrieben werden, denn die „Penck“ fährt unter deutscher Flagge, und die Bundesregierung hatte erst kürzlich „sichere Orte“ in Libyen ausgemacht. .

Die Crew des für die Regensburger Organisation „Sea-Eye“ als einzige unter deutscher Flagge fahrenden Schiffes handelt offenbar nach eigenem Gesetz. Wie die WELT und die ZEIT berichten, verweigerte sie den Befehl der zuständigen libyschen Seenotleitstelle, 17 vor der libyschen Küste aufgenommene Personen an die libysche Küstenwache zu übergeben. Auch der Empfehlung der professionellen und vom Bund für die Seenotrettung an Ost- und Nordsee beauftragten deutschen Seenotleitstelle der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Bremen, dieser Aufforderung Folge zu leisten, wurde nicht entsprochen.

Die doppelte Missachtung der Anweisungen der zuständigen

Küstenwache als auch der von der „Penck“ angefragten deutschen Seenotleitung ist umso widersprüchlicher, als dass das gesichtete Schleuserboot „Penck“-Angaben zufolge überladen gewesen sei, ohne Proviant, und sich etwa 27 Seemeilen von der Küste entfernt befunden habe. „Die Menschen konnten aus eigener Kraft nirgends mehr hingelangen, kein anderes Schiff war in der Nähe“, erklärte ein Sprecher der Sea-Eye laut ZEIT-Online.

Lageverschärfend kommt hinzu, dass sich an Bord der „Penck“ neben der Crew 16 Männer und eine Frau befinden sollen, darunter zwei Personen mit „auffällig reduziertem Bewusstseinszustand“. Man habe sie an Bord genommen, nachdem es auf dem instabilen Holzboot zunehmende Unruhe unter den Menschen gegeben habe, schreibt die NGO. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestätigte, dass für die Koordinierung vor Ort immer die Seenotleitung zuständig sei, in deren Seegebiet sich ein Schiff befinde. Trotz dieser angeblich hohen Gefahrenlage steuerte die „Penck“ jedoch nicht unverzüglich das relativ nahe Tripolis an, um die Menschen an einen sicheren Ort in Libyen zu bringen, sondern muss sich nun außerhalb des 90-Seemeilen-Bereichs einen anderen Hafen suchen.

Wie selbstherrlich die NGO-Besatzung der „Penck“ reagierte, lässt sich aus dem Account von Claus-Peter Reisch entnehmen, dem Kapitän der auf Malta festliegenden Lifeline, der offensichtlich genügend Zeit und Muße hat, umfangreich auf Twitter zu korrespondieren. „Ich bin kein Rechtsgelehrter, aber ich halte die Anweisung aus Bremen angesichts der Menschenrechtssituation in Libyen für völkerrechtswidrig“, zitierte Reisch den Chef der Rettungsaktion, Jan Ribbeck.

Offenbar hat Reisch neben seinen Aufgaben als Schiffsführer der Lifeline und selbsternannter Seenotretter noch jede Menge Zeit, ausladend weitere Twittermeldungen abzusetzen. So geht er am 28. Dezember auf einen Fakebericht des als Lügenbold enttarnten Spiegel-Reporters Claas Relotius ein. Der Text über

ihn, Reisch, lese sich „wie eine literarische Geschichte, die so nicht stattgefunden hat, aufgepeppt mit ein paar Fakten, die auch noch falsch sind“. Offenbar merkt der Lifeline-Kapitän nicht, dass er sich in guter Gesellschaft befindet.

Die Nichtregierungsorganisation Sea-Eye lässt unterdessen nichts unversucht, sich Hilfe von der Bundesregierung zu holen. ZEIT-Online zufolge hat man sich an das Auswärtige Amt gewandt und um Unterstützung gebeten. Das Auswärtige Amt bestätigte, Kenntnis von dem Fall zu haben, äußerte sich darüber hinaus aber nicht dazu. Das dürfte nicht verwundern, denn die „Penck“, ein ehemaliges Forschungsschiff, war Ende November aus Rostock unter deutscher Flagge Richtung Mittelmeer ausgelaufen. Die deutsche Einflagung dürfte vor allem das Ziel haben, Hilfe und Vorteile des Flaggenstaates in Konfliktsituationen zu erhalten. Von daher ist die Annahme naheliegend, dass letztlich Deutschland als Aufnahmeland der im Mittelmeer geschleusten Personen erhalten wird, wenn sich nicht andere EU-Staaten zur Aufnahme bereiterklären. Wenn dies Schule machen sollte, wären Bemühungen von EU-Staaten weitgehend konterkariert, das Schleusergeschäftsmodell im Mittelmeer auszutrocknen.

Wie üblich in der medialen Berichterstattung über selbsternannte Seenotrettung wird meistens ausschließlich auf die aktuelle Zahl der ertrunkenen und vermissten Personen auf dem Mittelmeer abgestellt, um den nötigen Druck zu erzeugen. Vergleichszahlen zu den Vorjahren werden vom wertorientierten Haltungsjournalismus weitgehend relativiert, spricht: in der Regel weggelassen, wenn sie der Sache nicht dienlich sind. Hilfreich ist hier der UNO-Bericht vom 21.12.2018, der zweifelsfrei eine Abnahme der Zahl der geschleusten Personen sowie eine Abnahme der Toten im Mittelmeer feststellt. Den Rückgang erklärt die UNO u.a. mit der Sperrung italienischer Häfen für private Seenotrettungsschiffe.

So ertranken in diesem Jahr 2.241 Personen, die sich in die Hände von kriminellen Schleusern begeben hatte, in 2017 waren

es noch 3.136 und 2016 waren es 5.143 Menschen. Der Pullfaktor private Seenotrettung mit dem Ziel Europa dürfte damit eindeutig bewiesen sein.