

**Die Gesetze des Meeres**  
-  
**Seenotrettung als völkerrechtliche  
Pflicht ?**

**Vorlesung Rain Schmidt  
Uni Hamburg 21.11.2019**

# Ursprung der Seenotrettung

- Die Pflicht zur Rettung von Menschen in Seenot ist als Ausdruck der Menschlichkeit tief verankert in der Jahrhunderte alten, maritimen Tradition und gilt gemeinhin als ungeschriebenes Völkergewohnheitsrecht.
- Sie gilt in jedem Bereich der See. Der klassische Fall einer Seenotrettung betraf Seefahrer, die auf ihrer Route mehr oder weniger zufällig Schiffe in Gefahr antrafen.

# Rechtsgrundlagen

- Kodifiziert wurde die Pflicht zur Seenotrettung erstmals **1910** im Brüsseler Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot
- **1974**: Internationales Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See – SOLAS (Anlage, Kapitel V, Bestimmung 10)
- **1979**: Internationales Übereinkommen über Seenotrettung – SAR (Anlage, Kapitel 2, Nr. 2.1.10)
- **2004**: VN-Seerechtsübereinkommen – SRÜ (Art. 98)

# Art. 98 sÜ

## SEERECHTSÜBEREINKOMMEN DER VEREINTEN NATIONEN ARTIKEL 98 PFLICHT ZUR HILFELEISTUNG

(1) Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist,

- a) jede Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;
- b) so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung vernünftigerweise von ihm erwartet werden kann;

(2) Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung, den Einsatz und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten; sie arbeiten erforderlichenfalls zu diesem Zweck mit den Nachbarstaaten mittels regionaler Übereinkünfte zusammen.

Bildrechte: pa/dpa



# Was bedeutet Seenot?

- Ob sich ein Schiff in Seenot befindet, ist ein Tatsachenfrage.
- Der Kapitän des Schiffes, das zur Rettung in der Lage ist, trifft die Beurteilung.
- **Nicht ausreichend:** zu wenig Schwimmwesten oder Schiff ist überladen , genügt nicht, um einen Seenotfall zu begründen und darüber die Rettungspflicht auszulösen.
- Es müssen Umstände einer **konkreten Gefährdungslage** hinzu-treten. Führt die Überladung zur Instabilität des Schiffes und somit zur konkreten Gefahr des Kenterns oder des Unterganges, oder dazu, dass das Schiff manövrierunfähig oder besteht aus sonstigen Gründen eine akute Gefahr für Leib und Leben der an Bord befindlichen Personen, ist von einer Seenot auszugehen.

# Wer muss retten?

- Eine Pflicht zur Rettung von in Seenot geratenen Personen trifft grundsätzlich alle auf See befindlichen Schiffe – Professionelle wie private Seefahrer
- Wer als Kapitän Kenntnis von einem Seenotfall erhält, sei es über eine Seenotrettungsleitstelle, ein anderes Schiff oder eigene Beobachtung, ist verpflichtet zu helfen.

- Diese Pflicht gilt unabhängig vom seerechtlichen Status des Gewässers, d.h. auf hoher See ebenso wie im Küstenmeer.
- Ein Zuwiderhandeln hat keine unmittelbaren völkerrechtlichen Konsequenzen
- Zuwiderhandeln wird aber vom nationalen Strafrecht des Flaggenstaates erfasst.

# Diskussion: Seenotrettung im Mittelmeer– Pflicht oder Beteiligung an der Schleusung ????



# Dürfen gerettete Personen nach Libyen zurückgebracht werden?



# Anforderung an den Ort, wohin in Seenot Gerettete verbracht werden müssen

- Nach Ziffer 3.1.9 des Annexes zum SAR sowie nach dem neu eingeführten Absatz 1.1 der Regel V/33 des SOLAS sind die Geretteten innerhalb einer angemessenen Zeit an einen **„sicheren Ort“** zu bringen
- Auch die vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO im Jahr 2004 verabschiedete Resolution MSC.167(78)8, welche Hinweise zur Behandlung von in Seenot geratenen Menschen gibt
- sowie das von der IMO zuletzt im Jahr 2016 herausgegebene IAMSAR Manual, sprechen allein davon, dass die Geretteten an einen „sicheren Ort“ gebracht werden sollen. Es geht also nach dem geltenden Seevölkerrecht im weiteren Fortgang **nicht darum, die Geretteten in den „nächsten, sicheren Hafen“ zu bringen**

# Was ist ein sicherer Ort ?

Wann ein Ort sicher ist, spezifizieren die Resolution MSC.167(78) und die inhaltsgleichen, vom Verkehrsministerium erlassenen Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen vom 1. Juli 2006<sup>10</sup> wie folgt:

- Ein sicherer Ort (im Sinne des SAR) ist ein Ort, an dem die Rettungsmaßnahmen als beendet angesehen werden.
- Es ist auch ein Ort, an dem das Leben der Überlebenden nicht mehr weiter in Gefahr ist und an dem ihre menschlichen Grundbedürfnisse (wie zum Beispiel Nahrung, Unterkunft und medizinische Bedürfnisse) gedeckt werden können.
- Ein sicherer Ort kann an Land sein oder sich an Bord eines Rettungsmittels oder eines anderen geeigneten Schiffes oder einer Einrichtung auf See befinden, die als ein sicherer Ort dienen können, bis die Überlebenden an ihrem nächsten Bestimmungsort ausgeschifft werden.

# Europäische staatliche Schiffe

Europäische staatliche Schiffe sind bereits aufgrund der Bindungen der

- Genfer Flüchtlingskonvention,
- Anti-Folter-Konvention
- Europäischen Menschenrechtskonvention

darin gehindert, aus Seenot gerettete Personen ohne weitere Prüfung ihrer Schutzbedürftigkeit nach Libyen zurückzuführen.

# Private Seenotrettung

- Man kann streiten, ob Private ebenfalls an das völkerrechtliche *refoulement*-Verbot gebunden sein sollen, falls dieses aufgrund seiner fundamentalen Bedeutung zu den zwingenden Regelungen des Völkerrechts zu zählen ist.
- Jedenfalls aber gilt für sie auf völkerrechtlicher Grundlage die Pflicht des Verbringens der geretteten Personen an einen **sicheren Ort**. Ein solcher ist mehr als nur trockener Boden unter den Füßen.
- Es steht außer Frage, dass Libyen die Anforderungen an einen sicheren Ort für die geretteten Migranten nicht erfüllt.
- Die Praxis italienischer staatlicher Schiffe, Boote mit Migranten entweder so lange an der Weiterfahrt zu hindern, bis sie von der libyschen Küstenwache aufgenommen werden oder aber die aus Seenot geretteten Personen selbst nach Libyen zurückzubringen und dort auszuschießen, ist ein klarer Verstoß gegen völkerrechtliche Verpflichtungen.

# Beachtung des sogenannten refoulement-Verbot

- Bei der Rückführung Geretteter in einen fremden Hafen haben Staatsschiffe das sog. refoulement-Verbot zu beachten.
- Nach Art. 33 Abs. 1 der Genfer Flüchtlingskonvention darf kein Vertragsstaat einen Flüchtling in Gebiete aus- oder zurückweisen, in denen sein Leben oder seine Freiheit wegen seiner Rasse, Religion, Staatsangehörigkeit, seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen seiner politischen Überzeugung bedroht sein würde.
- Das Rückschiebeverbot gilt auch für jene Gegenden, wo eine konkrete Gefahr für Leib und Leben des Flüchtlings durch eine Bürgerkriegssituation besteht.
- Zudem hat der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte 2011 im Fall M.S.S. gegen Belgien entschieden, dass die Rückführung von Flüchtlingen nach Griechenland im Rahmen der Dublin II-Verordnung gegen Art. 3 EMRK verstößt, soweit in den Aufnahmelagern erniedrigende Haft- und Lebensbedingungen festgestellt werden. = dies wurde jedoch mittlerweile wieder aufgehoben wegen angeblich verbesserter Bedingungen

## Zusammenfassung:

Libyen ist nicht als sicherer Ort anzusehen, da keine menschenwürdigen Mindeststandards vorherrschen

Eine Ausschiffung von auf hoher See aus Seenot geretteten Personen in Libyen durch staatliche und private Rettungsschiffe widerspricht völkerrechtlichen Regelungen. Zwar treffen die vertraglichen und gewohnheitsrechtlichen Verbürgungen eines *refoulement*-Verbots aus dem internationalen Flüchtlingsrecht und den Menschenrechten unmittelbar nur Staaten.

Das Verbot besagt, stark verkürzt dargestellt, dass Menschen nicht in Staaten zurückgewiesen werden dürfen, in denen ihnen gravierende Menschenrechtsverletzungen oder wiederum die Rückführung in Staaten, in denen sie aus den in der Genfer Flüchtlingskonvention genannten Gründen verfolgt werden, droht.

# Private Rettungsschiffe im Mittelmeer

## O-Töne

### DIE NGO SCHIFFE MACHEN SICH DER SCHLEPPEREI MITSCHULDIG:

Nein, dies ist nicht der Fall.

Im Gegenteil.

Oftmals ist die libysche Küstenwache **selbst in das Schlepper-geschäft verwickelt**. Die NGO Schiffe der Seenotrettung sind darum bemüht, nach dem Retten der Flüchtlinge und dem Bergen der Leichen die Boote zu versenken oder zu zerstören, damit sie nicht weiter verwendet werden können. Mehrfach kam es vor, dass dies jedoch nicht möglich war, da die Libysche Küstenwache oder die sogenannten Engine Fisher das mit Waffengewalt verhindert haben. Wir haben Angst vor denen und legen uns nicht mehr mit diesen Leuten an.

## NGOS SOLLEN DIE MENSCHEN ZURÜCK NACH AFRIKA BRINGEN

- Dies ist völlig unmöglich. Ein Eindringen in die territorialen Hoheitsgewässer **ist absolut verboten**. Darauf stehen langjährige Haftstrafen, da sich die NGO's dann der Schlepperei schuldig machen würden. Zudem ist es lebensgefährlich, da die libysche Küstenwache oftmals **sofort das Feuer eröffnet**, selbst wenn man sich noch weit entfernt von den libyschen Hoheitsgewässern befindet. Zudem ist Libyen als **nicht sicher durch die EU** eingestuft.
- Selbst wenn wir nach Libyen fahren könnten, würden wir damit gegen **das internationale Völkerrecht verstoßen**. Auch Tunesien können wir nicht ansteuern. Wir können als Europäer unter keinen Umständen in die Hoheitsgewässer ohne die Erlaubnis der tunesischen Regierung mit Geflüchteten an Bord einfahren. **Diese Erlaubnis wurde uns bisher nicht erteilt**. Würden wir zuwider handeln, würden wir uns der Schlepperei schuldig machen.

## WIR BRINGEN DIE „MIGRANTEN“ NACH EUROPA

- Richtig. Aber: **Wir wollen das nicht und wir wollten das auch nie.** Die EU hat uns dazu jedoch verpflichtet. Wir mussten den sogenannten Code of Conduct unterzeichnen, welcher besagt, dass wir uns verpflichten, die Menschen nach Europa zu bringen. Wir haben uns viele Monate dagegen gewehrt und haben laut protestiert. Als Antwort der EU hat man unsere Schiffe beschlagnahmt oder uns die Einfahrt in europäische Häfen verweigert. Die EU hat uns zum Unterschreiben genötigt – erst dadurch sind wir überhaupt in der furchtbaren Situation, die Menschen nach Europa bringen zu müssen. **Wir tun dies unter Protest.**
- Unser ursprünglicher Auftrag war die schlichte Seenotrettung. Wir haben die Menschen aus dem Wasser gezogen und MRCC Rom die Anzahl der Geretteten gemeldet. Normalerweise dürfen wir uns aus eigener Kraft nicht mehr bewegen, sobald wir auch nur einen Flüchtling an Bord haben. Rom hat dann umliegende behördliche Schiffe informiert (meist schiffe der Nato), welche uns die Geretteten abgenommen haben. Flüchtlingsaufnahmen sind Behördensache. Leben retten ist zivile Pflicht. Seit dem CoC, müssen wir zwangsläufig geltendes Recht brechen.

## ES KOMMEN NUR JUNGE MÄNNER ÜBER DAS MITTELMEER

- Das entspricht nicht der Wahrheit. Der Anteil an Frauen und Kindern ist ebenfalls sehr hoch. Tatsächlich ist es so, dass die Überfahrt vor allem **die jungen Männer überleben**. Die Babys, jungen, oftmals schwangeren, Frauen und Kinder sterben als erstes. Sie werden auf dem Boden erdrückt, verdursten oder sterben an den Vergiftungen durch das Benzin in den Booten. Oftmals wird das Benzin einfach in das Boot eingelassen und der Schwimmerkörper selbst als Tank benutzt.
- Es sterben auch viele Männer bei der Überfahrt. Nur die Stärksten überleben. Es sei denn, wir finden sie in unserer Seenotrettung rechtzeitig genug. Nichtsdestotrotz ist der Anteil der fliehenden Männer erhöht, was darin begründet liegt, dass die Wahrscheinlichkeit zu überleben höher ist, um anschließend Asyl in Europa beantragen können und dadurch mit Hilfe des Familiennachzugs ihre Familien holen können.

## DIE NGOs SIND EIN PULL-FAKTOR

- Nein.
- Wir haben erst angefangen Rettungseinsätze zu fahren, **nachdem mehrere 10.000 Menschen im Mittelmeer aufgrund der Untätigkeit der EU ertrunken sind**. Das konnten viele nicht ertragen. Deswegen wollten wir das ändern. Zuerst sind die Menschen ertrunken – erst danach begann die Seenotrettung. Vorher haben vor allem Frachtschiffe oder Schiffe der Nato diese Rettungseinsätze durchgeführt. Mit mäßigem Erfolg.
- Zum Retten in internationalen Gewässern ist im Übrigen **jeder verpflichtet** – tut man dies nicht, drohen lange Haftstrafen. Wenn ein NGO Schiff also einen Distress Call erhält, so ist dieses Schiff dazu verpflichtet zu retten. Tut es das nicht, verstößt man gegen das internationale Völker- und Seerecht.

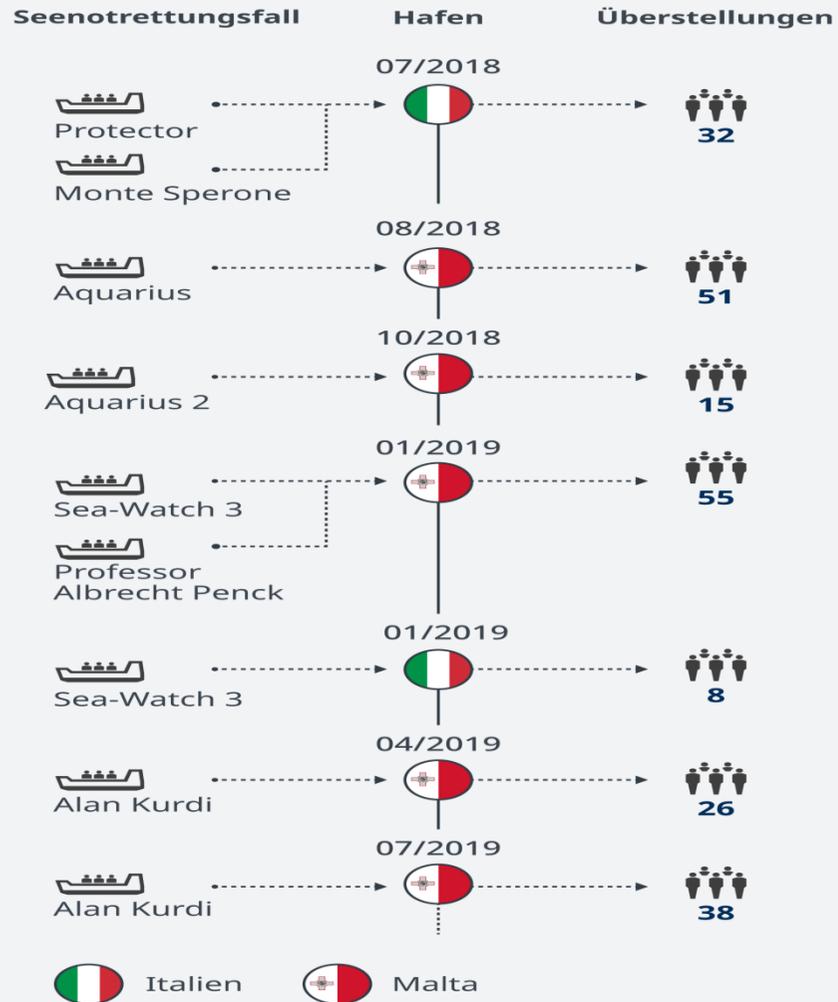
Die westlibysche Regierung hat eigenmächtig die ursprüngliche 12 Meilen Zone geändert und eine 74 Seemeilen breite "Such- und Rettungsregion" ausgerufen, die bis weit in internationales Gewässer ragt. In dieser Zone beansprucht Libyen ab sofort Hoheitsgewalt, droht privaten Hilfsorganisationen und erklärt sich allein zuständig für Seenotrettungen.





## Seenotrettungsmissionen

und erfolgte Überstellungen nach Deutschland



Italien



Malta

Keine Wahlwerbung – aber berechtigte Forderung 😊

**Mehr Racketen  
im Mittelmeer  
stationieren!**

Wählt Die **PARTEI** - sie will Seenotsterben kriminalisieren

**Die PARTEI**  
Kreisverband Oldenburg



[www.PARTEI-Oldenburg.de](http://www.PARTEI-Oldenburg.de)