

Flüchtlinge in Seenot: handeln und helfen.

Hinweise für Skipper
und Crews

Flüchtlinge in Seenot: handeln und helfen.

Hinweise für Skipper und Crews

Spätestens mit Beginn der Urlaubssaison heißt es für BesitzerInnen und MieterInnen von Segeljachten und Motorbooten: Leinen los! Seit Jahren ist die Schifffahrt verstärkt mit einem Problem konfrontiert: Dem Schicksal von Flüchtlingen, die mit seeuntüchtigen Booten in Küstengewässern oder auf hoher See in Seenot geraten. Innerhalb und außerhalb der klassischen Bootsreviere müssen Skipper heute damit rechnen, Flüchtlingen in Seenot zu begegnen: In der Ägäis, vor Sizilien und Malta, in großen Teilen des westlichen Mittelmeeres, vor den Kanaren oder im Seegebiet vor der westafrikanischen Küste.

Wer aus den Häfen Nord- und Westafrikas, der Türkei oder des Nahen Ostens aufbricht und in seeuntaugliche Boote steigt, flieht in der Regel vor Bürgerkrieg, Verfolgung oder Armut. Für diese Flüchtlinge ist das Meer keine schillernde Ferienkulisse, sondern ein Hindernis auf dem Weg nach Europa, das tödliche Gefahren birgt. Allein in 2014 kamen über 4.000 Menschen auf dem Fluchtweg über das Mittelmeer ums Leben.

Die meisten der benutzten Boote sind für die hohe See ungeeignet. Sie sind mit zu schwachen Außenbordern ausgerüstet oder kaum manövrierfähig. Oft sind sie bis an die Wasserlinie überladen oder alt und morsch. Tausende Menschen sind in den letzten Jahren gestorben, als solche Boote gekentert sind oder tage- und wochenlang umhertrieben, weil der Motor ausgefallen war. Die Überlebenden haben vom Schicksal ihrer Reisegefährten berichtet: verhungert, verdurstet, ertrunken.

Nicht ausgeschlossen, dass eines dieser Boote Ihren Weg kreuzt. Was tun? Sie sind zur Seenotrettung verpflichtet. Bitte bedenken Sie, dass sie als Segler oder Seglerin ebenso wie am Steuer einer Motoryacht in einer langen, stolzen Tradition der Seefahrt stehen. Diese bekennt sich seit Jahrhunderten zu einem wichtigen Gebot: Menschen in Seenot verdienen Beistand. Wir bitten Sie um eines: Setzen Sie diese Tradition fort. In jedem Einzelfall. Schauen Sie nicht weg – von Ihrer Entscheidung können Menschenleben abhängen.

Diese Broschüre soll Ihnen helfen, Ihrer Verantwortung gerecht zu werden. Sie gibt Ihnen

- einen Überblick über die Regelungen des Internationalen Rechts, die Sie kennen sollten,
- konkrete Verhaltenstipps zur Seenotrettung und
- eine Auswahl mit weiteren Quellen und Notrufnummern.

Wo ist die Seenotrettung geregelt?

Die Pflicht zur Seenotrettung ist in mehreren völkerrechtlichen Verträgen des Internationalen Seerechts niedergelegt. Sie sind von den Vertragsstaaten, zu denen auch Deutschland gehört, umgesetzt worden.¹ Das bedeutet: Seenotrettung ist mehr als ein Gebot der Nächstenliebe. Sie sind rechtlich verpflichtet, zu helfen. Folgende Vorschriften sollten Sie daher kennen:

- Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (SRÜ):² »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) jeder 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 (...).«
- Das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS): »Der Kapitän eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, dass Personen sich in Seenot befinden, ist verpflichtet, ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben.«³
- Das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung (Bergungsabkommen): »Jeder Kapitän ist verpflichtet, jeder auf See in Lebensgefahr befindlichen Person Hilfe zu leisten, soweit er dazu ohne ernsthafte Gefährdung seines Schiffes und der Personen an Bord in der Lage ist.«⁴

- Das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR): »Die Vertragsstaaten sorgen dafür, dass jeder in Seenot befindlichen Person Hilfe geleistet wird. Sie tun das ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit oder die Rechtsstellung einer solchen Person oder die Umstände, unter denen sie aufgefunden wird.«⁵
- Im Jahre 2004 wurde ein wichtiger Schritt für die bessere Umsetzung der Rettungspflichten gemacht. Der Schifffahrtssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hat 2004 Richtlinien für den Umgang mit Personen in Seenot erlassen, die seit 2006 in Kraft sind.⁶ Sie legen die Details der Rettungspflichten fest.

Wann muss ich retten?

Sie müssen nicht nur bei Lebensgefahr eingreifen,⁷ sondern immer dann, wenn sich jemand in Seenot befindet.⁸ Seenot ist »eine Lage, in der angenommen werden muss, dass eine Person, ein Schiff, oder ein anderes Fahrzeug durch eine ernste und unmittelbare Gefahr bedroht ist und sofortiger Hilfe bedarf.«⁹ Sie müssen also nicht erst einschreiten, wenn Insassen über Bord gegangen sind. Sie werden vielmehr von Seenot ausgehen können, wenn eintritt, was oben beispielhaft aufgeführt wurde: Manövrierunfähigkeit oder -probleme des Bootes, Schäden am Boot, Überlastung durch zu viele Insassen oder mangelhafte Versorgung mit Nahrung, Trinkwasser und notwendigen Medikamenten.

1 Für Deutschland vgl. auch die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (SeeFSichV), §2.

2 Art. 98 Abs. 1 SRÜ.

3 SOLAS, Anhang, Kapitel V, Regelung 33, Abs. 1, S. 1.

4 Art. 10 Abs. 1.

5 Ziff. 2.1.10.

6 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78): Guidelines on the Treatment of Persons in Distress at Sea.

7 Art. 98 Abs. 1 a) SRÜ; Art. 10 Abs. 1 Bergungsabkommen.

8 Art. 98 Abs. 1 a) SRÜ; SOLAS, Kapitel V, Regelung 33, Abs. 1, S. 1.

9 SAR, Anlage, Kapitel 1.3.13.

Muss ich retten, obwohl es mich und meine Crew in Gefahr bringt?

Nein. Im SRÜ und im Bergungsabkommen wird betont: Sie müssen nur zur Rettung schreiten, wenn sie »ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande« sind.¹⁰ So können insbesondere Sportboote zu klein sein, um eine große Menge an Personen aufzunehmen. Dennoch können und müssen Sie in diesem Fall handeln: Wenn Sie sich selbst außerstande sehen, zu helfen, müssen Sie dies nicht nur mit Begründung in Ihrem Logbuch festhalten, sondern vor allem dem zuständigen Seenotrettungsdienst (Rescue Co-ordination Centre, RCC) Bericht erstatten,¹¹ damit dieser zur Rettung schreiten kann. Auch sollten Sie versuchen, über UKW Kontakt zu großen Frachtern oder Fischern in der Nähe herzustellen – möglicherweise können diese Hilfe leisten, bevor der Seenotrettungsdienst eintrifft.

Andernfalls riskieren Sie nicht nur das Leben der Betroffenen. Sie können sich auch wegen unterlassener Hilfeleistung strafbar machen. Auf See befinden Sie sich im Geltungsbereich des Strafrechts Ihres Flaggenstaates, also Ihres Herkunftsstaates, und in den Territorialgewässern in demjenigen des Küstenstaates.

Wen muss ich retten?

Jeden Menschen, der in Seenot ist. SAR und SOLAS betonen: Die Rettungspflicht gilt unterschiedslos gegenüber jeder Person – unabhängig von ihrer Nationalität, ihrer Rechtsstellung und den Umständen, in denen sie aufgefunden wird.¹²

Es ist also unbedeutend, aus welchem Land die Person stammt. Ebenso irrelevant ist, ob sie sich auf eigenes Risiko in Gefahr begeben hat und aus welchen Gründen sie den Weg übers Meer gesucht hat.

Vor allem aber ist eines irrelevant: Ob die Person in Seenot ein Visum hat, das ihr die Einreise in einen europäischen Staat erlaubt. Das wird meist nicht der Fall sein - die Einwanderung über das Meer ist ein typischer Fall der irregulären Einreise, da legale und gefahrenfreie Wege für Flüchtlinge und MigrantInnen nach Europa kaum existieren. Schutzsuchende und MigrantInnen sind aufgrund des restriktiven europäischen Grenzregimes gezwungen, diese gefährlichen Fluchtwege auf sich zu nehmen. Häufig sind sie dabei auf kommerzielle Fluchthelfer oder Schleusernetzwerke angewiesen. Die rechtliche Verpflichtung Menschen in Seenot zu helfen hängt nicht von ihrem Status ab: Jeder Mensch in einer solchen Notsituation muss gerettet werden. Die EU hat diesen Grundsatz kürzlich im Zusammenhang mit ihren Grenzoperationen bestätigt.¹³

10 Art. 98 Abs. 1 SRÜ; ganz ähnlich Art. 10 Abs. 1 Bergungsübereinkommen.

11 SOLAS, Anlage, Kapitel 5, Regelung 33, Abs. 1 S. 3.

12 SAR, Anhang, Kapitel 2. 1.10.; SOLAS, Anhang, Kapitel V, Regelung 33, Abs. 1 S. 2.

13 Artikel 9, Verordnung (EU) 656/2014.

Welche Bedeutung hat das Internationale Flüchtlingsrecht bei der Seenotrettung?

Zwei Gruppen von Schutzsuchenden sind international schutzberechtigt: Erstens gibt es Flüchtlinge nach der Genfer Flüchtlingskonvention. Hierzu gehört jeder Mensch, der aus seinem Heimatstaat geflohen ist, weil ihm dort wegen seiner Rasse, Religion, Nationalität, politischen Überzeugung oder Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe Verfolgung droht und er dem schutzlos ausgeliefert ist. Zweitens gelten solche Personen als schutzbedürftig, die zwar nicht in Anknüpfung an eines der genannten Diskriminierungsmerkmale verfolgt werden, denen aber trotzdem schwere Menschenrechtsverletzungen drohen. Dies kann z.B. bei Folter, unmenschlichen oder erniedrigenden Haftbedingungen oder durch Bürgerkriege der Fall sein. Europäische Staaten sind völker- und europarechtlich verpflichtet, ihnen Schutz zu gewähren.¹⁴

Was folgt daraus, wenn Sie im Rahmen einer Rettung Personen an Bord nehmen? Niemand verlangt von Ihnen, dass Sie prüfen, ob unter den Geretteten tatsächlich schutzbedürftige sind. Ein Schiff ist kein geeigneter Ort für die Prüfung eines Asylantrages, und ein Kapitän ist hierfür nicht ausgebildet. Die Prüfung von Asylanträgen ist eine Pflicht, die allein staatliche Behörden trifft.

Gleichwohl sollten sie ein offenes Ohr haben, falls Gerettete sich als Asylsuchende offenbaren. Zum einen sollten sie das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) und den Seenotrettungsdienst informieren. Zum anderen kann die Schutzbedürftigkeit sich darauf auswirken, wohin Sie die Person ausschiffen. Genaueres hierzu finden Sie unter den folgenden beiden Abschnitten »Was muss ich tun?« und »Was ist ein sicherer Hafen?« in dieser Broschüre.

Die Rettung – was muss ich tun?

Schreiten Sie zur Rettung. Nach dem SAR heißt das für Sie:¹⁵

- Bergen Sie die in Not befindlichen Personen,
- stellen Sie ihre medizinische Erst- oder sonstige Grundversorgung sicher,
- bringen Sie sie an einen sicheren Ort. Die Frage, was ein sicherer Ort ist, kann Sie vor Probleme stellen. Deshalb ist diesem Aspekt weiter unten in dieser Broschüre ein eigener Abschnitt gewidmet.

Kontaktieren Sie den für die jeweilige Such- und Rettungszone zuständigen Seenotrettungsdienst. Er wird von Ihnen, den IMO-Richtlinien¹⁶ folgend, die nachstehenden Angaben verlangen:

- Informationen über die Überlebenden einschließlich Name, Alter, Geschlecht, scheinbarer Gesundheitszustand sowie eventuelle medizinische Bedürfnisse;
- Ihre Einschätzung der Sicherheit Ihres Schiffes nach der Rettung. Das beinhaltet z.B. die Frage nach ausreichender Ausrüstung zur Lebensrettung, Wasser, Lebensmitteln, Medizin, Unterbringung der an Bord genommenen Personen. Hierzu gehört auch die Frage nach der Sicherheit Ihrer Besatzung, falls die Gefahr besteht, dass an Bord genommene Personen aggressiv oder gewalttätig werden könnten;
- Maßnahmen, die Sie bereits vorgenommen haben und vorzunehmen planen;

¹⁴ Verordnung (EU) 95/2011.

¹⁵ SAR, Anlage, Kapitel 1.1.3.2.

¹⁶ Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.10. f.

- die aktuelle Auslastung ihres Schiffes mit den zusätzlich an Bord genommenen Personen;
- den von Ihnen ins Auge gefassten nächsten sicheren Hafen;
- die von Ihnen bevorzugten Maßnahmen zur Ausschiffung der Überlebenden;
- jede Form von Hilfe, die Sie während oder nach der Rettungsaktion benötigen könnten;
- sämtliche besondere Faktoren, die für die Situation von Bedeutung sind (z.B. aktuelle Wetterlage oder eilbedürftige Fracht).

Sofern sich Personen an Bord befinden, die sich als Asylsuchende offenbaren, sollten Sie zusätzlich den Empfehlungen von UNHCR und IMO¹⁷ folgen. Das bedeutet:

- Machen Sie den Seenotrettungsdienst darauf aufmerksam, dass sich potentiell Schutzbedürftige an Bord befinden;
- kontaktieren Sie UNHCR;
- geben Sie keine Informationen an den Herkunftsstaat oder den Staat, aus dem der Betroffene geflohen ist, an staatliche Autoritäten dieses Landes oder an Personen, die diese Informationen weitergeben könnten;
- bitten Sie nicht im Herkunftsstaat oder dem Staat, aus dem der Betroffene geflohen ist, um Ausschiffung. Näheres hierzu finden Sie im folgenden Abschnitt.

Die praktischen Schritte zur Rettung hängen stets von den Umständen des Einzelfalls und der Beschaffenheit Ihres Bootes ab. Einige Dinge sollten sie aber stets beachten:

- Sofern Sie eine Notmeldung über Funk erhalten, bestätigen Sie den Empfang und erfragen Sie alle notwendigen Informationen.
- Gehen Sie auf Hörwache (2182 khz, Telefonie, oder 156,8 MHz FM, Telefonie).
- Führen Sie stets die nach SOLAS erforderliche Ausrüstung einschließlich der Funkausrichtung mit sich.
- Halten Sie Rettungsmittel bereit (bspw. Rettungswesten, Rettungsringe, Rettungsleinen sowie sonstige an Bord befindliche Ausrüstung).
- Bei Dunkelheit halten Sie gegebenenfalls die erforderliche Signalausstattung bereit und installieren Sie Flutlichter.
- Bereiten sie Hilfeleistung vor, indem Sie medizinische Ausrüstung bereithalten.
- Fahren Sie, wenn vorhanden, Leitern und Manntaue aus, mit denen Personen an Bord gelangen können.
- Leinenwurfgerät klar, um eine Verbindung zu dem in Not befindlichen Boot herstellen zu können.
- Sofern vorhanden: Rettungsboote des Schiffes klar, um Personen aufzunehmen.

Eine ausführliche Übersicht zu den erforderlichen Rettungsschritten finden Sie im »Handbuch Suche und Rettung« (s.u. »Wo erhalte ich weitere Informationen?«)

¹⁷ IMO/UNHCR, Rescue at Sea – A Guide to Principles and Practice as Applied to Migrants and Refugees.

Was ist ein sicherer Ort?

Das SAR verpflichtet Sie, die Geretteten »an einen sicheren Ort« zu bringen.¹⁸ Was aber ist ein sicherer Ort? Nach dem Schiffahrtssicherheitsausschuss (MSC) der IMO ist ein Ort sicher, an dem die Rettungsaktion als beendet angesehen werden kann. Hier darf das Leben der geretteten Person nicht länger bedroht sein. Auch müssen die grundlegenden menschlichen Bedürfnisse befriedigt sein. Dazu zählen vor allem Nahrung, Unterkunft und medizinische Versorgung.¹⁹

Ein solcher Ort kann der örtlich nächste Hafen, der nächste angestrebte Zielhafen des rettenden Schiffes oder ein Hafen des Herkunftsstaats des rettenden Schiffes sein. Die Lösung hängt stets vom Einzelfall ab. Eines aber gilt in jedem Fall: Die Ausschiffung ist ein Muss. Das rettende Schiff ist kein sicherer Ort. Es wird oftmals nicht ausreichend ausgerüstet sein, um die durch die Rettung gewachsene Anzahl von Personen sicher zu versorgen und zu beherbergen. Außerdem soll die Besatzung des rettenden Schiffes nicht überfordert werden.²⁰

Ganz besonders sorgfältig müssen Sie den sicheren Ort prüfen, wenn Gerettete sich als Asylsuchende zu erkennen geben. Der Schiffahrtssicherheitsausschuss betont ausdrücklich: Bei Ihrer Beurteilung des sicheren Ortes müssen Sie berücksichtigen, ob den Geretteten dort Gefahren für Leib und Leben drohen, weil sie von Verfolgung bedroht sind.²¹

Was bedeutet das? Bedenken Sie Folgendes: Manche der Geretteten könnten unmittelbar aus einem nordafrikanischen Küstenstaat geflohen sein. Schifften Sie sie hier aus, so setzen Sie sie erneut ihren Verfolgern aus. Viele nutzen diese Staaten aber auch als Transitstaaten. Sie sind also aus anderen Staaten Afrikas oder des Nahen Ostens geflohen. Setzen

Sie diese Personen in afrikanischen Küstenstaaten ab, so kann auch hier erhebliche Gefahr bestehen: In den meisten dieser Staaten gibt es kein funktionierendes Asylsystem, oder überhaupt kein Schutzsystem. Den Betroffenen droht also, dass sie von hier in ihre Herkunftsstaaten abgeschoben werden, ohne dass ihr Asylantrag geprüft worden wäre. Das Ergebnis ist dasselbe: Der Betroffene wird in die Verfolgung abgeschoben. Ein Ort, wo dies droht, ist kein sicherer Ort. Wer von Seenot in Folter oder Bürgerkrieg gerät, dem ist nicht geholfen. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte bestätigte, dass MigrantInnen nicht in Länder zurückgewiesen werden dürfen (über sogenannte Push Backs), wo sie nicht sicher vor Verfolgung, Abschiebung oder Misshandlung sind.²²

Die Menschenrechtslage in Herkunfts- oder Transitländern wird von Menschenrechtsorganisationen wie Amnesty International oder Human Rights Watch dokumentiert, sowie durch UNHCR und andere UN-Organisationen.²³

Wenn Sie nicht sicher sind, gehen Sie kein Risiko ein. Bleiben Sie auf der sicheren Seite: Bringen Sie die Schutzsuchenden in einen anderen Hafen. Grundsätzlich ist es am sichersten, Überlebende in einem europäischen Hafen auszuschieffen. Dies entspricht auch EU-Recht.²⁴

18 SAR, Anlage, Kapitel 1.1.3.2.

19 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167 (78), 6.12.

20 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167 (78), 6.13.

21 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.17.

22 Hirsi Jamaa and others v. Italy, Application no. 27765/09, Urteil vom 23. Februar 2012 (Große Kammer).

23 Berichte werden bspw. auf www.refworld.org oder www.ecoi.net veröffentlicht.

24 Artikel 10(1) Verordnung (EU) 656/2014.

Müssen mich Staaten ausschiffen lassen?

Ihre Rettungsaktion kann nur beendet werden, wenn Ihnen ein Staat die Erlaubnis gibt, die Geretteten in einem seiner Häfen auszuschiffen. In der Vergangenheit kam es vor, dass Küstenstaaten dies verweigerten. Für die verantwortlichen Kapitäne war dies eine schwere Belastung. Schließlich haben sie ein berechtigtes Interesse daran, ihre Fahrt fortzusetzen.

Eine erhebliche Verbesserung wurde durch die letzte Änderung des SOLAS²⁵ und des SAR²⁶ erreicht. Es steht zwar nach wie vor im Ermessen des jeweiligen Küstenstaates, ob er ein Schiff einlaufen lässt. Das Ermessen ist aber durch eine Änderung von SAR und SOLAS massiv eingeschränkt worden.²⁷

Die Vertragsstaaten müssen für Koordinierung und Zusammenarbeit sorgen. So müssen sie gewährleisten, dass »Kapitäne von Schiffen, die Hilfe leisten, indem sie in Seenot geratene Personen an Bord nehmen, von ihren Verpflichtungen entbunden werden und möglichst wenig von der Reise abweichen, sofern die Befreiung des Kapitäns des betreffenden Schiffes von diesen Verpflichtungen den Schutz des menschlichen Lebens auf See nicht zusätzlich gefährdet.« Dabei betonen die Abkommen: Die Vertragspartei, die für den Such- und Rettungsbereich zuständig ist, trägt die Hauptverantwortung für diese Koordinierung.²⁸

Insbesondere müssen die Staaten hierbei die IMO-Richtlinien berücksichtigen.²⁹ Und die sind unmissverständlich: Ein Schiff darf keine unangemessene Verzögerung, finanzielle Einbußen oder ähnliche Schwierigkeiten erleiden, nachdem es Personen aus Seenot gerettet hat.³⁰ Das bedeutet: Der erste Seenotrettungsdienst (RCC), den Sie kontaktieren, muss – falls er nicht selbst zuständig ist – den für den jeweiligen Such- und Rettungsbereich zuständigen Rettungsdienst kontaktieren. Dieser

soll unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen einleiten.³¹ (siehe hierzu auch den Abschnitt »Was ist ein sicherer Ort?« in dieser Broschüre). Dazu gehört auch, die Zeit, die die Geretteten an Bord verbringen, so gering wie möglich zu halten und die Ausschiffung der Geretteten zu beschleunigen.³² Daher wird meist der Seenotrettungsdienst die Ausschiffung im Einvernehmen mit den einheimischen Behörden organisieren.

Sollten Sie dennoch Probleme mit der Ausschiffung haben, setzen Sie sich mit Ihrem Flaggenstaat in Verbindung. Möglicherweise kann er über diplomatische Wege eine Einigung herbeiführen. Dasselbe gilt für die Kontaktaufnahme mit UNHCR. Auch sollten Sie im Nachhinein die IMO in Kenntnis setzen, um sie darüber zu informieren, ob ihre Richtlinien in der Praxis umgesetzt werden.

25 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.153(78), MSC 78/26/Add.1, Annex 3.

26 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.153(78), MSC 78/26/Add.1, Annex 5.

27 Malta ist der einzige EU-Mitgliedstaat, der die Änderungen nicht ratifiziert hat; die maltesische SAR-Zone ist sehr groß, umfasst die italienische Insel Lampedusa und reicht bis nahe an die libysche Küste.

28 SAR, Kapitel 3.1.9.; SOLAS, Kapitel V, Regel 33, Abs. 1.

29 SAR, Kapitel 3.1.9.; SOLAS, Kapitel V, Regel 33, Abs. 1.

30 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.4.

31 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.7.

32 Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.8. f.

Mache ich mich strafbar?

Die Frage mag überraschend sein, da das Gegenteil der Fall ist: Wenn man nicht hilft, droht eine Anklage wegen unterlassener Hilfeleistung. So wird auch überwiegend von unproblematischen Ausschiffungen berichtet. Grund zur Sorge gibt aber, dass ein italienisches Gericht 2006 das Strafverfahren gegen den Kapitän der Cap Anamur sowie gegen den ehemaligen Vorsitzenden des gleichnamigen Komitees eröffnete. Nachdem sie Menschen aus Seenot gerettet hatten, hatten sie sie nach Italien gebracht. Die Folge: Anklage wegen Beihilfe zur unerlaubten Einreise. Vor demselben Gericht in Sizilien wurde ein weiteres Verfahren gegen sieben tunesische Fischer betrieben, die ebenfalls Menschenleben gerettet hatten.

Menschenrechtsorganisationen haben kritisiert, dass auf diese Art und Weise Schiffsbesatzungen abgeschreckt werden sollen, das menschenrechtlich eigentlich Selbstverständliche zu tun: Zu retten. Die Beschlagnahme ihrer Boote und ihrer Fangausrüstung ist für viele Fischer existenzbedrohend.

Dennoch stellt ein solches Vorgehen bislang eher die Ausnahme dar. Es spricht einiges dafür, dass die deutsche und die italienische Regierung mit dem Prozess im Fall der Cap Anamur ein politisches Exempel statuieren wollten. Auch spricht einiges dafür, dass die breite Aufmerksamkeit der Medien den Fall zu einem Politikum gemacht hat. Erst nach einem dreijährigen Prozess wurden die Akteure des Falls Cap Anamur endlich freigesprochen. Kurz darauf wurden die beiden Kapitäne der sieben tunesischen Fischer wegen Widerstand gegen die Staatsgewalt verurteilt, die restliche Besatzung wurde freigesprochen.

Es ist dringend notwendig, hier auf völker- und europarechtlicher Ebene eine klarstellende Regelung zu schaffen: Niemand sollte in die Lage gebracht werden, seine Rettungspflicht aus Angst vor Strafverfolgung zu verletzen.

Wo erhalte ich weitere Informationen?

- Konkrete Tipps zur Umsetzung der Rettungspflichten finden Sie im »Handbuch Suche und Rettung«, herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), Hamburg und Rostock 2007. Das Handbuch ist eine auszugsweise Übersetzung aus dem »International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual« (IAMSAR) Vol. III, herausgegeben von der International Maritime Organization (IMO).
- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS): Die DGzRS nimmt in Deutschland die Aufgaben des Seenotrettungsdienstes wahr, www.dgzrs.de.
- United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR): Der UNHCR ist das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen. Gemeinsam mit der IMO hat UNHCR die Broschüre »Rescue at Sea – A Guide to Principles and Practice as Applied to Migrants and Refugees« herausgebracht, Download unter: www.unhcr.org/450037d34.html.
- International Maritime Organization (IMO): Die IMO ist eine Sonderorganisation, die sich mit der Internationalen Schifffahrt einschließlich der damit verbundenen Sicherheitsfragen befasst, www.imo.org.

- Nach Ländern geordnete Linksammlungen zu den Seenotrettungsdiensten in aller Welt mit Telefonnummern finden Sie unter www.skipperguide.de/wiki/Hilfe_im_Seenotfall.
- Eine Auflistung der weltweiten Einteilung der Seenotrettungszonen und zuständigen Seenotrettungsdienste nach dem SAR, Anlage, Kapitel 2.1. finden Sie in »Nautical Publication«, Volume 5 (auch zitiert als NP 285), S. 315 - 414, herausgegeben vom United Kingdom Hydrographic Office, oder im »International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual«.

Wichtige Notrufnummern Seenotrettungsdienste/ SAR Contacts

GRIECHENLAND

JRCC Piraeus (Cospas-Sarsat SPOC)

Tel: 0030 210 4112500, 0030 210 4220772

Email: jrcpgr@yen.gr

Fax: 0030 210 4132398

Greek Rescue Team - Hellenic Rescue Team

Tel: 0030 2310310649 (24 hours)

RSC Mytilini (Central Aegean Sea)

Tel: 0030 22510 40827

Fax: 0030 22510 47888

RSC Patrai (Ionian Sea)

Tel: 0030 2610 341002

Fax: 0030 2610 327136

RSC Chania (SW Aegean Sea)

Tel: 0030 28210 98888

Fax: 0030 28210 28387

RSC Rodos (Rhodes) (SE Aegean Sea)

Tel: 0030 22410 22220

Fax: 0030 22410 27365

RSC Thessaloniki (N Aegean Sea)

Tel: 0030 2310 531504

Fax: 0030 2310 531506

Symi – Port Authorities

Tel: 0030 2246 071205

TÜRKEI

MRCC Ankara (Turkish Coast Guard Command)

Tel: 0090 312 417 5050, 0090 312 425 3337

Fax: 0090 312 417 2845

E-mail: sgkhrkmrk@sgk.tsk.mil.tr

E-mail: trsgk@skyfile.com

MSRCC ANKARA (Main Search and Rescue Coordination Centre)

General Directorate of Maritime Transport

Undersecretariat for Maritime Affairs

Tel: 0090 312231 9105, 0090 312232 4783

Fax: 0090 312232 0823

E-mail: trmrcc@denizcilik.gov.tr

MRCC Izmir (Aegean Sea Region) (Turkish Coast Guard)

Tel: 0090 232 365 6825

Fax: 0090 232 365 9575

MRSC Canakkale (Turkish CG)

Tel: 0090 286212 7500

Fax: 0090 286212 7202

RSC Marmaris (Aegean Sea Region)

(Turkish Coast Guard)

Tel: 0090 252 412 7722

Fax: 0090 252 412 7777

ZYPERN

National Responsible Authority for Maritime SAR

Lemesos - Cyprus

Tel: 00357 2584 8100

Fax: 00357 2584 8200

E-mail: maritimeadmin@dms.mcw.gov.cy

JRCC Larnaca

SRR: CYPRUS SRR

Tel: 00357 2464 3005

Fax: 00357 2464 3254

Email: jrcc_cyp@cytanet.com.cy

RCC Akrotiri

Tel: 00357 252 76854

Fax: 00357 252 76795

MALTA

RCC Malta (Malta Radio) (Cospas-Sarsat SPOC)

Tel: 00356 2125 7267, 00356 2249 4202

Fax: 00356 2180 9860

Email: rccmalta@gov.mt

Armed Forces Of Malta

Tel: 00356 21 809 279, 00356 2249 4020

Email: hq.afm@gov.mt

Fax: 00356 21 809 860, 00356 21 241001

ITALIEN

MRCC Rome

Tel: 0039 06592 3569, 0039 06592 4145, 0039 06590 84527

Email: cgcp3rep4@infrastrutturerasporti.it, centraleoperativa1@libero.it

Fax: 0039 06592 2737, 0039 06590 84793

E-mail: imrcc-ssas@mit.gov.it

MRSC Palermo

Tel: 0039 091 604 3111, 0039 091604 3110, 0039 091 604 3165

Fax: 0039 091 325 519

Email: gcpalermo@mit.gov.it

palermo@guardiacostiera.it

cppalermo@mit.gov.it

MRSC Catania

Tel: 0039 095 747 4111

Tel: 0039 095 7474321 / 0039 095 747 4319

0039 095 747 4211 / 0039 095 538 888

Fax: 0039 095 747 4307

Fax: 0039 095 533 962

Email: catania@guardiacostiera.it

MRSC Bari

Tel: 0039 0805216860, 0039 080528 1511,

0039 080528 1544

Fax: 0039-080-521-1726

Email: bari@guardiacostiera.it

SPANIEN**MRCC Tarifa**

Tel: 0034 956 684 740

Fax: 0034 956 680 606

MRCC Almería

Tel: 0034 950 271 726, 0034 950270715

Fax: 0034 950 270 402

MRSC Algeciras

Tel: 0034 956 580 930

Fax: 0034 956 585 402

ARCC Canarias

Telephone: 0034 92857 7080

Fax: 0034 92857 7081

Email: rcc.canarias@ea.mde.es

MRCC Tenerife

Vía Auxiliar Paso Alto, 4 planta 9ª

Edificio Torre de Salvamento Marítimo

38001 Santa Cruz de Tenerife-Canarias

Tel: 0034 922 597 551, 0034 922 597 552

Fax: 0034 922 597 331

MRCC Las Palmas

Tel: 0034 928 467 757, 0034 928 467 955

Fax: 0034 928 467 760

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Tel: 0034 917 559 100

Fax: 0034 917 559 109

E-mail: cncs@sasemar.es

ARCC Madrid

Tel: 0034 916 771 718, 0034 916 785 271

Fax: 0034 916 772 021

MRCC Madrid

Tel: 0034 917 559 132, 0034 917 559 133

Fax: 0034 915 261 440

Herausgeber:

Stiftung PRO ASYL
Förderverein PRO ASYL e.V.

Design: Wolfgang Scheffler, Imke Thiele

PRO ASYL e.V.
Postfach 16 06 24
60069 Frankfurt/Main
Tel.: +49 69/24 23 14 0
Fax: +49 69/24 23 14 72
www.proasyl.de
proasyl@proasyl.de

Spenden:

Förderverein PRO ASYL e.V.
Bank für Sozialwirtschaft Köln
IBAN DE62 3702 0500 0008 0473 00
BIC BFSWDE33XXX

Veröffentlicht: November 2015



facebook.com/proasyl



twitter.com/proasyl



plus.google.com/+proasyl/posts

PRO ASYL
DER EINZELFALL ZÄHLT.

stiftung
PRO ASYL