

Zivile Seenotrettung

ZWISCHEN MYTHEN UND FAKTEN

2025



**SOS
MEDITERRANEE**

INHALT

1 Vorwort	2
2 „Das Handeln von SAR- NGOs im Mittelmeer ist illegal.“	4
3 „Es ist nicht die Aufgabe von Bürger*innen, Rettungen durchzuführen.“	5
4 „Die Präsenz von NGO-Schiffen ermutigt mehr Menschen, das Meer zu überqueren.“	6
5 „Die Überlebenden sollten nach Libyen zurückgebracht werden.“	7
6 „NGO-Schiffe erleichtern die Arbeit von Schleuser*innen, indem sie Migrant*innen in internationalen Gewässern retten.“	8
7 „NGOs wie SOS MEDITERRANEE arbeiten mit Schleuser*innen zusammen.“	9
8 „Nicht alle Boote, die gerettet werden, befinden sich in Seenot.“	10
9 „Humanitäre Schiffe holen Menschen direkt in Libyen ab.“	11

Vorwort

Zwischen Mythen und Fakten: Was zivile Seenotrettung wirklich bedeutet

K

aum ein anderes Thema wird in Europa so kontrovers diskutiert wie die zivile Seenotrettung im Mittelmeer. Immer wieder ist von „illegalen Rettungen“, „Anreizen zur Flucht“ oder „Zusammenarbeit mit Schleuser*innen“ die Rede.

Doch vieles, was in der öffentlichen Debatte kursiert, hält einer genaueren Prüfung nicht stand. Zwischen Fakten, Emotionen und politischen Interessen verschwimmen oft die Grenzen – zulasten der Menschen, um die es eigentlich geht: diejenigen, die auf der Suche nach Sicherheit ihr Leben riskieren müssen.

Rettung ist kein Verbrechen

Das internationale Seerecht verpflichtet alle, die sich auf See befinden, Menschen in Not zu helfen. Dieses Gebot gilt unabhängig von Nationalität, Fluchtgründen oder Aufenthaltsstatus. Zivile Seenotrettungsorganisationen wie SOS MEDITERRANEE handeln genau in diesem rechtlichen und humanitären Rahmen.

Sie springen dort ein, wo staatliche Akteur*innen sich weitgehend zurückgezogen haben – auf einer der gefährlichsten Fluchtrouten der Welt. Jahr für Jahr ertrinken Tausende Menschen im Mittelmeer, weil es kaum noch koordinierte staatliche Such- und Rettungsmissionen gibt. Ohne die Einsätze ziviler Schiffe wären es noch viele mehr.

Warum Mythen gefährlich sind

Falschinformationen über Seenotrettung verbreiten sich schnell – oft emotional aufgeladen, manchmal gezielt politisch instrumentalisiert. Sie schaffen ein Klima des Misstrauens gegenüber Menschen, die Leben retten, und verschieben den Fokus von den eigentlichen Ursachen, die Menschen zum Verlassen ihres Herkunftslandes zwingen: Krieg, Verfolgung, Armut und das Fehlen sicherer und legaler Wege nach Europa.

Diese Mythen haben reale Folgen. Sie beeinflussen politische Entscheidungen, erschweren humanitäre Arbeit und führen dazu, dass Rettungsschiffe blockiert, kriminalisiert oder an der Ausfahrt gehindert werden.

Fakten statt Vorurteile

Rettung auf See ist kein politisches Statement, sondern eine rechtliche und menschliche Pflicht. Niemand steigt leichtfertig in ein überfülltes Schlauchboot über das offene Meer. Wer diese Route wählt, tut es, weil es keine sichereren Alternativen gibt.

Die Präsenz ziviler Rettungsorganisationen im Mittelmeer ist keine Ursache dafür, dass Menschen diesen gefährlichen Weg auf sich nehmen – sie ist eine Antwort auf das Versagen, sichere Wege zu schaffen.

Warum Aufklärung zählt

Aufklärung bedeutet, den Fakten Raum zu geben – und den Mythen die Grundlage zu entziehen.

Unser neues Dossier „*Zivile Seenotrettung zwischen Mythen und Fakten*“ geht den häufigsten Falschbehauptungen nach, erklärt ihre Hintergründe und zeigt, was tatsächlich gilt – juristisch, politisch und menschlich. Denn nur mit Wissen lässt sich der öffentliche Diskurs wieder auf das Wesentliche zurückführen: den Schutz von Menschenleben.



„Das Handeln von SAR- NGOs im Mittelmeer ist illegal.“



Das Handeln von NGOs, wie SOS MEDITERRANEE im Mittelmeer, ist legal – und lebenswichtig!

SOS MEDITERRANEE agiert immer in strikter Übereinstimmung mit den maritimen und internationalen Konventionen.

Unser Handeln steht in einem klaren rechtlichen Rahmen und in der langen Tradition der Seefahrt.

Die Such- und Rettungseinsätze in internationalen Gewässern beruhen auf der Verpflichtung aller Schiffskapitänen*innen, allen Personen in Seenot Hilfe zu leisten und sie „innerhalb einer angemessenen Zeit (...) und unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, ihrem Status oder den Umständen, in denen sie sich befinden, an einem sicheren Ort“ an Land zu bringen [1].

Mehrere internationale Übereinkommen definieren diese Verpflichtungen zur Seenotrettung, darunter:

Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (**SOLAS**) – 1974

Internationales Übereinkommen zur Seenotrettung (**SAR**) – 1979

Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (**UNCLOS**) – 1982

IMO Resolution MSC.167(78) über die Richtlinien zur Behandlung von auf See geretteten Personen von 2004

Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Konvention) von 1974 besagt:

„Schiffskapitänen*innen, die sich in der Lage befinden, Hilfe zu leisten, sind verpflichtet, unverzüglich zur Rettung von Personen in Seenot auszulaufen, sobald sie von einer solchen Situation erfahren – und, wenn möglich, die betroffenen Personen oder den Seenotrettungsdienst darüber zu informieren, dass ihr Schiff Hilfe leistet.“ (Regel 33)

Wenn ein Boot in Seenot gesichtet wird, sollten alle Kapitän*innen nach Möglichkeit den Fall an die zuständige Rettungsleitstelle (RCC) weiterleiten, die für die betreffende Such- und Rettungsregion verantwortlich ist. Das RCC übernimmt anschließend die Koordinierung der Rettung, bestimmt die Schiffe, die die Rettung durchführen, und legt den „Place of Safety“ fest, an dem die Geretteten an Land gebracht werden sollen.

In Übereinstimmung mit diesem Verfahren informiert SOS MEDITERRANEE die Seebehörden systematisch über alle Phasen seiner Such- und Rettungseinsätze.



“

*„Es ist nicht die Aufgabe von Bürger*innen, Rettungen durchzuführen.“*



Die Hilfeleistung für Menschen in Seenot ist die Pflicht aller Kapitän*innen.

Alle Kapitän*innen eines Schiffes haben nicht nur eine moralische Verantwortung, sondern auch eine gesetzliche Verpflichtung, „jeder Person, die sich auf See in Lebensgefahr befindet, Hilfe zu leisten“, sofern „sie dies ohne erhebliche Gefahr für das Schiff, die Besatzung oder die Passagier*innen tun können“[2].

Staaten sind für die Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen (SAR) in internationalen Gewässern verantwortlich.

Daher „förderst jeder Küstenstaat die Einrichtung, den Betrieb und die Aufrechterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes“ [3]. Das bedeutet jedoch nicht, dass alle Rettungseinsätze von staatlichen Schiffen durchgeführt werden. Je nach Situation können die nationalen Rettungsleitstellen (RCC) auch Handels schiffe oder andere private Schiffe in der Nähe eines Bootes in Seenot kontaktieren und anweisen, Hilfe zu leisten.

Das Ende der Militäroperation Mare Nostrum hat eine tödliche Lücke in der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer hinterlassen. Zwar folgten mit EU-Missionen wie Triton und später Themis weitere Einsätze, deren Mandate und Mittel jedoch deutlich eingeschränkt wurden (und sich vor allem auf Grenzschutz statt auf Seenotrettung konzentrierten). Die zwischen 2013 und 2014 von der italienischen Marine geleitete Operation Mare Nostrum hatte über 150.000 Menschen aus Seenot gerettet. Ihr Ende und die anschließende Reduzierung staatlicher Rettungskapazitäten führten zu einem massiven Anstieg von Schiffsunglücken und Todesfällen auf See.

Seit 2014 ist das zentrale Mittelmeer daher zu einer der tödlichsten maritimen Migrationsrouten der Welt geworden. SOS MEDITERRANEE hält diese Situation für inakzeptabel und ist der Ansicht, dass auch die Zivilgesellschaft Verantwortung trägt: Deshalb sind wir seit mittlerweile 10 Jahren im zentralen Mittelmeer aktiv, um Leben auf See zu retten und so die Zahl der Todesfälle zu verringern.

„Die Präsenz von NGO-Schiffen ermutigt mehr Menschen, das Meer zu überqueren.“

Dokumentierte Gewalt und Misshandlungen in Libyen zwingen Überlebende zur Flucht über das Meer – wann immer das Wetter es zulässt.

Die Annahme, dass die Präsenz von Such- und Rettungsschiffen ziviler NGOs Abfahrten aus Libyen fördere – die sogenannte „Pull-Faktor-Theorie“ – wurde in wissenschaftlichen Studien mehrfach widerlegt.

Menschen, die in Libyen festgehalten werden, fliehen aufgrund unmenschlicher Lebensbedingungen, unabhängig davon, ob sich Rettungsschiffe in den internationalen Gewässern vor Libyen befinden oder nicht.

Berichte der Oxford University, der University of London, des European University Institute in Florenz und des Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI) zeigen, dass kein kausaler Zusammenhang zwischen den Überfahrten über das zentrale Mittelmeer und der Präsenz von NGO-Rettungsschiffen besteht.

Mehrere konkrete Beispiele belegen dies: Nach dem Ende der Rettungsoperation Mare Nostrum im Jahr 2014 ging die Zahl der Abfahrten und Ankünfte in Italien nicht zurück – im Gegenteil: sie stieg, ebenso wie die Zahl der Todesfälle.

Laut der Internationalen Organisation für Migration (IOM) kamen 2014 rund 3.165 Menschen ums Leben, 2015 waren es 3.232. Eine Untersuchung, darunter die ISPI-Studie „Migration and

the Myth of the Pull-Factor in the Mediterranean“ von 2020 zeigen, dass zwischen dem 1. Januar 2019 und dem 24. Februar 2020 nahezu gleich viele Abfahrten registriert wurden, unabhängig davon, ob NGO-Rettungsschiffe vor der libyschen Küste patrouillierten (52,0 pro Tag) oder nicht (52,3 pro Tag) [4].

Zu ähnlichen Ergebnissen kamen Rodríguez Sánchez et al. (2023), die in ihrer Studie ebenfalls keinen Beleg für die „Pull-Faktor-Theorie“ fanden [5]. Mithilfe eines statistischen Modells analysierten die Autor*innen verschiedene Phasen der Seenotrettung im zentralen Mittelmeer und kamen zu dem Ergebnis, dass weder staatliche noch private Rettungseinsätze die Zahl der Überfahrten beeinflussen.

Wetterbedingungen sind hingegen der entscheidende Faktor für den Zeitpunkt der Abfahrten, gefolgt von Sicherheitslage und bewaffneten Konflikten in Libyen.

Zwischen 2014 und 2025 kamen laut IOM-Daten mehr als 32.000 Menschen im zentralen Mittelmeer ums Leben [6]. Es wäre unmenschlich und zynisch, Menschen in Seenot nicht zu retten, nur um andere womöglich davon abzuhalten, aus lebensbedrohlichen Umständen zu fliehen.



“Die Überlebenden sollten nach Libyen zurückgebracht werden”



Die Rückführung von Überlebenden nach Libyen ist illegal und gefährlich.



Stefano Belacchi / SOS MEDITERRANEE

Internationale Seerechtsübereinkommen verbieten die Anlandung von auf See geretteten Personen in Libyen, da das Land nicht als „Place of Safety“ gelten kann.

Gemäß der Resolution MSC.155(78) (Änderung von 2004 zum Internationalen Übereinkommen über Seenotrettung von 1979) ist eine Rettung erst abgeschlossen, wenn die Geretteten an einen „sicheren Ort“ gebracht wurden – also an einen Ort, „an dem das Leben der Überlebenden nicht länger bedroht ist und an dem ihre grundlegenden menschlichen Bedürfnisse (wie Nahrung, Unterkunft und medizinische Versorgung) erfüllt werden können [7]“.

Wie vom Europarat [8], den Vereinten Nationen [9] und der Europäischen Kommission [10] anerkannt, sind diese Kriterien in Libyen nicht erfüllt.

Menschen, die in Libyen festgehalten werden, sind unvorstellbarer Gewalt ausgesetzt. Nahezu alle Überlebenden, die dem entkommen konnten und von SOS MEDITERRANEE gerettet wurden, berichten von körperlichen Misshandlungen, Erpressung, wiederholten willkürlichen Festnahmen, Zwangsarbeit und sexualisierter Gewalt. Diese massiven Menschenrechtsverletzungen wurden auch von den Vereinten

Nationen und diversen internationalen Organisationen wie Amnesty International und Human Rights Watch umfassend dokumentiert.

Eine Anlandung von Überlebenden in Libyen wäre daher ein Verstoß gegen das internationale Seerecht sowie gegen das Non-Refoulement-Prinzip, einen grundlegenden Pfeiler des Flüchtlingsrechts.



 Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

„**NGO-Schiffe erleichtern die Arbeit von Schleuser*innen, indem sie Migrant*innen in internationalen Gewässern retten.**“

NGO-Schiffe reagieren auf eine akute humanitäre Notlage auf See – und retten Leben!

Menschen, die versuchen, das Meer zu überqueren, fliehen vor extrem schwierigen Lebensbedingungen in ihren Herkunftsländern, die sich in Libyen noch weiter verschärfen: Dort sind Migrant*innen gravierenden und systematischen Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt – darunter willkürliche Inhaftierungen, körperliche und sexualisierte Gewalt, Erpressung und Zwangsarbeit.

Angesichts dieser unmenschlichen Lebensbedingungen bleibt vielen keine andere Wahl, als die Flucht über das Meer zu wagen – ungeachtet der Gefahren und trotz des Risikos, ihr Leben zu verlieren.

Mangels legaler Fluchtwege besteht für viele die einzige Lösung darin, sich auf Schleuser*innen zu verlassen. Die Präsenz von NGOs spielt bei dieser Entscheidung keine Rolle. Der politische und soziale Kontext in Libyen schafft ein lukratives Geschäftsmodell für Schleuser*innen.

Der Vorwurf einer Zusammenarbeit ist daher schwerwiegend und diffamierend: Die Arbeit der Such- und Rettungsorganisationen ist nicht die Ursache, sondern eine dringende humanitäre Reaktion auf die Krise im Mittelmeer.



“

„NGOs wie SOS MEDITERRANEE arbeiten mit Schleuser*innen zusammen.“

SOS MEDITERRANEE arbeitet in volliger Transparenz mit den zuständigen Seebehörden zusammen – unabhängige Journalist*innen an Bord bezeugen dies.

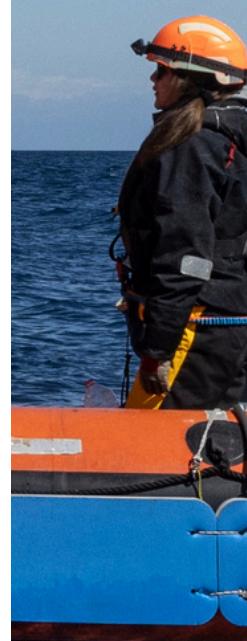
SOS MEDITERRANEE leitet einen Such- und Rettungseinsatz ein,

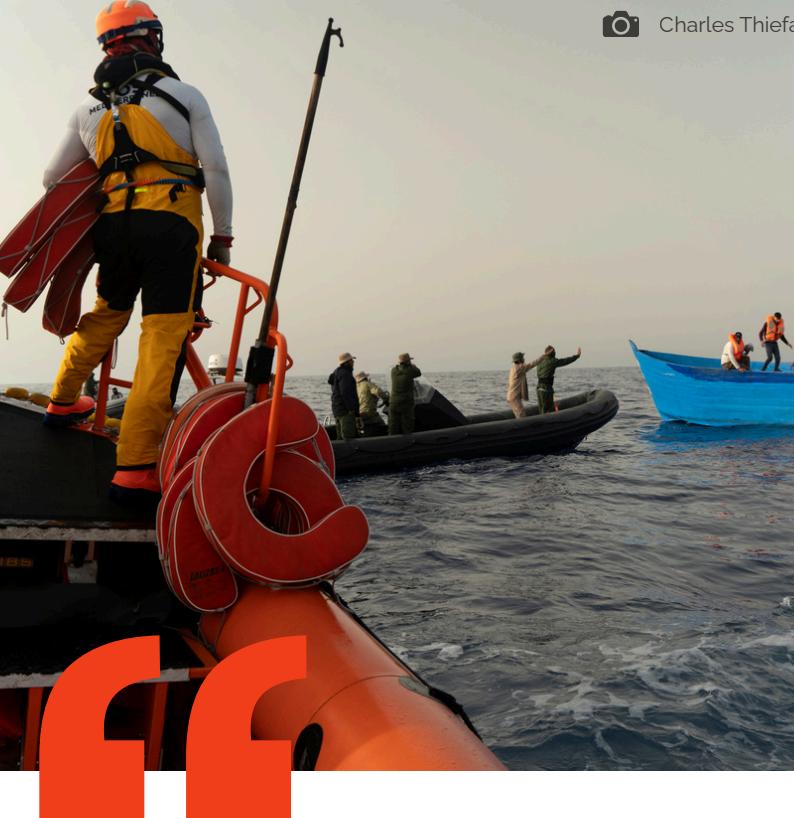
- nachdem ein Boot in Seenot mit dem Fernglas oder auf dem Radar entdeckt wurde,
- auf Anweisung der zuständigen Seebehörden, oder
- nach Erhalt von Informationen über einen Seenotfall, der ebenfalls den zuständigen Seebehörden übermittelt wurde – etwa durch ein anderes Schiff, ein Flugzeug oder eine zivile Notruf-Hotline.

Die zuständigen Seebehörden werden von den Teams der Ocean Viking systematisch in jeder Phase des Einsatzes informiert – vom Beginn der aktiven Suche bis zum Abschluss der Rettungsmaßnahme.

Alle Einsätze auf See und sämtliche Interaktionen mit anderen Akteur*innen, wie den Rettungsleitstellen (RCC), werden objektiv, sachlich und transparent auf der Website dokumentiert.

Zudem sind bei jeder Mission mehrere unabhängige Journalist*innen an Bord, die frei über alles berichten können, was auf See geschieht.





„Nicht alle Boote, die gerettet werden, befinden sich in Seenot.“

Die Art von Booten, denen NGO-Schiffe im zentralen Mittelmeer begegnen, sind bereits in dem Moment, in dem sie die libysche Küste verlassen, nicht seetüchtig.

Nach dem Seerecht [11] wird das Vorliegen eines Seenotfalls anhand der folgenden Kriterien bestimmt:

- die Seetüchtigkeit des Bootes,
- die Wahrscheinlichkeit, dass es sein endgültiges Ziel erreicht oder nicht erreicht,
- die Anzahl der Menschen an Bord im Verhältnis zur Art und zum Zustand des Bootes,
- das Vorhandensein von Treibstoff, Wasser und Nahrung,
- das Sicherheits-, Navigations- und Kommunikationsequipment und dessen Funktionsfähigkeit,
- die Anwesenheit von Personen mit medizinischem Hilfsbedarf, Verstorbenen, Schwangeren oder Kindern,
- sowie die Wetter- und Seebedingungen.

Seeuntaugliche, überfüllte Boote ohne ausreichende Vorräte an Nahrung, Wasser und Treibstoff stellen eine Notsituation dar, die sofortige Hilfe erfordert.

Die von SOS MEDITERRANEE geretteten Boote, meist Holz-, Metall- oder Schlauchboote, sind systematisch überfüllt. Sie sind extrem instabil oder in schlechtem Zustand und daher nicht seetüchtig. Auch wenn nicht jedes Boot sofort sinkt, befinden sich die Menschen an Bord also „in Seenot“.

Jede Rettung von Menschen aus einem seeuntauglichen Boot ist daher mit Risiken verbunden und erfordert ein hochprofessionelles Vorgehen. Denn die Boote können jederzeit kentern oder Luft verlieren – etwa schon durch eine leichte Bewegung der Menschen an Bord. Deshalb haben die Teams von SOS MEDITERRANEE präzise Verfahren und Techniken für großangelegte Rettungen auf offener See („Mass Rescue“) entwickelt.

“

**„Humanitäre Schiffe holen
Menschen direkt in Libyen ab.“**

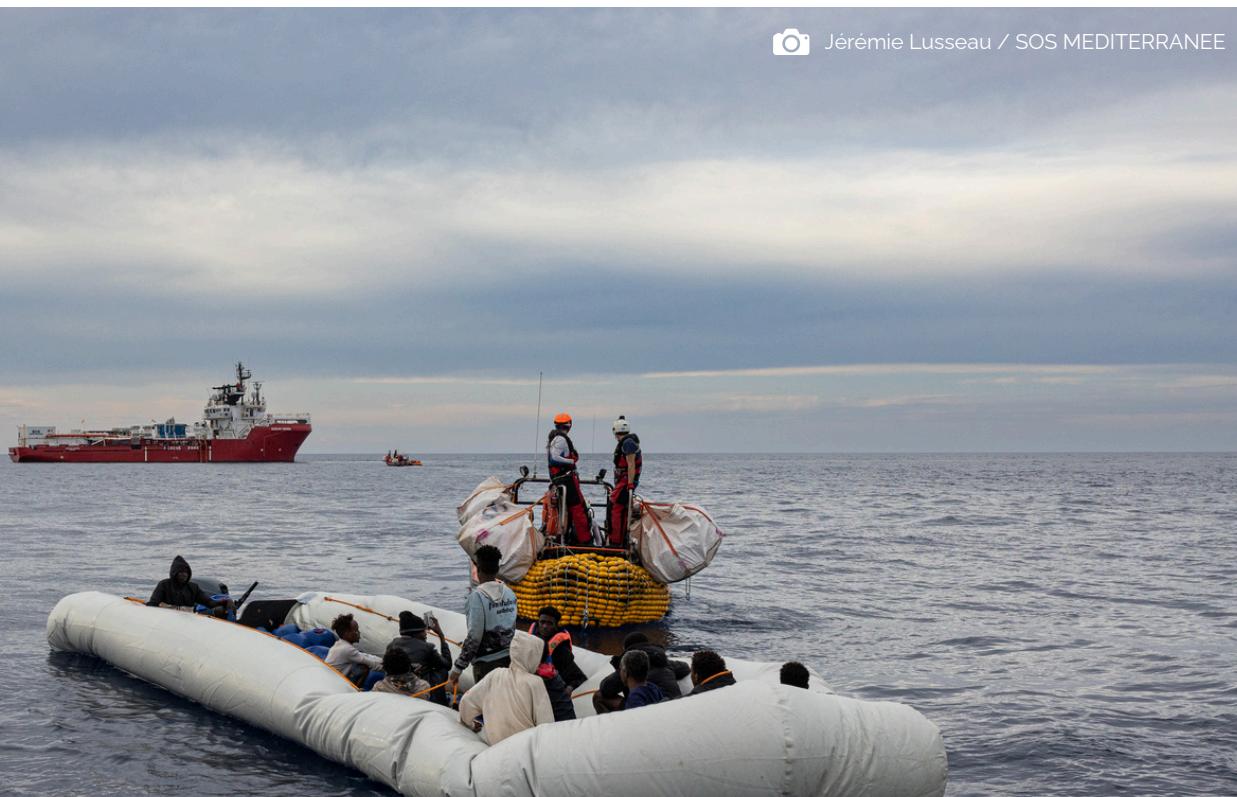
Die Ocean Viking rettet Menschen in Seenot nur in internationalen Gewässern.

SOS MEDITERRANEE patrouilliert in internationalen Gewässern vor Libyen und Tunesien.

Unser Schiff befährt niemals libysche oder tunesische Hoheitsgewässer (eine Zone, die sich 12 Seemeilen vor der Küste erstreckt – mehr als 22 Kilometer), was durch die Verwendung des Automatischen Identifikationssystems (AIS) nachgewiesen wird.



Jérémie Lusseau / SOS MEDITERRANEE



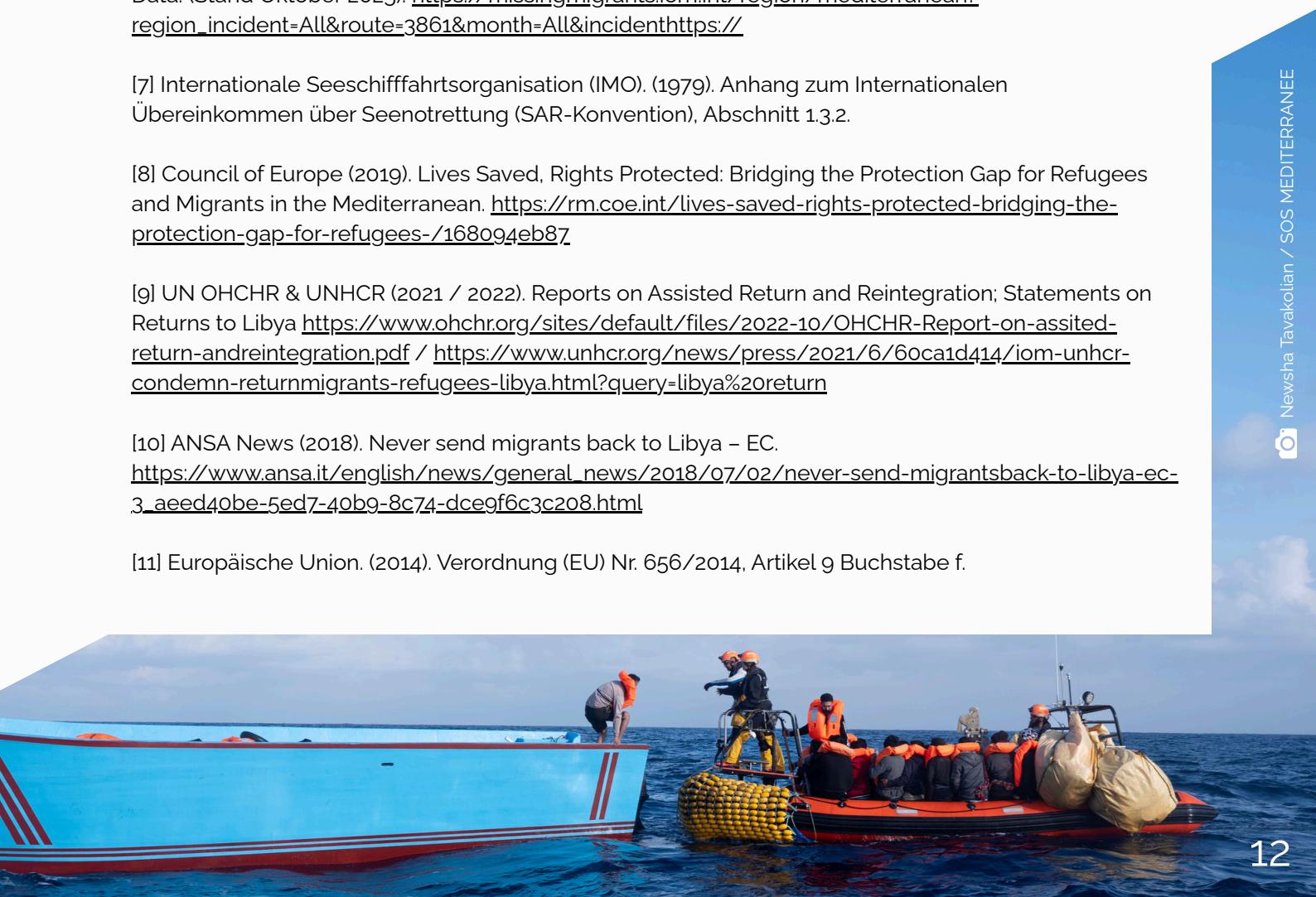
Alle Schiffe, die zu See fahren, (mit Ausnahme von Militärschiffen,) sind verpflichtet, diesen maritimen Transponder jederzeit eingeschaltet zu haben.

Dieses automatisierte VHF-Funkmeldesystem ermöglicht es Schiffen und Verkehrsüberwachungssystemen, die Identität, den Status, die Position und die Route von Schiffen zu erkennen. Das AIS dient der Sicherheit der Schifffahrt und ist so konzipiert, dass es anderen Schiffen und Küstenbehörden automatisch Informationen über jedes Schiff liefern kann.

Alle vom AIS bereitgestellten Informationen werden auf Open-Source-Websites veröffentlicht. Die Ocean Viking hat diese Verpflichtung stets erfüllt, und ihre Position wird permanent von ihrem AIS an Bord aufgezeichnet.

Quellen

- [1] Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO). (1974). Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), Regel 33. Angenommen am 20. Mai 2004.
- [2] Vereinte Nationen. (1982). Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS), Artikel 98 Absatz 1.
- [3] Vereinte Nationen. (1982). Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS), Artikel 98 Absatz 1.
- [4] Villa, M. (2020, February 26). Migration and the myth of the pull-factor in the Mediterranean. Italian Institute for International Political Studies (ISPI). <https://www.ispionline.it/en/publication/migration-and-myth-pull-factor-mediterranean-25207>
- [5] Rodríguez Sánchez, A., Wucherpfennig, J., Rischke, R., & Iacus, S. M. (2023). Search-and-rescue in the Central Mediterranean Route does not induce migration: Predictive modeling to answer causal queries in migration research. *Scientific Reports*, 13, Article 11014. <https://doi.org/10.1038/s41598-023-38119-4>
- [6] International Organization for Migration (IOM). (o. J.). Missing Migrants Project – Mediterranean Region Data. (Stand Oktober 2025). https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident>All&route=3861&month>All&incidenthttps://
- [7] Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO). (1979). Anhang zum Internationalen Übereinkommen über Seenotrettung (SAR-Konvention), Abschnitt 1.3.2.
- [8] Council of Europe (2019). Lives Saved, Rights Protected: Bridging the Protection Gap for Refugees and Migrants in the Mediterranean. <https://rm.coe.int/lives-saved-rights-protected-bridging-the-protection-gap-for-refugees-/168094eb87>
- [9] UN OHCHR & UNHCR (2021 / 2022). Reports on Assisted Return and Reintegration; Statements on Returns to Libya <https://www.ohchr.org/sites/default/files/2022-10/OHCHR-Report-on-assisted-return-and-reintegration.pdf> / <https://www.unhcr.org/news/press/2021/6/60ca1d414/iom-unhcr-condemn-returnmigrants-refugees-libya.html?query=libya%20return>
- [10] ANSA News (2018). Never send migrants back to Libya – EC. https://www.ansa.it/english/news/general_news/2018/07/02/never-send-migrantsback-to-libya-ec-3_aeed40be-5ed7-40b9-8c74-dce9f6c3c208.html
- [11] Europäische Union. (2014). Verordnung (EU) Nr. 656/2014, Artikel 9 Buchstabe f.



Kontakt

<https://de.sosmediterranee.org>
kontakt.de@sosmediterranee.org



 Alisha Vaya / SOS MEDITERRANEE

**SOS
MEDITERRANEE**

2025