

# Das Massaker von Pylos

Eine weitere tödliche Reise in die  
Festung Europa





# Das Massaker von Pylos



A photo provided by the Hellenic Coast Guard shows migrants on board the crowded fishing vessel (BBC)



**open assembly against**  
**Lesvos**  
**border violence**

Der Text “Das Massaker von Pylos” wurde im August 2023 in Mytilini veröffentlicht. Er wurde auf Griechisch und Englisch gedruckt und ist kostenlos erhältlich. Übersetzungen in andere Sprachen gibt es online. Er steht für nicht-kommerzielle Nutzung zur Verfügung.

Die Lesvos Open Assembly Against Border Violence trifft sich jeden Mittwoch um 17 Uhr im Mpineio Squat.

**Kontakt:** [borderviolencelesvos@espiv.net](mailto:borderviolencelesvos@espiv.net)

**Homepage:** [borderviolencelesvos.noblogs.org](http://borderviolencelesvos.noblogs.org)



# Inhaltsverzeichnis

<b>6</b>	<b>Vorwort</b>
<b>8</b>	<b>Die Fakten</b>
<b>10</b>	<b>Die Lügen</b>
<b>10</b>	”Das Boot war nicht in Seenot. Die Passagiere haben Hilfe verweigert.”
<b>14</b>	”Das Schiff befand sich von 22:40 Uhr bis 01:40 Uhr auf einem konstanten Kurs und behielt eine konstante Geschwindigkeit bei.”
<b>16</b>	”Wir haben nicht versucht, das Schiff abzuschleppen.”
<b>23</b>	”Wir haben alles getan, was wir konnten, um zu retten.”
<b>25</b>	<b>Die große Vertuschung</b>
<b>26</b>	Gefälschte Zeugenaussagen
<b>28</b>	Zeugen wurden zum Schweigen gebracht und Beweismittel unterschlagen
<b>30</b>	Desinformationskampagnen der Medien
<b>31</b>	Geheimhaltung
<b>32</b>	<b>Der Umgang mit den Familien der Vermissten und Verstorbenen</b>
<b>35</b>	<b>Die Männer, die als Sündenböcke dienen sollen</b>
<b>40</b>	<b>Die Rolle der Medien</b>
<b>43</b>	<b>Es ist an uns!</b>
<b>47</b>	<b>Fußnoten</b>

# Vorwort

Der Text "Das Massaker von Pylos. Eine weitere tödliche Reise in die Festung Europa" entstand aus dem Bedürfnis, über das Geschehene zu sprechen, um noch einmal deutlich zu machen, dass die griechische Küstenwache im Auftrag des griechischen Staates mit Wissen und Unterstützung von Frontex und damit letztendlich der Europäischen Union jeden Tag Menschen an den Grenzen der Festung Europa tötet. Diese Zeilen werden auf Lesbos geschrieben, einer griechischen Insel 12 Kilometer von der Türkei entfernt, auf der die Gewalt gegen Menschen auf der Flucht seit Jahren immer weiter zunimmt. Diesmal sind es nicht unsere Strände, an denen die Leichen angespült werden, und auch nicht unsere Gewässer, die zu stummen Zeugen unbeschreiblicher Gewalt wurden. Aber die Ursachen sind dieselben.

Seit 2020 werden Pushbacks an den griechischen Grenzen systematisch durchgeführt. Das Verbot der zivilen Seenotrettung in Griechenland hat die See zum rechtsfreien Raum gemacht. Die griechische Küstenwache stoppt täglich gewaltsam Boote, zerstört oder entwendet die Motoren und lässt die Menschen in türkischen Gewässern treiben. Wem es gelingt, an Land zu gelangen, bleibt nur die Möglichkeit, sich in den Wäldern zu verstecken, um nicht zurückgepusht zu werden. Auf der Insel werden die Menschen von maskierten Männern gejagt, die ihnen, wenn sie sie finden, ihre gesamte Habe abnehmen, sie schlagen, sexuell missbrauchen und sie schließlich auf ein Schiff der Küstenwache zwingen, um sie dann auf dem Meer auszusetzen. Trotz alledem hat die Zunahme der Pushbacks nicht zu einem Rückgang der Überfahrtversuche geführt. Die Menschen versuchen es weiterhin und sind dabei oft gezwungen, längere und gefährlichere Routen zu nehmen.

Ziel des Textes ist eine genaue Analyse der Ereignisse, die sich in den Stunden vor der Havarie vor Pylos, einem der tödlichsten in der jüngeren europäischen Geschichte, abgespielt haben. In den frühen Morgenstunden des 14. Juni kamen 47 Seemeilen vor Pylos, einer Küstenstadt im Südwesten des Peloponnes, mehr als 600 Menschen ums Leben. Die Leichen von mehr als 500 Menschen werden noch immer vermisst und wahrscheinlich nie gefunden. Das Massaker wurde von Anfang an den Schmugglern angelastet, wenn nicht gar den Menschen an Bord selbst. Die Organisationen, die mit den Menschen auf der Adriana, einem ausrangierten Fischerboot, in Kontakt standen, sowie MCCR-Rom und FRONTEX hatten seit dem Morgen zuvor Notrufe abgesetzt. Doch die griechische Küstenwache ignorierte die Notrufe und traf erst viel später mit einem kleinen und unzureichenden Schiff vor Ort ein. Ihre mehr als frag-

würdigen Manöver, mit denen sie versuchten, die Adriana in italienische Gewässer zu schleppen, haben höchstwahrscheinlich den Schiffbruch verursacht.

Mehr als 600 Menschen starben an diesem Tag, aber das Massaker vor Pylos ist kein Einzelfall. Es ist eine Folge der "Migrationspolitik" der Europäischen Union. Allein im Jahr 2022 sind mindestens 2367 Menschen im Mittelmeer gestorben. Wahrscheinlich ist diese Zahl noch viel höher. Grenzen bringen täglich Tod und Leid mit sich, und das nicht nur auf dem Meer. Wir dürfen weder das Massaker von Melilla am 24. Juni 2022 vergessen, noch die Toten in der Wüste an der libysch-tunesischen Grenze, noch all jene, die auf der Balkanroute oder an der Evros-Grenze zwischen Griechenland und der Türkei sterben.

Vom Pakt mit der Türkei im Jahr 2016 über den Pakt mit Marokko bis hin zum aktuellen Pakt mit Tunesien gibt die EU Milliarden Euro aus, damit diese Länder als Wächter der Festung Europa fungieren. Gleichzeitig wird ein immer größerer Teil des Budgets für die Überwachung der Grenzen aufgewendet. So entsteht das Narrativ, dass wir uns "selbst schützen" müssen, dass Menschen, die migrieren, gefährlich und kriminell sind. Diese Argumente werden durch die Kriminalisierung der Migration an sich noch verstärkt: In dem Moment, in dem "illegale Einreise" ein Verbrechen ist, sind alle Migrant\*innen, die illegal eingereist sind, weil sie nicht anders einreisen können, Kriminelle. Für fast jeden Grenzübertritt wird versucht, einen Schuldigen zu finden. Unter dem rechtlichen Deckmantel der "Migrationserleichterung" sitzen Tausende von Menschen, die beschuldigt werden, das Boot gesteuert zu haben, im Gefängnis.

Doch die Migrationspolitik tötet nicht nur an den Grenzen. Die Gewalt hört nie auf. Das in der Gesellschaft verinnerlichte Narrativ des "Schutzes" rechtfertigt nicht nur die Tötung von Menschen an den Grenzen, sondern auch die unbefristete Inhaftierung dieser Menschen in geschlossenen, von städtischen Zentren weit entfernten Lagern.

Dieser Text beschäftigt sich mit einem weiteren Beispiel für die tägliche Gewalt an den Grenzen, einem weiteren Beispiel für den Tod. Wir sollten nicht vergessen: Was die Staaten als unglückliche Vorfälle, als Unfälle darstellen wollen ist in Wirklichkeit nur ein weiterer Teil ihres "Migrationsmanagements", es ist kein Fehler im Systems, es ist das System selbst.

Trotz all dieser Gewalt versuchen nach wie vor Menschen, die Grenze zu überschreiten, und es wird immer Menschen geben, die sich solidarisch gegen Grenzen und gegen das System wehren, das sie schafft und braucht.

# Die Fakten

In den frühen Morgenstunden des 14. Juni 2023 ereignete sich 47 Seemeilen vor der Küste von Pylos eines der schlimmsten Schiffsunglücke in der modernen Geschichte des Mittelmeers. Das Fischerboot Adriana, das nach Angaben von Überlebenden am 8. Juni mit rund 750 Menschen an Bord in See gestochen war, kenterte und sank.

Die griechische Küstenwache (HCG) wurde gegen 11:00 Uhr MESZ<sup>1</sup> von der italienischen Koordinierungsstelle für die Seenotrettung (MRCC Rom) und etwas später von FRONTEX offiziell über das in Seenot geratene Boot informiert. FRONTEX hatte das Boot am 13. Juni um 12:47 Uhr von einem Flugzeug aus gesichtet. Ein Hubschrauber der griechischen Küstenwache wurde von Mytilini auf Lesbos aus entsandt und fand die Adriana um 15:35 Uhr. Erst danach entschloss sich die HCG, ein Schiff zu entsenden: Die LS-920.

Die LS-920 startete von Kreta aus und traf um 22:40 Uhr vor Ort ein. Während dieses Schiff nicht für die Aufnahme so vieler Menschen an Bord ausgerüstet war, lag die Aigaion Pelagos, eines der modernsten Rettungsschiffe Europas, nicht weit entfernt im Hafen von Gytheio<sup>2</sup> vor Anker. Anstatt dieses gut ausgerüstete Schiff einzusetzen, wurden laut Aussage der griechischen Küstenwache zwei Handelsschiffe angewiesen, neben der Adriana in Bereitschaft zu bleiben und die Passagier\*innen mit Wasser und Lebensmitteln und das Boot mit Treibstoff zu versorgen. Ein paar Stunden später wurden sie von der griechischen Küstenwache entlassen und verließen den Ort des Geschehens.<sup>3</sup>

Um 2:04 Uhr am 14. Juni 2023 sank die Adriana unter den Augen der Küstenwache.

Während die HCG behauptet, sie habe Abstand gehalten und die Adriana nie auch nur "berührt", geben Überlebende an, die Küstenwache habe versucht, sie in ein Seegebiet unter italienischer Verantwortung zu schleppen. Dieser fahrlässige Versuch, das überfüllte Boot abzuschleppen, sei die Ursache der Katastrophe gewesen.

Insgesamt wurden 104 Menschen gerettet und 82 Leichen geborgen. Es gibt keine weiteren bekannten Überlebenden. Die meisten Passagier\*innen befanden sich zum Zeitpunkt des Schiffsunglücks unter Deck, darunter auch Frauen und Kinder. Dies führte dazu, dass sie beim Sinken des Schiffes eingeschlossen waren. Berichten zufolge befanden sich bis zu 100 Kinder an Bord. Wahrscheinlich wird keine dieser Leichen jemals geborgen, da das Schiff an der tiefsten Stelle des Mittelmeers gesunken ist.



HCG mit den Körpern der Getöteten (Hellas Post)

Die “Open Assembly Against Border Violence Lesvos” ist eine Gruppe, die sich unter anderem aus Such- und Rettungsaktivist\*innen und Genoss\*innen zusammensetzt, die Überlebende von Schiffsunglücken und Angehörige von Vermissten und Verstorbenen unterstützen. Wir befassen uns seit langem mit den Pushbacks und versuchen, Widerstand gegen die illegalen Rückschiebungen zu organisieren. Mit diesem Text wollen wir versuchen, zusammenzufassen, wie es zum Massaker von Pylos kam und aufzeigen, wie dreist die Verantwortlichen die Öffentlichkeit belügen.



# Die Lügen

Beim Lesen der offiziellen Erklärungen der griechischen Küstenwache kommen erhebliche Zweifel an der Glaubwürdigkeit dieser Aussagen auf.<sup>4</sup> Nach der langen Reihe von Lügen, gerade was den Umgang der Küstenwache mit den in Griechenland ankommenden Geflüchteten betrifft, war auch nicht zu erwarten, dass die Darstellung der Küstenwache auch nur nahe an der Wahrheit wäre. Sie wird von verschiedensten Beweisen widerlegt.

**“Das Boot war nicht in Seenot. Die Passagiere haben Hilfe verweigert.”**



Menschen auf der Adriana strecken ihre Hände in die Luft um nach Hilfe zu rufen (BBC)

Es gibt sehr gute Gründe, diese Behauptungen anzuzweifeln. Die HCG behauptete bereits in ihrer ersten Erklärung am Morgen nach dem Schiffbruch, dass die Passagier\*innen, oder die angeblichen Kapitäne der Adriana die angebotene Hilfe verweigert hätten. Selbst wenn dies zuträfe, hätte dies die HCG nicht von ihrer Pflicht entbunden, einzugreifen.

Wann immer eine Notsituation gemeldet wird, ob von den Personen, die das betreffende Schiff steuern, oder von anderen Beteiligten, muss eine objektive Bewertung vorgenommen werden, auch wenn die steuernde Person sagt, dass eine Rettung nicht erforderlich sei. Es ist möglich, dass sogar ein\*e lizenzierte\*r Kapitän\*in die Schwere der Situation falsch einschätzt. Wenn ein Boot überfüllt ist, keine Flagge führt und somit nicht unter der Kontrolle irgendeines Staates ist, keine zugelassenen Kapitän\*innen an Bord hat oder aus irgendeinem Grund nicht seetüchtig ist, sollten die Menschen an Bord dennoch als in Not befindlich betrachtet und so schnell wie möglich gerettet werden. Das internationale Recht besagt eindeutig, dass der\*die Kapitän\*in eines Schiffes, das in der Lage ist, Hilfe zu leisten, den in Seenot geratenen Personen so schnell wie möglich zu Hilfe eilen muss.<sup>5</sup>

Es gab mehrere Warnungen, dass sich die Adriana in unmittelbarer Gefahr befand. Auf Bildern, die von der HCG selbst veröffentlicht wurden, sieht man Menschen, die ihre Arme in Richtung eines Hubschraubers heben. Außerdem hatten Menschen auf dem Schiff Alarm Phone (eine zivile Hotline für Menschen in Seenot) informiert, dass sie in Not seien und die Nacht nicht überleben würden. Überlebende bezeugen, dass am vierten und fünften Tag der Reise zwei Menschen aufgrund der unerträglichen Bedingungen gestorben waren. Außerdem gab es auf dem Schiff keine Lebensmittel und kein Wasser mehr, sodass die Passagier\*innen Wasser aus dem Kühlsystem des Motors trinken mussten.

Um 11:00 Uhr wurde die HCG vom MRCC Rom informiert, dass zwei Kinder an Bord der Adriana gestorben waren.<sup>6</sup> Die Consolidated Rescue Group, eine Organisation, die über in Seenot geratene Boote von Geflüchteten berichtet, erklärte, dass sich alle an Bord in einem Zustand des "langsamen Todes" befänden und dass sie um die Hilfe "irgendeiner Küstenwache" bäten.<sup>7</sup>

Später teilte der Kapitän der Faithful Warrior, eines kommerziellen Schiffes, das von der HCG angewiesen wurde, sich der Adriana zu nähern, der HCG mit, dass das Boot "aufgrund seiner Überfüllung

gefährlich schwankt".<sup>8</sup> Dies wird auch durch ein von der HCG selbst aufgenommenes Video bestätigt, das die Adriana zu dem Zeitpunkt zeigt, als das Handelsschiff die Passagier\*innen mit Wasser und Lebensmitteln versorgt.

Alle Schiffe und Behörden sind zur Rettung verpflichtet, auch wenn sich das in Seenot geratene Schiff nicht in ihren Hoheitsgewässern, sondern auf hoher See befindet.<sup>9</sup> Zu den Such- und Rettungszonen gehören auch die Gewässer der Hohen See. Der Staat, der für die jeweilige Such- und Rettungszone zuständig ist, ist verpflichtet, die Rettung zu koordinieren. In diesem Fall oblag diese Verpflichtung dem griechischen Staat und seinem Exekutivorgan, der HCG. Bei der HCG ging ein SOS-Ruf im Namen der Passagier\*innen über Alarm Phone ein, in dem eindeutig ein Notfall erklärt wurde.<sup>10</sup> Natürlich wird dies in keiner Erklärung der HCG erwähnt.

In dem Moment, in dem ein Schiff wie die Adriana den Hafen verlässt, muss auf jeden Fall davon ausgegangen werden, dass es sich um einen Notfall handelt, da das Schiff nicht seetüchtig ist. Not bedeutet eine Pflicht zur Rettung, nicht zum bloßen Zuschauen, ungeachtet eventueller widersprüchlicher Aussagen von Passagier\*innen oder der so genannten Kapitän\*innen.

Die HCG war verpflichtet, unverzüglich eine groß angelegte Rettungsaktion einzuleiten. Stattdessen schickte sie einen Hubschrauber aus Mytilini und ein Schiff, das zu klein war, um auch nur die 104 Überlebenden aufzunehmen. Zu wenig, zu spät, von zu weit her.





## Alarm Phone Timeline – 13/14 June 2023

In the morning of 13 June, from 9:35h CEST, the Twitter user Nawal Soufi alerts about a large boat in distress, carrying, according to them, 750 people. Over the following hours, Nawal Soufi adds further information, including the GPS position of the boat in distress and that authorities in Italy, Greece, and Malta have been alerted.

14:17h: Alarm Phone receives the first call from the boat in distress. It is difficult to communicate with the distressed. They say that they cannot survive the night, that they are in heavy distress. Alarm Phone tries to receive their current GPS coordinates in order to be able to alert authorities – but the call cuts. We try to reconnect with them.

14:30h: The distressed call again, telling Alarm Phone that they would send their location. However, they do not.

15:52h: The distressed called Alarm Phone twice but it was impossible to understand them.

16:04h: We speak to the distressed again. They say that they would send their GPS position.

16:13h: We receive the position from the people in distress: N 36 15, 21 02. We try to gather further information but we cannot reconnect with them.

16:53h: We alert the Greek authorities per email as well as other actors, including Frontex and UNHCR Greece.

17:13h: We reestablish contact to the people in distress. We hear “hello, hello”, then the call drops. We try to reconnect, which is not possible.

17:14h: We receive a call from the boat in distress but cannot hear anything.

17:20h: We speak to the distressed and they report that the boat is not moving. They say: “The captain left on a small boat. Please any solution.” They say they need food and water.

17:34h: We receive another call from the boat in distress and their updated position: 36 18, 21 04 – very close to the previous position. They say that the boat is overcrowded and that the boat is moving from side to side.

18:00h: We call the company of the merchant vessel “Lucky Sailor”, informing them about the boat in distress. They say that they only act under the authority of the Greek coastguards.

Over the following hours, Alarm Phone tries to re-establish contact to the distressed but either calls are not connected or it is impossible to understand one another.

20:05h: Alarm Phone is informed by the distressed that they received water from the merchant vessel Lucky Sailor and that they have been in contact with the “police”. Alarm Phone also notices that a second merchant vessel, the Faithful Warrior, is close to the distressed.

Over the following hours, Alarm Phone tries to re-establish contact to the distressed but either calls are not connected or it is impossible to understand one another.

00:46h on 14/06/2023: Last contact to the boat in distress. All we hear is: “Hello my friend. .... The ship you send is ...”. The call cuts.

**“Das Schiff befand sich von 22:40 Uhr bis 01:40 Uhr auf einem konstanten Kurs und behielt eine konstante Geschwindigkeit bei.”**

In ihrer offiziellen Erklärung beschreibt die HCG die Momente kurz vor dem Kentern des Schiffes wie folgt:

*-Um 22:40 Uhr fuhr das Schiff der Küstenwache aus Kreta in die Nähe der Adriana. Es verblieb in einiger Entfernung und beobachtete sie diskret, ohne Schwierigkeiten in ihrer Fahrt zu bemerken, da sie einen gleichmäßigen Kurs und eine gleichmäßige Geschwindigkeit hielt.*

*-Dies dauerte bis 01:40 Uhr am 14. Juni. Zu diesem Zeitpunkt teilte ein Passagier der Adriana der Einsatzzentrale mit, dass der Motor ausgefallen sei und es sich nicht mehr bewegte.*

*-Dieser Vorfall wurde von dem anwesenden Schiff der Küstenwache bestätigt.*

*-Das Schiff der Küstenwache versuchte direkt, sich der Adriana zu nähern, um das Problem zu klären.*

Die BBC veröffentlichte eine Analyse von Daten, die von Marine Traffic bereitgestellt wurden, einer Online-Plattform zur Verfolgung von Schiffen auf See, über die man die Positionen von kommerziellen und größeren privaten Schiffen einsehen kann. Natürlich ist die Adriana dort nicht zu sehen, da sie sich auf einer irregulären Überfahrt befand. Wie auch immer- dieser Analyse zufolge gab es sieben Stunden lang Aktivitäten in unmittelbarer Nähe der Stelle, an der die Adriana später sank.<sup>11</sup> Die Lucky Sailor, eines der Handelsschiffe vor Ort, änderte um 18:00 Uhr abrupt ihren Kurs. Etwa drei Stunden später fuhr die Faithful Warrior in das gleiche Gebiet. In einem Video, das scheinbar von der Besatzung der Lucky Sailor zur Verfügung gestellt wurde, ist zu sehen, dass sie die Adriana mit Nahrung und Wasser versorgte.<sup>12</sup>



Bild des treibenden Bootes, Stunden bevor es sank (BBC)

Daraus können wir schließen, dass die Schiffe, die mit der Adriana interagierten, alle mehrere Stunden lang in demselben Gebiet blieben, während die Adriana sich kaum bewegte. Dies wird durch ein Bild bestätigt, das die HCG zu diesem Zeitpunkt aufgenommen hat und das die Adriana treibend und ohne sichtbare Wellen um oder hinter sich zeigte.

Um 2:04 Uhr sank das Boot. Zu diesem Zeitpunkt zeigt Marine Traffic, dass sich viele Schiffe schnell auf den Ort des Geschehens zu bewegten.<sup>13</sup> Diese Daten bestätigen die Position des Untergangs der Adriana. Die Position ist nicht weit von der Position entfernt, in der die Adriana stundenlang trieb, während ihre Passagier\*innen von Handelsschiffen mit Wasser versorgt wurden.

## **“Wir haben nicht versucht, das Schiff abzuschleppen.”**

Die HCG versucht, den Vorfall als tragischen Unfall darzustellen und gibt sogar den Menschen an Bord die Schuld. Dennoch ist es völlig klar, dass die HCG für den Tod von Hunderten von Menschen verantwortlich ist.

Die Küstenwache sagt in ihrer offiziellen Erklärung:

*-Um 02:04 Uhr nachts informierte der Kapitän des HCG-Schiffes die Einsatzzentrale, dass er sah, wie sich die Adriana stark nach Steuerbord, dann nach Backbord und dann wieder nach Steuerbord neigte. Diese Neigung war so stark, dass das Boot kenterte.*

*-Etwa zehn bis fünfzehn Minuten später sank das Boot vollständig. Eine Reihe von Passagieren auf den Außendecks fiel über Bord.<sup>14</sup>*

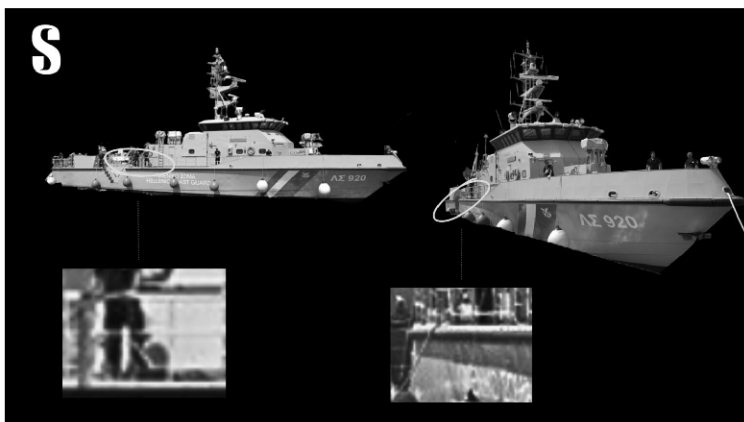
Professionelle Such- und Rettungskräfte hegen erhebliche Zweifel an der Glaubwürdigkeit dieses Szenarios. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass sich ein Schiff bei gutem Wetter und ruhiger See so verhält, selbst wenn es überfüllt ist und es aufgrund der großen Anzahl von Passagier\*innen auf dem Oberdeck einen hohen Schwerpunkt hat. Der Kapitän der Faithful Warrior beschrieb die See an diesem Tag "wie einen Spiegel", d. h. es gab keine Wellen, die das Schiff so plötzlich hätten kippen lassen können.<sup>15</sup> Keine\*r der Überlebenden beschreibt Panik oder Auseinandersetzungen, die zu einer Massenbewegung der Passagier\*innen auf eine Seite des Bootes und damit zu dessen Destabilisierung hätte führen können. Eine solche Bewegung hätte höchstwahrscheinlich ohnehin nicht ausgereicht, um ein solches Boot zum Kentern zu bringen.

Eine wahrscheinlichere Erklärung für den Untergang der Adriana finden wir in den Aussagen der Überlebenden, wonach die HCG das Boot zum Kentern brachte, als sie versuchte, es abzuschleppen. In ihrer ersten offiziellen Erklärung erwähnte die HCG keinen Versuch, das in Seenot geratene Schiff abzuschleppen oder sich ihm zu nähern. Ein Sprecher der HCG leugnete sogar rundheraus jeden Versuch, das Boot abzuschleppen.<sup>16</sup>

Nachdem die Aussagen der Überlebenden veröffentlicht worden waren, erklärte ein Beamter der griechischen Hafenbehörde gegenüber den Zeitungen Efsyn und Ethnos, dass die HCG tatsächlich ein Seil an der Adriana befestigt hatte, das jedoch von den Passagier\*innen angeblich gelöst wurde, da sie nicht nach Griechenland gebracht werden wollten.<sup>17</sup> Derselbe Beamte gab an, dass dies um 23.00 Uhr stattgefunden habe.<sup>18</sup> Er behauptete, das Seil sei nur festgebunden worden, um das Boot zu stabilisieren. Nach Ansicht von Fachleuten ergibt dies keinen Sinn. Wie sollte ein Boot mit einem einzelnen Seil stabilisiert werden?

Die Überlebenden erinnerten sich an den Vorfall ganz anders als die Beamt\*innen. Nach Aussage der Überlebenden hat die HCG tatsächlich ein blaues Seil an der Adriana befestigt und begonnen, sie zu schleppen.<sup>19</sup> Dies habe das abrupte Schlingern ausgelöst, das schließlich zum Kentern des in Seenot geratenen Schiffes geführt habe. Einige Überlebenden fügten hinzu, dass sich die HCG sogar vom Ort des Geschehens entfernte, während die Menschen bereits im Wasser waren und das Boot sank – und erst sehr viel später zurückkehrte.<sup>20</sup> Ein Überlebender erklärte weiter, dass die maskierten Beamt\*innen auf dem HCG-Schiff ihnen gesagt hätten, sie würden sie nach Italien schleppen.<sup>21</sup>

Auf Bildern des HCG-Schiffs LS-920 ist ein blaues Seil zu sehen, das der Beschreibung des Seils entspricht, das beim Abschleppen verwendet wurde.<sup>22</sup>



Das blaue Seil (We are Solomon)

Eine gemeinsame Untersuchung der Forschungsgruppe Forensis, des Guardian, des ARD-Fernsehens, von Strg\_F und anderen bestätigt die Aussagen der Überlebenden und fügt einige interessante Details hinzu. Strg\_F gibt an, im Besitz der Besatzungsliste zu sein. Die Liste bestätigt, dass das HCG-Schiff LS-920, das von Chania auf Kreta aus startete, vier Mitglieder einer Spezialeinheit an Bord hatte. Diese sind dafür ausgebildet, zu Interventionszwecken Schiffe auf See zu entern. Sie wären für eine Operation wie das Betreten der Adriana und das Anbringen eines Seils zum Abschleppen des Schiffes befähigt gewesen.

Im Logbuch des HCG-Schiffs LS-920, das vor Ort war, als das Boot sank, gibt der Kapitän die Koordinaten der Position der Adriana an, als sie vor Ort eintrafen, den Zeitpunkt, an dem der Motor ausfiel, sowie die Zeit und Position, als das Boot sank. Um 22:40 Uhr traf die LS-920 am Tatort ein. Von diesem Zeitpunkt an änderte sich der Kurs der Adriana erheblich. Während sie zuvor mehr oder weniger umherirrte und ständig ihren Kurs änderte, bewegte sie sich plötzlich zusammen mit der HCG direkt nach Westen in Richtung Italien. Um 1:40 Uhr fiel der Motor aus.

Seltsamerweise bewegte sich die Adriana nach dem plötzlichen Ausfall des Motors noch einige hundert Meter weiter nach Osten. Diese Bewegung kann nicht durch Wind oder Strömungen erklärt werden. Eine logische Erklärung wäre, dass das Boot von der HCG über diese Strecke geschleppt wurde, bevor es sank. Dies würde auch mit den Aussagen der Überlebenden übereinstimmen, die entweder sagen, dass sie das blaue Seil gesehen, oder eine "heftige Vorwärtsbewegung" gespürt haben, bevor das Boot zu kippen begann und sank.<sup>23</sup>



Kurs der Adriana und anderer Schiffe in den letzten Stunden bevor sie gesunken ist (Strg\_F, übersetzt)



Es wäre nicht das erste Mal, dass die HCG ein Boot versenkt, indem sie es abschleppt. Im Januar 2014 kenterte und sank ein kleines Boot mit 27 Menschen an Bord vor der griechischen Insel Farmakonisi in der Ägäis, "während es von der griechischen Küstenwache abgeschleppt wurde".<sup>24</sup> Elf Menschen starben. Nach diesem tödlichen Schiffsunglück wurde Griechenland vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) verurteilt. Nicht nur, weil die Küstenwache es versäumt hatte, Menschenleben zu schützen, sondern auch, weil sie sich auf eindeutig gefälschte Aussagen der Überlebenden stützte, um die griechischen Behörden von jeder Verantwortung freizusprechen.<sup>25</sup>



Das gekenterte Boot, Farmakonisi (Kathimerini)

Dier Verurteilung Griechenlands erfolgte im Juli 2022, also weniger als ein Jahr vor dem Schiffsunglück von Pylos, wobei der EGMR feststellte, dass das Land gegen mehrere Artikel der Europäischen Menschenrechtskonvention (EKMR) verstoßen hatte. In Bezug auf das Recht auf Leben (Artikel 2 EKMR) stellte der Gerichtshof erstens fest, dass die griechischen Behörden den Vorfall nicht ordnungsgemäß untersucht hatten. Auch wenn sich der Gerichtshof nicht zu den Einzelheiten der Rettungsbemühungen oder zu den Behauptungen der Überlebenden geäußert hat, die HCG habe versucht, das Boot „in Richtung der türkischen Küste“ zurückzudrängen, stellte der EGMR einstimmig fest, dass "die Behörden nicht alles getan haben, was von ihnen vernünftigerweise erwartet werden konnte", um das Leben der Menschen zu schützen.<sup>26</sup>

Die HCG hat auch gezeigt, dass sie bereit ist, das Abschleppen größerer Boote zu versuchen. Im November 2022 wurde ein Boot mit etwa 500 Menschen an Bord in der Nähe von Kreta in den Hafen geschleppt. Zum Glück für die Menschen an Bord endete der Schleppversuch nicht mit einem Schiffbruch.<sup>27</sup>

Ein Boot wie die Adriana mit so vielen Menschen an Bord kann nicht abgeschleppt werden, ohne die Passagier\*innen in große Gefahr zu bringen. Bei einer ernsthaften Rettungsaktion wären die meisten - wenn nicht alle - Passagier\*innen von dem in Seenot geratenen Schiff evakuiert und an Bord eines Rettungsschiffes gebracht worden. Alle wären mit Schwimmwesten ausgestattet worden. Ein Schiff kann nur dann sicher geschleppt werden, wenn ein\*e ordnungsgemäß ausgebildete\*r Kapitän\*in an Bord ist und wenn ständiger Kontakt zwischen schleppendem und geschlepptem Schiff besteht. All dies trifft auf die Adriana nicht zu.

Außerdem müssen beim Schleppen heftige Bewegungen vermieden werden, wie z. B. abrupte Abdrehungen nach links oder rechts. Dies würden das Schiff destabilisieren und könnten es zum Kentern bringen. Nach Angaben der Überlebenden ist genau das passiert.<sup>28</sup> Das Abschleppen eines Bootes mit einem so hohen Schwerpunkt (wegen der vielen Personen auf dem Oberdeck) ist in keinem Sicherheitsprotokoll als Option vorgesehen.



Rettung durch eine zivile Such- und Rettungsorganisation (VOA News)



Zivile Rettungsorganisationen haben schon viele Male Menschen von Booten wie der Adriana gerettet, indem sie das in Seenot geratene Boot vorsichtig stabilisierten und die Menschen an Bord ihrer Schiffe gebracht haben. Diese Operationen sind nie einfach, aber es ist dennoch möglich, sie auf sichere Weise durchzuführen. Wenn man davon ausgeht, dass die HCG gut ausgebildet ist, ist die einzige Erklärung für ihr Verhalten, dass die Verantwortlichen beschlossen haben, das zu tun, was sie immer tun: ein Boot mit Menschen auf der Flucht in fremde Gewässer/SAR-Zonen zu schleppen und sie dort treiben zu lassen. Dies ist die Hauptmethode ihres sogenannten "Migrationsmanagements": die Durchführung von Pushbacks. In diesem Fall wäre es zwar kein Pushback im eigentlichen Sinne gewesen, aber die HCG wollte sie in eine andere SAR-Zone ziehen und "das Problem loswerden". In den Tagen nach dem Schiffsunfall von Pylos, zwischen dem 15. und 20. Juni, führte die griechische Küstenwache mindestens 14 Pushbacks durch, von denen 283 Personen betroffen waren.<sup>29</sup>



Pushback durch die HCG nur vier Tage nach dem Massaker von Pylos (Türkische Küstenwache)

Die Aktivist\*innen von Alarm Phone standen den ganzen Tag über in Kontakt mit dem in Seenot geratenen Boot. Sie berichten, dass die letzten Worte, die ausgetauscht wurden, waren: "Mein Freund, das Schiff, das du geschickt hast, ist...".<sup>30</sup> Kurz darauf waren Hunderte von Menschen tot. Wir können nur raten, was die nächsten Worte gewesen sein könnten. Höchstwahrscheinlich: "Das Schiff, das du geschickt hast, ist gekommen, um uns nach Italien zu ziehen." Natürlich hat Alarm Phone kein Schiff geschickt. Das liegt nicht in ihrer Macht. Zivile Seenotrettung ist seit vielen Jahren in Griechenland nicht mehr möglich. Diese Todesfälle wären mit größter Wahrscheinlichkeit verhindert worden, wenn zivile Such- und Rettungsorganisationen aktiv gewesen wären.



## “Wir haben alles getan, was wir konnten, um zu retten.”

Überlebende berichten, dass die HCG selbst nach dem Untergang des Schiffes, bei dem Hunderte von Menschen im Wasser waren, lange Zeit nicht eingegriffen hat. Selbst nachdem das Schiff gesunken war, war die von der HCG geleitete Koordination der Rettungsmaßnahmen mit den anderen Schiffen vor Ort völlig unzureichend.

Um 2:12 Uhr setzte die HCG einen Notruf ab: "Schiff sinkt. Große Anzahl von Menschen betroffen. Schiffe in der Nähe werden gebeten, Such- und Rettungsaktionen durchzuführen." Es scheint, dass die LS-920 nicht viel mehr tat, als diesen Notruf abzusetzen. Tatsächlich beteiligte sich ein ziviles Schiff, die Rekon, an der Such- und Rettungsaktion und war etwa eine Stunde nach dem Notruf vor Ort. In der Aussage des Kapitäns wird die Anwesenheit der HCG nicht einmal zu diesem späten Zeitpunkt erwähnt. Der Kapitän beschreibt die Szene, die er vorfand: Bereits drei andere zivile Schiffe waren vor Ort und suchten nach Überlebenden. Die Koordinierung schien von woanders aus zu erfolgen. Die HCG traf etwa eine Stunde später ein und übernahm das "Vor-Ort-Kommando", was sie von Anfang an hätte tun sollen.



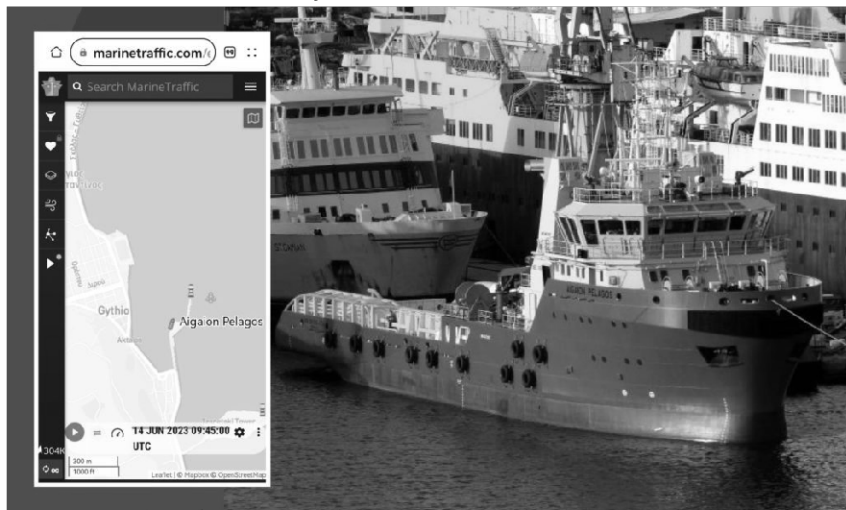
Überlebende an Bord der Mayan Queen IV (BOAT International)

Die Crew der Mayan Queen IV, einer Luxusyacht im Besitz einer mexikanischen Multimillionärsfamilie, berichtete, dass sie etwa hundert Überlebende aus dem Wasser gezogen hatte. Später barg ein anderes Schiff, ein türkischer Frachter, einen weiteren Überlebenden in kritischer medizinischer Verfassung. Der Kapitän bat um medizinische Hilfe und wurde dabei vom Kapitän der Rekon unterstützt. Die HCG antwortete, dass ein Hubschrauber kommen würde, aber das dauerte viel zu lange. Kapitän Bektasoglu, Kapitän der Rekon, erinnert sich:

*Ich konnte es nicht ertragen und schlug [dem türkischen Frachtschiff] vor, den Kreuzer um Hilfe zu bitten, aber man [HCG] befahl ihm zu warten. Er bat mehr als eine Stunde lang um medizinische Hilfe, und ich empfahl ihm erneut, den Kreuzer um Hilfe zu bitten. Sie hörten nicht auf mich, weder auf Türkisch noch auf Englisch.<sup>31</sup>*

Der Hubschrauber erschien schließlich im Morgengrauen, und einige der geretteten Menschen sowie die Toten wurden auf das griechische Schiff gebracht.<sup>32</sup> Ein größeres Schiff der griechischen Marine, die YASA Canary, traf erst im Morgengrauen ein- viel zu spät.

Die HCG hat auf mehreren Ebenen bei der Koordinierung dieser Rettung versagt. Noch einmal: In diesen kritischen Stunden lag die Aigaion Pelagos, eines der modernsten Rettungsschiffe Europas, nicht allzu weit entfernt im Hafen von Gytheio vor Anker.<sup>33</sup>



Aigaion Pelagos (Marine Traffic)

Zum Zeitpunkt des Untergangs der Adriana wäre es natürlich zu spät gewesen, sie zu aktivieren, aber sie hätte sofort nach Eingang der ersten Meldungen über ein in Seenot geratenes Boot eingesetzt werden müssen, um im entscheidenden Moment eine Rettungsaktion durchführen zu können. Auch die Besatzung der LS-920 hätte viel schneller und effizienter sein müssen. Sie hätte von Anfang an vor Ort sein und die Rettungsaktion von dem Moment an koordinieren müssen, als die Adriana sank. Sie hätten sofort kleine Rettungsboote zu Wasser lassen müssen, um Rettungsausrüstung bereitzustellen und die Menschen aus dem Wasser zu holen. Stattdessen trafen sie offenbar erst um 02:55 Uhr ein, fast eine Stunde nach dem Untergang der Adriana, und überließen es der Besatzung der Mayan Queen, die meisten Überlebenden zu bergen. Der Kapitän der Rekon erwähnte später, dass er außer einem ungeöffneten Rettungsinsel-Container keine weitere Rettungsausrüstung gefunden habe. Keine Rettungsinseln, keine Rettungsringe, keine Rettungswesten.



Rettungsausrüstung, die am Ort eines Schiffbruchs zu erwarten wäre (State obligations relating to rescue at sea. Booklet aimed at the civil society 2020)

Dies wirft einige Fragen auf. Wohin ist die HCG nach dem Untergang der Adriana verschwunden? Was geschah, bevor die zivilen Schiffe eintrafen? Hat die HCG überhaupt versucht, zu retten?



# Die große Vertuschung

Es ist ganz offensichtlich, dass die HCG die Aussagen der Überlebenden manipulierte, Druck auf sie ausübte und Zeug\*innen loswurde oder sie zum Schweigen brachte. All dies, um die Beteiligung der HCG, ihre direkte Verantwortung für den Untergang des Schiffes zu vertuschen.

Lighthouse Reports hat in Zusammenarbeit mit vielen anderen Journalist\*innen Interviews mit 17 Überlebenden geführt. 16 von ihnen gaben an, dass die HCG kurz vor dem Kentern des Schiffes ein Seil an dem Schiff befestigt und versucht hatte, es abzuschleppen.<sup>34</sup> Die Journalist\*innen verglichen die Protokolle der durch die HCG durchgeführten Befragungen mit den Aussagen, welche die neun angeklagten Überlebenden später vor einem griechischen Gericht machten.

## Gefälschte Zeugenaussagen

Bei der Durchsicht der HCG-Protokolle der ersten Aussagen fällt auf, dass vier der Zeugenaussagen den Vorfall in fast identischem Wortlaut beschreiben und erklären, dass das Boot gekentert sei, weil es "alt" war und "es keine Rettungswesten gab".<sup>35</sup> Die seltsam identischen Formulierungen lassen sich nicht durch schlampige Übersetzungsarbeit erklären, da drei verschiedene Dolmetscher\*innen beteiligt waren. Höchstwahrscheinlich hat die Küstenwache geschrieben, was sie in den Zeugenaussagen haben wollte, und diesen Absatz in alle Aussagen eingefügt. Logisch - ihre Zeit ist kostbar, da sie den ganzen Tag mit Pushbacks beschäftigt sind.

Von den neun Angeklagten sagten sechs vor Gericht aus, dass das Boot aufgrund des Abschleppens der HCG gekentert sei. In einem Interview mit Lighthouse Reports sagte einer der zwei Interviewten:

*Sie fragten mich, was mit dem Boot passiert ist und wie es gesunken ist. Ich erzählte ihnen, dass die griechische Küstenwache kam, das Seil an unser Boot band und uns abschleppte und so das Kentern des Bootes verursachte.*

*[...] Das haben sie nicht in meine Zeugenaussage geschrieben. Als sie mir das Papier am Ende zeigten, konnte ich diesen Teil nicht finden.*<sup>36</sup>

Der andere Überlebende sagte, er habe bei der ersten Befragung ebenfalls ausgesagt, dass das Boot wegen des Abschleppens gekentert sei, aber am Ende habe er ein Papier unterschrieben, welches diese Version nicht enthielt, weil er "Angst" hatte.

Auch EFSYN berichtet, dass sich die Aussagen der Überlebenden bemerkenswert verändert haben.<sup>37</sup> Unmittelbar nach dem Vorfall beschreiben sie den Vorfall auf genau dieselbe Weise:

*Irgendwann am Abend kam ein Boot der Küstenwache, um zu helfen, und plötzlich kenterte das Boot und wir waren im Wasser. Dann haben sie uns mit einem Schlauchboot gerettet. Zwei oder drei weitere Boote kamen später in der Nacht und halfen. Im Morgengrauen wurden wir auf eines der Boote transferiert und zum Hafen gebracht, wo wir jetzt sind. Sie haben uns auch Wasser gegeben.*<sup>38</sup>

Drei Tage später beschreiben dieselben Überlebenden eine völlig andere Situation: Diesmal mit ihren eigenen Worten und mit deutlichen Unterschieden, je nachdem, wie sie die dramatischen Ereignisse erlebt haben. In den neuen Aussagen berichten die Überlebenden, dass die Küstenwache ein Seil an ihrem Boot befestigte, dieses abschleppte und es zum Sinken brachte.<sup>39</sup>

Eine weitere Parallele zum Fall Farmakonisi: Neun der 16 Antragsteller\*innen hatten im Januar 2014 erstmals Zeug\*innenaussagen gemacht. Sie gaben an, dass es bei der Aufnahme ihrer Aussagen zu Auslegungsproblemen gekommen sei: Die Aufzeichnungen ihrer Aussagen spiegelten nicht ihren wahren Inhalt wider, und sie hätten nie gesagt, dass das Boot durch die plötzliche Bewegung der Menschen an Bord gesunken sei. Des Weiteren haben sie vor dem EGMR erfolgreich argumentiert, dass sie niemals gesagt hätte, das Boot sei in Folge plötzlicher Bewegung der Menschen an Bord gesunken.<sup>40</sup>

## Zeugen wurden zum Schweigen gebracht und Beweismittel unterschlagen

Im Nachhinein versuchte der Staat, die Überlebenden des Schiffbruchs vor Pylos zu isolieren und zum Schweigen zu bringen. Sie wurden sowohl im Hafen von Kalamata in einer gefängnisähnlichen Situation festgehalten, umgeben von Polizei und OPKE (Spezialeinheit für Verbrechensprävention und -bekämpfung) und daran gehindert, mit der Presse zu sprechen, als auch in Malakasa, dem Camp, in welches sie in der Zwischenzeit verlegt wurden. Sie berichten, dass ihre Telefone von der Polizei beschlagnahmt und durch andere Geräte ersetzt wurden. Die Leute geben an, sie hätten Bilder und Videos auf ihren Handys, mit denen die ganze Reise rekonstruiert werden könne, was die Beteiligung der HCG offensichtlich beweisen würde.<sup>41</sup>



Lagerhaus in Kalamata, wo die HCG die Überlebenden unterbrachte (South China Morning Post)

Es gibt Hinweise, dass die HCG auch versucht hat, die Aussagen der Kapitän\*innen vor der Presse zu kontrollieren, die am Such- und Rettungsversuch beteiligt waren. Journalist\*innen berichten, dass sie versucht haben, Interviews mit vielen Kapitän\*innen der involvierten Schiffe zu bekommen, nachdem die Adriana gesunken war. Obwohl keine\*r von ihnen eindeutig sagte, dass sie angewiesen wurden, nicht



mit der Presse zu sprechen, waren die meisten von ihnen nicht bereit, Fragen zu beantworten. Eine Person am Telefon der Reederei, der das griechische Frachtschiff Faithful Warrior gehört, sagte den Journalist\*innen der New York Times, die HCG habe sie angewiesen, keine Kommentare abzugeben und Anfragen seien ausschließlich an die HCG zu richten.<sup>42</sup>

Die HCG gab sich große Mühe, Zeug\*innen loszuwerden. Ein Öltanker wurde auf eine Entfernung von sechs Seemeilen weggeschickt, um von dort, wo kein Sichtkontakt mehr bestand, seine Fahrt fortzusetzen.<sup>43</sup> Schließlich war nicht einmal der übliche Komplize, nämlich FRONTEX am Tatort willkommen.

FRONTEX erklärt:

*Da eine FRONTEX-Drohne am selben Tag in der Ägäis patrouillieren sollte, bot die Agentur an, vor dem geplanten und vorgesehenen Flug zusätzliche Unterstützung zu leisten. Die griechischen Behörden baten die Agentur stattdessen, die Drohne zu einem anderen Such- und Rettungseinsatz südlich von Kreta zu schicken, bei dem 80 Menschen in Gefahr waren. Erst danach flog die Drohne zur letzten bekannten Position der Adriana. Sie traf vier Stunden später um 04:05 UTC (7:05 MESZ) am Morgen am Unglücksort ein, als eine groß angelegte Such- und Rettungsaktion der griechischen Behörden im Gange war und von der Adriana keine Spur mehr zu finden war. Zum Zeitpunkt der Tragödie war kein Flugzeug oder Boot von FRONTEX anwesend.<sup>44</sup>*

Bei FRONTEX, wo es in der Vergangenheit nie ein Problem gab, mit der HCG zusammenzuarbeiten, deren Verbrechen zu vertuschen und zu ignorieren, wird man langsam nervös. Sicherlich nicht wegen des Verlustes von Hunderten von Menschenleben, sondern weil die Vertuschungsversuche diesmal so schlampig sind, dass sie die Beschädigung ihres Rufs eher fürchtet, als eine Verschlechterung ihrer Beziehungen zu Griechenland. FRONTEX zweifelt offenbar an der bisherigen offiziellen Erklärung der HCG: Die Grenzagentur hat einen internen Bericht über den Vorfall in Umlauf gebracht, der sich auf Aussagen von Überlebenden stützt und in dem diese behaupten, die HCG trage Schuld an deren Ertrinken.<sup>45</sup> FRONTEX erwägt nun, ihren Einsatz in Griechenland vorübergehend einzustellen.<sup>46</sup>

## Desinformationskampagnen in den Medien

Der Sprecher der HCG, N. Alexiou verstrickte sich in Widersprüchen als er in den ANT1-Nachrichten bestritt, dass die HCG ein Seil an die Adriana gebunden und sie abgeschleppt habe.<sup>47</sup> Etwa zur gleichen Zeit erklärte jedoch ein Beamter der Hafenbehörde gegenüber der Zeitung Kathimerini, dass die HCG sehr wohl ein Seil an der Adriana befestigt habe.<sup>48</sup>

Im Interview mit ERT News behauptete Alexiou, dass es kein Videomaterial von der LS-920 gebe, da die Besatzung keine Zeit hatte an Deck zu gehen und ein Video mit ihren Handys aufzunehmen.<sup>49</sup> Das Schiff LS 920, ein Cantiere Navale Vittoria P355 Modell, wurde im Jahr 2021 gebaut.<sup>50</sup> Es hat einen Wert von 13,9 Millionen Euro (und wird zu 90% von der EU finanziert) und ist mit zwei hochmodernen elektrooptischen Sensoren (mit anderen Worten: Kameras) von Elbit Systems ausgestattet, die einen Radius von mehr als zehn Kilometern abdecken können. Dank dieser Ausrüstung konnte die Besatzung der LS-920 die mit Hunderten von Menschen überfüllte Adriana schon Stunden vor ihrem Untergang sehen.



Überwachungsausrüstung auf der Brücke der LS-920 (justice4pylos.org)

Dies beweist ein vom Journalisten Vassilis Lampropoulos beschafftes und auf MEGA veröffentlichtes Video, welches vom Schiff am Unfallort (LS-920) aus gefilmt wurde und zeigt, dass das Boot gefährlich schwankte.<sup>51</sup> Es sollte erwähnt werden, dass Lampropoulos dafür bekannt ist, dass er regelmäßig "durchgesickerte" Informationen von offizieller Seite erhält. Man muss sich die Frage stellen, wie und warum er dieses Video erhalten hat und wessen Interessen es dienen könnte.

Auch wenn ein Zeitstempel fehlt, muss es nach den im Video gezeigten Ereignissen und den Daten von Marine Traffic um 19:00 Uhr gewesen sein. Es beweist, dass die Kameras der LS-920 zu einem bestimmten Zeitpunkt eingeschaltet waren und dass jemand sie ausgeschaltet haben muss, um während des Untergangs der Adriana nichts aufgezeichnet zu haben. Warum sollte jemand die Kameras während einer Rettungsaktion ausschalten, wenn es nichts zu verbergen gibt?

## **Geheimhaltung**

Generell sieht es so aus, als sei man sehr darum bemüht, alle Einzelheiten des Schiffbruchs und seiner Untersuchung geheim zu halten. Isidoros Dogiakos, ein Staatsanwalt des Obersten Gerichtshofs, der wiederholt von Organisationen und den Oppositionsparteien des griechischen Parlaments wegen seiner engen Beziehungen zu Nea Dimokratia ins Visier genommen wurde, warnte alle an den Ermittlungen Beteiligten, dass die Ermittlungen streng geheim seien. Der Schritt von Dogiakos, ein Rundschreiben an den Leiter der Staatsanwaltschaft des Berufungsgerichts von Kalamata, den Leiter der Staatsanwaltschaft des Gerichts erster Instanz von Kalamata und den Hafenmeister der Hafenbehörde von Kalamata zu senden, wurde von vielen als Drohgebärde aufgefasst- als Drohgebärde, damit wichtige Beweise für die Beteiligung der HGC an dem Vorfall nicht an die Presse gelangen.<sup>52</sup> Dies sorgte auch deshalb für Aufsehen, weil es eine seiner letzten Amtshandlungen als Staatsanwalt war, da er wenige Tage später in den Ruhestand ging.

# Der Umgang mit den Familien der Vermissten und Verstorbenen

Für diejenigen, die gezwungen sind, über die gefährlichsten Routen nach Europa zu gelangen, ist das Risiko hoch, zu sterben oder zu verschwinden: Schiffbrüche, Pushbacks, Kentern durch Wetterwidrigkeiten oder Überfüllung der Boote. In den Lagern und Krankenhäusern sterben Menschen aufgrund von medizinischer Vernachlässigung und schlechten Lebensbedingungen.

Wann immer Familien und Freund\*innen versuchen, Informationen, eine Bestätigung des Todes, oder Zugang zu einem Leichnam zu erhalten, erschweren bürokratische Verfahren und rassistische Ressentiments die Dinge sehr. Selbst wenn es sich um einen "natürlichen Tod" handelt und die Leiche nicht identifiziert werden muss, ist es für die Angehörigen sehr mühsam, eine einigermaßen anständige Beerdigung durchführen zu können. Wenn es sich jedoch um Leichen handelt, die an Land gespült werden, z. B. nach einem Schiffsunglück oder ohne Verbindung zu einem bekannten Vorfall, ist die Odyssee für die Angehörigen zur Identifizierung, zum Nachweis ihrer Verwandtschaft und zur Beerdigung ihrer Angehörigen noch größer.

Die meisten der beteiligten Institutionen verhalten sich den Familien gegenüber - vorsichtig ausgedrückt - nicht sehr hilfreich. Die HCG, die die vermisste Person registrieren müsste, schickt die Familien in vielen Fällen einfach weg, es sei denn, sie werden von einem\*einer Anwält\*in oder zumindest einer griechischsprechenden Person begleitet. Sobald das Verschwinden registriert ist, müssen die Familien ins Krankenhaus gehen, um die verstorbene Person zu identifizieren. Wenn sie eine Sterbeurkunde erhalten oder die Leiche überführen wollen, brauchen sie eine offizielle Identifizierung. In solchen Fällen wird nur ein DNA-Abgleich akzeptiert. Die Proben müssen nach Athen geschickt werden, um den Abgleich vorzunehmen. Das kann bis zu 20 Tage dauern, je nach Auslastung des Labors. Manchmal können die Leichname so



lange aufbewahrt werden, in anderen Fällen jedoch nicht, und die Beerdigung muss schneller erfolgen. In diesem Fall wird die Person in einem anonymen Grab beigesetzt. Selbst bei einer Identifizierung über die DNA, wenn die Menschen bereit und in der Lage sind, so lange zu warten, hat das Grab in der Regel keine Kennzeichnung, es sei denn, die Familie kauft einen Stein oder steckt ein Stück Holz in die Erde.

Auf Lesbos sind die Familien und Freund\*innen der Verstorbenen oft schockiert, wenn sie den "Friedhof", Kato Tritos, zum ersten Mal sehen. Er ist ziemlich weit von der Stadt entfernt und besteht im Grunde aus einem Feld mit sehr wenig Infrastruktur.<sup>53</sup> Hunderte von Gräbern; einige sind gekennzeichnet, aber die meisten sind es nicht und viele sind unter der wuchernden Vegetation des Feldes nur schwer als Gräber zu erkennen. Es sind die Menschen aus dem Umfeld des Toten, die den Leichnam vorbereiten und das Grab ausheben (müssen).

Dies ist nicht aus der Not heraus geboren, sondern ist genau das, was die für die Todesfälle Verantwortlichen wollen: den Tod von Migrant\*innen auf die dritten Seiten der Zeitungen zu verbannen, um sie so schnell wie



Grab eines "Unbekannten" auf dem Friedhof in Kato Tritos, Lesbos (CNN)

möglich zu vergessen. Die Vermissten werden von den Menschen in Europa ohnehin vergessen. Sie tauchen kaum auf, nicht einmal als Zahlen. Für die Freund\*innen und Familien gibt es keinen Abschluss. Oft erklärt ihnen niemand, wie Leichname im Meer verschwinden können oder warum es so lange dauern kann, bis sie geborgen werden. Was bleibt, ist eine Lücke im Leben der Menschen und in ihren Gemeinschaften.

Genau so scheint es den Familien zu gehen, die nach dem Massaker von Pylos nach ihren Angehörigen suchen. Ein Angehöriger beschreibt:

*"Die griechischen Behörden hätten den Angehörigen Zugang gewähren müssen, damit sie ihre Angehörigen am Gesicht erkennen können. Aber die Behörden zogen es vor, an den Formalitäten festzuhalten, statt an der Menschlichkeit. Sie bewahren die Leichen nun schon seit fast fünf Tagen auf und bitten um DNA-Analysen.*

*Erstens ist der Prozess der Identifizierung durch DNA sehr langwierig, und zweitens gibt es in den Herkunftsländern nur wenige Labore, die DNA in der erforderlichen Weise entnehmen können. In Pakistan zum Beispiel haben nur zwei Labore im ganzen Land die Kapazität, die erforderlichen DNA-Tests durchzuführen. Das ist also etwas, womit sich bereits leidende Familien auseinandersetzen müssen, aber eigentlich das Rote Kreuz beschäftigen sollte."*

Das Team von Alarm Phone, das versucht, die Familien zu unterstützen, erklärt: "Menschen, die einen großen Verlust erlitten haben, werden von den staatlichen Institutionen bei der Suche nach den Vermissten wieder einmal weitgehend allein gelassen. Auch vor Ort gibt es wenig Unterstützung für Angehörige, die nach Griechenland reisen, um die Leichname zu identifizieren."<sup>54</sup>

Die Folter endet nicht mit dem Tod eines Menschen. Sie wird auf die Angehörigen, auf die ganze Gemeinschaft ausgedehnt. Die Menschen werden selbst im Tod und in der Trauer entmenschlicht. Sie werden unsichtbar gemacht und aktiv vergessen.

## Die Männer, die als Sündenböcke dienen sollen

Bereits am Tag nach dem Schiffbruch wurden neun Männer verhaftet und der Beihilfe zur illegalen Einreise, der Verursachung eines Schiffbruchs, der Bildung einer kriminellen Vereinigung, der fahrlässigen Tötung und der Gefährdung des Lebens der Passagier\*innen beschuldigt.

Sie stützen sich dabei auf Zeugenaussagen, wonach einige der neun verhafteten Männer in den ersten Tagen Wasser und Lebensmittel verteilten oder allgemein klar definierte Aufgaben beim Betrieb des Bootes hatten. Gleichzeitig sagen andere Passagier\*innen genau das Gegenteil, nämlich dass keiner von ihnen an den Vorgängen an Bord beteiligt war.<sup>55</sup> Während einige Überlebende behaupteten, dass die neun ägyptischen Männer die Passagier\*innen misshandelten, sagten andere, dass einige von ihnen tatsächlich versuchten zu helfen. Die Behörden erklärten zunächst, dass einer von ihnen gestanden habe, ein Vermittler gewesen zu sein. Andere Quellen sagen, dass alle von ihnen auf nicht schuldig plädieren. Aktivist\*innen, die in Kontakt mit Überlebenden stehen, sagen, dass unter den neun Personen zumindest einige unschuldig seien, während griechische rechtsgerichtete Medien nicht zögerten, sie als Verursacher der Katastrophe darzustellen.<sup>56</sup>

Lighthouse Reports fasst die Aussage von einem der Beschuldigten wie folgt zusammen: "Er fügte hinzu, dass die Küstenwache ihn unter Druck gesetzt habe, bestimmte Personen als die für die Operation verantwortlichen Schmuggler zu benennen. Diese Behauptung wird durch unsere Analyse der Dokumente gestützt: Zwei Antworten auf die Fragen der Küstenwache zu den Schmugglern enthalten identische Sätze".<sup>57</sup> Zwei Überlebende erzählten der BBC, dass die Küstenwache alle Überlebenden angewiesen hatte, zu sagen, dass die neun ägyptischen Männer für den Menschenhandel verantwortlich seien. "Sie wurden inhaftiert und von den griechischen Behörden zu Unrecht beschuldigt, um ihr Verbrechen zu vertuschen", so einer der beiden.<sup>58</sup>

Die Journalist\*innen sprachen auch mit Farzin Khavand, der bei den Ermittlungen in einem anderen Schmuggelfall als Dolmetscher für die

HCG in Kalamata tätig war. Die beschuldigten Männer hatten ausgesagt, dass sie nur Passagiere wie alle anderen an Bord waren. Sie hatten das Meer noch nie zuvor gesehen und hatten sich wie alle anderen Männer abgewechselt, um das Boot zu steuern. Die anderen Passagier\*innen bestätigten ihre Aussagen. Obwohl Herr Khavand ihre Aussagen für die Küstenwache genau übersetzte, hatte man, als er die Abschriften sah, die Aussagen verändert. Er glaubt, dass sie ihre Aussagen auf Druck der griechischen Behörden geändert haben. Er sagt, die Iraner\*innen hätten ihm erzählt, dass einige ihrer afghanischen Mitreisenden von der Küstenwache dazu gedrängt worden seien, sie als die Menschen-smuggler zu benennen - um zu vermeiden, dass sie "unfreundlich behandelt", mit Gefängnis bedroht und "an die Taliban zurückgeschickt" würden.<sup>59</sup> Nach Angaben von Prozessbeobachter\*innen gehören zu den Personen, die in solchen Fällen "am ehesten verhaftet" werden, diejenigen, "die eine andere Staatsangehörigkeit haben als die Mehrheit an Bord".<sup>60</sup>

Es muss eigentlich nicht extra erwähnt werden, dass es höchst problematisch ist, dass die Küstenwache die Überlebenden und die Beschuldigten verhört, da gerade sie es sind, die regelmäßig Menschen auf See angreifen und gerade in diesem Fall diejenigen sind, die höchstwahrscheinlich den Schiffsuntergang verursacht haben.<sup>61</sup> Hier wird der Bock zum Gärtner gemacht!

Dies ist kein Einzelfall, denn bei fast jedem Boot, das an der griechischen Küste ankommt, wird mindestens eine Person wegen "Beihilfe zur illegalen Einwanderung" verhaftet. In den Fällen, in denen es zu einem Schiffsunglück kam und/oder Menschen starben, wird es für HCG, die griechische Regierung und die EU noch dringender notwendig, einen Sündenbock zu finden, um die Verantwortung von sich zu weisen.

Aber was bedeutet eigentlich "Beihilfe"? Irgendjemand muss ein Boot steuern. Ein größeres Boot wie dieses braucht eine kleine Crew, die sich um den Motor, die Navigation und die Steuerung kümmert, und es ist nur logisch, dass einige der Passagier\*innen mit zumindest etwas Erfahrung diese Aufgaben übernehmen, um sich und die anderen in Sicherheit zu



bringen. Die europäische Gesetzgebung bezeichnet solche Personen als Schlepper\*innen, um Angst zu verbreiten. In Anbetracht der Tatsache, dass Migration nicht aufzuhalten ist, stellt sich die Frage, was diese Art von Politik bewirkt. Käme es nicht zu noch mehr Chaos an Bord der ohnehin schon nicht seetüchtigen Schiffe, wenn niemand es wagen würde, die Verantwortung zu übernehmen?

Griechenland hat eine der strengsten Gesetzgebungen zur Bekämpfung von Menschenmuggel in der Europäischen Union. Im Jahr 2000 wurde das UN-Übereinkommen gegen grenzüberschreitende organisierte Kriminalität ausgearbeitet, das zwei verschiedene Protokolle vorsieht, in denen die Tatbestände des Menschenmuggels und des Menschenhandels unterschieden werden. Menschenmuggel wird häufig definiert als "Ermöglichung, Transport oder Versuch des Transports sowie illegale Einreise einer Person über eine internationale Grenze". Als Menschenhandel wird eine Reihe von Aktivitäten bezeichnet, bei denen Menschen angeworben, beherbergt, transportiert, gekauft oder entführt werden, um einem ausbeuterischen Zweck wie sexuelle Ausbeutung oder Zwangsarbeit zu dienen.<sup>62</sup> Auf EU-Ebene wurden im Jahr 2002 mit dem "Facilitators Package" neue Rechtsvorschriften erlassen.<sup>63</sup> Dieses Paket markiert eine Veränderung in der Kriminalisierung von Beihilfe zur

illegalen Einreise. Während im "UN-Protokoll gegen die Schleusung von Migrant\*innen auf dem Land-, See- und Luftweg"<sup>64</sup> aus dem Jahr 2000 der Straftatbestand der Beihilfe zu illegaler Einreise mit dem Ziel der Erlangung eines finanziellen oder materiellen Vorteils erfüllt war, wird im Facilitators Package das Wort "Schleusung" nicht einmal definiert, und auch Begriffe wie "finanzieller Gewinn" und "humanitäre Hilfe" sind nicht eindeutig festgelegt. In Griechenland zielt die nationale Gesetzgebung auf alle Fahrer\*innen von Fahrzeugen oder Schiffen ab - finanzieller Gewinn gilt



[https://twitter.com/CaptainSupport\\_](https://twitter.com/CaptainSupport_)

nicht als Vor-aussetzung für die Strafbarkeit, sondern wird lediglich als erschwerender Umstand betrachtet.<sup>65</sup>

Mehr als 2.000 Personen wurden bereits zu hohen Gefängnisstrafen verurteilt und sitzen seit Jahren wegen "Schleusung" im Gefängnis.<sup>66</sup> Personen, die der "Schleusung" beschuldigt oder verurteilt werden, bilden derzeit die zweitgrößte Gruppe der Inhaftierten in griechischen Gefängnissen. Die Verhaftungen sind oft willkürlich, und die Prozesse lassen in der Regel selbst die grundlegendsten Standards der Fairness vermissen. Laut Captain Support, einem Netzwerk von Aktivist\*innen, die mutmaßliche Bootsfahrer rechtlich unterstützen, finden diese Prozesse meist mit sehr schlechter oder gar keiner Übersetzung statt, mit Anwäl\*innen, die bis zum selben Morgen nichts von dem Fall wussten. Mit einer durchschnittlichen Dauer von nur 38 Minuten führen diese Prozesse zu einer Strafe von im Schnitt 44 Jahren und Geldstrafen von über 370.000 Euro.<sup>67</sup>

Journalist\*innen von Lighthouse Reports, die mit den Familien der Überlebenden und mit Expert\*innen für die Schleuser\*innennetzwerke in Libyen gesprochen haben, heben die Tatsache hervor, dass alle neun ägyptischen Männer Passagiere waren, die dafür bezahlt hatten, an Bord genommen zu werden, und dass keiner der Schleuser\*innen anwesend war, als die Adriana in Richtung Europa ablegte. Drei der Familien legten sogar Beweise dafür vor, dass ihre Verwandten für die Reise bezahlt hatten. Nach ausführlichen Interviews schlussfolgert Lighthouse Reports, dass sich keine\*r der Schleuser\*innen, der\*die in die Organisation der Überfahrt involviert waren, an Bord befanden.<sup>68</sup>

Doch wer steckt hinter der Organisation? Überlebende, Insider\*innen und Analyst\*innen erklärten, dass die Reise mit weitreichender Unterstützung von einflussreichen Personen organisiert wurde, die Khalifa Haftar, einem bekannten libyschen Kriegsherrn, unterstanden.<sup>69</sup> Die EU-Behörden sind sich der Tatsache bewusst, dass die Milizen im Osten Libyens, die von Haftar kontrolliert werden, sowohl illegale Pullbacks, als auch Schmuggelaktionen durchführen. Dennoch sind Italien und Malta bereit, mit Haftar ein Abkommen zu schließen, um weitere Migration zu verhindern - so argumentieren sie zumindest. Unter dem Versprechen:



Kommandant der libyschen Nationalarmee Feldmarschall Khalifa Haftar trifft die italienische Regierungschefin Giorgia Meloni in Rom, 4. Mai 2023 (Libya Review)

"Wenn ihr den Menschensmuggel einschränkt, werden wir euch Kapital zuschießen", sind die EU-Staaten nicht abgeneigt, einen Mann zu unterstützen, der 2022 von einem US-Bundesgericht wegen Kriegsverbrechen für schuldig befunden wurde.<sup>70</sup>

Diese schmutzigen Geschäfte verursachen nichts als Leid, denn Menschen auf der Flucht werden immer häufiger verhaftet, gefoltert, mehrfach zurückgeholt, ausgeraubt und ermordet. Es ist eindeutig, dass die EU sich nicht darum schert, und dass zudem diese Deals nicht einmal wirksam sind. Libyen wird seit 2011 von internen Spaltungen und zeitweiligen Bürgerkriegen heimgesucht. Es gibt keine einheitliche Regierung, sondern nur rivalisierende Verwaltungen, Milizen und kriminelle Netzwerke.

Wenn die Staaten vorgeben, den "Schmuggel zu bekämpfen", meinen sie in Wirklichkeit, Migration und die Migrant\*innen selbst zu bekämpfen. Dieselben Leute, die aktiv Menschen töten, indem sie sie auf immer gefährlichere Routen zwingen, sie durch unterlassene Hilfeleistung sterben lassen, sie zurückdrängen und auf seeuntüchtigen Schiffen zurücklassen, machen sich jetzt Sorgen um das Leben der Menschen, das durch die "bösen Schleuser" gefährdet wird?<sup>71</sup> Hier haben wir einige Zweifel.

# Die Rolle der Medien

Wie üblich sprangen die griechischen Medien sehr schnell auf das Narrativ an, dass die "bösen Schmuggler\*innen" diese "Tragödie" verursacht hätten, oder - noch grausamer - die Menschen selbst, indem sie ein solches Boot bestiegen. Eine Analyse, welche (europäischen) Mechanismen die Menschen dazu zwingen, eine so gefährliche Route zu nehmen, fehlte natürlich, und viele verteidigten sehr schnell ihre "Jungs in Blau", ihre heldenhafte HCG. Alexis Tsipras, Vorsitzender der Syriza Partei, sagt, dass er den Frauen und Männern der HCG keinen Vorwurf machen wolle. Sie seien schließlich auch die, die mit übermenschlichen Bemühungen Menschenleben retteten.<sup>72</sup>

Nur vier Tage nach dem Untergang der Adriana nutzte Premierminister Mitsotakis die Gelegenheit, die HCG und seine "harte, aber faire" Grenzpolitik erneut zu verteidigen. Die HCG war zu diesem Zeitpunkt bereits von Journalist\*innen, der Zivilgesellschaft und sogar von anderen Mitgliedern der Organisation selbst mit kritischen Fragen konfrontiert worden. Als Antwort darauf erklärte Mitsotakis:

*Wir sind alle schockiert ... über den tragischen Schiffbruch, der sich vor Pylos ereignet hat. Aber ich glaube, wir waren auch alle empört über die Tatsache, dass das einzige Anliegen einiger heute darin zu bestehen scheint, unserer Küstenwache die Schuld zu geben, anstatt die Rolle der elenden Schlepper zu beleuchten.<sup>73</sup>*

Und er wiederholt noch einmal, worum es letztlich geht, was um jeden Preis aufrechterhalten werden muss - Migrant\*innen fernzuhalten: "Seit vier Jahren verfolgen wir eine strenge, aber faire Politik in der Flüchtlingsfrage. Ich habe Ihnen 2019 gesagt, dass ich die Migrationsströme, die die ostägäischen Inseln betreffen, drastisch reduzieren werde, und wir haben dieses Versprechen in die Tat umgesetzt." Und als ob dies nicht schon zynisch genug wäre, fügt er hinzu: "Diese Politik ist neben der nationalen Sicherheitsdimension auch eine zutiefst humanitäre Politik... Je weniger Boote derzeit in der Ägäis und im Mittelmeer

unterwegs sind, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, dass so etwas passiert." "Zutiefst humanitär"? Die Pushbacks, die Folter, die Morde? Das Versenken eines Schiffes mit 750 Menschen an Bord? Vielleicht sollte sich Mitsotakis ein neues Wörterbuch kaufen, oder wir müssen den Begriff "humanitär" neu definieren.

Einige Tage nach dem Schiffbruch wurden Bilder und sogar die Namen der neun beschuldigten Passagiere aus Ägypten veröffentlicht. Sie wurden als schuldig dargestellt, wobei keine Fragen zu den Umständen ihrer Verhaftung gestellt und die eindeutigen Zweifel an ihrer Rolle ignoriert wurden.<sup>74</sup> Das ist kein Journalismus, das ist staatliche Propaganda!



Bilder der neun Beschuldigten, veröffentlicht von Proto Thema (Zensurbalken eingefügt)

Einige griechische und internationale Medien leisteten bessere Arbeit „und trugen zur Aufklärung /Rekonstruktion des Ablaufs bei, aber fast alle Journalist\*innen, die in Kalamata vor Ort waren, verhielten sich wie Aasgeier und belästigten die Überlebenden und die verzweifelten Familien, die nach ihren Angehörigen suchten. Eine "gute Geschichte" zu schreiben ist eine Sache, aber sich mit Kameras und aufdringlichen Fragen auf Menschen in ihrem verletzlichsten Moment zu stürzen, ist eine andere. Wenn es um Menschen geht, die auf der Flucht sind, haben wir dieses Verhalten schon überall gesehen.





Kamerafrau tritt eine Person auf der Flucht an der serbischen Grenze (BBC)

Journalist\*innen, die Rettungen behindern, indem sie Rettungskräften im Weg stehen, Journalist\*innen, die Bilder inszenieren, um sie noch herzerreißender wirken zu lassen, Journalist\*innen, die Privaträume betreten, ohne zu fragen, Journalist\*innen, die kein Schamgefühl und keinen Respekt vor der Ethik ihres Berufs haben. Und das alles, während sie so tun, als ginge es um "Pressefreiheit", und behaupten, dass "jemand ihnen eine Stimme geben muss".

Die Menschen haben bereits eine Stimme, und viele Menschen wollen ihre Geschichte erzählen. Einigen macht es überhaupt nichts aus, vor der Kamera zu stehen. Es ist also keine Frage der Dringlichkeit, wenn sich Journalist\*innen so verhalten - sie könnten einfach einen Moment warten und höflich nachfragen. Dieses Verhalten zeigt, was sie eigentlich von den Menschen halten, über die sie schreiben und sprechen. Für sie sind die Menschen nur Material, nichts weiter. So entmenschlichend dieser Ansatz ist, so entmenschlichend sind auch die Worte, die sie oft genug benutzen. Wir sollten nicht in erster Linie über Zahlen sprechen. Wir können sie erwähnen, aber wir sollten über Menschen sprechen, die kämpfen. Menschen mit ihrer eigenen Geschichte und mit ihrer eigenen Zukunft, wenn sie ihnen nicht von rassistischen Grenzen und denen, die dahinter stehen, gestohlen wird.



## Es ist an uns!

Gesetze werden nur angewandt, wenn sie nützlich sind, um politische Gegner\*innen loszuwerden, wie etwa Such- und Rettungsaktivist\*innen, oder um Menschen auf der Flucht einzusperren. Wenn sie die staatlichen Akteur\*innen daran hindern, das zu tun, was sie wollen, werden die Gesetze zurechtgebogen oder ignoriert.

Das internationale Seerecht und seine Umsetzungen in den nationalen Rechtsrahmen lassen keinen Raum für "ja, aber...". Retten ist kein Verbrechen und keine Entscheidung, es ist eine Pflicht. Im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. November 1982 heißt es:

*Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist, a) jede Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten.*

*(Artikel 98 (1)).<sup>75</sup>*

Die Pflicht, auf See Hilfe zu leisten, ist eine langjährige Tradition im Seeverkehr und eine zwingende Norm, die in das internationale Recht übernommen wurde.

Warum argumentieren wir mit Gesetzen, wenn wir nicht an Staaten, ihre Gesetze und diejenigen glauben, die vorgeben, sie zu schützen und nach ihnen zu handeln? Wir tun es, um ihre Taktiken zu entlarven.

Dieser Vorfall steht in einer langen Reihe ähnlicher Ereignisse, bei denen Menschen durch völlige Nachlässigkeit oder reine Gewalt getötet werden. Das gilt nicht nur für Pushbacks oder Schiffbrüche. Die Polizei, die Kinder auf der Straße tötet, die desolate Infrastruktur, die täglich "Unfälle" produziert (einschließlich Zugzusammenstöße), das unzureichende Gesundheitssystem und der Tod von Arbeiter\*innen sind Ausdruck eines monströsen Staatsapparats. Auch wenn sie unterschiedliche Bereiche des gesellschaftlichen Lebens betreffen, ist das Ergebnis identisch.

Was der Staat versucht, als einzelne, nicht beabsichtigte, unglückliche Ereignisse darzustellen, sind in Wirklichkeit eine Reihe von Morden, die vorsätzlich begangen wurden. Wann immer ein "Fehler in der Maschine" auftritt, versuchen die Behörden, ihn als eine leichte Abweichung von der Normalität zu interpretieren, bei der eine technische Fehlfunktion zu diesem so genannten "Unfall" führte. Auf diese Weise versuchen sie, seine Bedeutung und seine Auswirkungen auf das Leben der Menschen herunterzuspielen. Der nächste Schritt für die Behörden wird darin bestehen, eine juristische Untersuchung durchzuführen, um alle Missverständnisse zu klären und das zu rekonstruieren, was sie als "die Wahrheit" über die technischen Störungen bezeichnen, die den "Unfall" verursacht haben.

Und wenn das Massaker von Pylos in einen Rechtsfall umgewandelt wird, verlagert sich sein Rahmen von einer sozialen und politischen Frage von allgemeinem Interesse zu einer juristischen Frage, die nur die Spezialist\*innen betrifft. Bald werden wir alle ein Jurastudium brauchen, um Verfahren von öffentlichem Interesse zu verstehen. Der Gerechtigkeit wird Genüge getan und eine "absolute" Wahrheit wird in der Kammer eines Gerichts verkündet, nur um sie dann unter den Teppich zu kehren.



Wir behaupten nicht, dass der Beitrag von Anwält\*innen in solchen Situationen nicht benötigt wird, aber dass ihre Interventionen unseren politischen Kampf nicht ersetzen können und sollten. Dies würde nur den Behörden nützen, die jede politische Beteiligung der Gesellschaft unterdrücken wollen.

Belassen wir es nicht bei den starken und lauten Demonstrationen, die nach den Morden von Pylos in Athen, Thessaloniki, Kalamata, auf Lesbos und an vielen anderen Orten stattfanden. Wir müssen weiterhin an allen möglichen Fronten Druck ausüben. Das Streben nach Gerechtigkeit mit juristischen Mitteln und Gerichten ist wichtig, reicht aber allein nicht aus, insbesondere wenn wir die Geschichte und Tradition der Unterdrückten und des Widerstands berücksichtigen. Wir müssen uns vor Augen halten, dass eine Antwort auf den mörderischen Grenzregimeapparat und den Rassismus als Unterdrückungsinstrument nur auf politischer Ebene gegeben werden kann, sie muss von den Plätzen und Straßen ausgehen und sich auf alle Aspekte des gesellschaftlichen Lebens ausdehnen.

Ein Zitat des Historikers Howard Zinn kann veranschaulichen, wo der Kern einer Bewegung zur Durchsetzung von Gerechtigkeit liegt:

*Die Rechte der arbeitenden Menschen, der Frauen, der Schwarzen hängen nicht von Gerichtsentscheidungen ab. Wie die anderen Zweige des politischen Systems haben die Gerichte diese Rechte erst anerkannt, nachdem die Bürgerinnen und Bürger direkte Aktionen durchgeführt haben, die stark genug waren, um diese Rechte zu erringen.(...) Diese Rechte werden nur lebendig, wenn die Bürgerinnen und Bürger sich organisieren, protestieren, streiken, boykottieren, rebellieren und gegen das Gesetz verstoßen (...), um für Gerechtigkeit zu sorgen.<sup>76</sup>*

Es ist an der Zeit, Stellung zu beziehen.

Es ist an der Zeit, laut und deutlich zu erklären, dass wir keine weiteren Morde akzeptieren werden, nicht auf See, nicht in unseren Vierteln.

Es ist an der Zeit, sich zu wehren!



# Fußnoten

1. All times are in Eastern European Summer Time (EEST) unless otherwise stated.

2. ‘Exclusive: State-of-the-art lifeguard boat not included in rescue operation in Greece – Ship remained docked in harbors close to the site’, *Documento* (16 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/exclusive-state-of-the-art-lifeguard-boat-not-included-in-rescue-operation-in-greece-ship-remained-docked-in-harbors-close-to-the-site/>.

3. Giorgos Christides, Stavros Malichudis, Corina Petridi, “‘They are urgently asking for help’: the SOS that was ignored”, *Solomon* (15 June 2023),

<https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/they-are-urgently-asking-for-help-the-sos-that-was-ignored/>.

4. Hellenic Coast Guard, ‘Συνέχεια ενημέρωσης αναφορικά με ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου’, Κεντρική Σελίδα ΛΣ-ΕΛΑΚΤ (14 June 2023),

[https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioxh-47-nm-notiodytika-pyloy\\_/](https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioxh-47-nm-notiodytika-pyloy_/).

5. UNHCR - The UN Refugee Agency, ‘Legal Brief on International Law and Rescue at Sea’,

<https://www.unhcr.org/media/legal-brief-international-law-and-rescue-sea>.

6. Lennart Pfahler , Tim Rohn, Jacopo Barigazzi, ‘Italy warned of dead children on migrant ship hours before it capsized’, *Politico* (15 July 2023),

<https://www.politico.eu/article/italy-warned-greece-of-dead-children-on-migrant-ship-hour-before-it-capsized/>.

7. ‘Testimony of a survivor of the sinking of #Pylos. Greece is accused of sinking the boat’, *Consolidated Rescue Group* (19 June 2023),

<https://www.youtube.com/watch?v=IOzLIXa1cQ8>. 8. Imogen Piper, Joyce Sohyun Lee,

Claire Parker, 'Tracing a tragedy: how hundreds of migrants drowned on Greece's watch', *Washington Post* (5 July 2023),  
<https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/greece-migrant-boat-coast-guard/>.

9. 'International Convention on Maritime Search and Rescue', *International Maritime Organisation* (27 April 1979),  
[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx).

10. Giorgos Christides, Stavros Malichudis, Corina Petridi, "'They are urgently asking for help": the SOS that was ignored', *Solomon* (15 June 2023),  
<https://wearesolomon.com/mag/focus-area/migration/they-are-urgently-asking-for-help-the-sos-that-was-ignored/>.

11. Nick Beake, Kostas Kallergis, 'Greece boat disaster: BBC investigation casts doubt on coastguard's claims', *BBC News* (June 18 2023),  
<https://www.bbc.com/news/world-europe-65942426>.

12. 'Ναυάγιο στην Πύλο: Βίντεο από την προσέγγιση του αλιευτικού για την παροχή βοήθειας', *Kathimerini* (19 June 2023),  
<https://www.youtube.com/watch?v=uSyMQQdzxmo>.

13. Nick Beake, Kostas Kallergis, 'Greece boat disaster: BBC investigation casts doubt on coastguard's claims', *BBC News* (June 18 2023),  
<https://www.bbc.com/news/world-europe-65942426>.

14. Hellenic Coast Guard, 'Συνέχεια ενημέρωσης αναφορικά με ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου', *Κεντρική Σελίδα ΛΣ-ΕΛΑΚΤ* (14 June 2023),  
[https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy\\_](https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy_/).



15. Maria Martin, Hibaí Arbide Aza, ‘Las 11 horas de angustiosa búsqueda de supervivientes del naufragio en Grecia: “Barco hundiéndose. Les pedimos que acudan al rescate”’, *El País* (21 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-21/las-11-horas-de-angustiosa-busqueda-de-supervivientes-del-naufragio-en-grecia-barco-hundiendose-les-pedimos-que-acudan-al-rescate.html>.

16. ‘Ναυάγιο στην Πύλο - Ανατροπή: Το Λιμενικό παραδέχεται ότι τελικά έριξε σκοινί στο πλοίο με τους μετανάστες’, *Ethnos* (16 June 2023),

<https://www.ethnos.gr/greece/article/266340/navagiosthnpyloanatrophitolimenikoparadexetaiotitelikaerixeskoinistoploioimetoysmetanastes>

17. Ibid.

18. Dimitris Angelidis, Christina Papastathopoulou, ‘Το Λιμενικό γνώριζε ώρες πριν ότι το αλιευτικό κλυδωνιζόταν επικίνδυνα’, *EfSyn* (19 June 2023),

[https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394275\\_limeniko-gnorize-ores-prin-oti-alieytiko-klydonizotan-epikindyna](https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394275_limeniko-gnorize-ores-prin-oti-alieytiko-klydonizotan-epikindyna).

19. Danan Kiskira Bartsoka, ‘Συγκλονιστική μαρτυρία για το ναυάγιο: «Το Λιμενικό γύρισε το πλοίο - Αν δεν μας είχε τραβήξει έτσι, δε θα είχε πεθάνει ούτε ένας άνθρωπος»’, *Documento* (18 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/nayasio-stin-pylo-to-limeniko-gyrisse-to-ploio-an-den-mas-eixe-travixei-etsi-de-tha-eixe-pethanei-oyte-enas-anthropos-syglonistikos-martyries/>.

20. Louise Callaghan, Anthee Carassava, ‘I survived the Greek shipwreck. This is what happened’, *Times* (18 June 2023),

<https://www.thetimes.co.uk/article/greece-boat-disaster-migrants-capsized-unfolded-fggpl6nvg>.

21. Ibid

22. Stavros Malichudis, Iliana Papangeli, Corina Petridi, 'Under the unwatchful eye of the authorities' deactivated cameras: dying in the darkest depths of the Mediterranean', *Solomon* (7 July 2023),

<https://wearesolomon.com/mag/format/investigation/under-the-unwatchful-eye-of-the-authorities-deactivated-cameras-dying-in-the-darkest-depths-of-the-mediterranean/>.

23. Von Armin Ghassim, Sebastian Heidelberger, Timo Robben, Sulaiman Tadmory, 'Schiffsunglück: Griechische Küstenwache wollte Boot offenbar loswerden', *tagesschau* (7 July 2023),

<https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/griechenland-schiff-fluechtlinge-100.html>.

24. 'Safi and Others Vs. Greece' (Application 5418/15), Council of Europe: European Court of Human Rights (7 July 2022),

[https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\"itemid\":\[\"002-13740\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\).

25. Eva Cossé, 'European Court Slams Greece Over Deadly Migrant Pushback', *Human Rights Watch* (8 July 2022 ),

<https://www.hrw.org/news/2022/07/08/european-court-slams-greece-over-deadly-migrant-pushback>.

26. Ibid.

27. 'Crete: Boat with 430 migrants, incl 100 children, towed to safety', *Keep Talking Greece* (22 November 2022),

<https://www.keeptalkinggreece.com/2022/11/22/migrants-distress-boat-south-crete/>.

28. See Twitter user @PaggioI, 'δεν πινηκαμε, βύθισαν σκόπιμα τη βάρκα μας\"Από πακιστανική κοινότητα Ελλάδας Κρατική μαζική δολοφονία' (17 June 2023), <https://twitter.com/PaggioI/status/1670132771589705728>.

29. Data collected from Turkish Coast Guard Command, 'Push Back Incidents', <https://en.sg.gov.tr/pushback-news>.

30. 'Alarm Phone volunteer on the Pylos shipwreck: \"They told us they wouldn't survive the night\"', *Solomon* (17 June 2023),

<https://www.youtube.com/watch?v=bV4SptggF2U>.

31. Maria Martin, Maud Jullien, ‘Una investigación señala la responsabilidad de Grecia en el naufragio del Jónico: “La Guardia Costera nos remolcó a gran velocidad y volcamos”’, *El País* (29 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-29/los-supervivientes-del-naufragio-en-el-jonico-acusan-a-las-autoridades-griegas-la-guardia-costera-nos-remolco-a-gran-velocidad-y-volcamos.html>.

32. Maria Martín, Hibai Arbide Aza, ‘Las 11 horas de angustiosa búsqueda de supervivientes del naufragio en Grecia: “Barco hundiéndose. Les pedimos que acudan al rescate.”’, *El País* (21 June 2023),

<https://elpais.com/internacional/2023-06-21/las-11-horas-de-angustiosa-busqueda-de-supervivientes-del-naufragio-en-grecia-barco-hundiendose-les-pedimos-que-acudan-al-rescate.html>.

33. ‘Exclusive: State-of-the-art lifeguard boat not included in rescue operation in Greece – Ship remained docked in harbors close to the site’, *Documento* (16 June 2023),

<https://www.documentonews.gr/article/exclusive-state-of-the-art-lifeguard-boat-not-included-in-rescue-operation-in-greece-ship-remained-docked-in-harbors-close-to-the-site/>.

34. ‘Drowning in Lies: Greece tries to cover up its own role in the Pylos shipwreck by tampering with evidence’, *Lighthouse Reports* (4 July 2023),

<https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.

35. Ibid.

36. Ibid.

37. Dimitris Angelidis, ‘Τι κρύβουν οι καρμπόν καταθέσεις επιζώντων στις Λιμενικές αρχές. Η Εφημερίδα Των Συντακτών’, *EfSyn* (21 June 2023),

[https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394581\\_ti-kryboyn-oi-karmpou-katatheseis-epizonton-stis-limenikes-arhes](https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/394581_ti-kryboyn-oi-karmpou-katatheseis-epizonton-stis-limenikes-arhes).

38. Ibid.

39. Ibid.

40. 'Safi and Others Vs. Greece' (Application 5418/15), Council of Europe: European Court of Human Rights (7 July 2022), [https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\"itemid\":\[\"002-13740\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/fre#{\).

41. See Twitter user @lk2015r (26 June 2023), <https://twitter.com/lk2015r/status/1673353120317861889>.

42. Jason Horowitz, Matina Stevis-Gridneff, Niki Kitsantonis, 'Greek Coast Guard Faces Questions in Migrant Mass Drowning', *New York Times* (19 June 2023), <https://www.nytimes.com/2023/06/19/world/europe/greece-migrants-ship-sinking.html>.

43. 'FRONTEX statement following the tragic shipwreck off Pylos', FRONTEX (16 June 2023), <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-statement-following-tragic-shipwreck-off-pylos-dJ5l9p>.

44. Ibid.

45. Nikolaj Nielsen, 'Frontex's \"serious incident reports\" - revealed', *EUobserver* (8 March 2021), <https://euobserver.com/migration/151148>.

46. Philippe Jacqu , Marina Rafenberg, Julia Pascual, 'Frontex threatens to suspend its activities in Greece', *Le Monde* (26 June 2023), [https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/06/26/frontex-threatens-to-suspend-its-activities-in-greece\\_6037425\\_4.html](https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/06/26/frontex-threatens-to-suspend-its-activities-in-greece_6037425_4.html).

47. 'Ναυάγιο στην Πύλο - Αλεξίου: υπερβολική η εκτίμηση για 500 αγνοούμενους', *ANT1* (16 June 2023), <https://www.ant1news.gr/eidiseis/article/669136/nayagio-stin-pylo-alexioy-yperboliki-i-ektimisi-gia-500-agnooymenoys-binteo->.

48. Yiannis Souliotis, 'Port officials say traffickers untied rope coast guard tied to vessel a few hours before it sank', *Kathimerini* (16 June 2023), <https://www.ekathimerini.com/news/1213332/port-officials-say-traffickers-untied-rope-coast-guard-tied-to-vessel-a-few-hours-before-it-sank/>.

49. *ERT News* (20 June 2023), available from Alternative Intervention of Athens Lawyers,  
<https://www.youtube.com/watch?v=b3tWaCpMuAw&t=4s>.
50. ‘CNV P355GR, the new coastal patrol vessels of the Hellenic Coast Guard’, *Naval Analyses* (31 October 2020),  
<https://www.navalanalyses.com/2020/10/cnv-p355gr-new-coastal-patrol-vessels.html>.
51. ‘Οι τεχνικές δυνατότητες του σκάφους ΠΠΛΣ 920 γελοιοποιούν τους ισχυρισμούς περί μη καταγραφής’, Initiative of Lawyers and Jurists for the Shipwreck of Pylos (20 July 2023),  
<https://justice4pylos.org/2023/07/οι-τεχνικες-δυνατοτητες-του-σκαφους-π/>.  
Video from LS-920, published on Mega is available from Twitter user @PaggioI (9 July 2023),  
<https://twitter.com/PaggioI/status/1677900769041825795>.
52. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Ο Ντογιάκος θέλει να επιβάλει "σιωπητήριο" για τη δικογραφία’, *News247* (16 June 2023),  
<https://www.news247.gr/koinonia/nayagio-stin-pylo-o-ntogiakos-thelei-na-epivalei-siopitirio-gia-ti-dikografia.10082650.html>.
53. See, for example, *Missing Migrants: Management of dead bodies on Lesbos, Mediterranean Missing* (September 2016),  
<https://missingmigrants.iom.int/sites/g/files/tmzbd1601/files/publication/file/Mediterranean-Missing-Greek-short-report-260817.pdf>.
54. ‘Information after the shipwreck near Pylos of 14 June 2023’, *Alarm Phone* (16 June 2023),  
<https://alarmphone.org/en/2023/06/16/information-after-the-shipwreck-near-pylos-of-14-june-2023/>.
55. Eva Papadopoulou, ‘Ετοιμάζουν προσφυγή κατά της προσωρινής κράτησης των εννέα’, *EfSyn* (22 June 2023),  
[https://www.efsyn.gr/ellada/dikaiosyni/394734\\_etoimazoy-n-prosfygi-kata-tis-prosoriniskratisis-ton-ennea](https://www.efsyn.gr/ellada/dikaiosyni/394734_etoimazoy-n-prosfygi-kata-tis-prosoriniskratisis-ton-ennea).



56. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Δείτε φωτογραφίες των 9 διακινητών - Ο ένας ομολόγησε ήδη’, *Proto Thema* (16 June 2023),  
<https://www.protothema.gr/greece/article/1382877/nauagio-stin-pulo-deite-fotografies-ton-9-diakiniton-o-enas-omologise-idi/>.
57. ‘Drowning in Lies: Greece tries to cover up its own role in the Pylos shipwreck by tampering with evidence’, *Lighthouse Reports* (4 July 2023),  
<https://www.lighthousereports.com/investigation/drowning-in-lies/>.
58. Nick Beake, Kostas Kallergis, ‘Greek coastguard “pressured” disaster survivors to blame Egyptian men’, *BBC News* (13 July 2023),  
<https://www.bbc.com/news/world-europe-66154654>.
59. Ibid.
60. Valeria Hänsel, Rob Moloney, Dariusz Firla, Runbir Serkepkanî, *Incarcerating the Marginalised – The Fight Against Alleged ‘Smugglers’ on the Greek Hotspot Islands*, CPT - Aegean Migrant Solidarity, borderline-europe and bordermonitoring.eu (November 2020), p. 53,  
<https://cpt.org/wp-content/uploads/Incarcerating-the-Marginalized-Report-20201.pdf>.
61. Ibid.
62. ‘FACT SHEET: Distinctions Between Human Smuggling and Human Trafficking’, The Human Smuggling and Trafficking Center (January 2005),  
[https://www.justice.gov/sites/default/files/crt/legacy/2010/12/15/smuggling\\_trafficking\\_facts.pdf](https://www.justice.gov/sites/default/files/crt/legacy/2010/12/15/smuggling_trafficking_facts.pdf).
63. European Commission, ‘Migrant Smuggling’, Migration and Home Affairs,  
[https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/irregular-migration-and-return/migrant-smuggling\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/irregular-migration-and-return/migrant-smuggling_en).
64. *Protocol Against The Smuggling Of Migrants By Land, Sea And Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, United Nations (2000),  
[https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM\\_Protocol\\_English.pdf](https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM_Protocol_English.pdf).

65. Valeria Hänsel, Rob Moloney, Dariusz Firla, Runbir Serkepkanî, *Incarcerating the Marginalised – The Fight Against Alleged ‘Smugglers’ on the Greek Hotspot Islands*, CPT - Aegean Migrant Solidarity, borderline-europe and bordermonitoring.eu (November 2020), pp. 22 – 34, <https://cpt.org/wp-content/uploads/Incarcerating-the-Marginalized-Report-20201.pdf>.

66. *Captain Support Greece*, ‘Imprisonment of Boat Drivers in Greece - examples from Lesbos’, *Border Criminologies* ( 17 June 2023), <https://blogs.law.ox.ac.uk/border-criminologies-blog/blog-post/2023/06/imprisonment-boat-drivers-greece-examples-lesvos>.

67. See Captain Support on Facebook, <https://www.facebook.com/CaptainSupportLegalAid/>.

68. ‘Smuggler, Warlord, EU ally’, *Lighthouse Reports* (20 July 2023), <https://www.lighthousereports.com/investigation/smuggler-warlord-eu-ally/>.

69. Ibid.

70. Umar A Farooq, ‘US court finds Libya’s Khalifa Haftar liable for war crimes’, *Middle East Eye* (29 July 2022), <https://www.middleeasteye.net/news/us-court-finds-libyas-khalifa-haftar-liable-war-crimes>.

71. See, for example, Gabriella Sanchez, ‘Beyond the matrix of oppression: Reframing human smuggling through intersectionality-informed approaches’, *Theoretical Criminology* (Vol. 20, no.1), pp. 46-56, <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1362480616677497>.

72. ‘Αλ. Τσίπρας: Απαιτούνται απαντήσεις για την ανθρώπινη τραγωδία - Ένταση με τον υπηρεσιακό υπουργό Ευ. Τουρνά’, *Capital.gr* (15 June 2023), <https://www.capital.gr/politiki/3721443/al-tsipras-apaitountai-apantiseis-gia-tin-anthropini-tragodia-entasi-me-ton-upiresiako-upourgo-eu-tourna/>.

73. ‘Μητσοτάκης στην Πάτρα: Το Λιμενικό θα σώζει ζωές και εμείς θα προστατεύουμε τα σύνορά μας’, *Protagon* (19 June 2023),  
<https://www.protagon.gr/epikairota/mitsotakis-stin-patra-to-limeniko-tha-swzei-zwes-kai-emeis-tha-prostatevoume-ta-synora-mas-44342744447/amp>.
74. ‘Ναυάγιο στην Πύλο: Δείτε φωτογραφίες των 9 διακινητών - Ο ένας ομολόγησε ήδη’, *Proto Thema* (16 June 2023),  
<https://www.protothema.gr/greece/article/1382877/nauagio-stin-pulo-deite-fotografies-ton-9-diakinton-o-enas-omologise-idi/>.
75. United Nations Convention on the Law of the Sea (10 December 1982),  
[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).
76. Howard Zinn, ‘Don’t Despair about the Supreme Court’, *Progressive Magazine* (21 October 2005),  
<https://progressive.org/op-eds/howard-zinn-despair-supreme-court/>.



**open assembly against /  
Lesvos  
border violence**





In den frühen Morgenstunden des 14. Juni ereignete sich eine der tödlichsten Havarien der jüngeren europäischen Geschichte. Mehr als 600 Menschen starben 47 Seemeilen vor Pylos, einer Küstenstadt im Südwesten Griechenlands, als sie versuchten, die Grenze auf dem Seeweg zu überqueren.

Der Text "Das Massaker von Pylos. Eine weitere tödliche Reise in die Festung Europa" entstand aus dem Bedürfnis heraus, über das Geschehene zu sprechen, um einmal mehr deutlich zu machen, dass die griechische Küstenwache im Auftrag des griechischen Staates mit Wissen (und Unterstützung) von Frontex und letztlich der Europäischen Union jeden Tag Menschen an den Grenzen der Festung Europa tötet.

