



---

## Kurzinformation

### Inhalt der völkerrechtlichen Verpflichtung zur 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**.<sup>1</sup> Sie gilt **in jedem Bereich der See**.<sup>2</sup> Der klassische Fall einer Seenotrettung betraf Seefahrer, die auf ihrer Route mehr oder weniger zufällig Schiffe in Gefahr antrafen. Seefahrer, die hingegen aufbrechen, um gezielt nach Schiffbrüchigen zu suchen (wie im Falle der privaten Seenotrettungsorganisationen im Mittelmeer), unterliegen jedoch denselben gewohnheitsrechtlichen Verpflichtungen. **Denn auch sie sind an die humanitären Prinzipien der Seenotrettung gebunden.**

Kodifiziert wurde die Pflicht zur Seenotrettung erstmals 1910 im Brüsseler Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot<sup>3</sup>. Praktisch jede nachfolgende Übereinkunft über die Sicherheit auf See enthält eine entsprechende Vorschrift, etwa:

---

<sup>1</sup> Nandan und Rosenne, *UNCLOS 1982: A Commentary* (1995), Vol III, S. 170 (171 f.); International Maritime Organization, „Note by the Secretariat: Place of Refuge“ (20. Februar 2002), Dok. Nr. LEG 84/7, S. 2; Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13, S. 4; Barnes, „Refugee Law at Sea“, ILCQ, 2004, Vol. 53, S. 47 (49); Noyes, „Ships in Distress“ (2007), in Wolfrum (Hrsg.), *Encyclopedia of Public International Law*, verfügbar unter: <http://opil.ouplaw.com/home/EPIL> (zuletzt aufgerufen am 20. November 2017); Rah, *Asylsuchende und Migranten auf See* (2007), S. 100; v. Brevern und Bopp, „Seenotrettung von Flüchtlingen“, *ZaöRV*, 2002, S. 841; von der Mühl, *Hilfeleistung und Bergung in Seenot* (1948), S. 52 f.

<sup>2</sup> Sachstand, „Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe“ (23. Februar 2016), WD 2 - 3000 - 034/16, S. 5.

<sup>3</sup> Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea (unterzeichnet am 23. September 1910, in Kraft getreten am 1. März 1913), RGBl. 1913, Nr. 10, S. 66.

- 1974: Internationales Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See – SOLAS (Anlage, Kapitel V, Bestimmung 10)<sup>4</sup>;
- 1979: Internationales Übereinkommen über Seenotrettung – SAR (Anlage, Kapitel 2, Nr. 2.1.10)<sup>5</sup>; oder
- 2004: VN-Seerechtsübereinkommen – SRÜ (Art. 98)<sup>6</sup>.

Nach Art. 98 SRÜ hat **jeder Kapitän** die Pflicht, Schiffbrüchigen in Seenot Hilfe zu leisten. Es gibt mithin keine Unterschiede zwischen der Seenotrettung durch private oder staatliche Schiffe.

Worin die Hilfeleistung konkret besteht, definiert das SRÜ nicht. Das mit Art. 98 SRÜ verfolgte Ziel, die Seenot bzw. Lebensgefahr effektiv zu beenden, dürfte es jedenfalls dann gebieten, die in Seenot geratenen Menschen **an Bord des Schiffes zu nehmen**, wenn der Lebensgefahr bzw. Seenot mit anderen Mitteln der Hilfeleistung – Unterstützung der zuständigen Küstenwacheeinheiten, Ausbringen von Rettungsmitteln, usw. – nicht effektiv begegnet werden kann.<sup>7</sup>

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)<sup>8</sup>, welche Hinweise zur Behandlung von in Seenot geratenen Menschen gibt, sowie das von der IMO zuletzt im Jahr 2016 herausgegebene *IAMSAR Manual*,<sup>9</sup> welches in Band 3 Ausführungen zur Art und Weise der Hilfeleistung enthält, 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**.

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

---

<sup>4</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (unterzeichnet am 1. November 1974, in Kraft getreten am 25. Mai 1980), 1184 UNTS 3, verfügbar unter: <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf> (zuletzt aufgerufen am 20. November 2017).

<sup>5</sup> Convention on Maritime Search and Rescue (unterzeichnet am 27. April 1979; in Kraft getreten am 22. Juni 1985), BGBl. 1982, Teil II, Nr. 20, S. 486.

<sup>6</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (unterzeichnet am 10. Dezember 1982, in Kraft getreten am 16. November 1994), BGBl. 1994, Teil II, S. 1799, verfügbar unter: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm) (zuletzt aufgerufen am 20. November 2017).

<sup>7</sup> Sachstand, „Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe“ (23. Februar 2016), WD 2 - 3000 - 034/16, S. 6.

<sup>8</sup> Resolution MSC.167(78) vom 20. Mai 2004, verfügbar unter: [http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/MSC.167\(78\).pdf#search=Resolution%20MSC%2E167%2878%29](http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/MSC.167(78).pdf#search=Resolution%20MSC%2E167%2878%29) (zuletzt aufgerufen am 20. November 2017).

<sup>9</sup> IMO, *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*, Bd. III: *Mobile Facilities* (IMO, London, 2016), S. 2-39.

vom 1. Juli 2006<sup>10</sup> wie folgt:

„6.12. 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. Es ist weiter ein Ort, von dem aus Vorkehrungen für den Transport der Überlebenden zu ihrem nächsten oder endgültigen Bestimmungsort getroffen werden können.

(...)

6.14 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.

6.15 Die Übereinkommen (...) weisen darauf hin, dass bei der Verbringung an einen sicheren Ort die besonderen Umstände des Falles zu berücksichtigen sind. Zu diesen Umständen können beispielsweise Faktoren zählen wie die Situation an Bord des Hilfe leistenden Schiffes, Bedingungen vor Ort, medizinischer Bedarf und Verfügbarkeit von Transport- oder anderen Rettungsmitteln. Jeder Fall ist einzigartig, und bei der Auswahl eines sicheren Ortes können eine Vielzahl wichtiger Faktoren berücksichtigt werden müssen.

(...)

6.18 In vielen Fällen kann das Hilfe leistende Schiff oder ein anderes Schiff die Überlebenden an einen sicheren Ort bringen. Stellt jedoch diese Aufgabe für das Schiff eine Erschwernis dar, sollten die Rettungsleitstellen versuchen, andere mögliche Alternativen zu arrangieren.

(...)

Anhang: Eigene Anmerkungen zu den geltenden Bestimmungen des Völkerrechts

3. (...) Zum Beispiel braucht ein sicherer Ort nicht unbedingt an Land zu liegen. Ein sicherer Ort sollte eher unter Bezugnahme auf seine Merkmale sowie auf das festgelegt werden, was er für die Überlebenden bereitstellen kann. Es ist ein Ort, an dem die Rettungsmaßnahme ihren Abschluss findet.“

Ein „sicherer Ort“ im Sinne der seevölkerrechtlichen Verpflichtungen ist damit nicht zwangsläufig nur ein sicherer Hafen. Ein „sicherer Ort“ kann grundsätzlich **auch an Bord eines anderen, größeren Schiffes** sein, wobei stets die konkreten Umstände des Einzelfalles maßgeblich sind. Bei der Einschätzung dürfte dem Kapitän des Hilfe leistenden Schiffes ein pflichtgemäßes Ermessen zukommen.

Bei der Rückführung Geretteter in einen **fremden Hafen** haben Staatsschiffe das sog. **refoulement-Verbot** zu beachten. Nach Art. 33 Abs. 1 der Genfer Flüchtlingskonvention<sup>11</sup> 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

---

<sup>10</sup> Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen, (2009) Verkehrsblatt, Heft 2, S. 64.

<sup>11</sup> Abkommen über die Rechtsstellung der Flüchtlinge (unterzeichnet am 28. Juli 1951, in Kraft getreten am 22. April 1954), BGBl. 1953, Teil II, S. 560.

des Flüchtlings durch eine Bürgerkriegssituation besteht.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup>

Auf private Schiffe müsste das *refoulement*-Verbot ausgedehnt werden, wenn dieses zu den zwingenden Regelungen des Völkerrechts i.S.d. Art. 53 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge<sup>14</sup> zählen würde. Diese Frage scheint jedoch trotz guter Argumente für eine Ausdehnung noch nicht abschließend geklärt zu sein.<sup>15</sup>

Zur weiteren Vertiefung der bisher diskutierten Rechtsfragen im Zusammenhang mit der völkerrechtlichen Pflicht zur Seenotrettung sei auf die folgenden Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste verwiesen:

- Sachstand, „Rechtsfragen bei Seenotrettungseinsätzen innerhalb einer libyschen SAR-Zone im Mittelmeer“ (25. August 2017), WD 2 - 3000 - 075/17 (Anlage 1);
- Sachstand, „Der italienische Verhaltenskodex für private Seenotretter im Mittelmeer: Völker-, europa- und strafrechtliche Aspekte“ (31. Juli 2017), WD 2 - 3000 - 068/17 (Anlage 2);
- Sachstand, „Der italienische Verhaltenskodex für private Seenotretter im Mittelmeer: Völkerrechtliche Aspekte“ (31. Juli 2017), WD 2 - 3000 - 067/17 (Anlage 3);
- Sachstand, „Die völkerrechtliche Pflicht zur Seenotrettung Verpflichtungen eines Küstenstaates nach dem Übereinkommen über Seenotrettung, das *Refoulement*-Verbot und die Strafverfolgung am Beispiel jüngster Vorfälle im Mittelmeer“ (19. Juni 2017) WD 2 - 3000 - 053/17 (Anlage 4);
- Sachstand, „Rechtliche Konsequenzen einer Behinderung von Seenotrettern“ (11. November 2016), WD 2 - 3000 - 138/16 (Anlage 5);
- Sachstand, „Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe“ (23. Februar 2016), WD 2 - 3000 - 034/16 (Anlage 6); sowie
- Sachstand, „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migrant\*innen in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 – 3000 – 078/13 (Anlage 7).

\*\*\*

---

<sup>12</sup> Sachstand, „Völkerrechtliche Aspekte der Rückführung von Flüchtlingen in die Türkei durch die Deutsche Marine im Rahmen der NATO-Seeraumüberwachungsoperation in der Ägäis“ (15. März 2016), WD 2 - 3000 - 040/16, S. 5.

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge (geschlossen am 23. Mai 1969, in Kraft getreten am 27. Januar 1980), BGBl. 1985, Teil II, S. 926.

<sup>15</sup> Sachstand, „Der italienische Verhaltenskodex für private Seenotretter im Mittelmeer: Völker-, europa- und strafrechtliche Aspekte“ (31. Juli 2017), WD 2 - 3000 - 068/17, S. 16.