Pressemappe SOS Humanity 2026



Die Besatzung verteilt Rettungswesten an Menschen in Seenot auf seeuntüchtigen Booten. Foto: Lukas Kaldenhoff / SOS Humanity

Inhalt

Elf Jahre Seenotrettung **2**

Mehr Menschlichkeit auf See!

Unsere Rettungsschiffe **3**

Humanity 1 - Besatzung - Ausstattung - Unterbringung & Versorgung

Besatzung und Einsatz **4**

Segelschiff Humanity 2 .....

Fluchtroute zentrales Mittelmeer **5**

Pflicht zur Rettung und Achtung der Menschenrechte - Externalisierung des Grenzmanagements - Behinderung der Seenotrettung

Unsere Forderungen **7**

Forderungen von SOS Humanity an Deutschland und die EU sowie ihre Mitgliedstaaten

Stimmen und Zitate **9**

Mitarbeitende, Prominente, Gerettete

Elf Jahre Seenotrettung

Fast 27.000 Tote im zentralen Mittelmeer seit 2014 zeigen: Dort gab und gibt es noch immer zu wenige Rettungsschiffe. Elf Jahre nach der Gründung von SOS Humanity (als SOS Mediterranee) ist das zentrale Mittelmeer weiterhin eine der tödlichsten Fluchtrouten der Welt. Bis Oktober 2026 sind mehr als 1.000 Menschen auf dem Weg nach Europa gestorben oder verschwunden, etwa genauso viele wie im vorigen Jahr – während die Zahl der Ankünfte in Italien drastisch zurückgegangen ist. Wir können davon ausgehen, dass die Sterblichkeitsrate höher ist und die Route noch gefährlicher geworden ist als in den Vorjahren. SOS Humanity setzt seit dem Sommer 2026 ein zweites Schiff im zentralen Mittelmeer ein, um mehr Leben zu retten (*mehr dazu auf S. 4*)
Zusammenfassung des Vorjahres: Jahresrückblick zur Seenotrettung 2025

Mehr Menschlichkeit auf See!

Seit mehr als 10 Jahren rettet SOS Humanity Menschen aus Seenot, versorgt Gerettete an Bord ihrer Rettungsschiffe professionell und dokumentiert dabei ihre Schicksale. Neben der Rettung aus Seenot und der Versorgung an Bord will SOS Humanity das öffentliche Bewusstsein für die Situation im Mittelmeer schärfen, Missstände und Rechtsverstöße dokumentieren und letztlich die europäische Flucht- und Migrationspolitik verändern.

Die Arbeit von SOS Humanity lebt vom gesellschaftlichen Engagement. Ehrenamtliche Gruppen engagieren sich an Land, und professionelle Freiwillige stellen an Bord ihre Fähigkeiten zur Verfügung. SOS Humanity ist Mitglied im Deutschen Spendenrat und finanziert sich durch Einzelspenden sowie durch die Unterstützung überwiegend humanitärer Organisationen. Beide Schiffe werden vom Bündnis United4Rescue unterstützt, dem mehr als 1.000 Mitgliedsorganisationen und Initiativen der Zivilgesellschaft angehören und das von der Evangelischen Kirche in Deutschland initiiert wurde. Sie gehören außerdem dem im Herbst 2025 gegründeten Bündnis Justice Fleet an *(mehr dazu unten).*

Bedingungen für NGO-Rettungsschiffe im Mittelmeer – Behinderung und Gewalt

Kurz nachdem das große Rettungsschiff Humanity 1 im August 2022 seinen Einsatz aufgenommen hatte, wurde in Italien eine neue, rechtsextreme Regierung unter Giorgia Meloni gewählt, die die Behinderung der Arbeit nichtstaatlicher Seenotrettungsorganisationen verstärkte. Seit Dezember 2022 weisen die italienischen Behörden Rettungsschiffen Häfen zur Ausschiffung zu, die weit von der Position der Rettung entfernt liegen, meist zwischen 1.000 und 1.600 km. Am 21. April 2023 reichte SOS Humanity vor dem Zivilgericht in Rom Klage gegen die systematische Zuweisung weit entfernter Häfen ein durch die italienischen Behörden. Die Entscheidung des Gerichts steht weiterhin aus.

Auf Grundlage des im Januar 2023 eingeführten „Piantedosi-Dekrets“ werden NGO-Rettungsschiffe angewiesen, nach einer Rettung unverzüglich und ohne Umweg den zugewiesenen Hafen anzulaufen. Bei Verstößen, also wenn sie von ihrem Kurs abweichen, um andere Menschen in akuter Seenot zu retten, werden die Rettungsschiffe für 15 bis 60 Tage festgesetzt. Letztlich können die Schiffe dauerhaft beschlagnahmt werden. Die Humanity 1 wurde seitdem dreimal festgesetzt; die letzte Blockade im Hafen zu Beginn dieses Jahres dauerte 60 Tage, während die Humanity 2 direkt nach ihrem ersten Einsatz im August 2026 festgesetzt wurde. Insgesamt wurden

Rettungsschiffe in Summe **mehr als 3 Jahre lang festgesetzt** – obwohl ihre Präsenz auf der Fluchtroute Leben gerettet hätte.

Darüber hinaus ist die **sogenannte libysche Küstenwache** bei Rückführungen (Pull-backs) von Menschen auf der Flucht über das Mittelmeer aktiver geworden: 2025 wurden 27.116 Menschen völkerrechtswidrig nach Libyen zurückgezwungen, nach mehr als 21.762 im Jahr 2024. Einen Meilenstein bildete im Sommer das Überschreiten der Marke von 200.000 dokumentierten Abfangaktionen durch libysche Akteure (Zeitraum zwischen dem 01.01.2016 und dem 11.07.2026). Gefährliche und gewaltsame Übergriffe dieser Akteure auf Menschen in Seenot sowie auf Seenotretter*innen haben ebenfalls zugenommen und gipfelten im Beschuss des Rettungsschiffs Ocean Viking mit 100 Schuss scharfer Munition im August 2025. Diese Gewalttat ist jedoch bei Weitem kein Einzelfall. Seit 2016 haben verschiedene libysche Akteure Menschen, die aus dem vom Krieg zerrütteten Land flüchten, sowie Rettungsteams auf See in mehr als 60 gemeldeten gewalttätigen Vorfällen angegriffen. Der jüngste Angriff auf ein humanitäres Schiff ereignete sich im Mai mit dem Beschuss der Sea-Watch 5 (deutsche Flagge) durch die sogenannte libysche Küstenwache in internationalen Gewässern, nachdem die Besatzung 90 Menschen aus Seenot gerettet hatte. Die einzige Reaktion der deutschen Bundesregierung bestand darin, die Sicherheitsstufe für Schiffe unter deutscher Flagge, wie die Humanity 1, für die libysche Such- und Rettungszone (internationale Gewässer) auf Stufe 2 anzuheben.

Neues Bündnis Justice Fleet: 13 nichtstaatliche Seenotrettungsorganisationen, die im zentralen Mittelmeer aktiv sind, gründeten im Herbst 2025 das Bündnis „Justice Fleet“. Das Ziel: das Völkerrecht zu schützen, indem sie gegen die rechtswidrigen Festsetzungen von Rettungsschiffen in Italien und die Auslagerung der Seenotrettung durch Europa an illegitime und gewalttätige Akteure in Libyen vorgehen. (*Siehe auch: Justice Fleet)*
(Dokumente zu unseren Festsetzungen und den Gerichtsverfahren sind hier veröffentlicht. Siehe auch Kapitel unten: Behinderung der nichtstaatlichen Seenotrettung.)

Unsere Schiffe



Die Humanity 1 auf dem Weg ins Einsatzgebiet. Foto: Maria Giulia Trombini / SOS Humanity

Das große Rettungsschiff Humanity 1

- Ehemaliges deutsches Forschungsschiff “Poseidon” (Heimathafen Kiel), 2020-2022 im Rettungseinsatz mit Sea-Watch (als Sea-Watch 4 und bereits Bündnisschiff von United4Rescue). Durch seine Größe und Ausstattung für die Rettung und medizinische Versorgung einer großen Anzahl Menschen geeignet.
- Baujahr: 1976
- Länge: 60.8 m // Breite: 11.4 m // Gewicht: 1,460 t
- Höchstgeschwindigkeit: 10 Knoten (Treibstoffverbrauch: 6.000 l/Tag)
- Schiffseigner: SOS Humanity gGmbH
- Flaggenstaat: Deutschland

Besatzung

- Insgesamt: 28 Personen in folgenden Teams:
- Schiffsbetrieb: 12 Personen der Schiffsbesatzung
- Such- und Rettungseinsätze: 7 Personen im Rettungsteam
- Versorgung der Überlebenden: 6 Personen im Betreuungs- und Medizinteam
- Kommunikation & Dokumentation: 3 Personen

Ausstattung

- Technische Ausstattung: 2 Schnellboote („RHIBs“), 2 Radargeräte am Mast
- Lebensrettende Ausrüstung: 620 Rettungswesten stehen für Rettungseinsätze bereit, weitere 500 sind für Notfälle an Bord, außerdem Rettungsinseln und weitere Rettungsausrüstung für Rettungen großer Personengruppen

- Küche: Geräumiger Kochbereich, in dem die Köch*in an Bord große Mengen frisches veganes Essen zubereiten kann. Lagerräume und begehbare Kühlräume zur Lagerung von Lebensmitteln.

Unterbringung & Versorgung

- Platz für Hunderte Überlebende
- 29 Betten für die Besatzung und 1 Journalist*in
- Die Überlebenden werden auf drei Decks untergebracht
- Schutzraum für Frauen und Kinder mit Etagenbetten für mehr als 12 Frauen mit ihren Kindern, integrierte Frauen-Dusche und -Waschbecken
- Überdachter, wettergeschützter und beheizbarer Bereich an Deck für die Unterbringung der Männer
- Mobile Ultraschallsonde und weitere Ausrüstung für Untersuchungen durch die Hebamme in einem geschützten Bereich, der nur für Frauen zugänglich ist
- Klinik mit zwei Tragen, 2 mobilen Defibrillatoren und einem fest installierten, der für Elektrokardiogramme (EKG) genutzt werden kann, Beatmungsgeräten mit Sauerstoffflaschen, chirurgischen Instrumenten usw.
- Sanitäranlagen: 7 Mehrzweck-Sanitärkabinen (kombinierte Dusche und Toilette), darunter eine ausschließlich für Frauen und eine auf dem Oberdeck. Zusätzliche Außendusche in der Nähe des Eingangs zur schnellen Reinigung bei Hautverätzungen durch das Salzwasser-Benzingemisch in den Schlauchbooten.

Besatzung und Einsatz

Ein Team an Land übernimmt die Rekrutierung sowohl von Freiwilligen als auch von festen Besatzungsmitgliedern, insgesamt 28 Personen für jeden Einsatz auf See. Zusätzlich zu den 13 festen Mitgliedern jeder Besatzung kommen rund 5 Kurzzeitbeschäftigte hinzu. Die übrigen 10 Besatzungsmitglieder sind Freiwillige, die in der Regel nur für einen Einsatz an Bord sind, zum Beispiel Ärzt*innen, Rettungssanitäter*innen, Hebammen und Menschenrechtsbeobachter*innen. Diese Freiwilligen kehren jedoch oft für einen weiteren Einsatz zurück.

Das neue Segelschiff Humanity 2

2025 kaufte SOS Humanity mit starker Unterstützung institutioneller Partner wie der GLS Bank ein Segelschiff, um die Flotte von SOS Humanity um ein flexibles und kostengünstigeres Schiff zu erweitern. Die Humanity 2 absolvierte ihren ersten Einsatz im Sommer 2026, nachdem die ehemalige Segelyacht neun Monate lang mit Hilfe von 101 Freiwilligen in der Werft umgebaut worden war. So wurde z. B. die luxuriöse Kapitänskajüte zu einer Bordklinik umgebaut. Die Taufe fand am 25. Juni 2026 in Licata auf Sizilien statt, mit David Yambio, Geschäftsführer von Refugees in Libya, als Paten. Im August stach die Humanity 2 in See und wurde am 7. September 2026 von den italienischen Behörden im Hafen von Lampedusa festgesetzt, unmittelbar nachdem sie in zwei Rettungseinsätzen (am 28. und 29. August 2026) insgesamt 71 Menschen aus Seenot gerettet hatte. Die Festsetzung erfolgte aus unrechtmäßigen Gründen, da die Rettungen in vollem Einklang mit dem Völkerrecht durchgeführt worden waren.

Schiff

- Ehemalige Stahlketsch „Esmeralda of Southampton“, Baujahr 1985 (Werft Kempers/ARCO, Niederlande), umgebaut 2023–25
- Länge: 23,89 m; Breite: ca. 5,96 m; Tiefgang: 2,7 m; Verdrängung: 95 t
- Geschwindigkeit: bis zu 11 Knoten
- Antrieb: Segel + Hauptmotor (320 PS MAN)
- Bauweise: 8-mm-Stahlrumpf, nach Lloyd’s-Standard gebaut
- Flagge: Deutschland
- Einsatzprofil: Seenotrettung im zentralen Mittelmeer
- Einsatzbasis: Syrakus, Sizilien

Besatzung

- Insgesamt 10 Personen in folgenden Bereichen:
- Schiffsbetrieb & Technik (Nautik/Maschine)
- Such- und Rettungseinsätze (Rettungsteam)
- Betreuung & Medizin (Betreuung und medizinische Erstversorgung bei Notfällen)
- Kommunikation/Menschenrechtsbeobachtung & Dokumentation
- Der Besatzungsbereich umfasst bis zu 10 Kojen in 4 Kabinen, jeweils mit angrenzendem Bad. Außerdem gibt es einen großen Gemeinschaftsbereich, eine geräumige Kombüse und die Brücke.

Ausstattung

- Navigationsausstattung: Radar, AIS, VHF, GPS und Kartenplotter
- Zwei Generatoren für die Stromversorgung
- Trinkwasseraufbereitungsanlage und große Frischwassertanks mit einer Gesamtkapazität von 3.500 l für eine unabhängige Frischwasserversorgung
- Großzügige Stauflächen auf dem Deckshaus bieten Platz für Rettungsausrüstung und weiteres Material.

Versorgung der Geretteten

- Die verfügbare Deckfläche bietet Platz für mehr als 100 Gerettete.
- Die Kapitänskajüte wurde zu einer 15 m^2 großen Klinik mit angrenzender Toilette und Dusche umgebaut.
- Ein überdachter, wettergeschützter Sitzbereich bietet Frauen und Kindern einen sicheren Raum.

Fluchtroute: zentrales Mittelmeer

Jedes Jahr verursacht die europäische Flucht- und Migrationspolitik Tausende vermeidbare Todesfälle von Menschen auf der Flucht. Besonders deutlich zeigt sich das im zentralen Mittelmeer: Laut IOM (Missing Migrants Project) sind bis Oktober 2026 mehr als 1.000 Menschen zwischen Libyen, Tunesien, Italien und Malta gestorben oder verschwunden, als sie in seeuntüchtigen Booten auf der Flucht Schutz in Europa suchten. 2025 waren es mindestens 1.340 Tote. Die Zahl der nicht erfassten Fälle ist weitaus höher.[1] Seit das italienische Seenotrettungsprogramm „Mare Nostrum“ Ende Oktober 2014 eingestellt wurde, gibt es im zentralen Mittelmeer kein staatlich

[1] Mediterranean | Missing Migrants Project (iom.int), 01.02.2025

geführtes europäisches Seenotrettungsprogramm mehr. Während sich die Regierungen der EU-Staaten ihrer Verantwortung entzogen haben, füllen Akteur*innen der Zivilgesellschaft wie SOS Humanity diese Lücke seit 2015 so gut sie können. In den ersten zehn Jahren der nichtstaatlichen Seenotrettung hat die zivile Flotte 175.000 Menschen aus Seenot gerettet.

Pflicht zur Rettung und Achtung der Menschenrechte

Die Pflicht, Menschen in Seenot zu retten, ist im internationalen Seerecht verankert. Alle Menschen müssen gerettet werden, unabhängig von Herkunft, Status, Religion oder Geschlecht.[2] Alle Schiffe in der Nähe eines Seenotfalls müssen Menschen in Seenot retten, sofern sie dazu in der Lage sind. Küstenstaaten sind verpflichtet, die Rettung auf See zu koordinieren. SOS Humanity beobachtet jedoch immer wieder, dass staatliche Akteure ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen umgehen und die Menschenrechte systematisch missachten. Entgegen ihren völkerrechtlichen Verpflichtungen ignorieren Seenotrettungsleitstellen Notrufe und informieren NGO-Rettungsschiffe häufig nicht über Seenotfälle. Dadurch verzögern sie Rettungen und gefährden Menschenleben.
Bis Juni 2018 haben die italienischen Behörden die Koordinierung von Seenotfällen im zentralen Mittelmeer übernommen. Seit der Einrichtung einer von der EU unterstützten libyschen Such- und Rettungszone in jenem Jahr liegt die Koordinierung von Rettungseinsätzen im südlichsten Teil des zentralen Mittelmeers offiziell bei den libyschen Behörden. SOS Humanity beobachtet seit Jahren, dass libysche Akteure nicht im Einklang mit dem Völkerrecht handeln. Im Jahr 2024 haben italienische Gerichte festgestellt, dass diese Akteure nicht als legitime Akteure der Seenotrettung gelten können. Da libysche Akteure nicht rechtskonform handeln, gründeten 13 Seenotrettungsorganisationen im Herbst 2025 das Bündnis „Justice Fleet“ und stellten die Kommunikation mit der Seenotrettungsleitstelle in Tripolis in Libyen ein.
Im Juni 2024 wurde mit Unterstützung der EU eine tunesische Such- und Rettungszone eingerichtet, die das libysche Modell nachbildet und zu weiteren Menschenrechtsverletzungen führt.

Externalisierung des Grenzmanagements

Seit 2017 wird die sogenannte libysche Küstenwache von der EU und einzelnen Mitgliedstaaten durch Ausbildung und Ausrüstung unterstützt. Allein die EU stellte hierfür bis Ende 2021 die Summe von 57 Millionen Euro aus dem Nothilfe-Treuhandfonds für Afrika (EUTF) bereit.[3] Die Unterstützung mit weiteren Millionen Euro dauert trotz massiver Menschenrechtsverletzungen an. Damit finanziert die EU – unter Umgehung ihrer völkerrechtlichen Verpflichtungen – gezielt das Abfangen von Booten mit Flüchtenden in internationalen Gewässern und die illegale, erzwungene Rückführung („Pull-backs“) von Flüchtenden nach Libyen. Die meisten Flüchtlinge und Migrant*innen werden in Libyen in Inhaftierungslagern auf unbestimmte Zeit festgehalten.[4] Folter

[2] Einschlägige Bestimmungen des internationalen Seerechts:
- Pflicht zur Rettung auf See für alle Kapitän*innen (SOLAS 1974, SAR 1979, UNCLOS 1982).
- Die Pflicht zur Rettung auf See gilt unabhängig von Staatsangehörigkeit, Status oder Umständen (SOLAS 1974).
- Staaten sind dafür verantwortlich, Seenotfälle zu koordinieren (SOLAS 1974)
- Gerettete sind so schnell wie möglich an einen „sicheren Ort“ auszuschiffen (SOLAS 1974, IMO 2004)

[3] Europäisches Parlament – Parlamentarische Anfrage | Antwort auf die Anfrage E-000027/21
[4] InfoMigrants: Human rights commissioner urges Malta to do more to protect migrants

und Vergewaltigung werden systematisch als Mittel der Einschüchterung, Erniedrigung oder Ausbeutung eingesetzt. Der Abschlussbericht der Untersuchungsmission der Vereinten Nationen von 2023 kam zu dem Ergebnis, dass diese Menschenrechtsverletzungen Verbrechen gegen die Menschlichkeit darstellen, und zeigte, dass auch staatliche Stellen wie die sogenannte libysche Küstenwache daran beteiligt sind.[5] 2025 wurden mindestens 27.116 Menschen abgefangen und nach Libyen zurückgezwungen, wo ihnen willkürliche Haft, Zwangsarbeit, systematische Folter, Misshandlung, Tod oder andere unmenschliche Behandlung drohen. Darüber hinaus kam es seit 2016 in internationalen Gewässern wiederholt zu Vorfällen mit Schiffen, die sich als libysche Küstenwache ausgaben und die Sicherheit von Flüchtenden und Seenotretter*innen schwer gefährdeten.[6]

Im Juni 2024 wurde – nach einem Abkommen zwischen der EU und Tunesien im Jahr 2023, das dem Land die Überweisung von 150 Millionen Euro in Aussicht stellte – trotz massiver Menschenrechtsverletzungen eine neue tunesische Such- und Rettungszone eingerichtet.
Mehr zur Externalisierungspolitik: Positionspapier von SOS Humanity „Flüchtende retten, statt den Schutz an Drittstaaten auszulagern“ sowie zum Italien-Albanien-Protokoll.

Behinderung der nichtstaatlichen Seenotrettung

Seit 2016 werden nichtstaatliche Seenotretter*innen immer wieder kriminalisiert und ihre lebensrettende Arbeit auf See zunehmend behindert.

Die rechtsextreme politische Allianz unter Führung der neofaschistischen Politikerin Giorgia Meloni, die seit Herbst 2022 in Italien an der Macht ist, weist NGO-Schiffe an, nach der ersten Rettung unverzüglich einen Hafen anzulaufen. Jede Verzögerung ist durch ein im Januar 2023 erlassenes Dekret verboten, das inzwischen in ein Gesetz umgewandelt wurde („Piantedosi-Gesetz“). Seit 2023 wurden zusätzliche Rettungen nahegelegener Boote in Seenot nach diesen ersten Rettungen – wie vom Seerecht gefordert – in zahlreichen Fällen mit Festsetzungen von NGO-Schiffen in Verbindung mit Geldstrafen geahndet.[7] **Diese Strafe der Festsetzung von Rettungsschiffen auf Grundlage des „Piantedosi-Gesetzes“ wurde 41-mal von Januar 2023 bis Juni 2026 verhängt**. Dadurch waren NGO-Schiffe insgesamt 1.075 Tage im Hafen festgesetzt, statt auslaufen und Leben retten zu können. Viele der mehr als 6.440 Menschen, die in diesem Zeitraum im zentralen Mittelmeer ertrunken sind, hätten ohne diese Blockaden wahrscheinlich gerettet werden können.

Außerdem haben die italienischen Behörden **seit Januar 2023 die Praxis eingeführt, NGO-Rettungsschiffen für die Ausschiffung von Überlebenden Häfen zuzuweisen, die weit entfernt im Norden Italiens liegen.** Die Schiffe brauchen drei bis fünf Tage für die Fahrt dorthin und ebenso lange für die Rückfahrt. Während dieser unnötig langen Fahrt ist die Gesundheit der schutzbedürftigen Geretteten gefährdet, und die Schiffe werden vom Such- und Rettungsgebiet ferngehalten, während Menschen in Seenot keine Hilfe erhalten. Von 2023 bis Ende 2025 verloren

[5] OHCHR | Unabhängige Untersuchungsmission zu Libyen
[6] Libyan coast guard fired shots over rescue ship, migrants, NGOs say - InfoMigrants
[7] AMTSBLATT DER ITALIENISCHEN REPUBLIK, 02.03.2023; Pressemitteilung der Seenotrettungsorganisationen

die Rettungsschiffe von Nichtregierungsorganisationen rund 1.000 zusätzliche Fahrtage, und durch unnötige Fahrten zu **weit entfernten Häfen kamen über 400.000 zusätzliche Kilometer** hinzu – das entspricht mehr als eine neunfache Umrundung der Erde – viel Zeit, Energie und zusätzliche Kosten, die in die dringend benötigte Seenotrettung im zentralen Mittelmeer hätten investiert werden können.
Aufgrund dieser unnötigen zusätzlichen Belastung, die die Rechte der Schutzsuchenden verletzt, hat SOS Humanity im April 2023 eine **Klage gegen diese Praxis der weit entfernten Häfen eingereicht** (Entscheidung steht noch aus). Zudem belastet der zusätzliche Treibstoffverbrauch auf den langen Fahrten die NGOs finanziell.

Eine ebenfalls alarmierende Entwicklung war die Verabschiedung des Gesetzesdekrets 145/2024, auch „Flussi-Dekret" genannt, im italienischen Senat. Es erlaubt seither eine „vorläufige Festsetzung" von bis zu 10 Tagen und erhöht zudem das Risiko einer dauerhaften Beschlagnahmung von Rettungsschiffen. Es sieht außerdem Sanktionen wie Flugverbote durch die italienischen Behörden für zivile Aufklärungsflugzeuge vor, obwohl Unterstützung aus der Luft entscheidend dafür ist, Boote in Seenot zu finden.

Mehr zur Praxis der Zuweisung weit entfernter Häfen in unserem Positionspapier: „Keine Verzögerung bei der Ausschiffung von Überlebenden!". Mehr zum Flussi-Dekret in der gemeinsamen Erklärung der Seenotrettungs-NGOs vom 4. Dez. 2024.

Unsere Forderungen

Als Seenotrettungsorganisation setzt sich SOS Humanity für eine Welt ein, in der niemand auf der Flucht ertrinken muss und alle Menschen mit Würde behandelt werden. Um das Sterben im Mittelmeer zu beenden, müssen die EU und ihre Mitgliedstaaten zu ihren grundlegenden Werten stehen und sich entschlossen für die Einhaltung der internationalen Verpflichtungen und humanitären Prinzipien im Mittelmeer einsetzen.

Forderungen von SOS Humanity an die EU und ihre Mitgliedstaaten:

- Einhaltung des geltenden Völkerrechts im zentralen Mittelmeer, einschließlich:
    - der Pflicht, Menschen in Seenot zu retten;
    - einer wirksamen staatlich geführten Koordinierung der Seenotrettung durch die Küstenstaaten der EU, indem alle Schiffe in der Nähe in die Koordinierung einbezogen und über Notfälle informiert werden
    - zügiger Zuweisung eines nahegelegenen sicheren Ortes in der EU für auf See gerettete Menschen, der schnell erreichbar ist
- Ein von der EU finanziertes und koordiniertes Seenotrettungsprogramm im zentralen Mittelmeer
- Ein Ende der Kriminalisierung von Schutzsuchenden und humanitären Helfer*innen
- Ein Ende der systematischen Behinderung der nichtstaatlichen Seenotrettung

- Ein Ende der Zusammenarbeit mit der libyschen und der tunesischen Regierung bei der Seenotrettung, einschließlich der Einstellung der Finanzierung von Ausbildung und Ausrüstung der sogenannten libyschen Küstenwache und der tunesischen Küstenwache.
- Ein Ende der Externalisierung des EU-Grenzmanagements an Drittstaaten, die Menschenrechte und die Rechte von Schutzsuchenden verletzen.

Auf unserer Website finden Sie mehr zu unseren Forderungen sowie unser ausführliches Positionspapier zum Thema: „Einhaltung des internationalen See- und Flüchtlingsrechts im zentralen Mittelmeer“.

STIMMEN UND ZITATE

Till Rummenhohl, Geschäftsführer von SOS Humanity:

„Seit dem Beginn unserer Such- und Rettungseinsätze mit der Humanity 1 Ende August 2022 hat sich die Notlage im Mittelmeer noch zugespitzt. Verzweifelte Menschen fliehen weiterhin vor willkürlicher Inhaftierung, Ausbeutung und Gewalt in Libyen und seit kurzem auch in Tunesien über die gefährliche Mittelmeerroute. Doch anstatt sichere Migrationsrouten zu gewährleisten und endlich ein staatliches europäisches Such- und Rettungsprogramm aufzubauen, investiert die EU Millionen an Steuergeldern in Libyen und Tunesien, um das Grenzmanagement auszulagern – ungeachtet der schockierenden Menschenrechtsverletzungen in diesen Ländern. Obwohl dies Kinder, Frauen und Männern das Leben kostet, werden Rettungen von NGOs zunehmend von EU-Mitgliedstaaten wie Italien behindert. Humanitäre Schiffe werden regelmäßig festgesetzt und vom Rettungsgebiet im zentralen Mittelmeer ferngehalten, indem den Überlebenden weit entfernte Häfen zugewiesen werden. Dies ist besonders unmenschlich, da der Jahresbeginn 2026 der tödlichste seit 2014 war. Doch trotz aller Herausforderungen und des politischen Drucks wächst die zivile Rettungsflotte. Obwohl der humanitäre Raum schrumpft, wird SOS Humanity seine lebensrettende Arbeit auf See fortsetzen und sich für die Rechte der Geflüchteten an Land einsetzen. Unsere Vision ist es, dass kein Mensch mehr auf der Flucht ertrinken muss und jeder mit Würde behandelt wird.“

Klaus Vogel, Kapitän und Historiker, Gründer der Organisation:

„Dass die humanitäre Lage für Flüchtende im Mittelmeer zehn Jahre nach der Gründung von SOS Humanity weiterhin so katastrophal ist, schockiert mich zutiefst. Hunderte Menschen hätten jedes Jahr gerettet werden können. Die gewollte politische Ignoranz ist ein unglaublicher Skandal. Vieles hat sich seit 2015 noch verschlechtert. Es kann nicht sein, dass zivile Retterinnen und Retter heute kriminalisiert und ihre Rettungseinsätze blockiert und behindert werden. Solange Menschen auf der Flucht in Lebensgefahr sind, müssen wir als Zivilgesellschaft aktiv für diese Menschen einstehen und die Staaten dazu bringen, ihre Verantwortung wahrzunehmen. Als Kapitän erinnere ich immer wieder: Menschenleben zu retten ist Pflicht!“

Heike Makatsch, Schauspielerin, Botschafterin für SOS Humanity:

„Menschlichkeit bedeutet für mich das Gegenteil von ‘survival of the fittest’, der Stärkste überlebt. Menschlichkeit erkennt den gleichen Wert in jedem Menschen. Wir sind alle eins und lassen unsere Brüder und Schwestern auf ihrer verzweifelten Reise nicht im Meer ertrinken."

Zitate von Geretteten

Fatim (Name geändert) aus Nigeria, 2026 von der Besatzung der Humanity 1 gerettet

„In Libyen ist sexualisierte Gewalt gegen Frauen weit verbreitet. Männer laufen mit Waffen herum und entführen so viele Mädchen, wie sie wollen. Nachdem sie sie vergewaltigt haben, verkaufen sie die Mädchen an Leute, die sie dann zur Prostitution zwingen. So viele Frauen in Libyen rufen um Hilfe. So viele sind verschwunden und sterben.“

Fidaa (Name geändert) aus Syrien, 2024 von der Besatzung der Humanity 1 gerettet

„Als die libysche Küstenwache eintraf, schlugen sie auf alle jungen Männer ein. Drei von ihnen sprangen ins Meer, weil sie so massiv geschlagen worden waren. Die libysche Küstenwache ließ sie vor unseren Augen sterben. Sie beschimpften sie sogar, während sie ertranken, und sagten zueinander: ‘Lasst sie sterben, das ist leichter für uns und für sie.“

Ashar (Name geändert) aus Eritrea, 2024 von der Besatzung der Humanity 1 gerettet

„[In Libyen] schlagen sie die Männer jeden Tag – ‚Zahl, zahl!‘ Sie schlagen dich mit Metall, mit Stöcken, mit allem, was sie dabeihaben. Sie rufen deine Mutter an, deine Familie, und machen ihnen Angst: ‚Wir werden ihn töten.‘“

Weitere Erfahrungsberichte von Überlebenden und Geschichten unseres Teams finden Sie hier.

Pressekontakt SOS Humanity:

Für Interviews mit Besatzungsmitgliedern/Mitarbeiter*innen, Stellungnahmen, Hintergrundinformationen zur Organisation oder zur Situation im Mittelmeer, Fotos und Videomaterial oder ähnliche Inhalte wenden Sie sich bitte an:

Für deutsche und internationale Medien: Petra Krischok oder Wasil Schauseil, press@sos-humanity.org, +49 176 552 506 54

Für italienische Medien: Flore Murard, stampa@sos-humanity.org, +39 348 52 68 700

Weitere Informationen auch unter: *Unser Auftrag – SOS Humanity (sos-humanity.org)*

Hinweis: Wir haben an Bord der Humanity 1 einen Platz für Journalist*innen reserviert.

Bitte wenden Sie sich für weitere Informationen an unser Presseteam!