

* Bilder: unten Pia Klemp;
rechts: Beiboot der Iuventa;
nächste Seite: Pia Klemp auf
der Brücke der Iuventa
Fotos: Lisa Hoffmann, Moritz
Richter, Paul Lovis Wagner

Pia Klemp war Kapitänin der Iuventa und der Sea-Watch 3, zwei Schiffen der zivilen Seenotrettung im Mittelmeer.

Im August 2017 wird die Iuventa (ein Schiff der Rettungsorganisation ›Jugend Rettet‹) von italienischen Behörden beschlagnahmt. Ein knappes Jahr später erfährt die Kapitänin, dass gegen Sie und weitere Crew-Mitglieder ermittelt wird – u.a. wegen Verdachts auf ›Beihilfe zur illegalen Einwanderung‹ – und muss die Sea-Watch 3, auf der sie mittlerweile als Kapitänin fuhr, und Italien verlassen. Ihr drohen möglicherweise bis zu 20 Jahre Haft und empfindliche Geldstrafen – und ganz sicher enorme Prozesskosten – wenn tatsächlich Anklage erhoben wird.

Bereits jetzt ist klar, dass die Ermittlungen mit einem enormen Aufwand betrieben werden: Wenigstens vier italienische Behörden waren beteiligt und haben verdeckte Ermittler auf Schiffe der zivilen Seenotrettung geschleust. Die Brücke der Iuventa wurde vom italienischen Nachrichtendienst verwant, elektronische Kommunikationsgeräte beschlagnahmt. Diese Kriminalisierung ist Teil der Fluchtabwehr und sie hat Erfolg: Schiffe, die beschlagnahmt werden, können keine Menschen retten; Kapitane und Crewmitglieder, die befürchten müssen, für die Rettung von Menschen vor Gericht gestellt zu werden, meiden Routen, auf denen sie Flüchtlinge begegnen könnten.

Mit Kapitänin Pia Klemp sprach Thomas Uwer.



was hier geschieht, ist politikgemachtes sterben

Im Gespräch: Kapitänin Pia Klemp

Ahoi!

Ahoi.

Wie kommt man dazu, Kapitänin bei Seawatch zu werden?

Ich bin seit ungefähr sieben Jahren Seefahrerin. Angefangen habe ich auf den Schiffen der Meeresschutzorganisation Sea Shepherd als ganz ungelernete, unwissende Decks-Hand und bin dann nicht mehr von Bord gegangen. Ich habe dann natürlich mitbekommen, was auf dem Mittelmeer los ist, wieviele Menschen auf ihrer Flucht völlig unnötigerweise ertrinken. Also habe ich mich bei ›Seawatch‹ und ›Jugend Rettet‹ beworben, weil Kapitane gebraucht werden, aber auch, weil ich weiß, dass ich als Europäerin absolut privilegiert bin und mich das, was dort geschieht, in jeder Weise etwas angeht. Ich durfte dann ziemlich schnell an Bord kommen.

...und bist viel gefahren. Hier ein paar Zahlen: Zwei Schiffe fuhren unter Deinem Kommando, 6.000 Seemeilen hast Du zwischen 2016 und 2018 im Mittelmeer zurückgelegt...

Da sind schon ein paar Meter zusammengekommen. Das gehört zum Beruf dazu.

... und 14.000 Menschen, habe ich irgendwo gelesen, wurden dabei gerettet.

14.000 Menschen sind von der Iuventa insgesamt gerettet worden. Aber ich war nicht bei allen Missionen dabei. Die Seenotrettung im Ganzen, die verschiedenen Schiffe unterschiedlicher Organisationen, haben sicherlich mehr als 100.000 Menschen gerettet. Wieviele das bei den Missionen waren, bei denen ich dabei war, kann ich nur schätzen. Es bleibt einfach keine Zeit, um nachzuzählen. Aber ich

schätze, es werden so an die 5.000 Menschen gewesen sein, an deren Rettung ich beteiligt war.

Wie kann ich mir das konkret vorstellen? Fahrt Ihr Streife?

Wir fahren vor der Küste Libyens, dort verläuft die Route über das zentrale Mittelmeer. Über viele Jahre haben die meisten Boote von Libyen aus losgemacht, um die Fahrt nach Europa anzutreten. Die Menschen haben in der Regel überhaupt keine Ahnung, worauf sie sich einlassen. Sie werden mitunter regelrecht auf diese Boote gezwungen und versuchen, das europäische Festland bzw. Lampedusa, Malta oder Sizilien zu erreichen. In den letzten Jahren sind das vor allem Schlauchboote, etwa zehn, elf Meter lang, aus dem dünnsten PVC gemacht, völlig dilettantisch, die Böden mit Pressspahnplatten verstärkt. Auf diesen Booten sind dann oft bis zu 150 Menschen, dicht an dicht.

Wir halten nach diesen Booten Ausschau – mit Ferngläsern, Radar, mit allem, was wir haben – oder wir bekommen von der zentralen Notrufleitstelle in Rom Positionen von Booten angegeben und fahren zu den angegebenen Koordinaten hin, um dort zu suchen.

Und dann beginnt der Rettungseinsatz...

Ja, das fängt damit an, dass wir die Beiboote losschicken, um Rettungswesten an die Leute auf diesen Booten zu verteilen, die wirklich jede Sekunde kaputtgehen und sinken können. Wir haben das viel zu oft gesehen. Daher ist es am wichtigsten, dass die Leute als erstes schwimmfähiges Material bekommen. Die Beiboote schauen auch nach medizinischen Notfällen, die sofort evakuiert werden müssen, und



dann werden die Leute nach und nach abgehoben, entweder zu uns auf die Schiffe oder – falls anwesend – auf europäische Küstenwach- und Militärschiffe.

Es gab immer wieder Phasen, in denen unglaublich viele Boote auf einmal losgeschickt wurden und wir hatten zehn, 15 oder auch 20 Boote auf einmal, in denen jeweils 150 Menschen sitzen; es gibt immer wieder auch große Holzboote, die losgeschickt werden, auf denen dann zwischen 300 bis 1.000 Menschen sitzen können. So kommt man dann schnell auf so eine Zahl wie 5.000 Menschen, die man vor dem Ertrinken gerettet hat.

Gerade erst wurde der Chef der europäischen Grenzschutzagentur Frontex in den Medien zitiert, seine Agentur würde jährlich hunderttausend Menschen aus dem Wasser retten. Das klingt mehr nach Hilfsorganisation als nach Grenzschutz. Welche Rolle spielt Frontex bei dem Ganzen?

Tatsächlich ist Frontex eher das Problem als die Lösung. Ich versuche es mal so zu erklären: 2013 hat Italien nach einem schweren Unglück vor Lampedusa, bei dem 600 Menschen gestorben sind, die Seenotrettungsmission Mare Nostrum ins Leben gerufen, die etwa ein Jahr lief und bei der die italienische Küstenwache und das Militär rausgefahren sind, um

Menschen aus Seenot zu retten. Die italienische Regierung bat damals die EU vergeblich um finanzielle Unterstützung des Programms. Daraufhin hat die italienische Regierung das Programm wieder eingestellt. Stattdessen wurde von Frontex die Operation Triton und dann die Mission Sophia ins Leben gerufen, die nichts mit Seenotrettung zu tun haben, sondern reine Grenzschutzmaßnahmen sind. Diese Operation untersteht dem italienischen Kommando.

Diese ist Teil der Abschottungspolitik der EU, die Menschen erst dazu treibt, diesen gefährlichen Weg über das Mittelmeer zu wählen. Denn nur weil es keine sicheren und legalen Wege gibt, bleibt kein anderer Weg, als sich in die Hände von Schlepperbanden zu begeben, die sie dann in diese seeuntauglichen Boote pferchen und sie dann ohne Navigationshilfen, ohne Wasser, ohne Rettungsmittel, oft sogar ohne ausreichend Kraftstoff in den ziemlich sicheren Tod schicken.

Die Militärschiffe, die im Namen der Operation Sophia im Mittelmeer unterwegs sind, haben ihre Einsatzorte immer weiter in den Norden verlegt, damit sie bloß nicht zufällig auf ein Flüchtlingsboot stoßen, das man dann abbergen muss. Wir trafen auf kaputte Boote, also

Schlauchboote, die schon teilweise geplagt waren und die Menschen befanden sich zum Teil bereits im Wasser, direkt neben einem europäischen Kriegsschiff, das erst gehandelt hat, als wir unsere Beiboote und eben auch Kameras zu diesem Schlauchboot geschickt haben, um das zu dokumentieren. Da kann man sich leicht ausmalen, wie das aussieht, wenn keine NGO und keine neutralen Beobachter vor Ort sind.

Das hat aber nicht immer funktioniert, oder?

Ja, leider. Es gab einen schlimmen Einsatz im November 2017, das war mit Sicherheit der schlimmste Einsatz, bei dem ich als Kapitänin an Bord war. Wir sind damals von der Notrufleitzentrale in Rom zu einer Position geschickt worden, wo sich ein Schlauchboot mit etwa 150 Menschen in Seenot befand. Leider ist die sog. libysche Küstenwache kurz vor uns an diesem Boot angekommen. Diese sog. Küstenwache sind einfache Milizen, die von der EU mit Geld, Waffen und Schiffen ausgestattet und in neue Uniformen gesteckt wurden, um Flüchtlinge dort mit Schiffen abzufangen und völkerrechtswidrig in die Internierungslager in Libyen zu verschleppen.



Die ganze Operation dieses libyschen Schiffs war absolut dilettantisch und hat viele Menschenleben gekostet. Das Küstenwachtschiff ist halb auf das Schlauchboot aufgefahren, das daraufhin natürlich kaputt gegangen ist. Es waren sofort viele Menschen im Wasser, es herrschte Panik. Die Menschen hatten Todesangst – vor dem Ertrinken und auch vor diesen Milizen. Wir haben unsere beiden Beiboote ins Wasser gelassen und versucht, so viele Menschen wie möglich vor dem Ertrinken zu retten. Am Ende hatten wir 60 Menschen bei uns an Bord, die wir aus dem Wasser ziehen konnten, etwa 40 Menschen wurden von libyschen Milizen auf deren Schiff gezwungen und schätzungsweise 50 Menschen sind dort vor unseren Augen ertrunken.

Übrigens waren auch ein französisches und ein italienisches Kriegsschiff anwesend, die weder eingriffen, um bei der Rettung zu helfen, noch einschritten, als das libysche Schiff mit 40 Menschen an Bord zurück in Richtung Tripolis gefahren ist. Wir haben unter anderem einen zwei-

jährigen Jungen an Bord genommen, der es leider nicht geschafft hat und trotz aller Wiederbelebungsversuche unseres Ärzteteams gestorben ist. Seine Leiche mussten wir, bar jeder Würde, in unsere Gefriertruhe legen, weil wir keine anderen Kühlmöglichkeiten an Bord hatten. Seine Mutter befand sich übrigens unter den Geretteten und war schwer traumatisiert. Und dann wurde uns für Tage die Einfahrt in einen europäischen Hafen verwehrt. Tagelang mussten wir in internationalem Gewässer kreuzen mit einem Schiff voller schwer traumatisierter und entkräfteter Menschen und einem toten Jungen. Ich dachte damals, das ist die Essenz von dem, was im Mittelmeer tagtäglich geschieht: ein menschengemachtes, politikgemachtes Sterben. Das ist keine Naturkatastrophe, kein Tsunami, kein Erdbeben, das ist Politik und ist gewollt.

Dass man Schiffe mit Flüchtlingen nicht mehr einlaufen lässt oder sie gleich festsetzt, hat sich scheinbar durchgesetzt. Wieviele Schiffe sind überhaupt noch unterwegs?

Im Moment ist nur noch ein Schiff im Einsatzgebiet, das ist die ›Alan Kurdi‹ von ›Sea Eye‹. Alle anderen Schiffe, und das waren zwischenzeitlich zehn oder elf Schiffe verschiedener Organisationen, haben ihren Betrieb entweder komplett eingestellt, weil der immer größere politische Druck, die Kriminalisierung und diese libyschen Milizen sie zum Aufgeben gezwungen haben, oder werden festgehalten, obwohl sie gerne auslaufen würden. Die ›Lifeline‹ sitzt wegen angeblicher Registrierungsprobleme seit Juni in Malta fest, zwei Schiffe dürfen in Spanien nicht auslaufen. Die ›Seawatch 3‹ durfte zwar jetzt den Hafen von Catania/Sizilien verlassen, um nach Frankreich in die Werft zu fahren. Allerdings hat auch der Flaggenstaat Niederlande angekündigt, dass das Schiff endgültig an die Kette gelegt wird, wenn es neue Einsätze im Mittelmeer gäbe. Die Verhinderung der zivilen Seenotrettung ist leider sehr erfolgreich im Moment – auch, weil wir Zeugen sind dessen, was dort geschieht.

Was weißt Du über die Menschen, die ihr an Bord nehmt und die vorher in Libyen festgehalten haben?

Die grauenvolle Situation in Libyen ist mittlerweile ja sehr ausführlich von UNHCR und Menschenrechtsorganisationen beschrieben worden. Aber es ist etwas anderes, wenn man den Menschen selbst in die Gesichter schaut oder wenn man ihre Folternarben sieht. Gerade die Menschen, die aus der Subsahara fliehen, haben oft schon bevor sie überhaupt nach Libyen kommen eine jahrelange innerkontinentale Flucht hinter sich, wo sie Gewalt, Diskriminierung, sexueller Gewalt oder Hunger ausgesetzt waren. In Libyen landen die Menschen in der Regel in Lagern, in denen auch die Schlepperbanden aktiv sind und in denen Gewalt, Zwangsarbeit, Vergewaltigungen, sogar Hinrichtungen herrschen. Leute erzählen, dass sie dabei gefilmt wurden, wie man sie folterte, und die Videos wurden dann an die Familien geschickt, um Geld zu erpressen. Häufig haben wir gehört von Schlägen, Auspeitschungen, aber oft auch von Foltermethoden wie dem Übergießen mit brennendem Plastik.

Dein erstes Schiff, die Iuventa, ist im August 2017 beschlagnahmt worden. Was ist da passiert?

Da muss ich wieder etwas ausholen: Die öffentliche Wahrnehmung der zivilen Seenotrettung war 2014/2015 noch sehr positiv. Das hat sich dann aber bald geändert. Italien sah sich aufgrund des Dublin-Abkommens mit den ankommenden Flüchtlingen immer mehr alleingelassen. Die italienische Regierung hat im Gegenzug den Druck auf die Kleinsten und Schwächsten erhöht – die Seenotrettung, aber vor allem die Flüchtlinge. Das fing damit an, dass die italienischen Behörden von allen tätigen Organisationen verlangte, einen sog. Call-of-Conduct zu unterschreiben. Viele Organisationen wie ›Jugend Rettet‹, die das Schiff Iuventa betrieben, aber auch ›Ärzte ohne Grenzen‹ und ›Seawatch‹, haben sich geweigert, diesen Call-of-Conduct zu unterschreiben, weil sie ihn als völkerrechtswidrig angesehen haben. Die Frist zur Unterzeichnung lief am 1. August 2017 ab, am 2. August wurde die Iuventa gezwungen, Lampedusa anzulaufen und wurde dort sehr medienwirksam beschlagnahmt. Empfangen wurden wir übrigens nicht nur von der Küstenwache und der Polizei, sondern auch von der Presse, die im Gegensatz zu uns offenkundig bereits vorher bescheid wusste. Durchsucht wurde das

Schiff zuerst wegen des Verdachts, dass sich eine Handfeuerwaffe dort befände, was natürlich nicht so war, aber vor dem Hintergrund der Anti-Mafia-Gesetzgebung wohl ein gängiger Türöffner ist. Es hat übrigens auch nie jemand nach dieser Handfeuerwaffe gesucht, aber der Effekt war, dass das Schiff an der Kette lag. Am Nachmittag kam dann der Beschlagnahmebeschluss. Seit Juni letzten Jahres wissen wir, dass auch gegen zehn Besatzungsmitglieder ermittelt wird.

Ihr habt erst ein Jahr später davon erfahren?

Ja. Die *Repubblica* hat vergangenen Juni veröffentlicht, dass gegen uns ermittelt wird, mit vollem Namen, Geburtsdatum und teilweise sogar Adresse. Da wussten wir noch nichts. Ich habe einen Brief von der Staatsanwaltschaft erst im August oder September bekommen. Die Ermittlungen gibt es schon sehr viel länger. Bislang haben wir allerdings noch keine Einsicht in die Ermittlungsakte nehmen können, weil noch nicht offiziell Anklage erhoben wurde. Wir müssen also versuchen, den Beschlagnahmungsakten zu entnehmen, was uns zur Last gelegt wird. Nach unserer Kenntnis haben die Ermittlungen begonnen nachdem uns zwei Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma, die auf einem anderen NGO-Schiff tätig war, beschuldigt haben, mit Schleppern zu kooperieren. Manche dieser Schiffe sind gechartert und der Reeder verlangt als Bedingung die Anwesenheit eines Sicherheitsdienstes. Diese Anschuldigungen wurden scheinbar an Politiker der Lega Nord und an den italienischen Geheimdienst geleitet. Es stellte sich – nur am Rande – später heraus, dass diese beiden Sicherheitsleute enge Verbindungen zur Identitären Bewegung haben. Daraufhin hat die Staatsanwaltschaft dann Ermittlungen gegen uns aufgenommen – mit einem Riesenaufwand. Es wurden verdeckte Ermittler auf Rettungsschiffen eingeschleust, unsere Brücke wurde verwandt, Telefone wurden abgehört, etc. Wir wissen heute, dass wenigstens vier verschiedene Behörden, darunter der italienische Geheimdienst, gegen uns tätig wurden.

Was wird Euch zur Last gelegt?

Gegen uns wird wegen Beihilfe zur illegalen Einwanderung ermittelt. Genauer aber wissen wir noch nicht. Offiziell wurde mitgeteilt, dass gegen zehn Personen ermittelt werde. Mehr werden wir aber erst mit dem Tag der Anklageerhebung erfahren, wenn unsere italienischen Anwälte

auch Akteneinsicht erhalten. Es kann also durchaus sein, dass die Liste der Beschuldigten noch länger wird oder dass sich Namen ändern werden. Nach Gesprächen mit der Staatsanwaltschaft gehen wir davon aus, dass in diesem Sommer Anklage erhoben wird.

Und damit seid Ihr erst einmal aus dem Verkehr gezogen...

Ja, unsere Anwälte haben uns darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit besteht, dass wir in Haft genommen werden könnten, wenn wir weitere Einsätze fahren.

Das ganze hat natürlich auch zur Folge, dass es immer schwerer wird, eine Crew von Freiwilligen zu finden, die bereit sind, dieses Risiko auf sich zu nehmen, vor allem für die verantwortlichen Positionen, die dafür geradestehen müssen. Es hat auch zur Folge, dass die Handelsschiffahrt ihrer Pflicht zu retten nicht mehr nachkommt, dass sie ihre Routen verlegt, um nicht mehr in Gebieten zu sein, wo Flüchtlinge sind, aus Angst vor Schikane und Kriminalisierung. Und es wird oft auch einfach an Booten vorbeigefahren.

Was tut Ihr gegen diese Kriminalisierung?

Wir haben ein Netzwerk gegründet, das ›Solidarity at Sea‹ heißt, das uns bei der gerichtlichen Auseinandersetzung unterstützen und politische Aufmerksamkeit schaffen soll. Der Prozess wird wohl leider sehr teuer werden. Wir rechnen jetzt schon mit mindestens 500.000 Euro. Das sind nicht nur die Anwalts- und Gerichtskosten, sondern wir müssen ja auch dorthin kommen, wir müssen uns mit anderen Organisationen vernetzen.

Was können Strafverteidiger tun?

Uns ist wichtig, dass sich die öffentliche Meinung ändert und dass es mehr und mehr Fachleute gibt, die sich für die zivile Seenotrettung engagieren. Wie man jetzt sieht, werden auch Juristen gebraucht bzw. Strafverteidiger.

Informieren Sie sich zum Stand des Verfahrens und unterstützen Sie die kriminalisierten Seenotretter unter <https://solidarity-at-sea.org>