



März 2026

CENTRAL MEDITERRANEAN INFO

ANKÜNFTE

Im März 2026 erreichten laut Zählungen von *borderline-europe* **2258** Schutzsuchende Italien auf dem Seeweg. Das ist ein Rückgang von 9,3% im Vergleich zu Februar 2026 und ein Rückgang um 9,1% im Vergleich zum Vorjahresmonat.

Der Großteil der Menschen (**1704** Personen bzw. 75%) kamen auf Sizilien - vor allem Lampedusa - an. In diesem Monat haben wir keine Überfahrt nach Italien über die ionische Route, das östliche zentrale Mittelmeer, dokumentiert. **32** Menschen (1,4%) kamen in Kalabrien und **100** Menschen (4,4%) in den Marken an. Weitere **116** (5,1%) Menschen kamen in der Toskana an, **90** (4%) in Abruzzen, **14** (0,6%) in Apulien und **202** Menschen (9%) in Lazio an.

Für **1394** Personen (62%) wurde unseren Zählungen zufolge eine Rettung von italienischen Behörden nachgewiesen. Insgesamt wurden **623** Menschen (28%) von der zivilen Seenotrettung gerettet.

Gemäß den Daten von *borderline-europe* war Frontex im März an der Rettung von **30** Personen (1,3%) beteiligt. **167** Personen (5%) erreichten autonom die italienischen Küstengewässer (12 Seemeilen vor der Küste), ohne vorher abgefangen oder gerettet zu werden. Für **47** Menschen (2 %) lagen keine Informationen zur Art der Ankunft oder Rettung vor.

Laut den offiziellen Zahlen des italienischen Innenministeriums sind im Monat 2150 Menschen in Italien angekommen. Wir konnten in diesem Monat sehr ähnliche, jedoch etwas höhere 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	2258
Ankünfte von Geflüchteten auf Sizilien	1704
Rettung durch italienische Behörden und Frontex	1421
Rettung durch NGOs	623
Selbstständige Ankünfte von Geflüchteten	167
Ankünfte ohne Informationen zur Ankunft/Rettung	47

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 1. März 2026 hat eine junge Frau, die gemeinsam mit 30 anderen Personen aus Garabulli (Libyen) mit einem Schlauchboot gestartet ist, [ein Kind auf diesem Boot auf die Welt gebracht](#), während sie sich auf der Überfahrt nach Lampedusa befand. Berichten zufolge halfen ihr drei weitere Frauen, die ebenfalls auf dem Boot waren, bei der Entbindung. Die Frau wurde daraufhin von einem Patrouillenboot der Guardia di Finanza gerettet und am Milo Favolo auf Lampedusa an Land gebracht. Sowohl der Mutter als auch dem Neugeborenen ging es kurz darauf laut Artikeln wieder gut, sie wurden zur medizinischen Untersuchung in das Gesundheitszentrum von Lampedusa gebracht. Insgesamt wurden zwischen dem Morgenrauen desselben Tages (01.03.26) und dem späten Vormittag des Folgetages 130 Migrant*innen aus drei verschiedenen Booten vor Lampedusa gerettet. Auch darüber hinaus verzeichnete die Insel innerhalb weniger Tage zahlreiche Ankünfte: Innerhalb von nur [36 Stunden wurde von 11 Booten](#) mit mindestens 400 ankommenden Migrant*innen berichtet.

Ein besonders außergewöhnlicher Fall ereignete sich außerdem am 13. März auf der kleinen äolischen Insel [Alicudi: Zum ersten Mal landeten dort 19 Migranten](#). Die Gruppe, bestehend aus jungen Männern im Alter zwischen 18 und 30 Jahren aus dem Irak und dem Iran, wurde am Vorabend von einem Segelboot an einem schwer zugänglichen, felsigen Küstenabschnitt abgesetzt. Um die nächtliche Kälte zu überstehen, hatten sie dort ein Feuer entzündet. Ein lokaler Fischer bemerkte die Männer am nächsten Morgen und die Nachricht verbreitete sich unter den 40 Inselbewohner*innen schnell, woraufhin sofort Hilfe organisiert wurde. Laut Augenzeug*innen waren die Männer nach der Ankunft an Land zwar in guter körperlicher Verfassung, jedoch wirkten sie natürlich sehr müde von der fünftägigen Seereise. Die Carabinieri und die Küstenwache wurden verständigt, um die Männer für weitere Schritte nach Milazzo und Messina zu bringen.

Am 16. März kam es nach einer Rettungsaktion von Sea-Watch zu einer [Teilevakuierung aufgrund von medizinischen Notfällen](#). Nach zwei Einsätzen hatte die Sea-Watch 5 zunächst 94 Migrant*innen an Bord. Aufgrund kritischer Gesundheitszustände — insbesondere eines zweijährigen Mädchens mit schwerer Unterkühlung — führten die italienischen Behörden noch vor Morgenrauen eine medizinische Evakuierung durch. Neun Personen, darunter fünf Frauen und vier Minderjährige aus dem Sudan, wurden von der Küstenwache nach Lampedusa gebracht; zwei Kinder mussten dort im Krankenhaus behandelt werden. Die italienische Regierung wies dem Schiff daraufhin den weit entfernten Hafen von Marina di Carrara in der Toskana zu. Die NGO kritisiert diese Entscheidung scharf, da die viertägige Reise bei sich verschlechterndem Wetter eine enorme Belastung für die bereits erschöpften Menschen darstellt. Der Fall ist einer von mehreren im März, in denen die zivile Seenotrettung erneut akut behindert wurde – darauf gehen wir am Ende der CMI unter „Ziviler Widerstand“ noch genauer ein.

WEGE NACH EUROPA

Als primäre Abfahrtsorte für die Überfahrt nach Italien dienen die Transitländer Libyen, Tunesien und Algerien. Im März legten mindestens **1468 (65%)** der in Italien angekommenen Personen in Libyen und **138 Personen (6,1%)** in Tunesien ab. Von **652 Menschen (29%)** ist der Abfahrtsort nicht bekannt. Im Gegensatz zum letzten Monat ist somit wieder ein kleiner Anstieg von Abfahrten aus Tunesien zu verzeichnen.

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

Tunesien

Am 30. März kam es vor Tunesien zu einem weiteren [Schiffbruch](#) — einem von mehreren auf der zentralen Mittelmeerroute in diesem Monat. Nahe dem Hafen von Sfax sank ein völlig überladenes Boot mit 56 Menschen an Bord kurz nach dem Ablegen in einem schweren Sturm. Mindestens 19 Menschen starben, 21 weitere gelten als vermisst. Die Katastrophe steht exemplarisch für die tödlichen Bedingungen auf dieser Route: Es ist nicht allein Folge skrupelloser Schmugglernetzwerke, sondern auch Ausdruck einer europäischen Abschottungspolitik, die Menschen sichere und legale Einreisewege systematisch verwehrt. Gerade weil es kaum legale Möglichkeiten gibt, Schutz in Europa zu suchen, werden Menschen in [hochriskante Fluchtbewegungen gedrängt und geraten in Abhängigkeit von Netzwerken](#), die von Gewalt geprägt sind. Auch gilt dies als Folge der Situation in Libyen, wo bewaffnete Milizen operieren und Menschenhandel kein isoliertes Verbrechen, sondern Teil einer [„integrierten kriminellen Wirtschaft“](#) ist. Während Menschen auf See sterben, agieren diese Netzwerke in der Region – insbesondere in Libyen – weiterhin weitgehend ungestraft. Das Massensterben im Mittelmeer ist damit alles andere als zufällig: Gewalt, Erpressung und organisierter Handel treiben Menschen in völlig überladene Boote, die unter gefährlichen Bedingungen in See stechen und immer wieder in Katastrophen enden. Weitere Zahlen und Hintergründe zu Toten und Vermissten im März folgen in einem späteren Kapitel der CMI.

Im März zeigt sich in Tunesien zugleich erneut die doppelte Funktion des Landes auf der Route nach Europa: Einerseits bleibt Tunesien – insbesondere die Region um Sfax – ein zentraler Ausgangspunkt für Überfahrten Richtung Italien. Andererseits verschärfen sich dort die Gewalt und Externalisierungseffekte, mit denen diese Route kontrolliert wird. [Alarm Phone berichtete Ende März](#) von einer größeren Gruppe von People on the move, die nach einem Aufbruchversuch Richtung Europa an die tunesisch-algerische Grenzregion deportiert worden sei. Parallel dazu macht ein [Bericht von The Arab Weekly](#) deutlich, dass Tunis sein Abkommen mit der EU neu austarieren will, weil die Kooperation stark auf Migrationskontrolle ausgerichtet ist, während wirtschaftliche und politische Gegenleistungen aus tunesischer Sicht unzureichend bleiben. Der März verweist damit erneut auf die fortgesetzte Externalisierung europäischer Grenzpolitik: Tunesien bleibt ein zentraler Partner der EU bei der Abschottung nach außen, während Menschen auf der Route entrechtet, verdrängt und in lebensgefährliche Situationen gezwungen werden.

Libyen

Ein im [März 2026 veröffentlichter Bericht](#) des [Mixed Migration Centre \(MMC\)](#) zeigt, dass Libyen weit mehr ist als ein instabiler Transitraum: Das Land fungiert inzwischen als zentraler Schauplatz eines hochgradig organisierten Migrations- und Ausbeutungssystems. Dieses ist eng mit regionalen Machtstrukturen, legalen Einreisewegen und der Überfahrt nach Italien verknüpft. Besonders Ostlibyen, insbesondere Bengasi unter Kontrolle der Libyschen Nationalarmee (LNA) von General Haftar, spielt dabei eine zentrale Rolle: Migrant*innen, vor allem aus Bangladesch, reisen teils mit offiziellen Visa legal ein, bevor sie innerhalb Libyens in ein System aus Schmuggel, Erpressung, Gewalt und Kontrolle geraten. Aufgrund verschärfter Kontrollen im Osten haben sich die Abfahrtsorte zuletzt wieder stärker an die westlibysche Küste verlagert, insbesondere nach Zuwara und Zawiya, von wo aus Überfahrten nach Italien organisiert werden.

Für die Route Libyen–Italien ist das besonders relevant, weil der Bericht zeigt, dass sogenannte „irreguläre“ Migration nicht losgelöst von regulären Arbeitsmigrationssystemen betrachtet werden kann. Vielmehr verschwimmen die Grenzen zunehmend: Viele Migrant*innen beginnen ihre Reise legal, mit Visum und Flugzeug, und geraten erst im Verlauf der Route in irreguläre, hochgefährliche und ausbeuterische Verhältnisse. Genau darin liegt die politische und analytische Relevanz des Berichts: Die Route ist kein Randphänomen, sondern Teil eines transnationalen Migrationsmarktes, der ökonomisch hochprofitabel ist. Allein der Korridor Bangladesch–Libyen–Italien wird auf 160 bis 190 Millionen US-Dollar jährlich geschätzt. Bangladeschische Staatsangehörige zählen inzwischen zu den häufigsten Ankunftsnationalitäten in Italien, während ihre Anerkennungsquote im EU-Asylsystem bei nur rund 4 Prozent liegt.

[Der Bericht verdeutlicht damit](#), dass die zentrale Mittelmeerroute nicht allein als Frage von „Schleusung“ oder Grenzkontrolle zu verstehen ist. Sie ist Ausdruck eines Systems, in dem legale Mobilität, restriktive Migrationsregime, ökonomische Interessen und extreme Gewalt eng ineinandergreifen — und in dem Libyen weiterhin eine Schlüsselrolle als Knotenpunkt auf dem Weg nach Italien spielt.

Ein weiterer, ebenfalls im März veröffentlichter [Bericht](#) von [SOS MEDITERRANEE](#) und [IRPI Media](#) beleuchtet die Intransparenz europäischer und italienischer Gelder, die im Rahmen der Migrationskontrolle nach Libyen fließen. Im Zentrum steht das Programm [SIBMMIL](#) (Support to Integrated border and migration management in Libya); laut Bericht sind 27,1 der insgesamt 61,2 Millionen Euro öffentlich nicht nachvollziehbar. Politisch besonders brisant ist, dass diese Finanzierung nicht nur als intransparent beschrieben wird, sondern auch mit Gewalt gegen People on the move und die zivile Seenotrettung in Verbindung steht. Damit verweist der Bericht auf die enge Verflechtung von Externalisierung, fehlender Rechenschaft und von Gewalt geprägter Migrationskontrolle. Um mehr über diesen Bericht und dessen Präsentation in Rom zu erfahren, geht es [hier zum Scirocco](#).

Push- & Pullbacks

Diesen Monat haben wir **1908** Interceptions (Abfangen und Zurückweisungen auf dem Fluchtweg) von Personen auf dem zentralen Mittelmeer erfasst, bei denen Boote mit Geflüchteten oft gewaltsam an die nordafrikanische Küste zurückgedrängt wurden. Von den abgefangenen Personen wurden **1892** Menschen nach Libyen und **16** Menschen nach Tunesien zurückgeschleppt. Diese Zahlen sind ohne Gewähr, da die Dunkelziffer weitaus höher liegen dürfte. IOM Libya hat hingegen die Interception von **1581** Personen registriert.

Unsere Zahlen der auf dem Mittelmeer abgefangenen Personen sind somit im Vergleich zum Vormonat (02/2026: **1289**) durchaus gestiegen und bleiben im Verhältnis zu den Abfahrten stets sehr hoch.

Mehrere einzelne Fälle zeigten im März erneut die tödlichen und repressiven Folgen von Push- und Pullbacks auf der zentralen Mittelmeerroute. Besonders deutlich wurde in diesem Monat zudem, wie eng Push- und Pullbacks mit Schiffbrüchen verknüpft sind – Überlebende wurden nach Unglücken meist nicht in Sicherheit gebracht, sondern nach Libyen oder Tunesien zurückgeführt. Auf diese Fälle gehen wir später noch genauer ein. Bereits hier wird sichtbar, dass Abfangen, unterlassene Rettung und Rückführungen direkt mit Verschwindenlassen, Inhaftierung und Tod verbunden sind.

Tote & Vermisste

Im zentralen Mittelmeer bleibt die Anzahl der Toten, Vermissten und Personen, deren Schicksal unklar ist ("fate unknown") im Monat im Vergleich zum Vormonat relativ ähnlich. Laut Daten von [borderline-europe](#) starben im März **95** Personen auf der Flucht über das zentrale Mittelmeer, **28** Menschen gelten in diesem Monat als vermisst. Das Schicksal von weiteren insgesamt **100** Personen ist ungewiss, im Vormonat hatten wir keine dieser Fälle registriert. Auch hier dürften die Dunkelziffern deutlich höher liegen.

Im Zusammenhang mit Toten und Vermissten zeigt eine Mitte März veröffentlichte [Recherche der Associated Press](#) erneut, wie viele Menschen auf der zentralen Mittelmeerroute in unsichtbaren Schiffbrüchen verschwinden – also Schiffbrüche, die kaum dokumentiert werden, zu denen nur bruchstückhafte Informationen vorliegen und über die Behörden gezielt schweigen oder Auskünfte verweigern. Boote gehen verloren oder kentern, ohne dass ihr Schicksal verlässlich aufgeklärt wird. Behörden in Italien, Tunesien und Malta halten Informationen zu Rettungen, Suchmaßnahmen und Vermissten zunehmend zurück oder verweigern jede Auskunft. Selbst die [IOM](#) kann immer mehr Fälle wegen fehlender Daten nicht mehr bestätigen. Vor allem nach dem Zyklon Ende Januar verschwanden nach Angaben zivilgesellschaftlicher Gruppen Hunderte Menschen, viele von ihnen nach Abfahrten aus der Region Sfax. Dass es bis heute kein zentrales System zur Erfassung von Abfahrten, Verlusten oder geborgenen Leichen gibt, macht die strukturelle Dimension dieses Verschwindens besonders deutlich. Die tödliche Gewalt auf der Route zeigt sich damit nicht nur im Schiffbruch selbst, sondern auch in der systematischen Unsichtbarmachung der Betroffenen. Auf konkrete zusammenhängende Fälle aus diesem Monat gehen wir im Folgenden ein.

Schiffbrüche und Fate unknown

Der bereits zuvor im Kapitel "Wege nach Europa - Tunesien" aufgegriffene Schiffbruch [Ende März vor Tunesien](#) – bei dem mindestens 19 Menschen starben und 21 als vermisst gemeldet wurden – war leider keineswegs der einzige in diesem Monat auf der zentralen Mittelmeerroute. Bereits am 15. März sank vor Lampedusa [ein Boot mit mehreren Dutzend Migrant*innen](#) kurz vor Erreichen der Insel. Es wurden 64 Personen von der Küstenwache gerettet, ein zweijähriges Kind aus Sierra Leone blieb vermisst. Am 17. März folgte nordöstlich von Tripolis, Libyen, ein weiterer Schiffbruch: Ein Boot mit 38 Menschen geriet in einen schweren Sturm, [17 Personen starben](#) bei diesem Unglück. Nach Angaben von *Alarm Phone* blieben ihre Leichen [im Meer zurück](#), anstatt sie an Land zu bringen, um sie zu identifizieren und würdevoll zu beerdigen. Währenddessen wurden die Überlebenden zurück nach Libyen und dort in Haftzentren gebracht. Gleichzeitig verlor sich in derselben Region die Spur eines weiteren Bootes mit [62 Menschen](#), deren Schicksal bis jetzt ungeklärt ist.

Generell kam es im März zu mehreren Fällen, die wir unter „Fate unknown“ dokumentieren — also Fälle von Menschen in Seenot, die gemeldet werden, zu denen daraufhin jedoch Kontakt verloren wird, keine weiteren Informationen zugänglich sind und deren Schicksal nach einem ersten Notruf also im Unklaren bleibt.

So wurde erst vor wenigen Tagen ein Boot mit etwa [17 Menschen](#) gemeldet, das von Sabratha (Libyen) auf dem Meer unterwegs war und von dem keine Spur zu finden ist, ein weiteres mit [38 Personen](#) in internationalen Gewässern, auf dessen Notruf niemand reagierte, sowie ein Metallboot mit rund [45 Menschen](#), das von Tunesien aus gestartet war und anschließend verschwand. Die Fälle verdeutlichen, dass das Verschwinden ganzer Boote auf der zentralen Mittelmeerroute kein Ausnahmefall ist, sondern Teil eines Grenzregimes, in dem Kontaktabbrüche, ausbleibende Such- und Rettungsmaßnahmen

Ziviler Widerstand

Im März waren 6 Schiffe der zivilen Flotte auf dem zentralen Mittelmeer im Einsatz und retteten insgesamt **623** Personen aus Seenot (28% der Angekommenen).

In diesem Monat war die zivile Seenotrettung, im Vergleich zum Vormonat, an fast doppelt so vielen Rettungen beteiligt. Die Organisation [Alarm Phone](#) meldete im März diverse Vorfälle von Schiffbrüchen und Menschen, die sich in Seenot befanden. Während die italienische und maltesische Küstenwache, sowie Frontex kaum handelten, retteten die Ocean Viking von *SOS Méditerranée*, Alta Mari and Safira von *Mediterranea Saving Humans*, Sea-Watch 5 von *Sea Watch*, Life Support von *Emergency* und Solidaire von *Solidaire*, Menschenleben.

Die Crew der Ocean Viking führte in einem Einsatz zwei Rettungen durch. Die Crew der Life Support führte in einem Einsatz sogar drei Rettungen durch und konnte 202 Personen sicher an Land bringen. Auch die Sea-Watch 5 führte in einem Einsatz insgesamt drei Rettungen durch, wobei im ersten Einsatz die italienische Küstenwache assistierte, um 9 Personen, darunter Fälle von möglichen neurologischen Schäden, Verbrennungen und Unterkühlung an Land zu bringen.

Die Ocean Viking rettete Menschen, die auf der Plattform „Miskar“ festsaßen

10 Personen die auf der Gasplattform „Miskar“ im tunesischen Such- und Rettungsgebiet für 4 Tage festsaßen, wurden von der Ocean Viking (*SOS Méditerranée*) gerettet und nach Marina di Carrara im Norden Italiens gebracht. Sea Watch berichtete, dass [Frontex](#) Einheiten bereits viel früher wussten, dass sich Menschen auf der Gasplattform befanden, jedoch nicht handelten. Während [30 Personen](#) nach zwei Tagen zurück nach Tunesien geschleppt worden sind, blieben 10 auf der Plattform zurück. Das Flugzeug Seabird 2 der NGO sah die Menschen und gab die Meldung weiter. So konnte *SOS Méditerranée* ihre Rettung einleiten. Tagelang versäumten es die Behörden, Rettungsmaßnahmen zu organisieren, was von einer unmenschlichen Strategie zeugt.

Erneut zwei Siege für die Justice Fleet

Dennoch konnten im Monat März erneut zwei Siege für die Justice Fleet verzeichnet werden. Im Dezember war die [Humanity 1](#) der Organisation *SOS Humanity* nach der Ausschiffung von 85 Menschen im zugewiesenen Hafen von Ortona vorläufig am Verlassen des Hafens gehindert worden. Verbunden mit einer Strafe von 10.000 Euro wurde das Rettungsschiff für 20 Tage festgesetzt, weil sie keine Verbindung zu dem libyschen Rettungskoordinationszentrum hergestellt hatte. Jetzt hat ein Richter am [Gericht von Chieti](#) beschlossen, die Vollstreckbarkeit der im Dezember 2025 in Ortona gegen das Rettungsschiff verhängten Festsetzungsanordnung und Geldstrafe auszusetzen. Nachdem die Festsetzungen der Sea-Watch 5 und der Sea-Eye 5 für rechtswidrig erklärt wurden, konnte auch im Fall der Humanity 1 das Völkerrecht und der Widerstand der Justice Fleet siegen. Wie im [Central Mediterranean Report im Februar](#) berichtet wurde, wird nach einer weiteren Festsetzungsanordnung im Hafen von Trapani, das Rettungsschiff, weiterhin festgehalten. *SOS Humanity* hat auch gegen diese jüngste Festsetzung [vor Gericht Einspruch](#) eingelegt.

Im Dezember 2024 sah sich die Organisation *Médecins sans frontières*, aufgrund restriktiver Gesetze, gezwungen, ihre Einsätze auf der Geo Barents einzustellen. Jetzt hat ein [Gericht in Salerno](#) entschieden, dass die Festsetzung rechtswidrig gewesen sei. Das Gericht bekräftigte [zwei Prinzipien](#): Die Anordnungen der sogenannten libyschen Küstenwache, die zivile Schiffe häufig dazu verpflichten, sich aus den Rettungszonen zurückzuziehen, können nicht als legitim angesehen werden, da es sich nicht um "[Anordnungen einer kompetenten Behörde](#)" handle. Im Gegenteil, diese Anordnungen stehen im Widerspruch zur völkerrechtlichen Pflicht, Personen zu helfen, die auf See in Lebensgefahr sind. Somit wurde das Verhalten der Geo Barents als „[völlig rechtmäßig](#)“ und als vollständig im Einklang sowohl mit dem nationalen als auch mit dem internationalen Recht stehend bezeichnet. Der Sieg vor dem Gericht in Salerno ist besonders wichtig, um der politischen Strategie Italiens, humanitäre Such- und Rettungsmaßnahmen weiter einzuschränken, entgegenzuwirken.

Die Sea-Watch 5 wird erneut festgesetzt

Obwohl die jüngsten Gerichtsentscheidungen erneut bestätigen, dass Seenotrettung eine humanitäre Pflicht ist und nicht kriminalisiert werden darf, wurde das [Rettungsschiff Sea-Watch 5](#) erneut festgesetzt und mit einer Geldstrafe von 10.000 Euro belegt.

Nachdem die Crew insgesamt [93 Menschen](#) aus Seenot gerettet hatte, wiesen die italienischen Behörden *Marina di Carrara* – rund 1.110 Kilometer entfernt – als sicheren Hafen zu. An Bord befanden sich unter anderem 23 Kinder sowie zwei schwangere Frauen.

Sea-Watch legte umgehend beim [Jugendgericht in Palermo](#) Berufung ein, da zahlreiche Gerettete dringend medizinische Versorgung benötigten. Das Gericht reagierte mit höchster Dringlichkeit und ordnete an, dass alle Minderjährigen im nächstgelegenen sizilianischen Hafen von Bord gehen müssen. Während 36 Personen von der italienischen Küstenwache an Land gebracht wurden, verblieb der Rest in kritischem Zustand an Bord. Viele litten unter Verätzungen durch Treibstoffdämpfe sowie schwerer Unterkühlung. Der staatlich zugewiesene Hafen Marina di Carrara hätte eine weitere dreitägige Fahrt bedeutet. Die Besatzung der Sea-Watch 5 entschied sich daher, [dem Befehl nicht zu folgen](#) und stattdessen den nächstgelegenen Hafen Trapani anzulaufen.

Der Fall folgt einem inzwischen bekannten [Muster](#): Schiffe retten Menschen auf der Flucht im Mittelmeer, die italienischen Behörden wenden das sogenannte Piantedosi-Dekret an und weisen weit entfernte Häfen zu – eine Strategie, die darauf abzielt, NGOs zu behindern und von weiteren Einsätzen abzuhalten. Dennoch bleibt die *Justice Fleet* standhaft im Widerstand gegen die Kriminalisierung der Seenotrettung. [Die Sea-Watch-Sprecherin Bana Mahmood](#) erklärte, bei solchen Verwaltungsmaßnahmen gehe es „nicht um die Durchsetzung von Vorschriften, sondern um die gezielte Schaffung neuer Mechanismen, um Seenotrettungsschiffe festzusetzen und handlungsunfähig zu machen“. Diese Maßnahmen kosten Menschenleben.

Insgesamt verdeutlichen die Entwicklungen im März, dass ziviler Widerstand auf See weiterhin unverzichtbar ist: Während staatliche Akteure ihrer Verantwortung oft nicht nachkommen oder Rettungsmaßnahmen verzögern, sichern zivilgesellschaftliche Initiativen tagtäglich das Überleben von Menschen in akuter Seenot. Trotz zunehmender Kriminalisierung, bürokratischer Hürden und politischer Abschreckungsstrategien bleibt die *Justice Fleet* standhaft und verteidigt das grundlegende Recht auf Leben sowie die Einhaltung des Völkerrechts. Ziviler Widerstand zeigt sich dabei nicht nur in den Rettungseinsätzen selbst, sondern auch in juristischen Erfolgen und der konsequenten Weigerung, unmenschliche Anweisungen zu befolgen.

Kontakt:

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