

A large ship, likely a search and rescue vessel, is shown at sea under a dark, stormy sky. Two bright lightning bolts are visible in the sky, one near the top center and another further down on the right side. The ship's lights are on, and it appears to be navigating through rough waters.

SOS
MEDITERRANEE

In den **STURM**

*Zehn Jahre Seenotrettung zwischen
Gleichgültigkeit und Solidarität
im zentralen Mittelmeer*



ÜBER SOS MEDITERRANEE

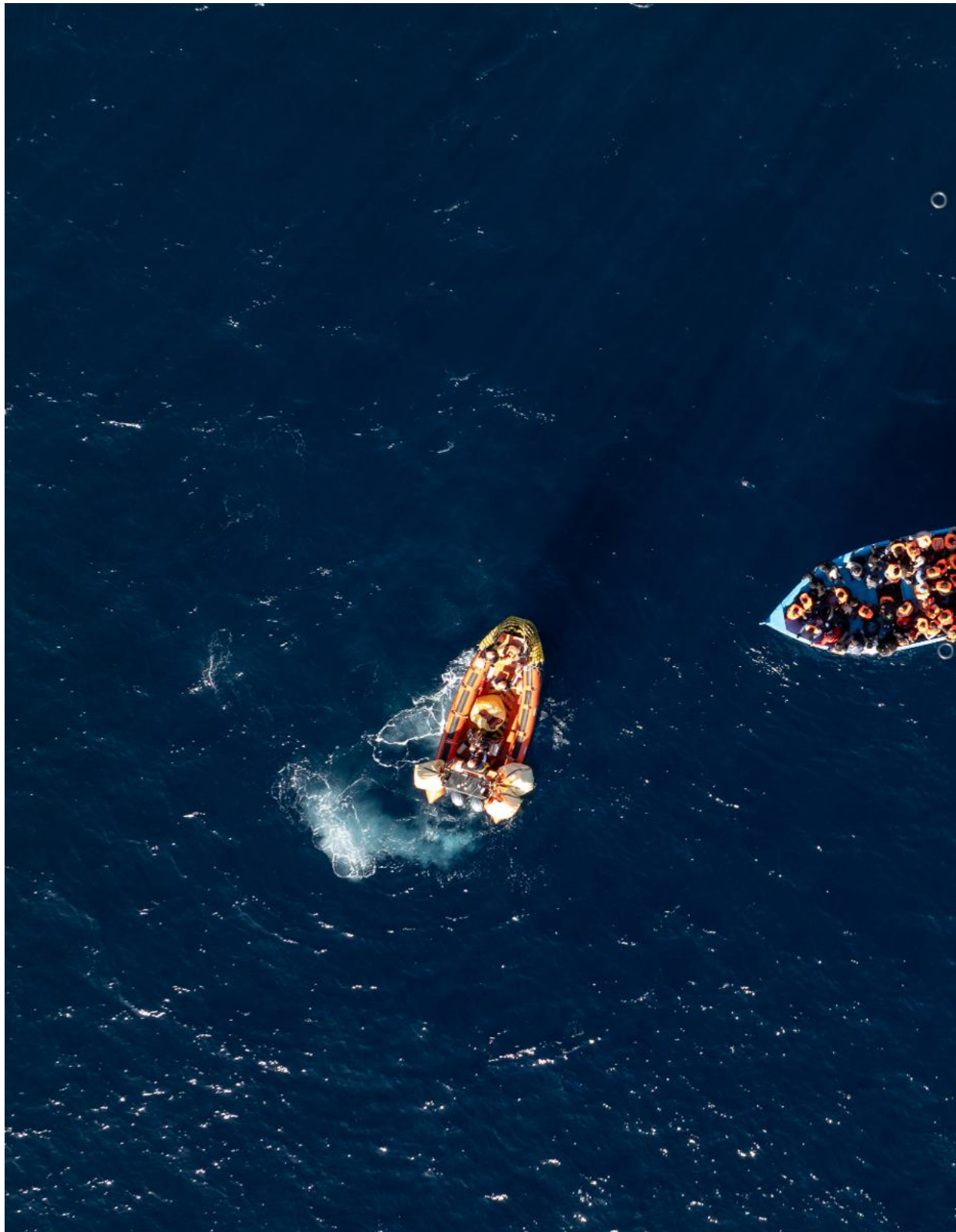
SOS MEDITERRANEE ist eine europäische humanitäre Organisation zur Seenotrettung im zentralen Mittelmeer. Gegründet wurde SOS MEDITERRANEE 2015 in Deutschland und Frankreich als zivilgesellschaftliche Reaktion auf das Sterben im Mittelmeer und das Scheitern der Europäischen Union, dieses Sterben zu verhindern. Heute arbeiten wir im europäischen Verbund mit Teams in Frankreich, Italien, der Schweiz und Deutschland.

Von Februar 2016 bis Dezember 2018 charterte und betrieb SOS MEDITERRANEE das Rettungsschiff Aquarius. Seit August 2019 chartert und betreibt SOS MEDITERRANEE die Ocean Viking. Die medizinische Versorgung an Bord der Ocean Viking wurde bis April 2020 von Médecins Sans Frontières gewährleistet. Von September 2021 bis Dezember 2025 schloss sich die Internationale Föderation der Rotkreuz- und Rothalbmondgesellschaften (IFRC) den Teams von SOS MEDITERRANEE an Bord an, um den auf See geretteten Überlebenden medizinische Versorgung, Schutz und Hilfe zu leisten.

VORWORT

SOS MEDITERRANEE wurde als zivilgesellschaftliche Bewegung gegründet – aus dem Entschluss heraus, auf die sich verschärfende humanitäre Situation im zentralen Mittelmeer zu reagieren und ein grundlegendes Prinzip der Seefahrt zu wahren: dass niemand auf See dem Tod überlassen werden darf. In den vergangenen zehn Jahren haben die Mitglieder des SOS MEDITERRANEE-Netzwerks gemeinsam mit Freiwilligen und Unterstützer*innen unermüdlich daran gearbeitet, den drei Kernprinzipien der Organisation treu zu bleiben: retten, schützen und bezeugen. Nichts von dem, was SOS MEDITERRANEE erreicht hat, wäre ohne die Unterstützung der tausenden Menschen möglich gewesen, die sich entschieden haben, hinter unserer Mission zu stehen. Anlässlich unseres ersten Jahrzehnts auf See möchten wir ihnen allen von Herzen danken. SOS MEDITERRANEE möchte zudem den Partnerorganisationen danken, die an Bord unserer Rettungsschiffe mit uns zusammengearbeitet und dazu beigetragen haben, den geretteten Überlebenden die bestmögliche Versorgung zukommen zu lassen.





Am 10. Januar 2025 wurden 101 Frauen, Männer und Kinder von der Ocean Viking aus einem in Seenot geratenen zweistöckigen Holzboot in der libyschen Such- und Rettungszone gerettet.



© Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

INHALT

EINLEITUNG

7

1. GEFÄHRLICHE ÜBERFAHRTEN:

BERICHTE VON ÜBERLEBENDEN
UND BEDINGUNGEN ZUM
ZEITPUNKT DER RETTUNG

10

2. BEWUSSTE VERNACHLÄSSIGUNG: KÜSTENSTAATEN UND DAS WACHSENDE VAKUUM IM ZENTRALEN MITTELMEER

18

3. LIBYEN: KEIN SICHERER HAFEN, KEINE WIRKSAME KOORDINIERUNG

31

4. DIE AUSHÖHLUNG DER RETTUNGSPFLICHT: KRIMINALISIERUNG UND ADMINISTRATIVE BEHINDERUNG NGO-GEFÜHRTER SEENOTRETTUNG

36

SCHLUSSFOLGERUNG UND ZENTRALE FORDERUNGEN

46





EINLEITUNG

In den frühen Morgenstunden des 7. März 2016 rettete das erste Rettungsschiff von SOS MEDITERRANEE, die *Aquarius*, 74 Menschen aus einem seeuntüchtigen Boot in internationalen Gewässern nördlich der libyschen Küste. Über die letzten zehn Jahre hinweg, hat SOS MEDITERRANEE seither mehr als 42.700 Menschen aus Seenot gerettet* (siehe Abbildung 1). Dies geschah in einem Kontext, der vom fortschreitenden Rückzug staatlich geführter Such- und Rettungsmaßnahmen (SAR) geprägt ist, sowie der Externalisierung von Grenzkontrollen und der zunehmenden Kriminalisierung humanitärer Hilfe.

Gleichzeitig ist das zentrale Mittelmeer eine der tödlichsten Migrationsrouten der Welt geblieben. Zwischen Januar 2016 und Dezember 2025 sind mindestens 19.653 Menschen bei dem Versuch, diesen Meeresabschnitt auf der Suche nach Sicherheit zu überqueren, ums Leben gekommen oder gelten als vermisst. Diese Todesfälle werden häufig als tragisch oder zufällig beschrieben. Das sind sie nicht. Ebenso wenig geschahen sie in einem rechtsfreien Raum.

Das internationale Seerecht ist eindeutig: Staaten sind verpflichtet, jeder Person in Seenot Hilfe zu leisten und ihre unverzügliche Anlandung an einem sicheren Ort zu gewährleisten.

Anstatt dieser Pflicht nachzukommen, haben sich europäische Küstenstaaten schrittweise aus einer proaktiven, staatlich getragenen Seenotrettung zurückgezogen und sie durch ein zersplittertes und ineffektives System auf See ersetzt. Die Koordinierung von Rettungsmaßnahmen ist zunehmend intransparent und uneinheitlich geworden; und Überwachung

*„Menschen in Seenot gerettet“ umfasst alle Personen, die an Bord der Schiffe von SOS MEDITERRANEE aufgenommen wurden, unabhängig davon, ob sie direkt von SOS MEDITERRANEE gerettet oder nach einer Rettung durch andere Akteure an Bord gingen und dann von SOS MEDITERRANEE an einem sicheren Ort anlandeten. Diese Abbildung schließt keine auf See geborgenen Verstorbenen ein. In den vergangenen zehn Jahren haben die Teams von SOS MEDITERRANEE 55 Leichen geborgen. Darüber hinaus wurden 261 Menschen von geretteten Überlebenden an Bord als vermisst gemeldet. Diese Zahlen spiegeln ausschließlich Fälle wider, die während der Einsätze von SOS MEDITERRANEE bezeugt oder gemeldet wurden.

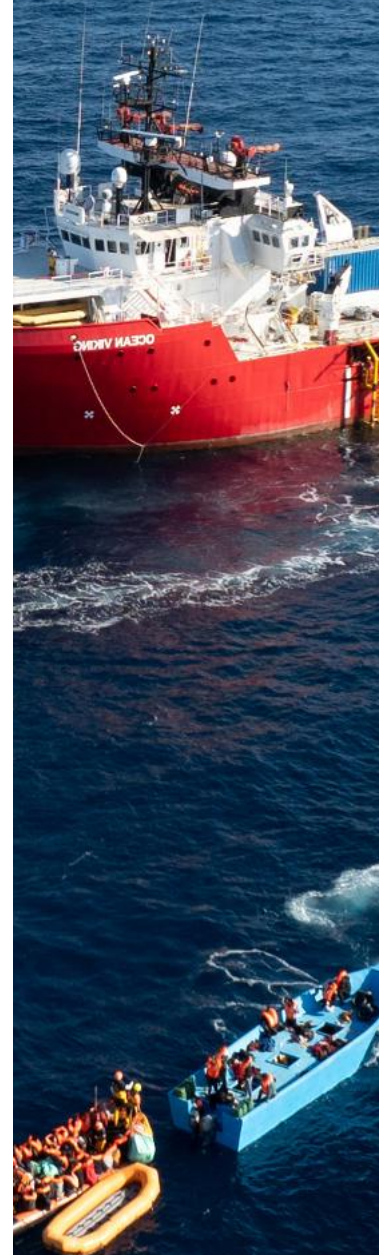
hat immer häufiger die eigentlichen Rettungskapazitäten ersetzt. Gleichzeitig wurde die Verantwortung für Hilfeleistungen auf Drittstaaten, insbesondere Libyen und Tunesien, übertragen. Diese verfügen jedoch weder über die Kapazitäten noch über die Bereitschaft, internationales See- und Menschenrecht einzuhalten. Diese Externalisierung der Rettungsverantwortung hat zu verzögerter Hilfeleistung, gefährlichen Abfangaktionen und Rückführungen an Orte geführt, die nicht als sicher gelten können.

In dieser Zeit hat sich auch das Einsatzumfeld für die zivile Seenotrettung deutlich verschlechtert. Zivile Rettungsschiffe wurden mit administrativen Einschränkungen, langanhaltenden Blockaden auf See, der Zuweisung weit entfernter Häfen, Festsetzungen und öffentlicher Kriminalisierung konfrontiert – ihre Einsatzfähigkeit wurde dadurch erheblich beeinträchtigt. Anstatt ausreichende Rettungskapazitäten wiederherzustellen, haben sich europäische Regierungen zunehmend dafür entschieden, jene zu behindern, die eingesprungen sind, um eine tödliche Lücke zu schließen und weiterhin Leben auf See zu retten.

Dieser Bericht zeichnet nach, wie sich im zentralen Mittelmeer eine vermeidbare humanitäre Katastrophe entfalten konnte.¹

Dabei stützt er sich auf zehn Jahre Such- und Rettungseinsätze, Berichte von Überlebenden, dokumentierte Vorfälle auf See sowie die medizinischen und humanitären Folgen, die an Bord unserer Rettungsschiffe beobachtet wurden. Er beleuchtet mehrere miteinander verbundene Versäumnisse: den schrittweisen Rückzug der Küstenstaaten aus lebensrettender Hilfe, die Auslagerung von Rettungsverantwortung an Herkunfts- und Transitländer sowie die Kriminalisierung der zivilen Seenotrettung.

Ziel dieses Berichts ist es, zu bezeugen was sich im vergangenen Jahrzehnt ereignet hat. Gleichzeitig soll deutlich gemacht werden, dass der anhaltende Verlust von Menschenleben auf See kein unvermeidlicher Bestandteil der Migration über das Mittelmeer ist, sondern das Ergebnis politischer Entscheidungen, die Abschreckung und Abschottung über den Schutz von Menschen stellen. Diese Entwicklung umzukehren, ist eine Frage politischen Willens, rechtlicher Verpflichtung und moralischer Verantwortung.





7. März 2016

74 Menschen werden beim ersten Einsatz der *Aquarius* gerettet.



23. Mai 2017

Bewaffnete Männer, die sich als „libysche Küstenwache“ ausgeben, greifen Schiffbrüchige während eines Rettungseinsatzes an (siehe Seite 36-37).



Juni–Oktober 2018

Nachdem die *Aquarius* im Juni 630 Menschen gerettet hatte, verweigerten Italien und Malta die Anlandung, sodass das Schiff gezwungen war, den weit entfernten Hafen von Valencia anzulaufen. Im Oktober wurde der *Aquarius* unter politischem Druck die Flagge entzogen, wodurch die Such- und Rettungseinsätze faktisch beendet wurden (siehe Seite 42-43).



9. August 2019

85 Menschen werden beim ersten Einsatz der *Ocean Viking* gerettet.

22. Juli 2020

Die *Ocean Viking* wird für fünf Monate festgesetzt (siehe Seite 41).



11. November 2022

Die *Ocean Viking* wird gezwungen, nach Toulon in Frankreich zu fahren, nachdem sie 20 Tage lang auf die Anlandung der Überlebenden warten musste. Es ist die längste Blockade in der Geschichte von SOS MEDITERRANEE (siehe Seite 44).

21. April 2021

Die *Ocean Viking* erreicht den Ort eines Schiffsunglücks, bei dem mindestens 130 Menschen ums Leben gekommen sind (siehe Seite 28).



10.–11. August 2023

623 Menschen werden aus 14 Booten gerettet - der größte Rettungseinsatz, der jemals von der *Ocean Viking* durchgeführt wurde.



2024

Die *Ocean Viking* wird gezwungen, zusätzlich 29.388 unnötige Kilometer zu entfernen, von den Behörden zugewiesenen Häfen zurückzulegen (siehe Seite 46).



24. August 2025



August 2025: Die *Ocean Viking* gerät unter anhaltenden Beschuss durch die libyschen Küstenwachen (siehe Seite 46).

GEFÄHRLICHE ÜBERFAHRTEN:

Berichte von Überlebenden und Bedingungen zum Zeitpunkt der Rettung

“

Die Haftbedingungen [in Libyen] sind noch schwieriger, wenn man auf See abgefangen und eingesperrt wird. Meine Freundin, die mit mir auf dem Boot war, starb. Nachdem sie starb, bekam ich wieder Tuberkulose. Es gab keine Behandlung, nichts. Sie wurde krank, als wir eingesperrt waren. Auf See ist es sehr kalt, weil deine Kleidung ganz nass wird. Wir haben dort draußen die ganze Nacht verbracht. Sie konnte wegen der Kälte und der Krankheit nicht lange überleben. Als sie zurück ins Gefangenenlager gebracht wurde, starb sie sofort. Ich habe im Gefangenenlager ein Tagebuch geschrieben. Ich habe es hier, aber es ist nass geworden. Ich wünschte, mein Vater und ich könnten es eines Tages zusammen lesen. Ich möchte, dass er weiß, dass ich überlebt habe. Es gibt so viele Risiken, wenn man mit diesen Booten versucht, das Meer zu überqueren. [...] Mehr als vor dem Tod hat man Angst davor, von der libyschen Küstenwache verhaftet zu werden.”⁹

Mary (Eritrea, 20 Jahre alt) wurde im Januar 2024 von der Ocean Viking gerettet.

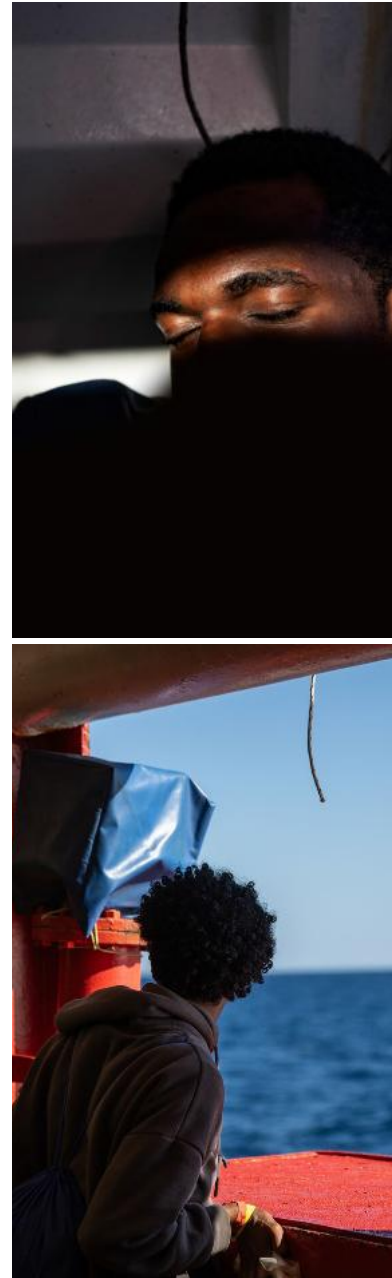
© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE

Im Laufe des vergangenen Jahrzehnts wurden Menschen, die versuchen, das zentrale Mittelmeer zu überqueren, im öffentlichen und politischen Diskurs zunehmend ihrer Menschlichkeit beraubt. *Sie werden nicht mehr als Männer, Frauen und Kinder in Gefahr beschrieben, sondern als Zahlen, Lasten oder Bedrohungen. Diese Entmenslichung hat eine moralische Distanz geschaffen, die es ermöglicht, Untätigkeit zu normalisieren.* Indem Menschen in Seenot als weniger schutzwürdig dargestellt werden, haben Staaten Verzögerungen bei Rettungen, langanhaltende Blockaden auf See, die Behinderung einer zügigen Anlandung und erzwungene Rückführungen in unsichere Länder gerechtfertigt.

Die humanitären Teams an Bord ziviler Rettungsschiffe halten hingegen an der Verpflichtung fest, die Menschenrechte der Überlebenden zu wahren, unabhängig

von ihrem Status oder ihrer Situation. Dies entspricht den Vorgaben des Seerechts, einschließlich des Rechts auf medizinische Versorgung. Die medizinischen Befunde, die die Teams von SOS MEDITERRANEE in den vergangenen zehn Jahren dokumentiert haben, spiegeln sowohl die Gefahren der Überfahrt als auch die kumulative Wirkung einer langen Kette aus Gewalt und Vernachlässigung wider.

Für viele der auf See geretteten Menschen ist die Überfahrt keine leichtfertig getroffene Entscheidung, sondern ein letzter Ausweg nach langer Zeit der Gewalt, Entbehrung, systematischer Schutzlosigkeit und fehlender Perspektiven in Herkunfts- und Transitländern. In Libyen sind Migrant*innen oftmals kontinuierlichen Misshandlungen ausgesetzt, darunter willkürliche Inhaftierung, Erpressung, Zwangsarbeit, Folter und sexualisierte Gewalt – häufig durch Schleuser*innen, bewaffnete Gruppen, kriminelle Netzwerke und staatliche Akteure.³ Der Zugang zu medizinischer Versorgung ist stark eingeschränkt oder nicht vorhanden, und schwere Verletzungen sowie Krankheiten bleiben regelmäßig unbehandelt.⁴ Vor diesem Hintergrund wird die Flucht über das Meer oft als einzige verbleibende Option wahrgenommen, trotz der bekannten Risiken. Die Überfahrt selbst wird zu einer direkten Konfrontation mit dem Tod: die Menschen wagen sie in seeuntüchtigen Booten, oftmals ohne Treibstoff, Wasser oder Navigationsausrüstung, bei der das Überleben von rechtzeitiger Hilfe abhängt. Viele der Überlebenden, die wir retten, haben die Überfahrt bereits mehrfach versucht, nachdem sie abgefangen und gewaltsam nach Libyen zurückgebracht worden waren.



© Francesca Volpi / SOS MEDITERRANEE | Max Cavallari / SOS MEDITERRANEE

“

Ich bin krank. Wenn ich nicht gehe, werde ich sowieso sterben. Also habe ich beschlossen zu gehen. [...] Ich will nicht in Libyen sterben. Dort gibt es keine medizinische Versorgung, keine verfügbare Hilfe. [...] Nach vier Stunden auf See fing der Motor plötzlich Feuer, er brannte, mein Bein wurde verbrannt. Das Boot lief voll mit Wasser, es war mit Treibstoff vermischt. Nach zehn Stunden konnten wir Ölplattformen sehen. Wir schrien nur noch und winkten. Und dann seid ihr [die Ocean Viking] hinter uns aufgetaucht. [...] Ich musste das Meer überqueren, weil ich leben will. Ich möchte sehen, wie meine Enkelkinder aufwachsen.”⁵

Mouna (Syrien, 53 Jahre alt) wurde im Juli 2021 von der Ocean Viking gerettet.

Wenn Menschen letztlich gerettet werden, zeigen die Überlebenden oft Spuren extremer Strapazen auf See. Sie kommen häufig mit Treibstoffverbrennungen, Unterkühlung, Dehydrierung und schwerer Erschöpfung an Bord. Oft sind sie bereits tagelang ohne Essen, Wasser oder Schutz auf dem Meer getrieben. Besonders verheerend ist die ätzende Mischung aus Treibstoff und Salzwasser, die bei Überlebenden häufig tiefe chemische Verbrennungen verursacht und dringend medizinische Behandlung erfordert.

Über die auf See erlittenen Verletzungen hinaus dokumentieren die medizinischen Teams von SOS MEDITERRANEE regelmäßig Wunden und gesundheitliche Folgen von Gewalt, die Menschen bereits vor der Überfahrt erfahren haben. Viele Überlebende weisen sichtbare Verletzungen auf, die von Folter, Misshandlungen, Zwangsarbeit sowie sexualisierter und geschlechtsspezifischer Gewalt entlang ihrer Fluchtroute herrühren. Andere leiden an unbehandelten Knochenbrüchen, infizierten Wunden und chronischen Erkrankungen, die sich durch schlechte Lebensbedingungen und den systematischen Mangel an medizinischer Versorgung während ihres Aufenthalts in Libyen verschlimmert haben. Neben den körperlichen Verletzungen zeigen Überlebende häufig Anzeichen erheblicher psychischer Belastung, darunter Angstzustände, Albträume, Flashbacks und Dissoziation.

“

Ende letzten Jahres wurde ich von libyschen Kriminellen gefangen genommen. [...] Ich war mit einem Freund unterwegs. Mein Freund wurde zu Tode geprügelt. Er ist weg. Für ihn ist alles vorbei. [...] Ich blieb zwei Monate in diesem Lager. Dort sind viele Menschen gestorben. [...] Schließlich gelang es mir, auf ein Boot zu kommen. Mein ganzer Körper tut weh. Die Schläge mit Stöcken haben damals riesige Blutergüsse hinterlassen. Die Spuren sind jetzt verschwunden, aber innen bleiben sie für eine lange Zeit.”⁸

Amir (15 Jahre alt) wurde im März 2021 von der Ocean Viking gerettet.

In diesem Zusammenhang beschreiben viele Überlebende ihre Rettung als den ersten Moment seit Jahren, in dem sie mit Würde und Fürsorge behandelt wurden. Sie bezeichnen ihre Rettung oft als eine „Wiedergeburt“, eine kurze Wiederherstellung von Würde und Menschlichkeit nach langer Entmenschlichung und der permanenten Konfrontation mit dem Tod.

“

An Bord der Ocean Viking wurde ich zum ersten Mal seit vier Jahren ärztlich untersucht. Ich konnte kaum glauben, dass sich endlich jemand um mich kümmerte. Ich wünsche mir nur, dass ich meine Herzkrankheit behandeln lassen kann, damit ich mein jüngstes Kind sehen kann – einen kleinen Jungen, der geboren wurde, als ich bereits in Libyen war.”

Menes (Ägypten, 40 Jahre alt) wurde im Oktober 2024 von der Ocean Viking gerettet.

Die menschlichen Folgen des gezielt herbeigeführten Chaos im zentralen Mittelmeer: Massenanfälle an Verletzten und medizinische Notfallversorgung

An Bord der Such- und Rettungsschiffe von SOS MEDITERRANEE ist ein medizinisches Team darauf vorbereitet und dafür ausgerüstet, auf die dringenden und komplexen Bedürfnisse der auf See geretteten Überlebenden zu reagieren. Doch die extremen Bedingungen während der Überfahrt auf seeuntüchtigen Booten, sowie die Risiken, die mit Rettungseinsätzen auf hoher See verbunden sind, können dazu führen, dass der medizinische Bedarf die Kapazitäten des Teams übersteigt. Dazu zählen nicht nur viele Fälle, in denen Personen fast ertrunken sind, sondern auch Unterkühlungen, Dehydrierungen und Verletzungen. Der "Mass Casualty Plan" (MCP) dient dazu, Ressourcen, Rollen und Arbeitsbereiche neu zu organisieren, wenn die medizinischen Kapazitäten überlastet sind, um möglichst vielen Patient*innen die bestmögliche Versorgung zukommen zu lassen. Ein solcher Vorfall ereignete sich am 27. Januar 2018, als die Teams von SOS MEDITERRANEE und Ärzte ohne Grenzen an Bord der *Aquarius* ein Schlauchboot in Seenot in der libyschen Such- und Rettungsregion (SRR) erreichten. Erst nachdem die Schnellrettungsboote ins Wasser gelassen worden waren, wurde das Ausmaß des Notfalls sichtbar: Die dem Mutterschiff abgewandte Seite des Schlauchboots war vollständig kollabiert, dutzende Menschen befanden sich im Wasser, einige waren bereits untergegangen. Der MCP wurde sofort aktiviert, und alle verfügbaren Ressourcen wurden mobilisiert, um bewusstlose und nicht mehr atmende Menschen wiederzubeleben, die aus dem Wasser

gezogen wurden. Sieben Personen (eine Frau, drei Babys und drei kleine Kinder) konnten erfolgreich reanimiert werden, während zwei Frauen nicht mehr gerettet werden konnten. Insgesamt wurden 99 Überlebende aus dem kollabierenden Boot gerettet. Zehn Patient*innen und sechs Angehörige wurden später per Hubschrauber evakuiert, während eine unbekannte Zahl von Menschen bei dem Vorfall vermisst blieb.

Ein weiterer Massenanfall an Verletzten ereignete sich am 13. März 2024, als die *Ocean Viking* 25 Menschen aus einem Schlauchboot in Seenot rettete. Nachdem die Geretteten für eine lange Zeit ohne Essen und Wasser sowie unter extremen Wetterbedingungen auf See gewesen waren, befanden sie sich in einem lebensbedrohlichen Zustand und litten unter akuter Dehydrierung und Unterkühlung. Zwei Personen waren bewusstlos und benötigten dringend intensivmedizinische Versorgung. An Bord berichteten die Überlebenden, dass mindestens 60 Menschen, darunter Frauen und Kinder, während der Überfahrt gestorben waren. Drei Tage nach dem Ablegen in Zawiya fiel der Motor des Bootes aus. Hilferufe blieben unbeantwortet, und die Menschen starben nach und nach an Dehydrierung und Hunger. Obwohl ein Flugzeug der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache (Frontex) am Abend des 8. März einen ersten Mayday-Notruf weiterleitete und Alarm Phone die Behörden am Morgen des 9. März alarmierte, trieb das Boot fünf Tage lang in der libyschen SRR ohne Hilfeleistung. Eine der beiden geretteten Personen, die bewusstlos von der *Ocean Viking* evakuiert worden waren, verstarb später im Krankenhaus. Das Grundrechtebüro von Frontex leitete nach den Ereignissen eine Untersuchung über einen schwerwiegenden Vorfall (Serious Incident Report, SIR) ein und kam zu dem Schluss, dass „die libyschen Behörden nicht gehandelt und/oder ihre Rettungsbemühungen nicht kommuniziert haben, was zum Verlust von Menschenleben führte“. Der Bericht weist zudem auf mangelnde Kommunikation zwischen den beteiligten Akteuren hin – einschließlich der italienischen Behörden –, was zu Verzögerungen bei den Rettungsmaßnahmen und weiteren Todesfällen beitrug.⁷

Für viele endet die Not jedoch nicht mit der Anlandung in Italien. In den vergangenen zehn Jahren wurden mindestens 1.912 Migrant*innen bei ihrer Ankunft festgenommen und als sogenannte „Bootsführer*innen“ oder „Schleuser*innen“ strafrechtlich verfolgt.⁸

Dies geschieht häufig auf der Grundlage minimaler oder rein indizieller Beweise, etwa weil sie das Ruder gehalten, GPS-Anweisungen befolgt oder während der Überfahrt grundlegende Navigationsaufgaben übernommen hatten. Diese Praxis spiegelt die weit gefasste Anwendung von Straftatbeständen zur Beihilfe zur irregulären Migration im italienischen Recht wider. Sie ist mit Ermittlungsansätzen verbunden, die stark auf unmittelbare Identifizierungsverfahren bei der Anlandung setzen. Zahlreiche Studien und Gerichtsentscheidungen haben darauf hingewiesen, dass diese Strafverfolgung überproportional Migrant*innen trifft, die solche Rollen unter Zwang, aufgrund von Schulden, Bedrohungen oder als Bedingung für die Überfahrt oder ihr Überleben auf See übernommen haben; und nicht Personen, die in organisierte Schleusernetzwerke eingebunden sind.⁹ In der Folge haben Maßnahmen zur Bekämpfung von Schleuserkriminalität, die eigentlich auf kriminelle Organisationen abzielen sollten, häufig zur Kriminalisierung von Migrant*innen selbst geführt. Dies wirft erhebliche Fragen hinsichtlich rechtsstaatlicher Garantien, Verhältnismäßigkeit und der klaren Unterscheidung zwischen Opfern und Täter*innen von Schleusungsdelikten auf. Im Juni 2025 fällte der Gerichtshof der Europäischen Union im sogenannten Kinsa-Fall ein wegweisendes Urteil und stellte klar, dass Vorschriften zur Bekämpfung der Schleusung nicht im Widerspruch zu den in der EU-Grundrechtecharta verankerten Grundrechten stehen dürfen.¹⁰



42,741

Menschen wurde
auf See geholfen

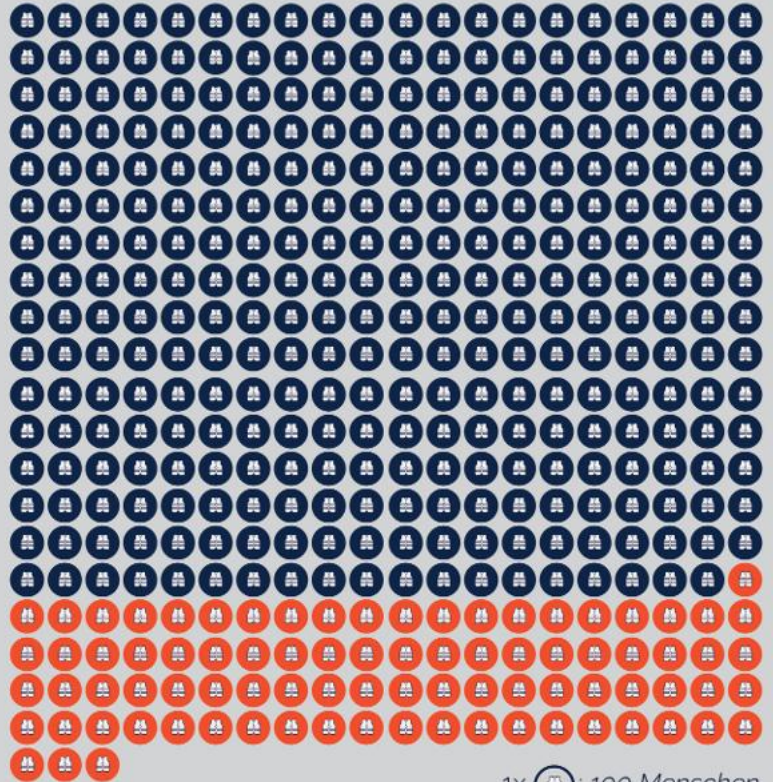
86% Männer und Jungen

14% Frauen und Mädchen

7% Schwangere

6 Geburten an Bord

10,393 Kinder

80% unbegleitete
Minderjährige

1x : 100 Menschen



BEINAHE 1 VON 4 GERETTETEN WAR EIN KIND

ÜBERLEBENDE
KAMEN AUS
48 HERKUNFTSLÄNDERN:

3,166
Nordafrika

7%

1,730
Westasien

4%

4,238
Südasien

10%

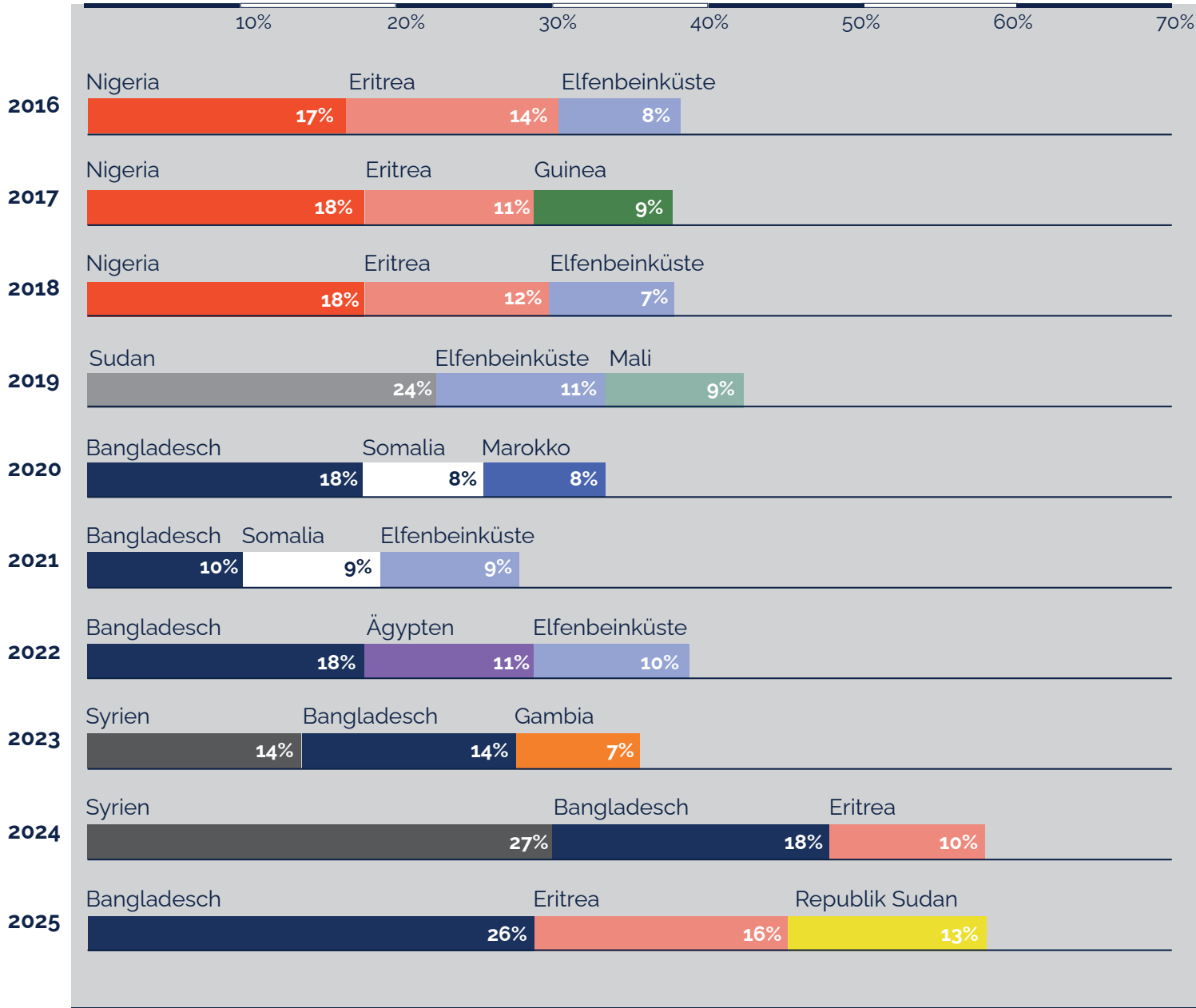
3%
1,183
Zentralafrika49%
20,721
Westafrika20%
8,541
Ostafrika und Horn von Afrika

1x : 1,000 Menschen

Abbildung 2



TOP 3 NATIONALITÄTEN DER VON SOS MEDITERRANEE GERETTETEN ÜBERLEBENDEN



Quelle: SOS MEDITERRANEE

BEWUSSTE VERNACHLÄSSIGUNG: Küstenstaaten und das wachsende Vakuum im zentralen Mittelmeer

“

Das ist das dritte Mal, dass ich versucht habe, über das Meer aus Libyen zu fliehen. Es ist ein Risiko, aber wir haben keine Wahl. In Libyen zu bleiben heißt, noch mehr zu riskieren. Es gibt kein Leben in Libyen. Es ist die Hölle. Beim ersten Mal fuhren wir im Juni 2020 gegen 23 Uhr von der libyschen Küste los. Wir waren vier Tage auf See. Wir haben uns verirrt, das Wetter war schlecht. Der Sturm, der Regen ... wir waren durchnässt und erschöpft. Manche Menschen erbrachen sich, andere verloren das Bewusstsein. Gott sei Dank gab es keine Todesfälle. Wir kreisten drei Tage lang um ein Schiff. Es war ein Öltanker. Damals gab es keine humanitären Schiffe.“

Moubarak (Guinea, 17 Jahre alt) wurde im März 2021 von der Ocean Viking gerettet.

© Anthony Jean / SOS MEDITERRANEE

In den vergangenen zehn Jahren haben sich europäische Küstenstaaten schrittweise aus der Koordinierung und Durchführung von Such- und Rettungseinsätzen im zentralen Mittelmeer zurückgezogen; trotz einer eskalierenden humanitären Krise, die weiterhin jedes Jahr Hunderte Menschenleben fordert. **Anstatt sicherzustellen, dass dieser Seeabschnitt nicht zu einem Friedhof wird, haben die EU und ihre Küstenstaaten die Verantwortung für die Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen in einem weiten Gebiet des zentralen Mittelmeers zunehmend auf das libysche Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) und die libyschen Küstenwachen (LCG) übertragen.***

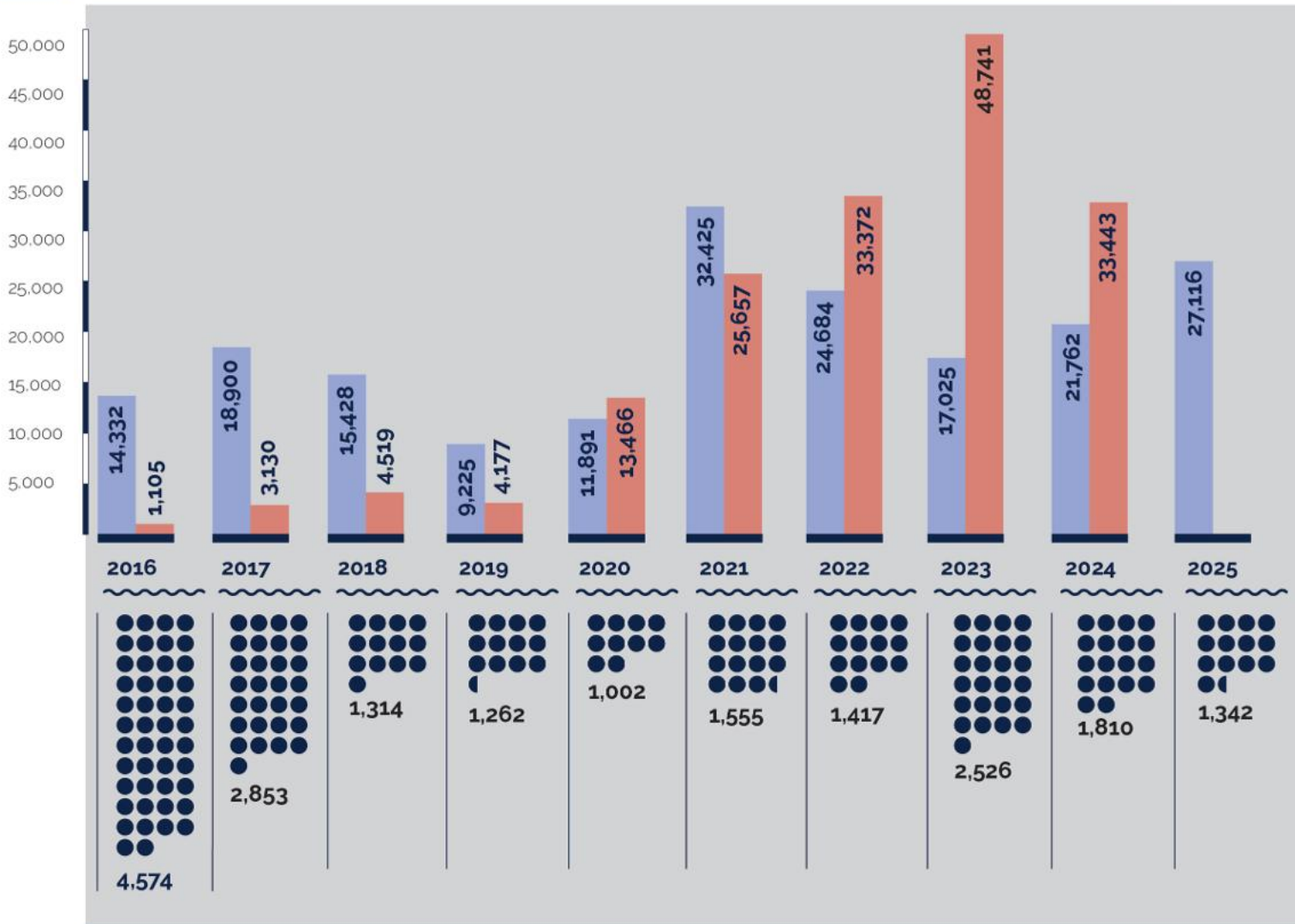
* Hinweis: Der Bericht verwendet den Begriff „libysche Küstenwachen“ im Plural, um zu verdeutlichen, dass mehrere Einheiten und Akteur*innen unter dieser Bezeichnung auf See operieren, oft unter unterschiedlichen Befehlsstrukturen, und nicht als eine einheitliche Küstenwachenbehörde.

Diese Auslagerung wurde im Februar 2017 formalisiert, als Italien ein Memorandum of Understanding mit Libyen zur Migrationssteuerung und Grenzkontrolle unterzeichnete. In dem Abkommen verpflichtete sich Italien, finanzielle Mittel, technische Unterstützung und Schulungen für die libyschen Küstenwachen bereitzustellen – mit dem erklärten Ziel, Libyens Kapazitäten zur Abfangung von Booten mit Migrant*innen sowie zur Koordinierung von Such- und Rettungseinsätzen zu stärken. Diese Zusammenarbeit wurde durch EU-Mittel weiter gefestigt, insbesondere über den EU-Treuhandfonds für Afrika (EUTF) und das Projekt „Support to Integrated Border and Migration Management in Libya“ (SIBMMIL).¹¹

Abbildung 3



ABFANGAKTIONEN UND TODESFÄLLE IM ZENTRALEN MITTELMEERRAUM (2016–2025)



Quelle: [IOM Libya](#);
[Tunisian Forum for Social and Economic Rights](#) (FTDES);
[IOM's Missing Migrants Project](#)

■ Abfangaktionen der libyschen Küstenwachen
 ■ Abfangaktionen der tunesischen Küstenwachen
 1x ●: 100 tote und vermisste Personen im zentralen Mittelmeerraum

Im Laufe der Jahre haben mehrere Institutionen hinsichtlich der Intransparenz der Entscheidungsprozesse und der Verwendung von EU- und italienischen Geldern Bedenken geäußert, da sie das Verständnis der Mittelverwendung und Verpflichtungen der EU erschwert.¹² Berichten zufolge belief sich die gesamte EU-Finanzierung für das Grenzmanagement in Libyen zwischen 2018 und 2022 auf etwa 71 Millionen Euro.¹³ Andere Quellen geben an, dass Italien zwischen 2015 und 2020 rund 210 Millionen Euro für Projekte in Libyen bereitstellte, wovon 44 % in Vorhaben zur Grenzkontrolle flossen.¹⁴

Die europäische finanzielle und technische Unterstützung führte zu einer konkreten operativen Aufrüstung: libysches Personal erhielt Schulungen in Navigation, Schiffsführung und maritimen Einsätzen und wurde mit Patrouillenbooten, Motoren und technischer Ausrüstung ausgestattet. **Anstatt eine unabhängige Rettung und die schnelle Anlandung an einem sicheren Ort zu gewährleisten, hat diese Unterstützung ein groß angelegtes System von Abfangaktionen und erzwungenen Rückführungen nach Libyen ermöglicht.**

Zwischen Januar 2016 und Dezember 2025 wurden 192.788 Menschen auf See abgefangen und nach Libyen zurückgebracht.¹⁵ Im Jahr 2016 wurden etwa 7 % der Menschen, die die Überfahrt wagten, abgefangen und zurückgeführt. Nach der formellen Anerkennung einer libyschen SRR durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Jahr 2018 stieg die Abfangquote auf 33 % (siehe Abbildung 3). Dies geschah, obwohl gut dokumentierte Zweifel daran bestanden, dass Libyen in der Lage sei, die mit einer solchen SRR verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen. Auch wenn es in den folgenden Jahren Schwankungen bei den Ankünften in Europa gab, blieben Abfangaktionen ein prägendes Merkmal der zentralen Mittelmeerroute: Im Jahr 2025 wurden 25 % der Menschen, die die Überfahrt versuchten, abgefangen und nach Libyen zurückgebracht.¹⁶



Ausweitung des Libyen-Modells auf Tunesien

Im Jahr 2023 verstärkte die EU ihre Bemühungen, ähnliche Kooperationsabkommen mit weiteren Drittstaaten abzuschließen. Trotz zahlreicher Berichte über gewalttätige, rassistische Angriffe auf Menschen aus Subsahara-Afrika sowie über die kollektive Ausweisung von Migrant*innen, unterzeichnete die EU im Juli 2023 ein Abkommen mit Tunesien, das darauf abzielte, Abfahrten zu unterbinden. Die tunesische SRR wurde am 19. Juni 2024 ratifiziert, und die Abfangaktionen durch die tunesische Marine sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Überlebende und zivilgesellschaftliche Organisationen haben Fälle dokumentiert, in denen Menschen, die von den tunesischen Behörden auf See abgefangen und nach Tunesien zurückgezwungen wurden, über die tunesisch-libysche Grenze an bewaffnete Gruppen in Libyen verkauft wurden. An Bord der *Ocean Viking* gesammelte Zeug*innenaussagen enthalten Schilderungen von Gewalt durch tunesische Behörden bei Abfangaktionen und dem anschließenden Menschenhandel nach Libyen:

“

Auf dem Wasser wurden wir von der tunesischen Küstenwache aufgehalten. [...] Sie brachten uns nach Sfax, setzten uns auf den Boden und begannen, uns zu schlagen. Dann kamen große Busse, unsere Hände wurden mit Plastikbändern gefesselt. [...] Sie transportierten uns in diesen Bussen ohne Sitze; wir saßen auf dem Boden, die Hände hinter dem Rücken gefesselt, und sie schlugen uns. Wir waren zehn Stunden in den Bussen. Wir wurden gefoltert und uns wurde gesagt, dass Schwarze nicht nach Tunesien kommen sollten. Als wir schließlich in der Wüste ankamen, warteten libysche Fahrzeuge auf uns – die Tunesier verkauften alle Menschen aus den Bussen an die Libyer.”

Charly (Kamerun) wurde im Januar 2025 von der *Ocean Viking* gerettet.

Gleichzeitig haben Staaten internationales Seerecht zunehmend manipulativ ausgelegt und ihre Verpflichtungen auf restriktive oder irreführende Weise interpretiert. In den

zehn Jahren kontinuierlicher Einsatzpräsenz im zentralen Mittelmeer hat SOS MEDITERRANEE erlebt, wie eine proaktive, koordinierte Seenotrettung durch ein ineffektives System ersetzt wurde. Maritime Koordinierungszentren handeln darin ohne Transparenz oder Vorhersehbarkeit und bewusst unterlassene Hilfeleistung führt dazu, dass Menschen ertrinken. Diese zersplitterte und dysfunktionale Koordinierung gefährdet Menschenleben und verzögert Rettungseinsätze systematisch, im Widerspruch zur Pflicht maritimer Behörden, alle verfügbaren Hilfsmittel zu koordinieren.

Vor diesem Hintergrund des anhaltenden und vermeidbaren Sterbens klingen die Trauerbekundungen der europäischen Regierungen und Europäischen Kommission unglaublich.¹⁷ **Die wiederholten Schiffsunglücke im zentralen Mittelmeer sind keine Unfälle, sondern das konkrete und vorhersehbare Ergebnis einer Reihe politischer und operativer Entscheidungen im Laufe der Zeit,** darunter:

Abkehr von proaktiver Seenotrettung und Rückzug maritimer Einsatzmittel

Die Entscheidung der italienischen Behörden, die Such- und Rettungseinsätze der Operation Mare Nostrum Ende 2014 zu beenden, markierte einen Wendepunkt im zentralen Mittelmeer. Mare Nostrum war eine groß angelegte, proaktive Operation mit einem klaren lebensrettenden Mandat, die im Oktober 2013 nahe der libyschen Küste als Reaktion auf das Massensterben auf See eingesetzt

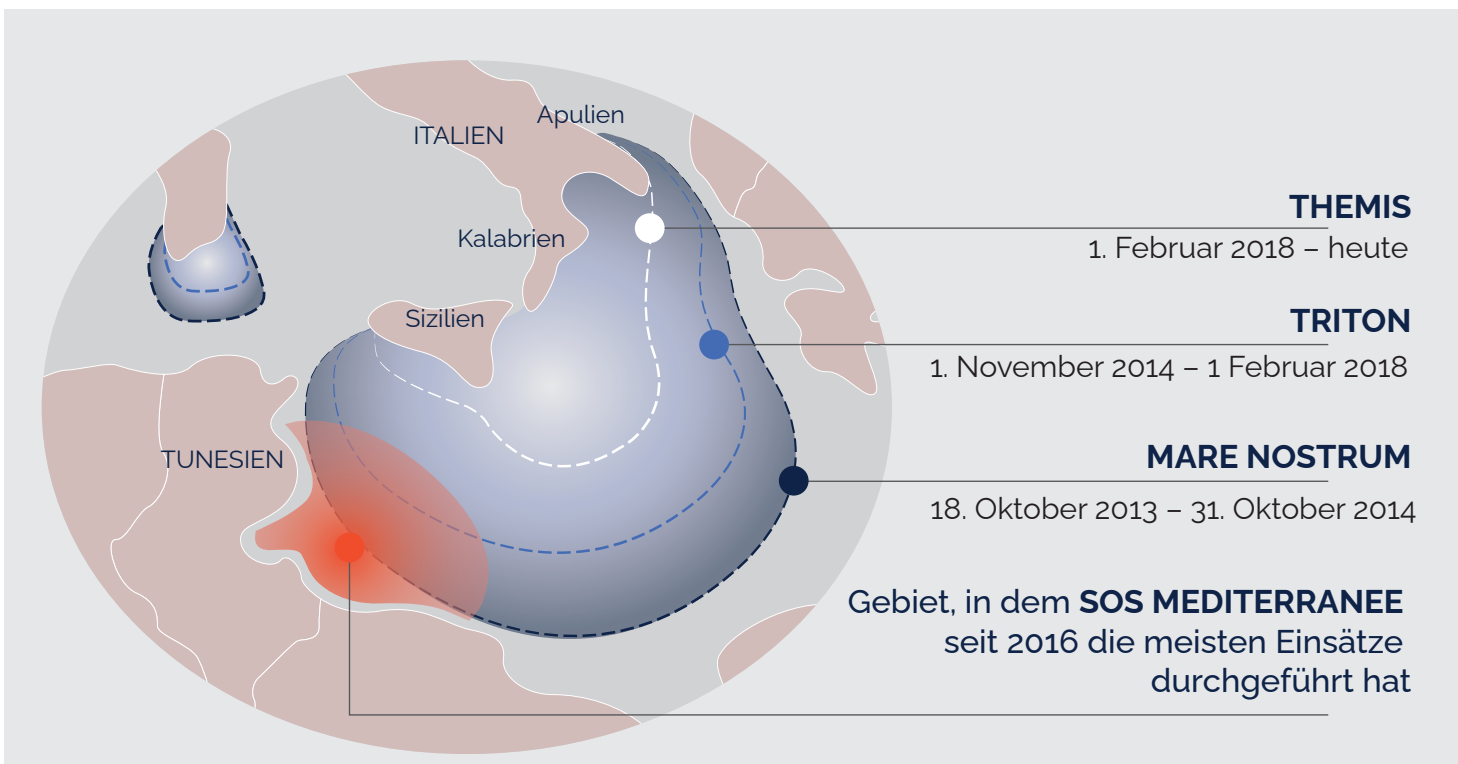


worden war. Aufgrund ausbleibender dauerhafter finanzieller Beiträge anderer europäischer Staaten, fehlender Einigung über die Verteilung geretteter Personen sowie wachsender innenpolitischer Widerstände beschloss Italien im Oktober 2014, die Operation Mare Nostrum einzustellen. In den ersten vier Einsatzmonaten von

Abbildung 4



RÜCKZUG DER STAATLICHEN SAR-KAPAZITÄTEN AUF SEE



Mare Nostrum im Jahr 2014 kamen 51 Menschen ums Leben, als sie die Überfahrt wagten. Im gleichen Zeitraum ein Jahr später, nach dem Ende von Mare Nostrum, lag die Zahl der Todesopfer bei mindestens 1.932.¹⁸ Mit ihrer Beendigung begann ein schrittweiser Rückzug europäischer Staaten und Institutionen aus der aktiven Seenotrettung.

Zwar wurden in den Folgejahren weitere europäische Operationen im zentralen Mittelmeer gestartet, doch keine war darauf ausgelegt, die Rettungskapazitäten von Mare Nostrum zu ersetzen

(siehe Abbildung 4). Stattdessen legten die von Frontex koordinierten Einsätze, wie die Operation Triton (2014–2018), den Schwerpunkt auf Grenzschutz und die Bekämpfung von Schleuser*innenkriminalität statt auf lebensrettende Maßnahmen. Ihr Nachfolger, die 2018 gestartete Operation Themis, schloss Seenotrettung zwar nominell in ihr Mandat ein, konzentrierte sich in der Praxis jedoch auf präventive Überwachung und Abfangmaßnahmen nahe der nordafrikanischen Küsten. Dies führte zu weniger Rettungen durch von der EU eingesetzte Rettungsressourcen. Ebenso verfolgten die Missionen von EUNAVFOR Med (zunächst Operation Sophia, später Operation Irini) überwiegend militärische und durchsetzungsorientierte Ziele. Ihre Einsatzgebiete wurden schrittweise verkleinert und näher an die europäischen Küsten verlagert, sodass große Teile des zentralen Mittelmeers ohne ausreichende Rettungsabdeckung blieben.¹⁹

Diese Abkehr von proaktiver Rettung spiegelt sich auch im Mandat von Frontex wider. Seit seiner Gründung verfügt es über kein proaktives Such- und Rettungsmandat. Dies wurde in aufeinanderfolgenden Verordnungen, zuletzt in der Verordnung von 2019, bekräftigt.²⁰ Formal besteht die Aufgabe der Agentur darin, „die Mitgliedstaaten vor Ort bei ihren Bemühungen zum Schutz der Außengrenzen zu unterstützen“.²¹ Frontex hat wiederholt betont, dass Such- und Rettungsmaßnahmen in der Verantwortung der Küstenstaaten liegen. Angesichts der weiter steigenden Zahl von Toten und Vermissten im Mittelmeer steht dieses eingeschränkte Mandat zunehmend im Widerspruch zur operativen Realität im zentralen Mittelmeer.



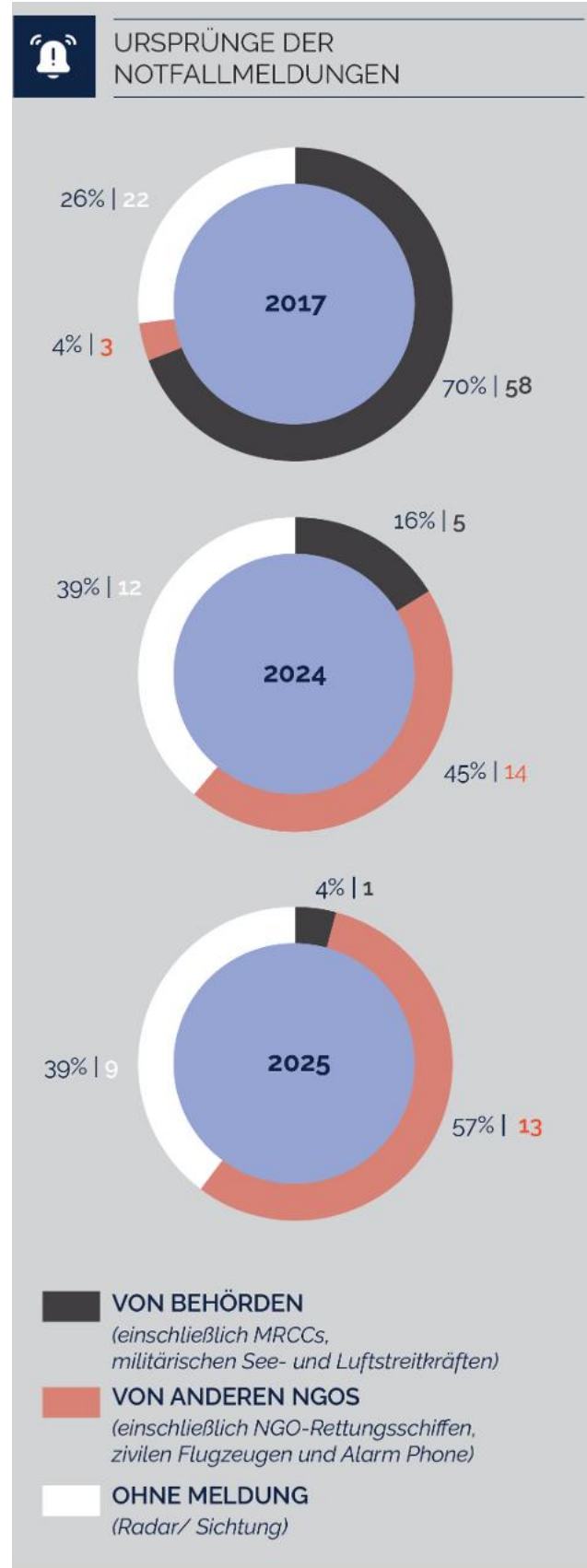
Ineffektive Koordination führt zu systemischem Chaos

In den ersten operativen Jahren von SOS MEDITERRANEE, insbesondere 2016 und 2017, wurden zivile Such- und Rettungseinheiten als integraler Bestandteil eines umfassenderen Rettungssystems behandelt, das von den italienischen Behörden koordiniert wurde. Eine Erfahrung, die unsere Crews direkt bei Einsätzen auf See machten. Dieser Ansatz entsprach dem Grundsatz der Integrität von Such- und Rettungsdiensten, wie er in den Leitlinien der IMO zur Behandlung von auf See geretteten Personen festgelegt ist.²² Damals bezeichnete die italienische Küstenwache zivile SAR-Akteur*innen häufig als „Rettungsgemeinschaft“, und die öffentliche Wahrnehmung von SAR-NGOs war überwiegend positiv.

Dieser kooperative Ansatz änderte sich jedoch in den Jahren 2017 und 2018 drastisch, und wich zunehmender politischer Feindseligkeit sowie operativer Behinderung (siehe Kapitel 4: Aushöhlung der Rettungspflicht). Die Teams von SOS MEDITERRANEE beobachteten eine deutliche Veränderung der Koordinierungspraktiken: Informationen über Seenotfälle wurden von italienischen und maltesischen Behörden zunehmend vertraulich und restriktiv behandelt, in einer Weise, die Abfangaktionen durch EU-unterstützte libysche Küstenwachen begünstigte.

Einsatzdaten der Schiffe von SOS MEDITERRANEE verdeutlichen das Ausmaß dieses Wandels. In den Jahren 2016 und 2017 wurden mehr als 50 % der Boote, denen

Abbildung 5



Quelle: SOS MEDITERRANEE

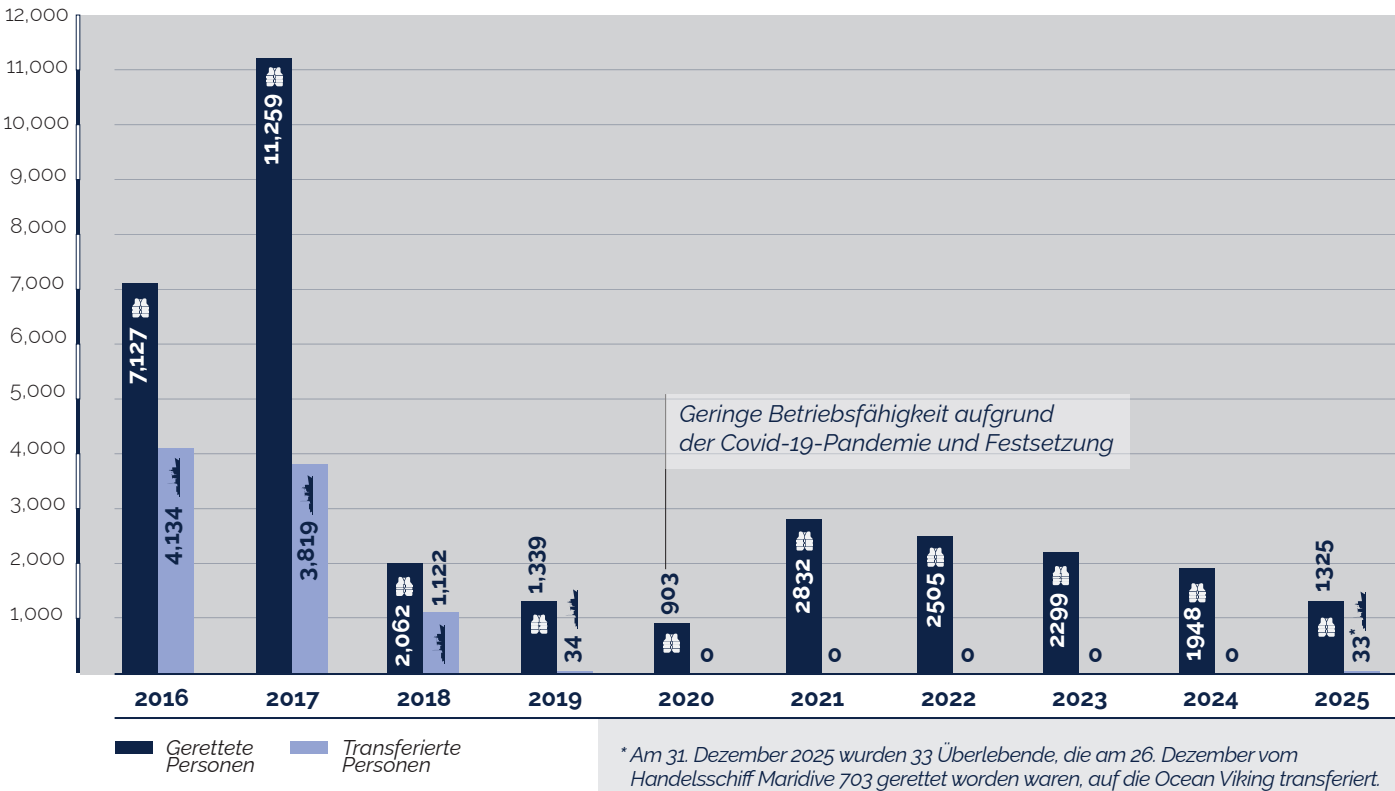
wir halfen, durch Hinweise nationaler Behörden lokalisiert - insbesondere der italienischen Küstenwache. In den vergangenen Jahren ist dies hingegen nahezu vollständig zusammengebrochen: Im Jahr 2024 stammten nur noch 16 % der Hinweise von Behörden, 2025 waren es lediglich 4 %, wobei Hinweise von Seenotleitstellen (MRCC) fast vollständig ausblieben. Im Jahr 2025 erhielt SOS MEDITERRANEE keine einzige Seenotmeldung von italienischen Behörden (siehe Abbildung 5). Gleichzeitig gewannen zivile Initiativen wie Alarm Phone oder zivile Beobachtungsflugzeuge zunehmend an Bedeutung und machten 2025 etwa die Hälfte der von unseren Teams erhaltenen Meldungen über Seenotfälle aus, während sie gleichzeitig alle zuständigen maritimen Behörden informierten.

Die bewusste Weigerung, alle verfügbaren Mittel zur Verhinderung von Todesfällen auf See zu koordinieren, zeigt sich auch im vollständigen Stopp von Transfers geretteter Personen zwischen NGO-Rettungsschiffen. Bis Mitte 2018 koordinierten die italienischen Behörden regelmäßig Transfers von Überlebenden zwischen Schiffen, um die Rettungskapazitäten optimal zu nutzen und die Anzahl

Abbildung 6



GERETTET VON ODER TRANSFERIERT AUF
AQUARIUS/ OCEAN VIKING

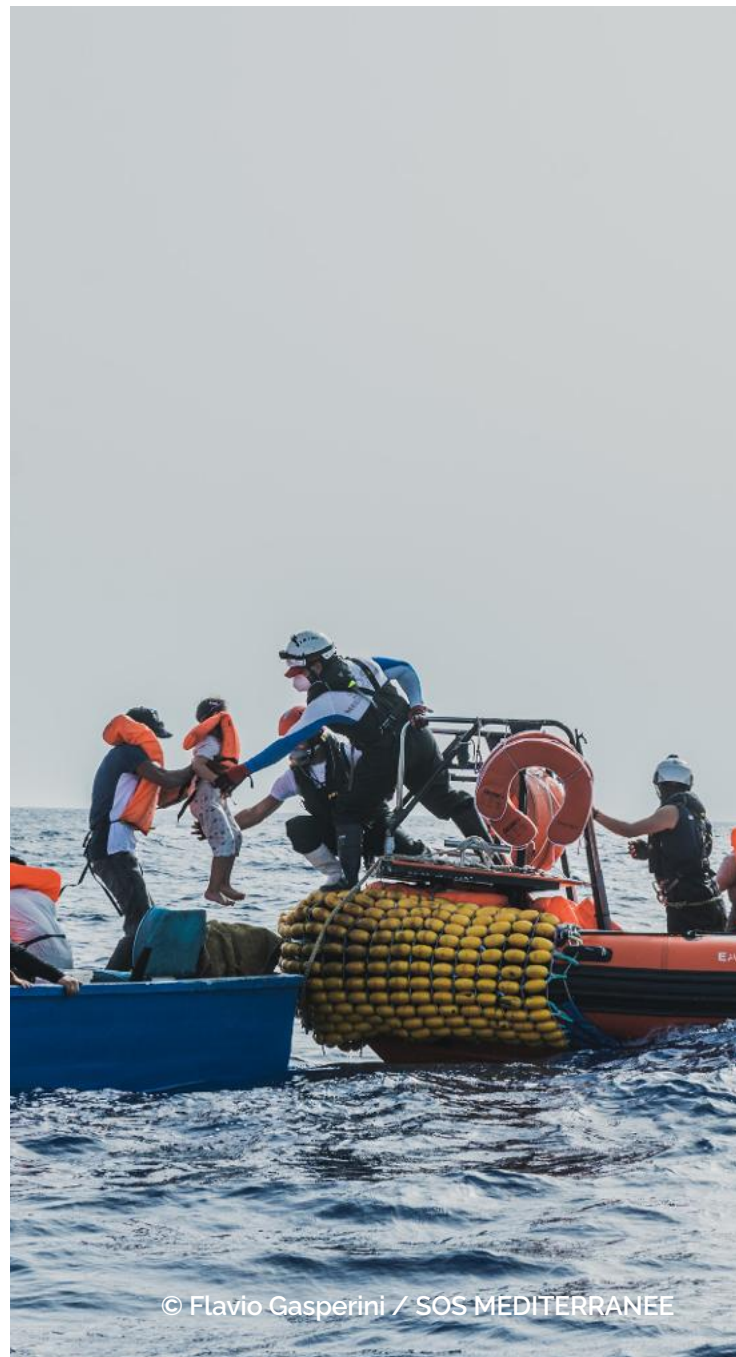


der Schiffe zu verringern, die Überlebende in einen sicheren Hafen bringen mussten. So konnten andere Rettungseinheiten im Einsatzgebiet verbleiben. Zwischen 2016 und Mitte 2018 betrafen solche Transfers zwischen 25 % und 37 % aller von SOS MEDITERRANEE unterstützten Überlebenden. Ab 2019 wurde diese Praxis vollständig eingestellt, obwohl weiterhin jedes Jahr Tausende Menschen gerettet wurden. Der Verlust dieses pragmatischen, lebensrettenden Koordinierungsinstruments hat die Gesamtwirksamkeit der Rettungsbemühungen im zentralen Mittelmeer erheblich geschwächt (siehe Abbildung 6).

Eklatante Missachtung des internationalen Seerechts und rechtlicher Verpflichtungen

Das internationale Seerecht begründet eine klare und seit langem bestehende Pflicht, jeder Person in Seenot Hilfe zu leisten. Diese Verpflichtung verlangt von Küstenstaaten nicht nur, auf Seenotmeldungen zu reagieren, sondern auch die effiziente Koordinierung aller verfügbaren Einsatzmittel sicherzustellen und gerettete Personen unverzüglich an einen sicheren Ort zu bringen.²³ Im zentralen Mittelmeer wurde diese Pflicht jedoch wiederholt missachtet.

In den vergangenen Jahren haben italienische, maltesische und libysche Seebehörden Menschen in Seenot wiederholt nicht gerettet, da ihre Küstenwachen nicht willens oder aber nicht in der Lage waren, Schiffe zur Durchführung von Such- und Rettungseinsätzen effektiv zu koordinieren.



Hilferufe von Menschen in Seenot wurden ignoriert, verzögert beantwortet oder zurückgewiesen, sodass Schiffbrüchige stunden- oder gar tagelang ohne Unterstützung auf See ausharren mussten.²⁴

Verzögerungen bei der Entsendung von Rettungseinheiten haben zu verheerenden Schiffsunglücken geführt, wie jenem vor der italienischen Küste bei Cutro am 25. Februar 2023. Bei dem Unglück kenterte ein Boot und mindestens 94 Menschen kamen ums Leben. Die Behörden verfügten im Vorfeld über Informationen zu dem Boot und dennoch wurden Rettungskräfte nicht rechtzeitig entsandt. Inzwischen wurden strafrechtliche Ermittlungen gegen Beamte der Guardia di Finanza und der Guardia Costiera eingeleitet. Gegen sie wurde Anklage erhoben; unter anderem wegen fahrlässiger Verursachung eines Schiffsunglücks und mehrfacher fahrlässiger Tötung im Zusammenhang mit mutmaßlichen Versäumnissen und Verzögerungen bei dem Rettungseinsatz.²⁵

Über die letzten Jahre hinweg, haben die Teams von SOS MEDITERRANEE die tödlichen Folgen verzögerter oder verweigerter Hilfeleistung für eingegangene Seenotrufe aus erster Hand erlebt. Ein besonders tödlicher Fall ereignete sich im April 2021, als die *Ocean Viking* über Nacht und bei sich verschlechterndem Wetter zu einem mehr als zehn Stunden entfernten Seenotfall fuhr. Zwei Handelsschiffe waren ebenfalls mobilisiert worden. Am Nachmittag des 21. April 2021 entdeckte die Crew ein kollabiertes Schlauchboot inmitten Dutzender Leichen. Obwohl die Position des Bootes den Behörden bekannt war und am Vortag ein weiterer Seenotfall in der Nähe gerettet worden war, erreichte die 130 Menschen keinerlei Hilfe. Sie kamen alle ums Leben.²⁶



© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE

17. Januar 2026 – Drohnenaufnahme des Transfers von 44 Überlebenden vom Handelsschiff MV SIDER auf die Ocean Viking. Die Überlebenden, die am 15. Januar 2026 gerettet worden waren, wurden über RHIBs vom Heck des Schiffes an Bord genommen.

Versäumnisse bei der Einhaltung der Rettungspflicht bringen auch Handelsschiffe in unhaltbare rechtliche und moralische Positionen. Zwar verpflichtet das internationale Recht Kapitän*innen, Menschen in Seenot zu helfen, doch Küstenstaaten versäumen es immer wieder, klare Anweisungen zu geben oder zeitnah einen sicheren Hafen zur Anlandung zuzuweisen. Der Fall des Tankers Maersk Etienne ist zum Symbol für die Missachtung staatlicher Verpflichtungen gegenüber Kapitän*innen geworden, die Menschen in Seenot helfen. Nachdem das Schiff am 5. August 2020 27 Menschen aus Seenot gerettet hatte, musste es 38 Tage lang mit Überlebenden an Bord ausharren, ohne dass ein sicherer Hafen zur Anlandung zugewiesen wurde.²⁷

Tödliches Versagen der Rettungskordinierung: Der Fall der MV Bobic

In den frühen Morgenstunden des 24. Mai 2025 alarmierte das zivilgesellschaftliche Netzwerk Alarm Phone die Seebehörden über zwei überfüllte Holzboote in Seenot in der libyschen SRR. Beide Boote waren zwei Nächte zuvor aus Sabratha aufgebrochen und hatten jeweils mehr als 100 Menschen an Bord, die dringend Hilfe benötigten.

Nur einer der beiden Seenotfälle führte zu einer koordinierten Reaktion. Dieses Boot wurde schließlich von der italienischen Küstenwache gerettet, und 128 Überlebende wurden am Sonntag, dem 25. Mai, in Lampedusa angelandet. Für das zweite Boot hingegen wurde trotz wiederholter Alarmierungen, sich verschlechternder Wetterbedingungen und der klaren, anhaltenden Notlage kein Such- und Rettungsplan eingeleitet.

Später am selben Tag traf das Handelsschiff MV Bobic auf dieses zweite Boot, nachdem es von Alarm Phone informiert worden war. Das Schiff war nicht für Rettungseinsätze für eine große Zahl von Menschen ausgerüstet und erhielt trotz wiederholter Hilferufe keine Anleitung oder Koordinierung durch italienische, maltesische oder libysche Seebehörden. Mangels jeglicher staatlichen Reaktion versuchte der Kapitän, eine Rettung durchzuführen. Während des Einsatzes fielen mehrere Menschen ins Meer.

Eine Person verschwand, und 35 Überlebende wurden an Bord der MV Bobic aufgenommen, bevor der Kontakt zu den verbleibenden Menschen auf dem Boot in Seenot abbrach. Fast 36 Stunden lang blieben wiederholte Versuche des Kapitäns, Anweisungen zu erhalten oder eine Koordinierung mit den Seebehörden herzustellen, unbeantwortet. Zu keinem Zeitpunkt wurde ein wirksamer Rettungsplan umgesetzt.

Trotz ausdrücklicher Warnungen des Kapitäns und des Flaggenstaates, dass eine Anlandung in Libyen gegen internationales Recht verstoßen würde, wurden die 35 Überlebenden schließlich unter unklarer Befehlslage in Libyen angelandet und in Gefangenenlager gebracht. Während der Nacht unterstützten Alarm Phone und SOS MEDITERRANEE die Crew der MV Bobic aus der Ferne und setzten die Bemühungen fort, die verbleibenden Menschen in Seenot zu lokalisieren. Am folgenden Tag konnte der Kontakt zu 79 Überlebenden wiederhergestellt werden. Das Handelsschiff MV Eco One rettete 26 Personen, während die *Ocean Viking* die Rettung der verbleibenden 53 Überlebenden abschloss.²⁸

Es gibt zudem Berichte darüber, dass Küstenstaaten Handelsschiffen Anweisungen erteilen, die dem internationalen Seerecht direkt widersprechen. In einigen Fällen wurden Handelsschiffe in der Nähe von Booten in Seenot angewiesen, lediglich in Bereitschaft zu bleiben, anstatt eine Rettung einzuleiten.²⁹ In anderen Fällen ordneten Behörden an, Überlebende in unsicheren Häfen – darunter Libyen³⁰ – anzulanden oder überhaupt keine Hilfe zu leisten.³¹ Dieser Mangel an Unterstützung und klaren Anweisungen durch Küstenstaaten, verbunden mit Präzedenzfällen, in denen Kapitän*innen ohne Instruktionen für eine rechtmäßige und zeitnahe Anlandung zurückgelassen wurden, hat die Rettungspflicht für Handelsschiffe faktisch zu einem unkalkulierbaren Risiko gemacht. Diese Praktiken dauern an. Dabei hat das Berufungsgericht von Neapel, dessen Urteil später vom Kassationsgerichtshof bestätigt wurde, den Kapitän des unter italienischer Flagge fahrenden Versorgungsschiffs Asso 28 wegen „*willkürlicher Anlandung und Aussetzung von Personen*“ für schuldig befunden. Er hatte 101 in internationalen Gewässern gerettete Menschen nach Libyen zurückgebracht.³²

Zahlreiche dokumentierte Belege zeigen außerdem, dass in den vergangenen Jahren Männer, Frauen und Kinder im zentralen Mittelmeer treiben gelassen

wurden, während die Luftüberwachung durch Frontex oder assoziierte Flugzeuge ihre Position beobachtete. Dabei wurden nahegelegene Rettungsakteur*innen nicht alarmiert und die Koordinaten stattdessen an libysche Küstenwachen weitergeleitet. Diese Praxis führte häufig zu Abfangaktionen und Rückführungen nach Libyen.³³ Seit 2018 hat das Frontex-Programm für Multifunktionale Luftüberwachung (Multipurpose Aerial Surveillance, MAS) dieses Modell institutionell verankert. Laut dem Jahresbericht 2022 des Frontex-Konsultativforums, bestätigt durch Frontex selbst, *„haben in etwa 50 % der Fälle Sichtungen durch Frontex Such- und Rettungseinsätze und/oder Abfangaktionen durch libysche Küstenwachen von Migrant*innen und Geflüchteten in internationalen Gewässern ausgelöst, die zu ihrer Anlandung in Libyen führten.“*³⁴ Menschenrechtsorganisationen haben wiederholt gewarnt, dass der Ersatz europäischer Schiffe durch von Frontex eingesetzte Luftmittel offenbar darauf abzielt, europäische rechtliche Verpflichtungen gegenüber Menschen in Seenot zu umgehen.

Auch Malta hat sich systematisch aus ihren SAR-Verpflichtungen zurückgezogen. Das maltesische Rettungskoordinierungszentrum (MRCC) gilt als notorisch unkooperativ und vermeidet häufig die Herausgabe formeller Mayday-Weiterleitungen oder SAR-Koordinierungsnachrichten. Dadurch wird die formale Beteiligung und Verantwortung an Rettungseinsätzen minimiert. Seenotrufe wurden häufig ignoriert oder Maßnahmen verzögert, selbst wenn Boote eindeutig in Gefahr waren. Während Malta offen die Zusammenarbeit mit SAR-NGOs verweigert, wurde in mehreren Fällen versucht, die rechtliche Verantwortung abzuwälzen, indem Seenotfälle an libysche Behörden verwiesen wurden.³⁵

Obwohl SOS MEDITERRANEE mehr als 70 Rettungen in der maltesischen SRR oder in Gebieten durchgeführt hat, in denen sich diese mit italienischen oder tunesischen SRR überschneidet, durfte die Organisation in zehn Jahren Einsatz nur ein einziges Mal Überlebende in Malta anlanden, im August 2018.³⁶ Zudem wurden Überlebende lediglich in drei Fällen an Schiffe der maltesischen Streitkräfte übergeben. Insgesamt waren nur 0,9 % der 453 Einsätze

von SOS MEDITERRANEE im vergangenen Jahrzehnt mit irgendeiner Form von Anlandung oder Übergabe verbunden, die durch Malta ermöglicht wurde. Malta wird zudem vorgeworfen, sogenannte Pushbacks koordiniert zu haben,³⁷ bei denen aus Seenot gerettete Menschen in der maltesischen SAR-Zone an libysche Küstenwachen übergeben wurden, anstatt sie an einen sicheren Ort zu bringen. Das ist ein schwerwiegender Verstoß gegen internationales See- und Menschenrecht³⁸ sowie gegen das Prinzip des Non-Refoulement.³⁹



LIBYEN: Kein sicherer Hafen, keine wirksame Koordinierung

“

Wenn man einmal in Libyen ist, gibt es keinen anderen Ausweg mehr als das Meer. Wir haben in Libyen sehr gelitten. Auf See zu sterben ist besser, als vor Hunger zu sterben. Der Schleuser hielt uns 34 Tage lang fest. Wir sahen dort den Tod. Er nahm uns die Pässe ab und gab sie nie zurück. Als wir dort waren, wollten wir nicht mehr übers Meer. Wir wollten nach Syrien zurück, aber wir hatten keine Wahl. Wir wurden gezwungen, auf das Todesboot zu steigen"

Sanad (Syrien), gerettet von der Ocean Viking im Juli 2021

© Hanna Wallace / SOS MEDITERRANEE

Das internationale Seerecht ist eindeutig: Eine Rettung gilt erst dann als abgeschlossen, wenn Überlebende an einem sicheren Ort an Land gehen. Die Auslagerung der Rettungsverantwortung nach Libyen führt zwangsläufig dazu, dass Menschen in ein Land gebracht werden, das nach internationalem See-, Menschen-, und Flüchtlingsrecht nicht als sicherer Ort gelten kann. Mehrere UN-Organisationen – darunter das Büro des Hochkommissars für Menschenrechte (OHCHR), die Internationale Organisation für Migration (IOM) und das UN- Flüchtlingshilfswerk (UNHCR) – haben wiederholt und unmissverständlich erklärt, dass Libyen nicht als sicherer Ort angesehen werden kann.⁴⁰ Das UNHCR hat ausdrücklich festgestellt, dass Libyen aufgrund anhaltender Gewalt, willkürlicher Inhaftierungen und weitverbreiteter Menschenrechtsverletzungen „nicht die Kriterien erfüllt, um als sicherer Ort für die Anlandung nach einer Rettung auf See eingestuft zu werden“.⁴¹ In diesem Kontext stellen sogenannte „Such- und Rettungseinsätze“ der libyschen Küstenwachen innerhalb ihrer erklärten SRR in der Praxis faktische Abfangaktionen und erzwungene Rückführungen dar – unter Verstoß gegen das Prinzip des Non-Refoulement.⁴²

Darüber hinaus haben UN-Untersuchungen die libyschen Küstenwachen als Akteure identifiziert, die selbst an Misshandlungen von Libyer*innen und Migrant*innen beteiligt sind und mit Menschenhändler*innen- und Schleuser*innennetzwerken kooperieren.⁴³ Menschen, die von den libyschen Küstenwachen auf See abgefangen werden, werden routinemäßig in offizielle und inoffizielle Gefangenenlager zurückgebracht, wo sie willkürlicher Inhaftierung, Folter, Erpressung und sexualisierter Gewalt ausgesetzt sind. Die Untersuchungen haben glaubwürdige Belege für eine Zusammenarbeit zwischen Einheiten der libyschen Küstenwachen und mit Milizen verbundenen Akteur*innen erbracht, die in Menschenhandel und Ausbeutung verwickelt sind.⁴⁴

“

Ich war mit etwa 80 weiteren Menschen – Frauen, Männern und Kindern – auf einem Schlauchboot. Wir sahen die Ocean Viking auf uns zukommen, um uns zu retten. Doch dann kam die libysche Küstenwache und eröffnete das Feuer [am 25. März 2023]. Die Ocean Viking musste sich zurückziehen. Die Küstenwache zwang uns auf ihr Schiff und schlug uns alle. Ich wurde in ein Gefängnis in Tripolis gebracht – Ain Zara heißt es. Ich blieb dort wochenlang, bis meine Familie 1.200 US-Dollar für meine Freilassung zahlte. Während der Haft wurde ich gefoltert und misshandelt. Dort sind Tausende von uns, Ain Zara besteht aus fünf verschiedenen Komplexen. [...] Ich habe fünf Mal versucht, aus Libyen zu fliehen. Beim fünften Mal hat es geklappt – da wurde ich endlich von der Ocean Viking gerettet.“

John (Eritrea, 17 Jahre), gerettet von der Ocean Viking im Januar 2025

Das libysche Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) hat wiederholt nicht nachweisen können, dass es in der Lage ist, „Notrufe zu empfangen, z. B. von MRCCs oder CESS“, und eine „24-stündige Erreichbarkeit“ zu gewährleisten, wie es das IAMSAR-Handbuch (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) der IMO vorschreibt.⁴⁶ Stattdessen reagierte das JRCC durchgängig nicht auf die Anrufe von SAR-NGO-Schiffen vor, während und nach Rettungseinsätzen auf See. Zudem konnte das JRCC nicht gewährleisten, dass „Personen mit ausreichenden Englischkenntnissen“ verfügbar sind. In zahlreichen Fällen wurden die Crews von SOS MEDITERRANEE ausdrücklich darüber informiert, dass das JRCC-Personal nicht auf Englisch kommunizieren könne und ausschließlich Arabisch spreche.

Ganz allgemein hat das JRCC eine äußerst begrenzte Fähigkeit gezeigt, seine ausgedehnte SRR zu verwalten. Es ist häufig nicht erreichbar, versäumt es oft, Rettungseinsätze einzuleiten oder zu koordinieren, und gibt selten Seenotrufe so weiter, wie es nach internationalem Seerecht vorgeschrieben ist. Darüber hinaus hat das JRCC wiederholt sowohl NGO- als auch Handelsschiffen Anweisungen erteilt, die etablierten maritimen Verpflichtungen widersprechen. In mehreren dokumentierten Fällen ordneten Einheiten der libyschen Küstenwachen NGO-Schiffe in internationalen Gewässern – darunter auch die Rettungsschiffe von SOS MEDITERRANEE – an, „nach Norden zu fahren“ oder das Gebiet zu verlassen, selbst wenn diese aktiv an Suchoperationen beteiligt waren, um auf Notrufe zu reagieren.⁴⁷

Trotz verstärkter logistischer Unterstützung, Ausrüstung und technischer Schulungen durch die EU und Italien sowie Schulungen zu Menschenrechten und Schutzstandards durch das UNHCR und andere Organisationen bestehen weiterhin erhebliche Bedenken hinsichtlich des Vorgehens der libyschen Küstenwachen bei Such- und Rettungseinsätzen. **SOS MEDITERRANEE und andere SAR-NGOs haben zahlreiche schwerwiegende Vorfälle dokumentiert, bei denen das Verhalten der libyschen Küstenwachen während Rettungseinsätzen unmittelbar Menschenleben gefährdete.** Zwischen Januar 2016 und September 2025 wurden mindestens 59 gewaltsame Vorfälle unter Beteiligung libyscher Behörden erfasst (siehe Abbildung 7), die anhaltende Verhaltensmuster zeigen, die mit den Aufgaben einer Such- und Rettungsbehörde nach internationalem Seerecht unvereinbar sind.⁴⁸ Zu diesen Vorfällen zählten der Einsatz scharfer Munition, körperliche Gewalt, Drohungen und rassistische Beschimpfungen, gefährliches Besteigen überfüllter Boote, Kollisionen mit Booten in Seenot sowie Hochgeschwindigkeitsmanöver, die gefährliche Wellen erzeugten. Diese Handlungen lösen regelmäßig Panik bei Menschen aus, die sich ohnehin in einer lebensbedrohlichen Situation befinden, und erhöhen das Risiko von Verletzungen oder Todesfällen drastisch.

Die libyschen Küstenwachen haben sich zudem wiederholt feindselig gegenüber humanitären Rettungsschiffen verhalten, darunter durch Schüsse in der Nähe oder in Richtung humanitärer Schiffe; Anweisungen an SAR-NGOs, sich während Abfangaktionen von Booten in Seenot fernzuhalten und keine Hilfe zu leisten; sowie Drohungen, Schiffe würden „*ins Visier genommen*“, wenn sie nicht „*in den Hafen von Tripolis kommen*“ oder die libysche SRR verlassen würden. Solches Verhalten wurde auch in internationalen Gewässern dokumentiert, unter anderem gegenüber der *Ocean Viking*. Diese Handlungen gefährden nicht nur Menschenleben,

sondern verletzen auch grundlegende Prinzipien des internationalen Seerechts, einschließlich der Freiheit der Schifffahrt, und verdeutlichen, in welchem Ausmaß Gewalt und Einschüchterung Teil des Vorgehens libyscher Behörden auf See sind.

Gewaltsame Übergriffe auf Rettungsschiffe von SOS MEDITERRANEE durch Einheiten der libyschen Küstenwachen

Im vergangenen Jahrzehnt waren die Schiffe von SOS MEDITERRANEE während Rettungseinsätzen im zentralen Mittelmeer wiederholt gewaltsamen und gefährlichen Eingriffen durch Einheiten der libyschen Küstenwachen ausgesetzt. Bereits im Mai 2017 näherte sich während eines Einsatzes unseres Rettungsschiffes *Aquarius*, das mehreren Booten in Seenot Hilfe leistete, ein Patrouillenboot der libyschen Küstenwachen mit hoher Geschwindigkeit. Dabei gaben sie Schüsse in die Luft und ins Wasser ab. Beamte gingen mit gezogenen Waffen an Bord eines der Boote, beschlagnahmten persönliche Gegenstände der Menschen an Bord und lösten eine Panik aus, in deren Folge mehr als 60 Personen ins Meer sprangen. Obwohl es dank zuvor verteilter Rettungswesten keine Todesopfer gab, wurden mehrere Menschen gewaltsam abgefangen und nach Libyen zurückgebracht.

Ähnliche Muster der Behinderung setzten sich in den folgenden Jahren fort. Im Januar 2023 störte eine Einheit der libyschen Küstenwachen eine laufende Rettung, indem sie ein Schnellboot der *Ocean Viking* daran hinderte, zum Schiff zurückzukehren, und so den Transfer von Menschen in Seenot verzögerte. Im März und Juli 2023 näherten sich libysche Patrouillenschiffe der *Ocean Viking* wiederholt in bedrohlicher Weise, ignorierten Funkrufe, zeigten Schusswaffen und gaben Schüsse in unmittelbarer Nähe von Rettungsteams und Überlebenden ab. Dadurch waren wir gezwungen, uns aus der aktiven Rettung zurückzuziehen, während sich noch Menschen im Wasser befanden; Dutzende wurden anschließend abgefangen und nach Libyen zurückgebracht.

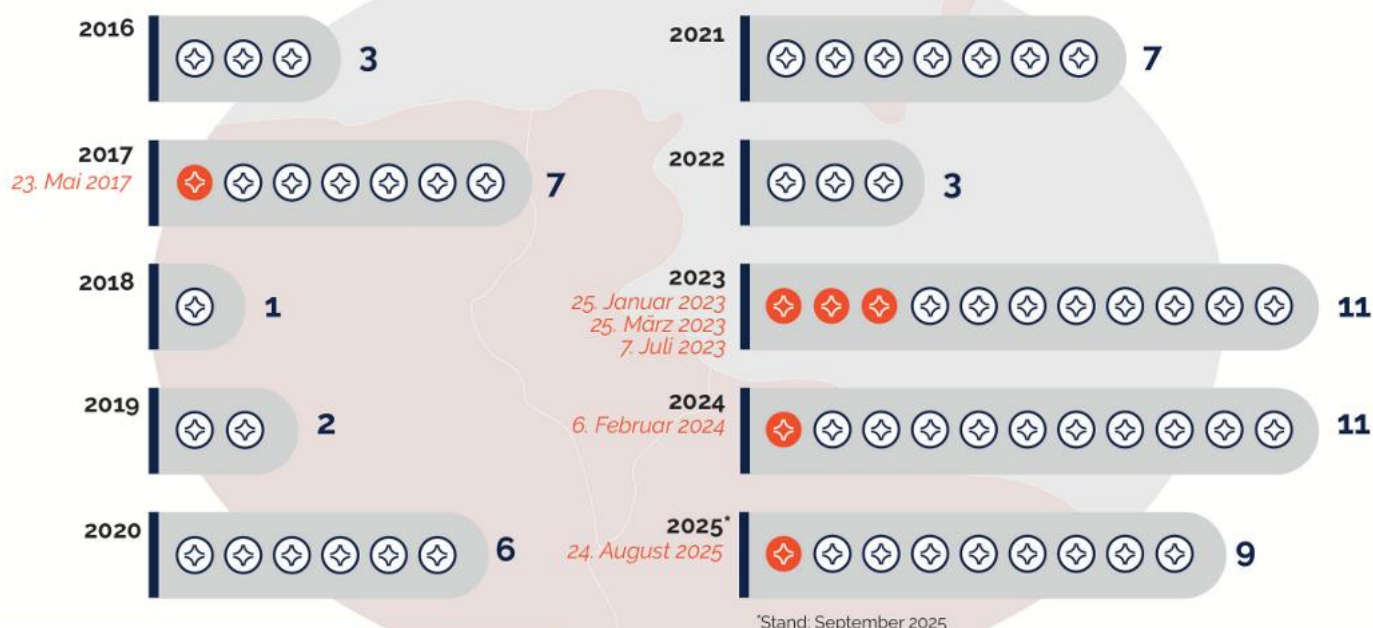
Im Februar 2024 musste die *Ocean Viking* erneut eine geplante Rettung abbrechen, nachdem sie aggressive Anweisungen von einem Schiff der libyschen Küstenwachen erhalten hatte.

Ein besonders schwerwiegender Vorfall ereignete sich am 24. August 2025, als ein libysches Patrouillenboot, während eines Such- und Rettungseinsatzes in internationalen Gewässern wiederholt, scharfe Munition auf die *Ocean Viking* abfeuerte. Dabei wurde die Brücke beschädigt sowie wichtige Kommunikations- und Rettungsausrüstung außer Betrieb gesetzt.⁴⁹ Zum Zeitpunkt des Angriffs befanden sich 87 gerettete Überlebende und unser Team an Bord. Das beteiligte Patrouillenschiff war 2023 im Rahmen eines EU-finanzierten Grenzmanagementprogramms von Italien bereitgestellt worden. Diese wiederholten Vorfälle verdeutlichen ein anhaltendes Muster von Einschüchterung und Gewalt, das humanitäre Einsatzkräfte und Menschen in Seenot unmittelbar gefährdet und die Fähigkeit von SAR-NGOs, lebensrettende Einsätze auf See durchzuführen, erheblich beeinträchtigt.

Abbildung 7



GEWALTÄTIGE VORFÄLLE UNTER BETEILIGUNG DER LIBYSCHEN KÜSTENWACHEN UND LIBYSCHER MILIZEN, 2016–2025



Vorfall, bei dem ein Schiff von SOS MEDITERRANEE involviert war

Quelle: [Sea-Watch](#)

4.

DIE AUSHÖHLUNG DER RETTUNGSPFLICHT: Kriminalisierung und administrative Behinderung NGO-geführter Seenotrettung

2017 unterzeichneten Italien und Libyen ein Memorandum of Understanding. In dessen Folge wurde Such- und Rettungsverantwortung an ein Drittland ausgelagert, mit dem erklärten Ziel, Menschen daran zu hindern, in Europa Schutz und Sicherheit zu suchen. Dadurch veränderte sich das operative Umfeld für SAR-NGOs im zentralen Mittelmeer grundlegend. **Nahezu über Nacht wurden SAR-NGOs in der öffentlichen und politischen Debatte nicht länger als „Helfer*innen in der Not“ dargestellt, die Menschenleben auf See retten. Stattdessen wurden sie als „Beihilfe-Schleuser*innen“ diffamiert** und von politischen Akteur*innen, Medien und öffentlichen Institutionen fälschlich beschuldigt, mit Schleuser*innen zusammenzuarbeiten, Menschenleben zu gefährden und außerhalb internationaler Rechtsrahmen zu agieren.⁵⁰

Im Zuge dieser öffentlichen Debatte wurden in Italien drei parlamentarische Untersuchungskommissionen eingesetzt, um die Rolle internationaler NGOs bei SAR-Aktivitäten im zentralen Mittelmeer zu prüfen. Bereits im März 2017 leitete der Verteidigungsausschuss des italienischen Senats eine umfassende Untersuchung ein und kam einstimmig zu dem Schluss, dass es keine Belege für Verbindungen zwischen NGOs und Menschenhändler*innen gebe. Dennoch forderte der Ausschuss eine verstärkte Überwachung von NGO-Aktivitäten und empfahl der italienischen Regierung, Maßnahmen zur Regulierung ihrer Einsätze zu ergreifen.⁵¹

Im Anschluss an den Bericht des Senatsausschusses führte das italienische Innenministerium einen Verhaltenskodex für NGOs ein. Obwohl dieser Kodex keinerlei rechtliche Grundlage hatte, wurde dessen Einhaltung vorausgesetzt, um als Teil des „Rettungssystems“ anerkannt zu werden. In der Praxis wurde der Kodex nie wirksam angewandt; er diente jedoch als starkes narratives Instrument und erweckte den Eindruck, dass neue und spezifische Regeln notwendig seien, um SAR-NGOs zu regulieren. Er implizierte zudem, dass zivile Akteur*innen außerhalb des bestehenden rechtlichen Rahmens handelten.⁵²

Ab Mitte 2016 leiteten Staatsanwaltschaften in Sizilien eine Reihe strafrechtlicher Ermittlungen gegen zivile Akteur*innen der Seenotrettung ein. Ihnen wurde die Beihilfe zur irregulären Migration vorgeworfen, teils sogar in Verbindung mit dem erschwerenden Vorwurf der kriminellen Vereinigung. Die bekanntesten Verfahren führte die Staatsanwaltschaft Trapani gegen die deutsche NGO Jugend Rettet, Betreiberin des Rettungsschiffs Iuventa, der vorgeworfen wurde, durch ihre SAR-Aktivitäten irreguläre Migration zu fördern. Die Behörden behaupteten, es habe unzulässige Kontakte zwischen Crewmitgliedern und Schleuser*innen sowie rechtswidrige Übergabeaktivitäten während Rettungseinsätzen gegeben. Auch Ärzte ohne Grenzen, Save the Children und die Charterfirma Vroon waren in diesen Verfahren impliziert.

Während mehrere andere Ermittlungen bereits in einem sehr frühen Stadium eingestellt wurden, zog sich das Verfahren in Trapani über Jahre hin und endete schließlich nach fast sieben Jahren juristischer Auseinandersetzungen am 19. April 2024. Die zuständige Untersuchungsrichterin sprach alle Angeklagten frei und stellte fest, dass das vorgeworfene Verhalten keinen



Straftatbestand erfülle und es keine Belege für eine Zusammenarbeit mit Schleuser*innen gebe.⁵³ Obwohl bislang alle Strafverfahren gegen SAR-NGOs ohne Feststellung eines Fehlverhaltens eingestellt wurden, spielten diese juristischen Verfahren eine bedeutende Rolle bei der Aufrechterhaltung der breiteren Kriminalisierungskampagne gegen SAR-NGOs. Sie hatten erhebliche Auswirkungen auf viele Organisationen – sowohl in Bezug auf ihre öffentliche Wahrnehmung als auch auf ihre finanzielle Belastung.

Obwohl diese falschen Narrative wiederholt und gründlich von Journalist*innen, Forschenden und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen widerlegt wurden, sind Fehlinformationen weiterhin weit verbreitet. In diesem Klima wurde ein fruchtbarer Boden für die Zunahme administrativer und legislativer Maßnahmen gegen SAR-NGOs geschaffen. Es trug auch zur schrittweisen Verkleinerung des humanitären Raums auf See bei – stillschweigend geduldet von politischen Akteur*innen des gesamten politischen Spektrums und mitunter auch der breiteren Öffentlichkeit.

Während an Land zivilgesellschaftliche Akteur*innen Ziel diffamierender Kampagnen wurden, endete auf See die zuvor konstruktive Zusammenarbeit

zwischen SAR-NGOs und maritimen Behörden, insbesondere der italienischen Küstenwache, abrupt (siehe Kapitel 2: Vorsätzliche Vernachlässigung). Parallel dazu sahen sich SAR-NGOs einer Reihe ad hoc eingeführter administrativer Hindernisse ausgesetzt, die nicht auf andere Schiffe angewandt wurden – auch nicht auf Handelsschiffe, die ebenfalls Rettungen durchgeführt hatten. Ein besonders deutliches Beispiel ist die Zunahme von Hafenstaatkontrollen (Port State Control, PSC) sowie die selektive Neuinterpretation bestehender Vorschriften, die ausschließlich auf SAR-NGO-Schiffe angewandt werden.

Hafenstaatkontrollen sind ein etabliertes Instrument zur Gewährleistung der Sicherheit auf See, und die Häufigkeit dieser Inspektionen richtet sich normalerweise nach dem Risikoprofil eines Schiffes. Seit dem Frühjahr 2020 werden



© Flavio Gasperini / SOS MEDITERRANEE
Nach einer 11-stündigen Hafenstaatkontrolle in Porto Empedocle wurde die Ocean Viking im Juli 2020 von den italienischen Behörden für fünf Monate festgesetzt. Die Festsetzung wurde schließlich am 21. Dezember 2020 aufgehoben.

SAR-NGO-Schiffe in italienischen Häfen jedoch systematisch ungewöhnlich häufigen PSC-Inspektionen unterzogen.

Diese sind durch extreme Detailprüfungen gekennzeichnet und führen häufig zu Festsetzungen wegen angeblicher technischer oder operativer „Unregelmäßigkeiten“. Diese Festsetzungen beruhen auf einer diskriminierenden und unverhältnismäßigen Auslegung von Vorschriften zur Sicherheit der Schifffahrt und obwohl Hafenstaatkontrollen ein legitimes maritimes Sicherheitsinstrument darstellen, wurden sie selektiv instrumentalisiert, um NGO-Schiffe ins Visier zu nehmen. Mehrere der angeblichen technischen Mängel, die zur Rechtfertigung von Festsetzungen angeführt wurden, erscheinen politisch motiviert, basieren auf verzerrten Interpretationen des Seerechts und sind in der Praxis kaum oder gar nicht zu beheben.

154 verlorene Tage: Festsetzungen der Ocean Viking im Rahmen von Hafenstaatkontrollen

Zwischen 2020 und 2023 wurde die *Ocean Viking* im Anschluss an Hafenstaatkontrollen dreimal festgesetzt, wodurch das Schiff insgesamt 154 Tage lang außer Betrieb war. Im Juli 2020 wurde die *Ocean Viking* im sizilianischen Hafen Porto Empedocle nach einer elf Stunden dauernden Hafenstaatkontrolle durch die italienische Küstenwache festgesetzt. Obwohl frühere Inspektionen bestätigt hatten, dass das Schiff alle geltenden Sicherheitsstandards erfüllte, führte eine sanktionierende Neuinterpretation der Vorschriften dazu, dass SOS MEDITERRANEE kostspielige Umbauten vornehmen musste. Das Schiff war fünf Monate lang nicht im Einsatz, bis die Festsetzung am 21. Dezember 2020 aufgehoben wurde.

Im Juli 2023 wurde die *Ocean Viking* erneut festgesetzt, diesmal im Hafen von Civitavecchia, nach einer weiteren elf Stunden dauernden Inspektion. Die Festsetzung stützte sich auf angebliche Unregelmäßigkeiten in Bezug auf Besatzung und die Zertifizierung des Schiffes. SOS MEDITERRANEE konnte gemeinsam mit dem Flaggenstaat des Schiffes und der Klassifikationsgesellschaft nachweisen, dass das Schiff tatsächlich entsprechend aller geltenden Vorschriften bemannt, zertifiziert und ausgerüstet war. Die Festsetzung wurde nach zehn Tagen aufgehoben, ohne dass wesentliche Änderungen vorgenommen werden mussten.⁵⁴

In diesem Zusammenhang brachten die Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Union aus dem Jahr 2022, in den sogenannten Sea-Watch-Fällen (C-14/21 und C-15/21), eine wichtige Klarstellung. Der Gerichtshof entschied, dass Mitgliedstaaten Schiffe im Rahmen von Hafenstaatskontrollen zwar festsetzen dürfen, wenn eine klare Gefahr für Sicherheit, Gesundheit oder Umwelt besteht, solche Maßnahmen jedoch auf objektiven und konkreten Beweisen beruhen müssen und nicht auf allgemeinen oder abstrakten Bedenken. Die Urteile bekräftigten, dass Hafenstaatskontrollen im Einklang mit internationalem Recht und EU-Recht stehen müssen und ein wichtiges Schutzinstrument gegen willkürliche oder politisch motivierte Festsetzungen ziviler SAR-Schiffe darstellen.⁵⁵

Politischer Druck auf SAR-NGOs wurde auch über Maßnahmen der Flaggenstaaten ausgeübt. Im August 2018 entzog Gibraltar dem Rettungsschiff *Aquarius* von SOS MEDITERRANEE die Flagge, woraufhin das Schiff den Einsatz unter panamaischer Flagge wieder aufnahm. Im September desselben Jahres teilten die panamaischen Behörden der Crew der *Aquarius* jedoch mit, dass das Schiff aus dem nationalen Register gestrichen werde. Als Begründung wurde angegeben, dass italienische Behörden die panamaische Seeschiffverkehrsbehörde (PMA) aufgefordert hätten, „sofortige Maßnahmen“ gegen die *Aquarius* zu ergreifen. In der Mitteilung der PMA hieß es, *„leider ist es notwendig, [die Aquarius] aus unserem Register zu streichen, da dies ein politisches Problem für die panamaische Regierung und die panamaische Flotte darstellt, die europäische Häfen anlaufen“*.⁵⁶ Infolgedessen musste das Schiff in Marseille anlegen und konnte nicht in die SAR-Zone zurückkehren.

Parallel dazu sahen sich SAR-NGOs mit anhaltenden und sich weiterentwickelnden Behinderungen bei der rechtzeitigen und sicheren Anlandung geretteter Menschen konfrontiert. Ab Mitte 2018 verfolgten die italienischen Behörden einen restriktiven Ansatz gegenüber der Anlandung von Überlebenden durch NGO-Rettungsschiffe. Obwohl zunächst keine formelle Gesetzgebung



ara aminara E E EE

eingeführt wurde, hatte dieser Kurswechsel unmittelbare Auswirkungen auf die NGO-Aktivitäten, da die Anlandung nach Rettungseinsätzen nicht mehr zeitnah genehmigt wurde. Stattdessen wurde die Erlaubnis, einen sicheren Hafen anzulaufen, häufig verzögert oder verweigert. Im Juni 2018 ereignete sich mit der *Aquarius* der erste Fall geschlossener Häfen in Malta und Italien – eine Praxis die später als “Standoff” auf See bekannt wurde.

Am 9. Juni 2018 retteten unsere Teams mit der *Aquarius* 230 Überlebende aus zwei Booten in Seenot und übernahmen zusätzlich 400 Überlebende von Schiffen der italienischen Küstenwache und Marine – entsprechend den Anweisungen des italienischen MRCC. Mit insgesamt 630 Überlebenden an Bord wurde der *Aquarius* zunächst ein sicherer Hafen in Sizilien zugewiesen. Diese Entscheidung wurde jedoch widerrufen, sodass das Schiff ohne genehmigten Hafen zur Anlandung blieb. Spanien bot schließlich den weit entfernten Hafen von Valencia an, wo die

Überlebenden nach einer langen Fahrt, und der Nachversorgung von Wasser und Nahrung durch Schiffe der maltesischen und italienischen Marine- und Küstenwache, an Land gingen.

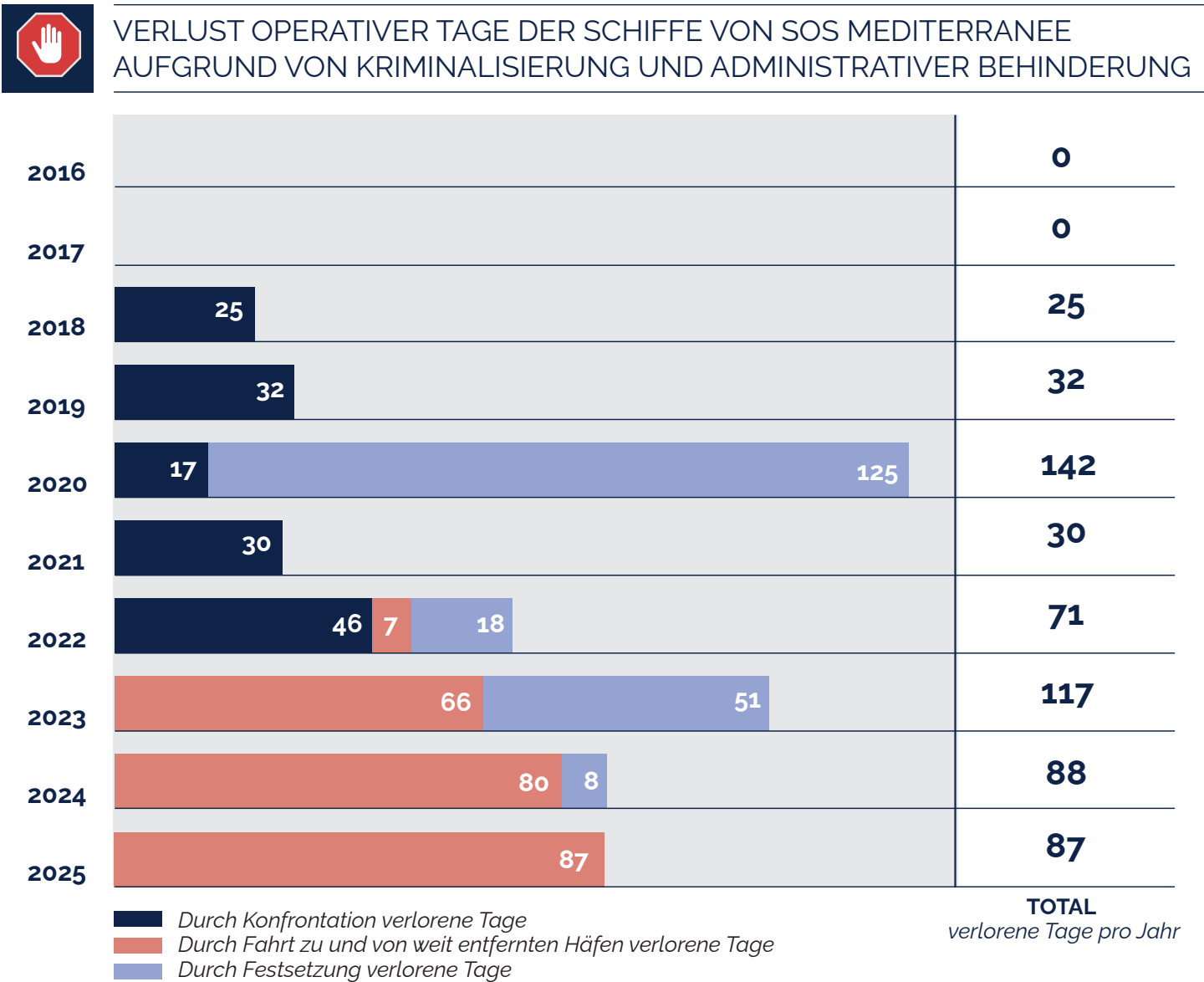
Zwischen 2018 und 2019 wurden diese Blockaden systematisch. Im Durchschnitt mussten Überlebende, die von SAR-NGOs gerettet worden waren, nach Beantragung der Anlandungsgenehmigung etwa neun Tage warten, bevor sie anlegen durften. In Extremfällen waren es über zwanzig Tage.⁵⁷ Zwar verkürzten sich die Wartezeiten ab Ende 2019, doch Verzögerungen blieben systematisch, da die Anlandung weiterhin hinausgezögert statt unmittelbar gewährt wurde. **Insgesamt führten die Blockaden dazu, dass die *Ocean Viking* 150 Einsatztage verlor, während sie auf die Zuweisung eines sicheren Hafens wartete.**⁵⁸ Das bislang letzte, besonders eindrückliche Beispiel dieser Praxis, war die Weigerung der neu gewählten italienischen Regierung, der *Ocean Viking* im Oktober 2022 die Anlandung zu gestatten. Das Schiff fuhr schließlich nach Toulon in Frankreich, wo die Überlebenden erst nach bis zu 20 Tagen an Bord wieder festen Boden erreichten.

Die Bemühungen, humanitäre Hilfe auf See einzuschränken, verschärften sich 2023 mit der Verabschiedung neuer Gesetze und Durchführungsbestimmungen, die sich ausdrücklich gegen NGO-geführte SAR-Einsätze richteten, weiter.⁵⁹ Danach wurden Rettungsschiffe verpflichtet, nach einer Rettung sofort in den Hafen zurückzukehren, was sie in einigen Fällen dazu zwang, weitere Seenotmeldungen zu ignorieren. Diese Vorgabe reduzierte die Zeit, die NGOs aktiv in internationalen Gewässern patrouillieren konnten, erheblich. **Seit Anfang 2023 haben die italienischen Behörden auf dieser Grundlage 36 administrative Festsetzungen gegen NGO-Rettungsschiffe verhängt. Dies führte zu mehr als 800 Tagen, an denen Schiffe festgesetzt waren und somit keine lebensrettenden Einsätze durchführen konnten.**

Ein zentraler Grund für die Festsetzung humanitärer Rettungsschiffe war, dass sie angeblich den Anweisungen der libyschen Küstenwachen nicht folgten. NGOs wurde vorgeworfen, dass sie dadurch Überlebende gefährdeten – so etwa in zwei

Festsetzungsanordnungen gegen die *Ocean Viking* im November 2023 und Februar 2024. Diese Vorwürfe bestraften humanitäre Akteur*innen faktisch dafür, nicht mit einem Akteur zu kooperieren, dessen Verhalten aktiv Menschenleben auf See gefährdet, dessen Fähigkeit zur Koordinierung von Rettungseinsätzen

Abbildung 8



Quelle: SOS MEDITERRANEE

Anmerkung: „Verlorene Tage“ bezeichnet die Tage, an denen die Schiffe von SOS MEDITERRANEE keine Such- und Rettungseinsätze durchführen konnten – entweder infolge administrativer Festsetzungen, aufgrund langer "Standoffs" (Wartezeiten auf die Zuweisung eines sicheren Hafens nach Rettungseinsätzen,) oder wegen langer Fahrten zu und von weit entfernten Häfen, die von italienischen Behörden für Anlandungen zugewiesen wurden. Als "Standoffs" wurden die Tage gezählt, die zwischen der ersten Anfrage auf Zuweisung eines sicheren Hafens bei den zuständigen Behörden und dem Datum, an dem offiziell ein Hafen zugewiesen wurde, lagen.

wiederholt als unzureichend nachgewiesen wurde und dessen Beteiligung an schweren Menschenrechtsverletzungen gut dokumentiert ist (siehe Kapitel 3: Libyen: Kein sicherer Hafen, keine wirksame Koordinierung).

Darüber hinaus wurden Festsetzungen gegen NGO-Schiffe verhängt, die mehrere Rettungen durchgeführt hatten, mit der Begründung, sie seien „*nicht unverzüglich zum zugewiesenen sicheren Hafen gefahren*“, wie im Fall der *Ocean Viking* im Dezember 2023. Die Anweisung an SAR-NGOs, sofort in den Hafen zu fahren, während sich noch andere Menschen in Seenot befinden, widerspricht jedoch der Pflicht von Kapitän*innen, allen Personen in Seenot Hilfe zu leisten – so wie es im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen festgelegt ist. In der Praxis riskiert diese Regelung, dass mehrfache Rettungen faktisch verboten sind.

Gleichzeitig haben die Behörden seit Ende 2022 die systematische Zuweisung entfernter Anlandungshäfen an SAR-NGO-Schiffe institutionalisiert. Diese Praxis zwang Überlebende, zusätzliche Tage auf See auszuharren, verzögerte den Zugang zu medizinischer Versorgung und humanitärer Hilfe an Land, und verringerte zugleich die operative Präsenz von NGO-Schiffen in Gebieten, in denen der Rettungsbedarf weiterhin hoch ist. Zwischen Dezember 2022 und Dezember 2025 verbrachte allein die *Ocean Viking* insgesamt 239 Tage mit Fahrten zu und von weit entfernten Häfen – Zeit, die andernfalls der Rettung von Menschenleben auf See hätte dienen können. Diese Praxis steht im Widerspruch zur Verpflichtung nach internationalem Seerecht, wonach Küstenstaaten Streckenabweichungen von Schiffen, die Menschen in Seenot helfen, möglichst gering halten und die Anlandung „so bald wie vernünftigerweise möglich“ gewährleisten müssen.⁶⁰

Zusammengenommen laufen die vielfältigen politischen und praktischen Maßnahmen, die SOS MEDITERRANEE im vergangenen Jahrzehnt dokumentiert hat, auf ein Ergebnis hinaus: die Begrenzung der Präsenz unabhängiger Akteur*innen im zentralen Mittelmeer. Ihre kumulative Wirkung hat die ohnehin knappen lebensrettenden Kapazitäten auf See weiter reduziert



und zugleich entscheidende Zeug*innen für die weitverbreiteten Verstöße gegen internationales Recht in diesem Gebiet entfernt. Allein SOS MEDITERRANEE hat infolge dieser Maßnahmen 591 Einsatztage verloren – das entspricht einem Jahr und sieben Monaten, in denen Rettungsschiffe Menschenleben hätten retten können (siehe Abbildung 8). In einer Zeit, in der das Rettungssystem auf dieser gefährlichen Seeroute dringend gestärkt werden müsste, behindern italienische Regierungen weiterhin humanitäre Akteur*innen während die EU wegschaut. Das Resultat ist eine systematische Untergrabung der Bemühungen zur Rettung von Menschenleben und zur Dokumentation der menschlichen Kosten abschreckungsbasierter Migrationspolitik.



© Tess Barthes / SOS MEDITERRANEE

71 Überlebende, die am 29. Januar 2024 von der Ocean Viking gerettet wurden, gehen in Livorno von Bord – nach vier weiteren Tagen auf See, da sie einen weit entfernten Hafen ansteuern mussten, was ihre Ankunft an einem sicheren Ort verzögerte.



SCHLUSSFOLGERUNG UND ZENTRALE FORDERUNGEN

Zehn Jahre Such- und Rettungseinsätze im zentralen Mittelmeer lassen keinen Raum für Zweifel. Der anhaltende Verlust von Menschenleben auf See ist keine tragische Unvermeidlichkeit, sondern das Ergebnis bewusster politischer Entscheidungen, die staatlich geführte Seenotrettung abgebaut, Hilfe durch Abschreckung und Eindämmung ersetzt und Verantwortung auf Akteure übertragen hat, die nicht in der Lage oder willens sind, internationale Verpflichtungen einzuhalten.

Diese Entscheidungen haben einen maritimen Raum geschaffen, in dem Notfälle erkannt, aber nicht beantwortet werden; Rettung möglich, aber nicht priorisiert wird; und Todesfälle auf See als hinnehmbare Folge politischer Maßnahmen behandelt werden. Das internationale Seerecht ist eindeutig: Staaten haben, verankert im Recht auf Leben, die Pflicht, Hilfe zu leisten, Rettung zu koordinieren und eine zügige Anlandung an einem sicheren Ort zu gewährleisten. Die Mittel zur Erfüllung dieser Verpflichtungen existieren und die menschlichen Kosten ihres Versagens sind umfassend dokumentiert. Europäische Küstenstaaten und EU-Institutionen müssen dringend ihre Abkehr von der Rettungsverantwortung rückgängig machen, die Zusammenarbeit mit unsicheren Drittstaaten beenden und ein koordiniertes, rechtbasiertes Such- und Rettungssystem wiederherstellen, das den Schutz von Menschenleben und Menschenwürde in den Mittelpunkt stellt.

SOS MEDITERRANEE fordert von den EU-Institutionen und den Mitgliedstaaten:

1. Wiederherstellung staatlich geführter, proaktiver Seenotrettung im zentralen Mittelmeer

Europäische Mitglied- und Küstenstaaten, insbesondere Italien und Malta, müssen ihrer Pflicht nach internationalem Seerecht nachkommen, Menschen in Seenot zu helfen und eine zeitnahe, würdige Rettung sowie Anlandung an einem sicheren Ort zu gewährleisten, unabhängig von Staatsangehörigkeit oder Migrationsstatus. Ein eigenständiger, staatlich geführter und proaktiver Such- und Rettungsmechanismus im zentralen Mittelmeer muss dringend wieder eingerichtet werden, mit einem klaren humanitären und schutzorientierten Mandat. Dieser Mechanismus sollte eine kontinuierliche Präsenz auf See, eine schnelle Reaktion auf Seenotmeldungen und eine transparente, rechenschaftspflichtige Koordinierung durch die Seebehörden sicherstellen, in voller Übereinstimmung mit internationalem See- und Menschenrecht.

2. Beendigung der Übertragung von Rettungsverantwortung an unsichere Drittstaaten

Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen angesichts der dokumentierten Gewalt und des Fehlverhaltens jegliche finanzielle, logistische und politische Unterstützung für die libyschen Küstenwachen und das libysche JRCC einstellen. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und ihre Mitgliedstaaten sollten die Anerkennung der libyschen SRR dringend überprüfen. Europäische Behörden müssen öffentlich bekräftigen, dass Libyen nicht die Kriterien eines sicheren Ortes erfüllt und sicherstellen, dass keine Rettungscoordination oder Überstellung zur Rückführung von Menschen nach Libyen oder in andere unsichere Länder führt. Kooperationsrahmen und EU-finanzierte Grenzmanagementprojekte in Libyen und Tunesien müssen durch unabhängige Einschätzungen der menschenrechtlichen Zustände überprüft werden und in Fällen, wo sie zu Abfangaktionen auf See, erzwungene Rückführungen oder kollektive Ausweisungen führen, eingestellt werden.

3. Schutz des humanitären Raums auf See und Beendigung der Behinderung NGO-geführter Seenotrettung

Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen die Kriminalisierung, administrative Behinderung und Schikanierung ziviler Seenotrettungsorganisationen beenden. Die italienische Regierung sollte Gesetze und administrative Maßnahmen aufheben, die NGO-Rettungseinsätze einschränken - darunter Anordnungen zur verpflichtenden Rückkehr in einen Hafen nach einer einzelnen Rettung, willkürliche Festsetzungen von Schiffen und die systematische Zuweisung entfernter Häfen. Staaten sollten die Koordinierung zwischen staatlichen und zivilen Rettungseinheiten erleichtern und zivile SAR-Akteur*innen als legitime humanitäre Partner anerkennen, deren Arbeit zur Erfüllung und nicht zur Untergrabung der rechtlichen Verpflichtung der Staaten beiträgt, Menschenleben auf See zu retten.

4. Sicherstellung der Transparenz und Rechenschaftspflicht bei Rettungsversagen und Rechtsverletzungen auf See

Die EU und ihre Mitgliedstaaten müssen Abkommen, Einsatzdaten und Kommunikationsvorgänge im Zusammenhang mit SAR-Koordination, Abfangaktionen und Rückführungen offenlegen. Es sollte ein unabhängiger Überwachungsmechanismus eingerichtet werden, der SAR-Einsätze begleitet und die Einhaltung des internationalen See-, Flüchtlings- und Menschenrechts überprüft. Alle Fälle von unterlassener Hilfeleistung, verzögerter Rettung, rechtswidrigen Abfangaktionen, Gewalt oder Behinderung humanitärer Hilfe durch staatliche oder nichtstaatliche Akteure müssen nach internationalem und nationalem Recht untersucht und strafrechtlich verfolgt werden.

AUTORINNEN

Bianca Benvenuti

Marta Sánchez Dionis

Julia Schaefermeyer

(International Advocacy Department, SOS MEDITERRANEE)

Dieser Bericht stützt sich auf Erfahrungsberichte und operative Daten, die die Teams von SOS MEDITERRANEE im Laufe des vergangenen Jahrzehnts gesammelt haben. Die Autorinnen danken ihnen aufrichtig für ihr Engagement und die sorgfältige Dokumentation, die diese Veröffentlichung ermöglicht haben.

© SOS MEDITERRANEE 2026

Layout, Gestaltung und Datenvisualisierung: Roberta Aita

Titelbild: © Florian Placheur / AFP – Alle Rechte vorbehalten. Das Titelbild wird im Rahmen einer begrenzten, nicht übertragbaren Genehmigung ausschließlich für die Abbildung in dieser Publikation verwendet. Es darf weder ganz noch teilweise heruntergeladen, extrahiert, kopiert, vervielfältigt, verbreitet, übertragen oder anderweitig wiederverwendet werden. Eine unbefugte Nutzung durch Medien oder Dritte ist nicht gestattet.

ENDNOTES

- 1 Amnesty International (2017) A perfect storm: *The failure of European policies in the central Mediterranean*. Verfügbar unter: <https://www.amnesty.org/en/documents/euro3/6655/2017/en/> -
- 2 Namen wurden zum Schutz der Überlebenden geändert. Marys Geschichte ist verfügbar unter: SOS MEDITERRANEE (2025) [Mit Menschlichkeit Behandeln. Gesundheitliche Herausforderungen und Betreuung von Überlebenden an Bord der Ocean Viking](#).
- 3 Hoher Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen, Internationale Organisation für Migration & Mixed Migration Centre (2024) [On this journey, no one cares if you live or die: Abuse, protection and justice along routes between East and West Africa and Africa's Mediterranean Coast \(Vol. 2\)](#).
- 4 Ärzte ohne Grenzen (MSF) (2025) [Migrants face extreme violence and exclusion from healthcare in Libya](#), 12. Februar. (Aufgerufen: 22. Januar 2026).
- 5 Mounas Geschichte ist verfügbar unter: Human Rights at Sea & SOS MEDITERRANEE (2021) [In Search of Safe Haven: The Sea as the Only Option](#).
- 6 Amirs Geschichte ist verfügbar unter: SOS MEDITERRANEE (2021) [Stories of Survivors](#).
- 7 Frontex (2025) [Serious Incident Report](#) (Report Nr. 13681/2024). Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache.
- 8 Eigene Rechnungen basierend auf den Daten des From Sea to Prisons Project, siehe: From Sea to Prisons Project (o.J.) [Data](#); Arci Porco Rosso (n.d.) Senza frontiere. Available at: <https://arciporcorosso.it/senza-frontiere/>; Arci Porco Rosso (o.J.) [Senza frontiere](#); und Borderline Europe (2024) [Die Kriminalisierung der sogenannten 'Schlepper' im Jahr 2024](#). (Aufgerufen: 26. Januar 2026).
- 9 Patanè, F., Bolhuis, M.P., van Wijk, J. und Kreiensiek, H. (2020) [Asylum-seekers prosecuted for human smuggling: A case study of scafisti in Italy](#), Refugee Survey Quarterly, 39(2), S. 123–152.
- 10 Die Beurteilung des Gerichts wurde im Zusammenhang mit dem Fall Kinsa beantragt (ehemals Kinshasa, C-460/23) in Bezug auf eine kongolesische Staatsangehörige und ihre Familienangehörigen. O.B. kam im August 2019 mit ihrer 8-jährigen Tochter und ihrer 13-jährigen Nichte am Flughafen Bologna an. Die Familie hatte gefälschte Pässe verwendet, um nach Italien zu reisen und internationalen Schutz zu beantragen. Bei ihrer Ankunft wurde O.B. festgenommen, von den beiden Kindern getrennt und wegen Beihilfe zur illegalen Einreise angeklagt, was mit einer Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren geahndet werden kann. [Mehr dazu hier](#).
- 11 Europäische Union (o.J.) [Unterstützung des integrierten Grenz- und Migrationsmanagements in Libyen – erste Phase. Emergency Trust Fund für Afrika](#). (Aufgerufen: 22. Januar 2026).
- 12 Die Grünen/EFA (2023) [Grenzüberschreitungen hinter den Außengrenzen. Eine kritische Analyse der finanziellen Unterstützung von Grenzschutzmaßnahmen in Tunesien und Libyen durch die EU](#).

- 13 59 Millionen Euro aus dem Emergency Trust Fund für Afrika und 12 Millionen Euro aus dem Programm für Nachbarschaft, Entwicklung und internationale Zusammenarbeit. Siehe: Die Grünen/EFA (2023) [Grenzüberschreitungen hinter den Außengrenzen. Eine kritische Analyse der finanziellen Unterstützung von Grenzschutzmaßnahmen in Tunesien und Libyen durch die EU](#).
- 14 ActionAid (o.J.) [The Big Wall: Plattform zur Überwachung der Ausgaben für Externalisierung der Migration](#).
- 15 Von der IOM Libyen erhobene Daten zu Prozessen des Abfangens.
- 16 Diese Zahlen wurden auf der Grundlage folgender Daten berechnet: (1) Ankunftsdaten, die von der Displacement Tracking Matrix der IOM erhoben wurden; (2) Daten zu Abfangen von Personen, die von der IOM Libyen erhoben wurden; und (3) Daten zu Todesfällen, die vom Missing Migrants Project der IOM erhoben wurden. Die Daten entsprechen dem Stand vom 22. Januar 2026.
- 17 Johansson, Y. (2021) ['I am deeply saddened by the tragic event off the Libyan coast last night. Last year, more than 2200 people died in the Mediterranean. Every death a tragedy. Saving lives is an international obligation. But we also have to stop criminal smugglers profiting on people's hope.'](#) [X post]. 26. April. (Aufgerufen: 22. Januar 2026).
- 18 Internationale Organisation für Migration (o.J.) [Missing Migrants Project](#) [Datensatz]. (Aufgerufen: 22. Januar 2026).
- 19 Shakeri, F. und Human Rights at Sea (2021) [Searched for but not rescued: Human rights at sea policy brief](#); Laux, M. (2021) [The evolution of the EU's naval operations in the Central Mediterranean: A gradual shift away from search and rescue](#). Heinrich Böll Stiftung.
- 20 Europäisches Parlament und Rat (2019) [Verordnung \(EU\) 2019/1896 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 13. November 2019 über die Europäische Grenz- und Küstenwache und zur Aufhebung der Verordnungen \(EU\) Nr. 1052/2013 und \(EU\) 2016/1624](#). Official Journal of the European Union, L 295/1.
- 21 Frontex (o.J.) [Aufgaben & Mission](#). (Aufgerufen: 22. Januar 2026).
- 22 Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) (2004) [Entschließung MSC.167\(78\) des Schiffssicherheitsausschusses über die Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen, 1979](#).
- 23 Siehe SOS MEDITERRANEE (o.J.) [Legal framework](#).
- 24 Europarat Kommissar für Menschenrechte (2021) [A distress call for human rights: The widening gap in migrant protection in the Mediterranean](#).
- 25 Al-Monitor (2025) [Italian officials to face trial over deadly Cutro migrant shipwreck, 21. Juli](#). (Aufgerufen: 22. Januar 2026).
- 26 Für mehr Informationen siehe SOS MEDITERRANEE (2021) [Ocean Viking witnesses the aftermath of a deadly shipwreck off Libya, 22. April](#); und [120 dead – or 130?](#), 23. April.
- 27 Porter, J. (2020) [Maersk Etienne ordeal will not compromise migrant rescues, Lloyd's List](#), 12. September.
- 28 SOS MEDITERRANEE (2025) [Tödliches Versagen im Mittelmeer](#).
- 29 Sea-Watch (2025) [Quarterly Factsheet: October–December 2024](#)
- 30 SOS MEDITERRANEE (2025) [Tödliches Versagen im Mittelmeer](#).
- 31 Times of Malta (2024) ['Malta urges merchant ships to ignore distress call at sea, Sea-Eye claims'](#), 22. Oktober.
- 32 Infomigrants (2021) [Ship captain sentenced to prison for returning migrants to Libya](#), 15. Oktober.

-
- 33 Human Rights Watch (2022) [EU, Frontex complicit in abuse in Libya](#), 12. Dezember; siehe auch: Sea Watch (2021) [Crimes of the European Border and Coast Guard Agency Frontex in the Central Mediterranean Sea](#).
- 34 Frontex (2024) [Eleventh Consultative Forum Annual Report 2023](#)
- 35 Demarco, J. und Zammit, S. (2025) Logged pushbacks to Libya from Malta's SAR zone triple since 2020, over 5,000 people forced back, Amphora Media, 8. Juni. Verfügbar unter: <https://www.amphora.media/2025/06/logged-pushbacks-to-libya-from-maltas-sar-zone-triple-since-2020-over-5000-people-forced-back>
- 36 World Maritime News (2018) [Aquarius gets permission to disembark migrants in Malta](#), 15. August.
- 37 Im April 2020 nahm ein unter maltesischer Flagge fahrender Trawler, die Dar Al Salam 1, unter Anleitung eines maltesischen Hubschraubers ein Boot mit mehr als 50 Menschen in der maltesischen SAR-Region auf und brachte sie auf Anweisung der maltesischen Behörden nach Libyen zurück. Eine anschließende Untersuchung bestätigte, dass ein hochrangiger Regierungsbeamter eine geheime Vereinbarung zwischen Malta und Libyen ausgehandelt hatte, wonach die maltesischen Streitkräfte sich mit den libyschen Küstenwachen abstimmten, um die Abfangung und Rückführung von Menschen in Seenot in internationalen Gewässern nach Libyen zu erleichtern.
- 38 Das Internationale Übereinkommen von 1979 zur Seenotrettung (SAR-Übereinkommen) verpflichtet die Vertragsstaaten, „sicherzustellen, dass jeder Person in Seenot Hilfe geleistet wird, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit oder ihrem Status oder den Umständen, unter denen sie aufgefunden wird“ (Kapitel 2.1.10), siehe Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) (1979) [Internationales Übereinkommen von 1979 zur Seenotrettung](#)
- 39 Das Prinzip der Nichtzurückweisung, das am deutlichsten in Artikel 33 der Flüchtlingskonvention von 1951 formuliert ist, verbietet es Staaten, Flüchtlinge „auf irgendeine Weise“ zurückzuschicken, einschließlich durch verschiedene Arten von Abfangmaßnahmen zu Lande oder auf See (sei es in den Hoheitsgewässern von Staaten, in Anschlusszonen oder auf hoher See) an einen Ort, an dem sie Gefahr laufen würden, wegen eines der in der Flüchtlingskonvention von 1951 genannten Verfolgungsgründe verfolgt zu werden oder anderen schweren Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt zu sein. Diese Verpflichtung gilt überall dort, wo ein Staat seine Hoheitsgewalt ausübt, auch bei extraterritorialen Operationen, wie beispielsweise bei Such- und Rettungsaktionen auf See oder Abfangmaßnahmen außerhalb seiner Hoheitsgewässer. Siehe Internationales Komitee vom Roten Kreuz (2018) [Note on migration and the principle of non-refoulement](#), International Review of the Red Cross, 99(1), S. 345–357.
- 40 Siehe Internationale Organisation für Migration (2020) [IOM calls on the international community for urgent action to find alternatives to disembarkation in Libya](#), 19. Februar; Büro des Hohen Kommissars der Vereinten Nationen für Menschenrechte (2018) [Migrants and refugees crossing Libya subjected to "unimaginable horrors" – UN](#), 20. Dezember; und OHCHR (2022) [Nowhere but back: Assisted return, reintegration and the human rights protection of migrants in Libya](#).
- 41 Hoher Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen (2020) [UNHCR Position on the Designations of Libya as a Safe Third Country and as a Place of Safety for the Purpose of Disembarkation Following Rescue at Sea](#).
- 42 European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR) (o.J.) [Interceptions of migrants and refugees at sea](#).
- 43 Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen, [Independent Fact-Finding Mission on Libya](#) (2023) Report of the Independent Fact-Finding Mission on Libya (A/HRC/52/83). Geneva: United Nations, 20. März.
- 44 Ebd.
-

-
- 45 Johns Geschichte ist verfügbar unter: SOS MEDITERRANEE (2025) [Die libysche Küstenwache eröffnete das Feuer](#).
- 46 Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und Internationale Zivilluftfahrtorganisation (1999) [International Aeronautical and Maritime Search and Rescue \(IAMSAR\) Manual](#).
- 47 Sea-Watch (2025) "Episodes of violence by the so-called Libyan coastguard and other Libyan militias at sea". Available at <https://sea-watch.org/wp-content/uploads/2025/10/Sea-Watch-Violence-at-sea-2016-September-2025.pdf>
- 48 Ebd
- 49 SOS MEDITERRANEE (2025) [Ocean Viking unter Beschuss](#), 25. August.
- 50 Cusumano, E. und Villa, M. (2021) [From "angels" to "vice smugglers": the criminalization of sea rescue NGOs in Italy](#), European Journal of Criminal Policy and Research, 27, S. 23–40.
- 51 Cusumano, E., und Pattison, J. (2018) [The non-governmental provision of search and rescue in the Mediterranean and the abdication of state responsibility](#), Cambridge Review of International Affairs, 31(1), S. 53–75.
- 52 Cusumano, E. (2017) [Straightjacketing migrant rescuers? The code of conduct on maritime NGOs](#), Mediterranean Politics, 24(1), S. 106–114.
- 53 European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR) (2024) [Acquittal for luventa sea rescuers](#).
- 54 Siehe Cusumano, E. und Villa, M. (2019) 'Sea Rescue NGOs: a pull factor of irregular migration?' Policy Briefs, 2019/22. Migration Policy Centre. Verfügbar unter: <https://hdl.handle.net/1814/65024>; Rodríguez Sánchez, A., Wucherpfennig, J., Rischke, R. et al. (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, Artikel 11014. Verfügbar unter: <https://www.nature.com/articles/s41598-023-38119-4>
- 55 SOS MEDITERRANEE (2023) [Ocean Viking wird nach 10 Tagen nach fragwürdiger Festsetzung wieder freigegeben!](#), 21. Juli.
- 56 Nic Shuibhne, N. (2022) [Sea-Watch cases before the EU Court of Justice: An analysis of international law of the sea](#), EU Migration and Asylum Law and Policy, 12. Dezember.
- 57 Ärzte ohne Grenzen (MSF) (2018) [Italian government pressures Panama to stop Aquarius rescues on world's deadliest maritime route](#), 23. September.
- 58 Cusumano, E. und Villa, M. (2021) [From "angels" to "vice smugglers": the criminalization of sea rescue NGOs in Italy](#), European Journal of Criminal Policy and Research, 27, S. 23–40.
- 59 Die durch Pattsituationen verlorenen Tage wurden als Anzahl der Tage zwischen dem ersten Antrag auf einen sicheren Ort, der bei der am besten geeigneten Behörde gestellt wurde, und dem Datum, an dem ein sicherer Ort offiziell zugewiesen wurde, berechnet.
- 60 Das sogenannte Piantedosi-Dekret (Gesetzesdekret Nr. 1/2023, umgewandelt in Gesetz Nr. 15/2023) und das nachfolgende Flows-Dekret (Gesetzesdekret Nr. 145/2024).
- 61 Siehe Kapitel 3.1.9, IMO (1979) [Internationales Übereinkommen von 1979 zur Seenotrettung](#).
-

