

BIP-Aktuell #123: Free Gaza – eine aktuelle Erinnerung an eine ungelöste Aufgabe

Zehn Jahre nach dem israelischen Massaker an Menschenrechtsaktivisten Bericht von Prof. Dr. Norman Paech und Annette Groth

Zusammenfassung: Vor zehn Jahren gingen israelische Truppen völkerrechtswidrig an Bord von Schiffen, die humanitäre Hilfsgüter in den belagerten Gazastreifen bringen wollten. Sie töteten zehn unbewaffnete Passagiere und verhafteten die anderen. Die Schiffe und die Waren wurden beschlagnahmt. Bis heute sind die Verantwortlichen für diese kriminelle Handlung nicht vor Gericht gestellt worden, und einer von ihnen ist weiterhin Premierminister des Staates Israel.

Vor genau zehn Jahren überfielen israelische Streitkräfte in internationalen Gewässern die „Free Gaza“-Flottille. Da der Hergang der Ereignisse immer wieder unterschiedlich dargestellt und verfälscht wird, soll er hier zunächst aus der Sicht der an der Flottille beteiligten Passagiere Annette Groth und Norman Paech geschildert werden. Außer uns nahmen die Bundestagsabgeordnete Inge Höger, Dr. Mathias Jochheim von der IPPNW und Nader El Sakka von der Palästinensischen Gemeinde in Hamburg teil. Lediglich sechs der ursprünglich acht Schiffe trafen sich am 30. Mai weit südlich der Insel Zypern und östlich von Israel in internationalen Gewässern. Es waren die Passagierschiffe MV Mavi Marmara unter der Flagge der Komoren, die MV Challenger I unter US-amerikanischer Flagge und die MV Sfondoni unter griechischer Flagge, die Frachter MV Defney unter türkischer Flagge, die MV Eleftheri Mesogeio (Free Mediterranean) unter griechischer Flagge und die MV Sofia unter schwedischer Flagge. Die unter US-amerikanischer Flagge fahrende MV Challenger II musste kurz nach ihrem Auslaufen aus dem griechischen Hafen Agios Nikolaos wegen eines Steuerungsschadens, ein offenkundiger Sabotageakt der israelischen Armee,¹ aufgeben und ihre Passagiere auf die Mavi Marmara übersetzen. Der von Irland gestartete Frachter Rachel Corrie konnte den Treffpunkt wegen verschiedener Probleme nicht mehr rechtzeitig erreichen.



¹ Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 2. Juni 2010.

Die Mavi Marmara. Quelle: Free Gaza Movement, 2010, Wikipedia.

Eine politische humanitäre Mission

Die Flottille war von einer Koalition von sechs Organisationen zusammengestellt worden: 1. The Free Gaza Movement, 2. IHH Humanitarian Relief Foundation, 3. The European Campaign to End the Siege on Gaza (ECESG), 4. The International Committee to End the Siege on Gaza, 5. The Greek Ship to Gaza Campaign, 6. The Swedish Ship to Gaza. Alle Passagiere waren vor ihrer Reise auf mögliche Gefahren aufmerksam gemacht worden und mussten sich auf vollkommene Gewaltlosigkeit bei einer möglichen Konfrontation mit der israelischen Armee schriftlich verpflichten. Es war absolut verboten, Waffen oder Munition mit an Bord zu nehmen, die Verladung der Fracht wurde von den Hafenbehörden kontrolliert. Wie sich später bei der Untersuchung des Gepäcks der Passagiere und der Löschung der Fracht durch die Israelis im Hafen von Ashdod herausstellte, war dieses Verbot ohne Ausnahme befolgt worden, es wurden keine Waffen gefunden.

Die Schiffe waren von Athen, Istanbul und Agios Nikolaos gestartet. An Bord waren insgesamt knapp über 700 Passagiere aus 36 Ländern (laut The Guardian 671 Passagiere, das Innenministerium von Israel sprach am 5. Juni von 702 deportierten Menschen), davon 577 allein auf der Mavi Marmara. Die Frachter hatten etwa 10.000 t Hilfsgüter an Bord, vor allem Nahrungsmittel und Textilien, Pharmaka und medizinische Ausrüstungen, Baumaterialien wie 3500 t Zement, 750 t Stahl, Holz, Plastikfensterrahmen und Glas, Elektro- und Dieselgeneratoren, Spielzeug, 20 t Papier etc.² Es waren nicht die ersten Schiffe der Free Gaza-Bewegung, die die Blockade des Gazastreifens von See aus durchbrechen wollten. Bereits im August 2008 war es zwei Schiffen mit 44 Aktivisten gelungen, Gaza zu erreichen – die ersten internationalen Schiffe seit 42 Jahren. Insgesamt gab es zwischen 2008 und 2019 achtzehn Flottillen mit über 30 Booten, die fast alle gewaltsam aufgebracht wurden.

Ein Angriff in internationalen Gewässern

Der erste Kontakt mit israelischen Kriegsschiffen erfolgte am 30. Mai gegen 22.30 Uhr über Radar und Funkkontakt. Der Kapitän der Mavi Marmara antwortete auf die Aufforderung, die Fahrt zu stoppen, dass sich die Flottille in internationalen Gewässern bewege, ca. 70 – 90 Meilen von der Küste entfernt, und ihre Fahrt mit Hilfsgütern nach Gaza fortsetzen werde. Die Passagiere wurden gegen 23.00 Uhr an Deck gerufen und aufgefordert, ihre Rettungsjacken anzulegen zur Sicherheit gegen einen möglichen israelischen Angriff. Nach einer Stunde wurden die Passagiere in ihre Aufenthaltssäle zur Nachtruhe zurückgeschickt. Die Kriegsschiffe folgten der Flottille. Die Satellitentelephone und die Türksat Satellitenfrequenz, die die Mavi Marmara zur Kommunikation mit den internationalen Medien aber auch unter den Schiffen der Flottille benutzte, wurden zu diesem Zeitpunkt geblockt.

Am nächsten Morgen, dem 31. Mai gegen 4.20 Uhr, wurde die Mavi Marmara plötzlich beschossen. Zu diesem Zeitpunkt war die Flottille von vier Kriegsschiffen und fast 30 Zodiacs

² Detaillierte Auflistung bei IHH, Flotilla Campaign Summary Report Palestine our Route Humanitarian Aid our Load, June 2010, S. 12.

(Kampf-Schlauchboote) umgeben, 3 Helikopter erschienen, und auch 2 Unterseebote mit insgesamt an die 1000 Soldaten sollen an dieser „Operation Seebrise“ beteiligt gewesen sein.³ Israelische Soldaten hatten versucht, die Mavi Marmara von den Zodiacs aus zu entern, was misslang. Der Angriff danach erfolgte mit Tränengas- und Blendgranaten, Farbgeschossen und gummiummantelten Stahlgeschossen.⁴ Unmittelbar danach, gegen 4.30 Uhr, wurde der Angriff auf die Mavi Marmara von Helikoptern aus geführt, von denen sich Soldaten auf das Oberdeck abseilten. Nach verschiedenen glaubhaften Zeugenaussagen wurde das Feuer von den Helikoptern aus eröffnet noch bevor die Kommandos das Deck erreicht hatten. Dabei wurden zwei Männer, die sich zur Abwehr auf das Oberdeck begeben hatten, getötet.⁵ In den folgenden Auseinandersetzungen wurden insgesamt 9 Personen getötet und 54 verwundet, 23 davon schwer. Später erlag in der Türkei ein weiterer Passagier seinen Verletzungen. Es gibt keine Zahlen darüber, wie viele Passagiere sich auf dem Oberdeck den israelischen Soldaten entgegenstellten. Ihnen gelang es auf jeden Fall, drei Soldaten zu entwaffnen und zur Erste-Hilfe-Station zu bringen, die im 2. Deck eingerichtet worden war. Sie waren nur leicht verletzt, wurden versorgt und konnten später die Station aus eigenen Kräften verlassen. Die Passagiere benutzten bei ihren Kämpfen mit den Soldaten Stöcke, Eisenstangen, die sie mit Eisensägen aus der Reling herausgesägt haben sollen, Feuerwehrschräuche, Stühle, Wasserflaschen und andere Gegenstände, die sie an Deck finden konnten. Die erbeuteten Waffen wurden von ihnen nicht benutzt, sie wurden z. T. über Bord geworfen. Die Tatsache, dass die israelische Armee keine Details über die Verwundungen der Soldaten veröffentlicht hat, unterstreicht den Befund, dass die Passagiere die erbeuteten Schusswaffen nicht benutzt haben.

Nach ca. einer halben Stunde, gegen 5.10 Uhr, wurden die Passagiere über Lautsprecher auf Englisch und Arabisch aufgefordert, sich in ihre Aufenthaltssäle zu begeben, sich ruhig zu verhalten und jeden Widerstand zu unterlassen. Die Israelis hätten das Kommando über das Schiff übernommen. Das geschah. Auch die auf dem untersten Deck bis dahin aus Sicherheitsgründen eingeschlossenen Frauen wurden jetzt heraufgelassen. Die israelischen Soldaten auf den Außendecks, die aufgefordert wurden, den Gebrauch der Schusswaffen einzustellen, kümmerten sich zunächst nicht darum. Sie richteten immer wieder ihre Waffen von außen auf die Fenster, sobald sich in den Sälen ein Passagier erhob. Nach einiger Zeit gelang es der Knesseth-Abgeordneten Haneen Zoabi, die sich an Bord der Mavi Marmara befand, Kontakt zu den Soldaten aufzunehmen. Alle Passagiere wurden schließlich einzeln aus den Sälen beordert, untersucht und mit Kabelbindern um die Handgelenke gefesselt. Sie mussten auf den Außengängen in Reih und Glied knien, Frauen und die wenigen Europäer durften sich auf die Bänke setzen. Währenddessen nahm die Flottille Kurs auf Ashdod. Helikopter brachten weitere Verstärkung heran, u.a. auch Hunde.

³ So IHH, Summary Report, S. 19, 21.

⁴ Vgl. Richard Lightbown, The Israeli raid of the Freedom Flotilla 31 May 2010, A review of media resources, 28. Juni 2010, S. 10.

⁵ Vgl. Richard Lightbown, op. Cit. S. 11, 12.

Die Kaperung der anderen Schiffe zur gleichen Zeit verlief ohne Tote und ohne größere Verletzungen, doch nicht ohne Gewalt und aggressive Beleidigungen. Die israelischen Soldaten benutzten Taser (Elektroschockwaffen) und Gummigeschosse, schlugen etliche Passagiere mit den Kolben ihrer Waffen, sodass sie bluteten, fesselten sie mit Kabelbindern, stülpten ihnen Kapuzen über und verklebten ihnen die Augen – das alles, obwohl es keinen gewaltsamen Widerstand gab. Die Mannschaften wurden mit Waffen zur Kursänderung gezwungen.

Die Fahrt nach Ashdod dauerte mehr als 10 Stunden, während dessen die Passagiere nur mangelhaft mit Wasser und Nahrung versorgt wurden. Vielen wurde der Gang zur Toilette verwehrt etc. Im Hafen von Ashdod - gegen 19.00 Uhr - wurden alle einzeln von den Schiffen geführt, verhört, einer kurzen gesundheitlichen Untersuchung unterzogen und entweder zum Flughafen Ben Gurion gefahren, um ausgeflogen zu werden (so die deutschen Gefangenen), oder mit Bussen in das Gefängnis in Be'er Sheba gebracht (so die ganz überwiegende Anzahl der Gefangenen). Niemand konnte sein Gepäck mitnehmen, welches in verwüstetem Zustand an Bord der Schiffe verblieb. Nur sehr wenigen gelang es, einzelne Memorycards aus ihren Kameras zu retten. Sämtliches elektronisches Gerät der Passagiere und Journalisten wurde einbehalten. Die immer wieder gegebenen Versicherungen, dass den Passagieren ihr Gepäck ausgehändigt werde, haben sich bis auf Einzelstücke von zumeist geringem Wert, die nach Istanbul gesandt wurden, als falsch erwiesen.

Im September 2016 zahlte die israelische Regierung den Familien der zehn getöteten Türken 18 Mio. Euro Entschädigung. Sie versuchte, die Katastrophe auf der Mavi Marmara mit einigen Unzulänglichkeiten und Fehlern der Planung und Durchführung zu erklären. Alles spricht jedoch dafür, dass es sich hier um eine wohlkalkulierte Operation nach dem Muster »shock and awe« gehandelt hat, die ein demonstratives Zeichen setzen sollte: Niemand kommt ohne die Zustimmung der israelischen Regierung nach Gaza, gleichgültig, welche Opfer das erfordert. Wie schon bei den Überfällen auf den Gazastreifen im Winter 2008/2009 und 2014 und den gezielten Tötungen 2019/2020 an der Gaza-Grenze, so hatte die israelische Regierung offensichtlich auch hier keine Probleme damit, ihre militärischen Operationen außerhalb und gegen das Völkerrecht durchzuführen. Ihre halbherzige Rechtfertigung mit dem Recht auf Selbstverteidigung hat der damalige Verteidigungsminister Ehud Barak selbst als falsch entlarvt, als er später einräumte, den Überfall lange vorher geplant zu haben.

Der UNO-Menschenrechtsausschuss: Blockade und Angriff sind völkerrechtswidrig

Schon am 2. Juni 2010, zwei Tage nach dem israelischen Überfall auf die Free-Gaza-Flottille, wurde eine Untersuchungskommission des UNO-Menschenrechtsausschusses eingerichtet. Sie arbeitete schnell und gab am 22. September ihren Bericht ab, nachdem sie 112 Zeugen in Genf, London, Istanbul und Amman vernommen und alle zugänglichen Beweisstücke gesichtet hatte. Am 27. September diskutierte der UNO-Menschenrechtsrat den Bericht und akzeptierte ihn mit großer Mehrheit bei Stimmenthaltung der europäischen Staaten.⁶ Dieser

⁶ Vgl. „Über den israelischen Angriff auf die Gaza-Hilfsflottille - Bericht der Untersuchungskommission der Vereinten Nationen“, Melzer-Verlag, Frankfurt am Main 2010, 112 Seiten, 9,99 Euro. Mit Vorworten

Bericht nimmt eindeutig Stellung gegen die israelische Regierung und ihre Armee: Die Blockade des Gazastreifens, die mit der kollektiven Bestrafung der Bevölkerung eine humanitäre Krise hervorgerufen hat, sei rechtswidrig. Ebenso sei die Blockade der Free-Gaza-Flottille in internationalen Gewässern und ihre Entführung nach Israel rechtswidrig gewesen. Schließlich sei der militärische Überfall auf die Flottille und die Erstürmung der Mavi Marmara nicht etwa durch das Recht auf Selbstverteidigung gerechtfertigt, wie es die israelische Regierung immer noch behauptet, sondern ein Akt der Aggression, gegen den die Passagiere berechtigt waren, sich zu wehren.

Zusammenfassend verurteilte die Kommission mit eindeutigen Worten die Aggressivität und Unverhältnismäßigkeit des israelischen Überfalls und bestätigte, dass es sich bei der Free-Gaza-Flottille um eine friedliche humanitäre Mission gehandelt hatte. Wir, die wir an Bord der Schiffe waren, wurden immer wieder gefragt, ob wir den Ablauf der Militäroperation nicht hätten vorhersehen können, die Israelis hätten doch unmissverständlich die Mission als Provokation verurteilt und die Sperrung des Weges nach Gaza erklärt. Natürlich sollte die Flottille nicht nur dringend benötigte Güter nach Gaza bringen, sondern zugleich Israel, die USA und die europäischen Staaten provozieren, endlich die unmenschliche Blockade aufzuheben. Eine solche Provokation war und ist immer noch legitim und legal, da das internationale Recht eine solche Blockade verbietet. Aber an einen solchen »Auftritt« der israelischen Armee hatte niemand gedacht.

Die Tücken der nationalen und internationalen Strafgerichtsbarkeit

Im Juni 2010 erstatteten die fünf Mitglieder der deutschen Delegation Strafanzeige beim Generalbundesanwalt „gegen unbekannte Verantwortliche der israelischen Streitkräfte wegen sämtlicher in Frage kommenden Straftatbestände, insbesondere wegen Kriegsverbrechen und Freiheitsberaubung“. Nach gut vier Jahren, Ende September 2014, erhielten wir die Nachricht, dass „keine zureichenden Anhaltspunkte für die Begehung verfolgbarer Straftaten zum Nachteil deutscher Staatsangehöriger“ vorhanden seien, „das Vorgehen der israelischen Streitkräfte erweist sich (...) nach dem Völkerstrafgesetzbuch (VStGB) als straflos“.

In der Begründung heißt es, dass „Passagiere und Besatzung dem ersten israelischen Kommando, das mittels eines Schnellbootes an Bord gelangen wollte, Widerstand entgegenbrachten, der im weiteren Verlauf seitens der Gruppe der Passagiere auf dem Oberdeck in erheblicher, organisierter und gewaltsamer Weise fortgesetzt wurde“; außerdem stellten die Schiffe der Flottille „unter den gegebenen Umständen militärische Ziele dar, die nach den Regeln des humanitären Völkerrechts angegriffen werden durften“.⁷ Das heißt, die zivilen Schiffe der Flottille wurden nicht als schutzwürdig „unter dem Blickwinkel des humanitären Völkerrechts“ betrachtet, sondern als „zulässige militärische Ziele“, sodass auch eine Gefangennahme erlaubt war.

von Henning Mankell, Norman Paech, Annette Groth und Inge Höger und einem Völkerrechtsgutachten von Norman Paech.

⁷ Generalbundesanwalt, 30. September 2014.

Im Gegensatz zu dem UN-Menschenrechtsbericht konnte die Generalbundesanwaltschaft auch keine der von der Kommission festgestellten Kriegsverbrechen erkennen, also „gezielte Tötung, Folter und unmenschliche Behandlung, gezielte Zufügung großer Leiden oder ernstliche Verletzung von Körper und Gesundheit“, alles Verstöße gegen Artikel 147 Vierte Genfer Konvention. Die Bundesanwaltschaft, obwohl Teil der Justiz, ist nicht unabhängig, sie unterliegt den Weisungen des Bundesjustizministeriums. Ein ihr übersandtes weiteres juristisches Gutachten übersah sie großzügig und forderte von keinem der Geschädigten weitere Informationen zu dem Überfall. Sie musste offenbar vier Jahre auf die Begründung für ihren Bescheid aus dem Justizministerium warten, die ihr auch die israelische Botschaft hätte liefern können.



Fatou Bensouda, Chefanklägerin beim Internationalen Strafgerichtshof in Den Haag. Quelle: Stine Merethe Eid, 2015, Wikipedia.

Inzwischen hatte eine internationale Kanzlei im Auftrag der Regierung der Komoren — die Mavi Marmara war auf den Komoren registriert — die Verbrechen gegen die Flottille vor den Internationalen Strafgerichtshof (IStGH) gebracht. Die Chefanklägerin Fatou Bensouda lehnte jedoch im November 2014 eine Klageerhebung ab. Drei Jahre später forderte eine aus drei Richtern bestehende Kammer des IStGH ihre Chefanklägerin auf, eine Untersuchung einzuleiten, die sie verweigerte. Im September 2019 wiesen die Richter sie nochmals an, den Überfall zu untersuchen und gegebenenfalls Anklage zu erheben. Auch diese Anweisung wies Fatou Bensouda am 2. Dezember 2019 zurück, woraufhin die Regierung der Komoren in Berufung ging und die IStGH-Richter einen höchst ungewöhnlichen Schritt einschlugen: Sie schickten den „Free Gaza“-Passagieren einen kurzen Fragenkatalog zu, unter anderem mit der Frage, ob man eine Strafermittlung durch den IStGH für notwendig halte.

Einige Richter scheinen von der Strafbarkeit des israelischen Angriffs überzeugt zu sein und wollen eine strafrechtliche Untersuchung. Sie versprechen sich offensichtlich, mit den Antworten der „Free Gaza“-AktivistInnen mehr Druck auf die Chefanklägerin entfalten zu können. Ähnliche Auseinandersetzungen mit ihren Richterkollegen hatten dazu geführt, dass Fatou Bensouda erst im Dezember 2019 nach fünfjähriger (!) Bedenkzeit die Entscheidung

traf, Ermittlungen wegen möglicher israelischer Kriegsverbrechen während des Gazakriegs 2014 einzuleiten. Der Angriff auf die „Free-Gaza“-Flotille ist darin nicht enthalten. Allerdings hat sie nun am 30. April in einem umfangreichen Gutachten die Rechtsprechungskompetenz des IStGH über Palästina, das die Westbank, Ost-Jerusalem und Gaza umfasst, begründet. Sie wird von Israel und etlichen westlichen Staaten, unter ihnen die Bundesrepublik, bestritten, da Palästina kein Staat sei. Akzeptiert die Kammer das Gutachten der Chefanklägerin, wovon auszugehen ist, können auf jeden Fall die Vorermittlungen weitergeführt werden und zu einer Anklage führen.

Wie immer der Gerichtshof entscheiden wird, Regierung und Armee Israels haben ihre Politik nicht etwa gemäßigt, sondern radikalisiert. Ihnen ist das nur möglich, weil sie weiterhin von den Staaten unterstützt werden, die allein in der Lage wären, Israel zur Umkehr zu bewegen. Die Kluft zwischen Recht und Moral auf der einen und Gewalt und Rechtsverachtung auf der anderen Seite wächst in Dimensionen, die die Verfassungen dieser Staaten selbst niemals zulassen würden – bei Gefahr eines Bürgerkriegs. An dieser Kluft wird auch ein Gerichtshof der Vereinten Nationen scheitern, wenn es ihm nicht gelingt, sich von dem Druck und Einfluss der Staaten zu befreien, die seine Unabhängigkeit immer wieder in Frage stellen.

„Grenzenlose Schande“

Es gibt seit langem Kritik auch in Israel an der Brutalität des Besatzungsregimes, wie sie sich im Angriff auf die Mavi Marmara gezeigt hat. Eine der berührendsten Kritiken kam 2010 von Dov Yirmiya⁸ (1914-2016) aus der Friedensbewegung Gush Shalom, einem der letzten Veteranen der paramilitärischen jüdischen Haganah:

„Ich bin einer von den noch übrigen Haganah-Veteranen, die in der britischen Armee gedient haben und danach zu den Initiatoren der illegalen Einwanderung für die Holocaustüberlebenden gehörten. Wir kämpften gegen die Mächte des siegreichen Großbritanniens für das Recht, an den Küsten dieses Landes anzukommen. Ihre Kriegsschiffe und Soldaten, die gerade gegen den schlimmsten aller Feinde gekämpft und ihn besiegt hatten, gingen nun dazu über, unsere Boote mit Wut und Hass zu bekämpfen, unsere Boote, die von den Küsten Italiens voll Überlebender aus der Nazihölle in dieses Land abfuhrten. Die Kriegsschiffe jagten hinter ihnen her, schlossen sie ein, manchmal zerdrückten sie sie, schossen auf sie, töteten und verletzten viele ihrer Passagiere.

Und jetzt habe ich mit Schrecken und gebrochenem Herzen eine Wiederholung derselben Szenen beobachtet — doch mit umgekehrten Rollen. Es sind die Soldaten und Matrosen der Militärkräfte, die sich rühmen, die ‚israelischen Verteidigungskräfte‘ zu sein. Sie sind nun die Verfolger und Mörder. Es gibt keine Grenze für die Schande, die Grausamkeit und die Heuchelei, die unsere kriminellen Akte mit Lügen und Bösartigkeit einhüllen. Ich bin bis in die Tiefen meines Herzens betroffen — wie konnten wir nur so tief fallen? Wie sind wir zu einem ungerechten und grausamen Volk geworden, aus einem Volk von Verfolgten zu einem, das verfolgt? (...) Schon in voraussehbarer Zukunft ist Israel dabei, seine Überlebenschancen

⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Dov_Yermiya

zu zerstören. Das Menetekel der Zerstörung steht schon mit Blut an der Wand. Wehe unseren Kindern, unseren Enkeln und Urenkeln, denen wir solch eine Erbschaft hinterlassen“.⁹

⁹ <https://www.jungewelt.de/artikel/146664.grenzenlose-schande.html>, vom 29. Juni 2010.