



MAI 2026

CENTRAL MEDITERRANEAN INFO

Ankünfte

Im Mai 2026 erreichten laut Zählungen von *borderline-europe* **2557** Schutzsuchende Italien auf dem Seeweg. Das ist ein deutlicher Anstieg von **16%** im Vergleich zu April, was auf den Beginn des Sommers, die damit steigenden Temperaturen und das ruhigere Meer zurückzuführen sein könnte. Im Mai 2025 kamen im Vergleich zum Mai dieses Jahres **62%** mehr Menschen in Italien an.

Ein Großteil der Menschen (**1783** Personen bzw. **71%**¹) kamen auf Sizilien - vor allem Lampedusa - an. Dies bedeutet einen Rückgang im Vergleich zum Mai 2025, insgesamt lässt sich jedoch eine weitere Verteilung der Ankünfte auf das ganze Land feststellen. So kamen **40** Menschen auf Sardinien, **369** in Kalabrien, **136** in Ligurien und **130** Personen in Emilia-Romagna, im Norden Italiens, an.

1173 Personen (**47%**) wurden unseren Zählungen zufolge von italienischen Behörden gerettet. Von der zivilen Seenotrettung gerettet wurden insgesamt **746** Menschen (**28%**).

Gemäß den Daten von *borderline-europe* war Frontex im Mai an der Rettung von **217** Personen (**9%**) beteiligt. **143** Personen (**5%**) erreichten autonom die italienischen Küstengewässer (12 Seemeilen vor der Küste), ohne vorher abgefangen oder gerettet zu werden. Für **278** Menschen (**10%**) lagen keine Informationen zur Art der Ankunft oder Rettung vor.

Laut den offiziellen Zahlen des italienischen Innenministeriums sind im Monat Mai **2.895** Menschen in Italien angekommen. Wir konnten in diesem Monat etwas niedrigere Ankunftszahlen belegen, doch möchten wir anmerken, dass es keinen Zugang zu den Hintergründen bzw. Quellen der vom Innenministerium veröffentlichten Zahlen gibt.

Überblick über die von <i>borderline europe</i> gesammelten Daten	
Ankünfte von Geflüchteten in Italien per Seeweg	2557
Ankünfte von Geflüchteten auf Sizilien	1783
Rettung durch italienische Behörden und Frontex	1390
Rettung durch NGOs	746
Selbstständige Ankünfte von Geflüchteten	143
Ankünfte ohne Informationen zur Ankunft/Rettung	278

Die Daten sind ohne Gewähr, da die Dunkelziffer deutlich höher sein könnte

¹ Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich alle genannten Prozentzahlen auf die Gesamtzahl der in diesem Monat über den Seeweg in Italien angekommenen Menschen.

Am 12. Mai rettete die Sea-Eye 5 ein aus Libyen abgefahrenes Holzboot mit 72 Menschen an Bord. Laut Angaben der NGO erreichte während des Einsatzes ein [lybisches Schiff](#) den Einsatzort, die Rettung konnte jedoch trotz erster Bedenken zu Ende geführt werden. Unter den Geretteten befanden sich ein neugeborenes Baby und eine hochschwängere Frau. Unmittelbar nach der Rettung wurde die Frau per [Hubschrauber in ein Krankenhaus](#) nach Malta ausgeflogen.

Wege nach Europa

Als primäre Abfahrtsorte für die Überfahrt nach Italien dienen die Transitländer Libyen, Tunesien und Algerien. Im Mai legten mindestens **2150 (78 %)** der in Italien angekommenen Personen in Libyen, **112 Personen (4 %)** in Tunesien und **49 Personen (2%)** in Algerien ab. Von **437 Menschen (16 %)** ist der Abfahrtsort nicht bekannt. Im Gegensatz zu den letzten Monaten bleibt im Mai der Abfahrtsort von deutlicher weniger Menschen unbekannt (Im März waren es 29% und im April 20%).

Die Menschenrechtslage in den nordafrikanischen Transitstaaten bleibt für Menschen auf der Flucht und Migrant*innen, besonders aus Subsahara Gebieten, weiterhin gravierend.

In diesem Monat wurden erstmals die systematischen Menschenrechtsverletzungen, denen Menschen auf der Flucht in Libyen ausgesetzt sind, [vor einem internationalen Gericht offengelegt](#). Vom 19. bis zum 21. Mai stand mit Khaled Mohamed Ali El Hishri erstmals ein Verantwortlicher für die strukturelle Gewalt in Libyen vor Gericht. El Hishri ist ein hochrangiger Offizier der Radaa-Miliz und leitete den Bereich des Mitiga-Gefängnisses in Tripoli, in dem migrantische Kinder und Frauen festgehalten werden. Ihm werden 17 Verbrechen gegen die Menschlichkeit und Kriegsverbrechen zu Last gelegt, darunter Mord, Vergewaltigung, sexualisierte Gewalt, willkürliche Inhaftierung und Folter. Der internationale Strafgerichtshof (IStGH) wird [bis zum 20. Juli](#) entscheiden, ob die Anklagepunkte bestätigt werden und ein Hauptverfahren eröffnet wird.

Der Prozess gegen El-Hishri ist von großer Bedeutung, da zum ersten Mal Überlebende der systematischen Gewalt gegen Migrant*innen in einem internationalen Gericht aussagten und ihre Berichte über Folter und Gewalt angehört wurden und berücksichtigt werden. [David Yambio](#), Mitgründer von *Refugees in Libya* und selbst Überlebender der Gewalt in Libyen, kommentiert den Prozess mit den Worten: „Eines war sicher: Selbst, wenn das System nicht sofort beendet wird, müssen diejenigen, die Verbrechen begehen, dennoch individuell für ihre Taten zur Rechenschaft gezogen werden.“ Dennoch darf die Rechenschaftspflicht nicht mit El-Hishri enden. Er ist nur einer von vielen Tätern.

Bereits in unserer [CMI vom Januar 2025](#) berichteten wir über den Fall von Osama Njeem Almasri. Gegen den Anführer der Radaa-Miliz und ehemaligen Leiter des Mitigia-Gefängnisses und weiterer Internierungslager für Migrant*innen, erließ der IstGH am 18. Januar 2025 einen Haftbefehl wegen Kriegsverbrechen und Verbrechen gegen die Menschlichkeit. Einen Tag später wurde Almasri in Italien festgenommen. Anstatt ihn jedoch an das IstGH auszuliefern, entzog sich Italien seiner Verantwortung und brachte Almasri wenige Tage später mit einem staatlichen Flugzeug nach Libyen zurück. Daraufhin verwies der IstGH Italien wegen der [Verletzung seiner Kooperationspflicht](#) an die Versammlung der Vertragsstaaten.

Im Mai legten nun zwei Migrant*innen, welche in einem von Almasri kontrollierten libyschen Gefängnis festgehalten, gefoltert und versklavt worden waren, [Beschwerde gegen Italien](#) beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte ein. Sie sehen die Freilassung Almasris als Verletzung gegen ihre in der Europäischen Menschenrechtskonvention verankerten Rechte: Das Recht auf Leben (Art. 2), das Verbot der Folter (Art. 3), das Verbot von Sklaverei und Zwangsarbeit (Art. 4) und das Recht auf ein faires Verfahren (Art. 6). Italien muss zu den Vorwürfen bis zum 18. September Stellung beziehen. Anschließend wird der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte über die Zulässigkeit der Beschwerde entscheiden. Für die Opfer des Libyschen Gewaltapparats eröffnet sich damit die Chance, zumindest ein Stück weit Gerechtigkeit zu erfahren.

So wichtig es ist, einzelne Täter zur Verantwortung zu ziehen und strafrechtlich zu verfolgen, reicht dies bei Weitem nicht aus. Das gesamte System der Gewalt muss beendet werden, und zwar beginnend mit der europäischen Unterstützung von diesem. Seit mehr als einem Jahrzehnt fördert die EU die sog. Libysche Küstenwache in Westlibyen und trägt damit zur Aufrechterhaltung eines Systems bei, das Schutzsuchende in einen Teufelskreis zwischen Pullbacks auf dem Mittelmeer und Misshandlung in Internierungslagern in Libyen drängt.

Anstatt aber die Forderungen der Zivilgesellschaft ernst zu nehmen und die Kooperation mit Libyen zu beenden, [wurde im Mai öffentlich](#), dass die EU plant, ihre Unterstützung auch auf die Haftar-Regierung in Ostlibyen auszuweiten. Aus einer technischen Vereinbarung, die der Organisation Statewatch zugespielt wurde, geht hervor, dass die EU zukünftig auch „Küstenbehörden“ im Nordosten Libyens ausbilden und unterstützen wird. Zudem ist der Bau eines regionalen Migrationskoordinierungszentrums in Benghazi geplant. Ostlibyen wird vom General Haftar kontrolliert und ist, ähnlich wie der Westen des Landes, für systematische Gewalt und Menschenrechtsverletzung gegenüber Migrant*innen bekannt. Durch diese Pläne unterstützt die EU faktisch das rechtswidrige Abfangen schutzsuchender Menschen auf See sowie deren Verschleppung in Haftanstalten ähnlich dem Mitigia-Gefängnis. Anstatt also Menschenrechtsverletzung aufzudecken und zu verhindern, verstärkt die EU ihre Unterstützung eines Systems, das auf systematischer Misshandlung, Inhaftierung und Ausbeutung von Menschen auf der Flucht basiert.

Push- & Pullbacks

Diesen Monat haben wir Interceptions² (Abfangen und Zurückweisungen auf dem Fluchtweg) von **2088** Personen auf dem zentralen Mittelmeer erfasst, bei denen Boote mit Geflüchteten oft gewaltsam an die nordafrikanische Küste zurückgedrängt wurden. Dies ist nur ein geringfügiger Anstieg im Vergleich zum April 2026, in dem wir **2017** Interceptions¹ erfasst haben, aber ein Anstieg um **154%** im Vergleich zum Vorjahresmonat (Mai 2025). Von den abgefangenen Personen wurden alle Menschen nach Libyen zurückgeschleppt. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer deutlich höher liegen müsste, da viele Interception nicht dokumentiert werden und die Schicksale der Personen ungewiss bleiben.

Tote & Vermisste

Im zentralen Mittelmeer sinkt die Anzahl der Toten und Vermissten im Mai im Vergleich zum April. Laut Daten von *borderline-europe* starben im Mai 26 Personen auf der Flucht über das zentrale Mittelmeer, keine Menschen gelten in diesem Monat als vermisst. Das Schicksal von weiteren insgesamt 100 Personen ist ungewiss, wir gehen davon aus, dass die Dunkelziffer sehr viel höher liegt. Die Zahlen stellen einen Rückgang zum vorherigen Monat dar.

Zwischen dem 11. und dem 13. Mai rettete das Schiff Ocean Viking der NGO SOS Méditerranée [in drei aufeinanderfolgenden Einsätzen insgesamt 130 Menschen](#). Zunächst konnten 75 Personen auf das Boot aufgenommen werden, am Folgetag folgte die Rettung eines weiteren Bootes mit 56 Menschen an Bord. Auf dem kleinen Fischerboot fand das Team eine [bewusstlose Person](#) vor. Trotz sofortiger Wiederbelebensmaßnahmen konnte der junge Mann nicht gerettet werden und verstarb noch vor Ort. Der NGO zufolge hatte der Verstorbene bereits mehrere Stunden zuvor das Bewusstsein verloren, er soll in Libyen starker körperlicher Gewalt ausgesetzt gewesen sein. Kurz darauf erhielt das Schiff einen weiteren Notruf. Nach stundenlanger nächtlicher Suche konnte das gemeldete Boot [mit rund 100 Menschen an Bord nicht gefunden werden](#). Ihr Schicksal ist bis heute unbekannt.

Am 16. Mai wurde im Anschluss an eine Rettung durch die italienische Guardia di finanza der [Tod eines neugeborenen Mädchens festgestellt](#). Das einmonatige Kind war zusammen mit seiner Mutter, seiner älteren Schwester und 52 weiteren Personen von Sfax in Tunesien in Richtung Italien aufgebrochen. Nach der Ankunft auf Lampedusa wurde es mit [Anzeichen auf Unterkühlung in kritischem Zustand](#) in die dortige Poliklinik gebracht, überlebte den Weg dorthin jedoch nicht. Dieser Tod steht für ein besorgniserregendes Muster, das sich durch das gesamte Jahr zieht. Mitte des Monats veröffentlichte Frontex Daten zu den Ankünften in Italien in den ersten Monaten des Jahres. Hierbei verzeichneten die Ankünfte über die zentrale Mittelmeerroute einen [Abstieg von 46% im Vergleich zum Vorjahresmonat](#). Diese Zahlen lassen sich jedoch ohne Kontextualisierung nicht einordnen.

² Interceptions sind gewaltvolle Zurückweisungen auf See zurück in einen Drittstaat. So führt etwa die sogenannte libysche Küstenwache, welche maßgeblich durch Italien sowie andere Mitgliedsstaaten der EU finanziert und ausgestattet wird, Interceptions durch, in dem sie Boote auf ihrem Weg nach Europa abfängt und ebenso gewaltsam nach Libyen zurückholt.

Während die Nummern der tatsächlichen Ankünfte von Menschen in Italien zwar sinkt, steigt die Zahl der auf der Überfahrt sterbenden Menschen. Bis Mai dieses Jahres zählt *borderline-europe* auf der Überfahrt nach Europa 450 Tote, im Vorjahr betrug diese Zahl 259. Dies bedeutet einen deutlichen Anstieg der effektiv erfassten Toten auf dem zentralen Mittelmeer von ca. 74% im Vergleich mit letztem Jahr, die Dunkelziffer dürfte auch hier deutlich höher sein.

Weniger Ankünfte bedeuten also nicht weniger Gefahr für People on the Move. Zwei Faktoren könnten dabei besonders relevant sein. Bis Mai registrierte *borderline-europe* rund 1.000 mehr Interceptions als im Vorjahreszeitraum, die überwiegend durch die sogenannte libysche Küstenwache durchgeführt wurden. Diese Vorgehen setzen die Menschen an Bord währenddessen und im Nachhinein erhebliche Risiken und Gewalt aus. Gleichzeitig verschlechtert die fortschreitende Kriminalisierung ziviler Seenotrettung die Rettungsmöglichkeiten für Menschen in Seenot weiter. Die Überfahrt wird nicht seltener, sondern noch tödlicher.

Ziviler Widerstand

Im Mai waren fünf Schiffe der zivilen Flotte im zentralen Mittelmeer im Einsatz und retteten insgesamt **746** Personen aus Seenot (**29 %** der Angekommenen), was einem Anstieg von **55 %** gegenüber dem Vormonat entspricht.

Dabei kam es erneut zu mehreren Mehrfachrettungen durch die *Ocean Viking* von *SOS Méditerranée*, die *Sea-Watch 5* sowie die *Sea-Eye 5* der jeweils gleichnamigen Organisationen.

Vom 12. auf den 13. Mai rettete die *Ocean Viking* von *SOS Méditerranée* in zwei aufeinanderfolgenden Einsätzen insgesamt **131** Personen aus Seenot. *SOS Méditerranée* berichtet von zwei besonders schwierigen [Rettungsaktionen](#): Der erste Einsatz betraf ein völlig überfülltes Boot mit 75 Personen, welches von Bengasi, Libyen, abgelegt hatte und bereits seit fünf Tagen und vier Nächten auf dem offenen Meer trieb. Die Schiffbrüchigen - darunter zwei unbegleitete Minderjährige - litten unter schwerwiegender Erschöpfung und Dehydrierung. Nachdem die *Ocean Viking* infolge eines Alarm-Phone-Alerts und mithilfe der *Sea Bird* das Boot in Seenot ausfindig machen konnte, nahm sie umgehend Kurs darauf. Bis zur Ankunft des Rettungsschiffes blieb die [MV Kilburn](#), ein LPG-/Chemikaliertanker unter singapurischer Flagge, die gesamte Nacht über bei dem in Not geratenen Boot und schützte die Schiffbrüchigen – entgegen ausdrücklicher Anweisungen der maltesischen Behörden.

Während die *Ocean Viking* am Tag nach der Rettung bereits Kurs auf ein weiteres in Seenot geratenes Boot mit geschätzt **100** Personen genommen hatte, führte sie eine [zusätzliche Rettungsaktion](#) durch, bei der **56** weitere Menschen an Bord genommen wurden. Mehrere Personen befanden sich in kritischem Zustand und litten nach tagelangem Aufenthalt auf See unter Kraftstoffverbrennungen, Unterkühlung, Dehydrierung sowie schweren physischen und psychischen Traumata. Eine [Person wurde bewusstlos](#) und ohne Atemfunktion aufgefunden. Trotz sofort eingeleiteter lebensrettender Maßnahmen konnte der Mann aus Bangladesch nicht mehr gerettet werden. Nach Aussagen der übrigen Personen an Bord hatte er vor dem Ablegen von der libyschen Küste körperliche Gewalt in Libyen erlitten.

Das Boot mit den **100** Personen konnte trotz ausgiebiger, bis weit in die Nacht andauernder Suchaktionen nicht gefunden werden. Das Schicksal der Betroffenen ist nach wie vor ungeklärt. SOS Méditerranée hält eine Intervention durch die sogenannte libysche Küstenwache jedoch für wahrscheinlich.

Trotz des teils gravierenden Gesundheitszustands eines Großteils der Geretteten sowie der Tatsache, dass sich eine verstorbene Person an Bord des Rettungsschiffes befand, sahen die [italienischen Behörden](#) nicht von ihren restriktiven und kriminalisierenden Praktiken ab. Anstatt den Menschen an Bord schnellstmöglich den dringend benötigten Schutz zu gewähren, wiesen sie der Ocean Viking den **1.350 km** vom Rettungsort entfernten Hafen Ravenna in der Region Emilia-Romagna zu, was einer weiteren dreitägigen Fahrt entsprach.

Kriminalisierung der Seenotrettung

Die Zuweisung weit entfernter Häfen stellt dabei jedoch nur eine der Möglichkeiten dar, mit denen die italienischen Behörden die zivile Seenotrettung unmittelbar behindern können und damit aktiv zum Sterben im Mittelmeer beitragen. So wurden nach jüngsten Zählungen der [Justice Fleet](#) - einem internationalen Bündnis aus **13** zivilen Such- und Rettungsorganisationen - seit Inkrafttreten des Piantedosi-Dekrets im Januar 2023 insgesamt **41** Schiffe der zivilen Seenotrettung für zusammen insgesamt **1.075** Tage festgesetzt. Im selben Zeitraum, der in seiner Gesamtdauer nahezu drei Jahren entspricht, ertranken laut dem Bündnis **6.490** Personen im zentralen Mittelmeer. Die [verheerenden Folgen](#) dieser Politik des Sterbenlassens wurden auch in den ersten Monaten dieses Jahres unmissverständlich sichtbar: Trotz grundsätzlich rückläufiger Ankunfts zahlen auf dem Seeweg verzeichnete die IOM für das erste Quartal 2026 bereits [825 Todesfälle](#) im zentralen Mittelmeer, womit 2026 den tödlichsten Jahresbeginn seit Beginn der Erfassung durch die IOM im Jahr 2014 markiert.

Im Hinblick auf die bevorstehende Implementierung des neuen Gemeinsamen Europäischen Asylsystems (GEAS) scheint sich die politische Kriminalisierung der Seenotrettung erneut zu verschärfen. Die [italienische Regierung](#) arbeitet im Rahmen ihres neuen Gesetzesentwurfs zu Migration bereits an einer Regelung, die NGO-Schiffen die Einfahrt in italienische Gewässer untersagen soll, wenn diese als „*ernsthafte Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der nationalen Sicherheit*“ eingestuft werden. Die [Justice Fleet](#) warnt, dass derartige Notstandsregelungen in der Vergangenheit bereits instrumentalisiert wurden und dazu dienen könnten, Besatzungen von Rettungsschiffen rechtswidrig an ihrer Arbeit zu hindern.

Angriffe durch libysche Milizen

Die Angriffe auf die zivile Seenotrettung bleiben jedoch längst nicht allein auf die Ausweitung restriktiver rechtlicher und administrativer Maßnahmen beschränkt. Auch die Einsätze auf See selbst bleiben für die Besatzungen der Rettungsschiffe gefährlich. So kam es im Mai erneut zu mehreren Angriffen durch die sogenannte libysche Küstenwache.

Während der [zweiten Rettungsaktion](#) im Rahmen ihrer Mehrfachrettung am 10. Mai, wurde die Sea-Eye 5 von bewaffneten libyschen Milizen bedrängt, wodurch die Rettungsmaßnahmen massiv behindert wurden. Trotz der dadurch ausgelösten Panik unter den Menschen auf dem Boot konnten schließlich alle Personen in Sicherheit gebracht werden.

Im selben Einsatzgebiet ereignete sich nur wenige Tage später ein [gewaltsamer Angriff](#) auf die *Sea-Watch 5*. Das Rettungsschiff, das zu diesem Zeitpunkt **90** gerettete Personen und **30** Crew Mitglieder an Bord hatte, wurde im Zuge seiner Rettungsaktion ohne Vorwarnung wiederholt durch die sogenannte libysche Küstenwache beschossen, per Funk bedroht und verfolgt. Nach [Angaben von Sea-Watch](#) waren die beiden an dem Angriff beteiligten Boote **2017** und **2023** von Italien an Libyen übergeben worden und in der [Vergangenheit](#) bereits mehrfach durch extreme Gewalttaten gegen Rettungsorganisationen aufgefallen.

Die Reaktionen Italiens, der Bundesregierung sowie der Europäischen Union wurden der Schwere der Ereignisse nicht ansatzweise gerecht.

Jegliche [Hilfe](#) für die *Sea-Watch 5* sei trotz abgesetzter Notrufe ausgeblieben - was insbesondere mit Blick auf Deutschland besonders schwer wiegt. So ist die deutsche Bundesregierung als Flaggenstaat nicht nur grundsätzlich für die Sicherheit des Schiffes verantwortlich, sondern hatte darüber hinaus erst Anfang diesen Monats die [Gefahrenstufe für libysche Gewässer](#) aufgrund wiederholter Attacks durch libysche Milizen erhöht. Anstatt jedoch angemessen auf entsprechende Vorfälle vorbereitet zu sein und zu reagieren, blieb jegliche konkrete Unterstützung für das Rettungsschiff aus. Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung bis zum jetzigen Zeitpunkt nach wie vor noch nicht öffentlich zu den Vorfällen geäußert.

Während Berlin sich in Schweigen hüllt, erklärt ein Sprecher der EU-Kommission auf einer [Pressekonferenz](#), man habe den Vorfall zur Kenntnis genommen und bezeichnet ihn als „bedauerlich“. Vor dem Hintergrund der jüngsten Ausweitung der finanziellen Unterstützung des libyschen „Grenzmanagements“ um weitere **30 Millionen** Euro erscheint diese Reaktion jedoch nichts weniger als zynisch. Es sei eine „*moralische Bankrotterklärung der EU-Kommission, dass diese Milizen für ihre Angriffe auf unschuldige Menschen auch noch mit EU-Steuergeld finanziert werden*“, so der [grüne Europaabgeordnete Erik Marquardt](#) treffend.

Auch die italienischen Behörden setzten ihre [Repressionen](#) gegen die zivile Seenotrettung ungeachtet der Vorfälle fort. So wiesen sie der *Sea-Watch 5* nicht nur den knapp vier Tage entfernten Hafen in Brindisi zu, sondern leiteten darüber hinaus unmittelbar nach der Ankunft des Schiffes ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen dessen Kapitän ein. Der Vorwurf: „Beihilfe zur unerlaubten Einreise“. Die drohende Strafe: bis zu 20 Jahre Haft.

Die Vorfälle des vergangenen Monats zeigen wieder einmal deutlich, wie die Kriminalisierung der Seenotrettung durch Italien sowie ganz Europa weiter eskaliert. Die bevorstehende Implementierung der GEAS-Reformen sowie der ungebrochen voranschreitende Ausbau der europäisch-libyschen Zusammenarbeit zeichnen dabei ein düsteres Bild. Umso wichtiger bleibt daher der zivile Widerstand. Wir fordern ein Ende jeglicher Zusammenarbeit mit der sogenannten libyschen Küstenwache, ein Ende der Politik des Sterbenlassens sowie die Schaffung sicherer Fluchtwege!

Kontakt:

Sitz Palermo
borderline-europe
Menschenrechte ohne Grenzen e.V.
<https://www.borderline-europe.de>
italia@borderline-europe.de