



Sachstand

Rechtliche Konsequenzen einer Behinderung von Seenotrettern

Rechtliche Konsequenzen einer Behinderung von Seenotrettern

Aktenzeichen: WD 2 - 3000 - 138/16
Abschluss der Arbeit: 11. November 2016
Fachbereich: WD 2: Auswärtiges, Völkerrecht, wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Verteidigung, Menschenrechte und humanitäre Hilfe

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	4
2.	Anwendbare Normen	5
2.1.	Seenotrettung in völkerrechtlichen Verträgen	5
2.2.	Seenotrettung als Völkergewohnheitsrecht	6
3.	Grundsätze der Seenotrettung	6
4.	Haftungsrechtliche Konsequenzen bei Verstoß gegen die Pflicht zur Seenotrettung	9
4.1.	Völkerrecht	10
4.2.	Nationales Strafrecht	11
4.2.1.	Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates der Sea-Watch 2	11
4.2.2.	Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates des Schiffes der sogenannten libyschen Küstenwache	12
4.2.3.	Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates des Schlauchbootes	13
5.	Schlussbetrachtung	13
6.	Quellenverzeichnis	14
6.1.	Literatur	14
6.2.	Dokumente	15

1. Einführung

Dieser Sachstand befasst sich mit den rechtlichen Implikationen eines Zwischenfalls im Mittelmeer, der sich am 21. Oktober 2016 zwischen einem Schiff des deutschen Vereins Sea-Watch e.V. (Sea-Watch 2), einem Schlauchboot mit Migranten und einem Schiff der sogenannten libyschen Küstenwache¹ ereignet haben soll.

Bei dem Vorfall soll die Sea-Watch 2 von der Seenotrettungsleitstelle *Maritime Rescue Coordination Centre* in Rom noch vor Sonnenaufgang die Meldung erhalten haben, dass ein Schlauchboot mit 150 bis 160 Insassen an Bord, darunter auch Kinder, in Seenot geraten war.² Das Boot befand sich laut Einsatzbericht des Sea-Watch e.V. etwa 14,5 Seemeilen vor der libyschen Küste auf der Position 33°03,85' N 012°25,29' O und damit außerhalb der für die territorialen Hoheitsgewässer Libyens maßgeblichen 12-Seemeilen-Grenze.³ Um dem Boot zur Hilfe zu eilen, soll sich die Sea-Watch 2 genähert und mit der Verteilung von Rettungswesten begonnen haben.⁴

Dabei soll sich nach Angaben des Sea-Watch e.V. auch ein Schiff der sogenannten libyschen Küstenwache angenähert, sich zwischen die Sea-Watch 2 und das Boot der Migranten geschoben und so die Verteilung der Westen behindert haben. Anschließend soll ein Besatzungsmitglied des Schiffes der sogenannten libyschen Küstenwache das Schlauchboot geentert haben, wobei er die Insassen teilweise getreten und mit nicht-identifizierbaren Objekten geschlagen haben soll.⁵ Nachdem das Besatzungsmitglied den Motor des Schlauchbootes gestartet haben soll, verließ das Schiff der Küstenwache den Ort des Geschehens. Das Schlauchboot der Migranten soll indes unkontrolliert umhergetrieben sein. Die Besatzung der Sea-Watch 2 soll laut Einsatzbericht bemerkt haben, dass auf dem Schlauchboot Panik ausbrach und mehrere Migranten nach Hilfe riefen oder ins Wasser sprangen. Grund hierfür soll die Beschädigung einer Kammer des Schlauchbootes gewesen sein, wodurch das Boot offensichtlich unterging.⁶ Wegen der Unübersichtlichkeit der Lage und der schlechten Sicht konnte sich die Besatzung der Sea-Watch 2 keinen umfassenden Überblick über die Situation verschaffen. Sie schätzt aber, dass zwischen 20 und 30 Personen

1 Die vom VN-Sicherheitsrat anerkannte libysche Regierung der Nationalen Einheit mit Sitz in Tripolis kontrolliert lediglich Teile der Seegrenzen im Raum Tripolis durch ihr unterstellte Einheiten der libyschen Küstenwache (Drucksache 18/9262, S. 2). Da unklar ist, inwieweit auch Milizen Einfluss auf die Küstenwache haben, wird in diesem Sachstand auf Grund der unsicheren Legitimation von der „sogenannten“ libyschen Küstenwache gesprochen.

2 Sea-Watch e.V. „Incident Report 21/10/2016“, verfügbar unter: <http://www.borderline-europe.de/sites/default/files/background/Incident%20Report%20Sea%20Watch%2021.10.2016.pdf> (zuletzt aufgerufen am 10. November 2016), S. 3.

3 *Ibid.*

4 *Ibid.*

5 *Ibid.*, S. 4.

6 *Ibid.*, S. 5.

ertrunken sind.⁷ 124 Personen wurden gerettet; vier Leichen geborgen.⁸

2. Anwendbare Normen

2.1. Seenotrettung in völkerrechtlichen Verträgen

Die Pflicht zur Seenotrettung wurde erstmals 1910 im Brüsseler Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot⁹ kodifiziert. Praktisch jede nachfolgende Übereinkunft über die Sicherheit auf See enthält eine entsprechende Vorschrift,¹⁰ wie etwa:

- 1958: Übereinkommen über die Hohe See (Art. 12 Abs. 1)¹¹;
- 1974: Internationales Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See – SOLAS (Anlage, Kapitel V, Bestimmung 10)¹²;
- 1979: Internationales Übereinkommen über Seenotrettung – SAR (Anlage, Kapitel 2, Nr. 2.1.10)¹³;
- 1989: Internationales Übereinkommen über Bergung (Art. 10)¹⁴; und
- 2004: VN-Seerechtsübereinkommen – SRÜ (Art. 98)¹⁵.

7 *Ibid.*, S. 6.

8 *Ibid.*

9 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.

10 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 101.

11 High Seas Convention (unterzeichnet am 29. April 1958, in Kraft getreten am 26. September 1972), BGBl. 1972, Teil II, Nr. 60, S. 1089, verfügbar unter: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028003327e> (zuletzt aufgerufen am 8. November 2016).

12 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 8. November 2016).

13 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.

14 Convention on Salvage (unterzeichnet am 28. April 1989, in Kraft getreten am 14. Juli 1996), BGBl. 2001, Teil II, Nr. 15, S. 511, verfügbar unter: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800a58b3> (zuletzt aufgerufen am 8. November 2016).

15 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 (zuletzt aufgerufen am 4. November 2016).

Libyen ist dem SOLAS- sowie dem SAR-Übereinkommen beigetreten.¹⁶ Es hat das SRÜ zwar am 3. Dezember 1984 unterzeichnet, nicht aber ratifiziert und ist folglich nicht Vertragspartei geworden.¹⁷

Darüber hinaus ist Libyen keiner der oben genannten Übereinkommen beigetreten.¹⁸

2.2. Seenotrettung als Völkergewohnheitsrecht

Die Pflicht zur Rettung von Menschen in Seenot ist als Ausdruck der Menschlichkeit tief verankert in der maritimen Tradition und gilt gemeinhin als **Völkergewohnheitsrecht**.¹⁹ Sie gilt zudem **in jedem Bereich der See**.²⁰ Da die Verpflichtung ihre Wurzeln im Völkergewohnheitsrecht hat, gilt sie auch für Staaten wie Libyen, die nicht Vertragsstaaten zum SRÜ geworden sind.

3. Grundsätze der Seenotrettung

Nach Art. 98 Abs. 1 SRÜ muss jeder Staat den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes dazu verpflichten, jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, seiner Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist.

Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf drei Gutachten der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages zu ähnlichen Themen:

16 IMO, Status of Conventions: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (zuletzt aufgerufen am 10. November 2016).

17 United Nations Treaty Collection, Stand der Ratifikation des SRÜ am 7. November 2016: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtsg3&clang=en (zuletzt aufgerufen am 7. November 2016).

18 Vertragsstaaten zum Übereinkommen über die Hohe See, siehe: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XXI-2&chapter=21&clang=en (zuletzt aufgerufen am 10. November 2016); Vertragsstaaten zum Internationalen Übereinkommen über Bergung: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800a58b3> (zuletzt aufgerufen am 10. November 2016).

19 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.), EPIL, Rn. 8; 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.

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

Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13;

Sachstand „Internationale Seenotrettungsabkommen“ (28. November 2014), WD 2 - 3000 - 215/14; und

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

- Anlagen 1 bis 3 -

Die völkerrechtliche Verpflichtung richtet sich primär an den Flaggenstaat als Völkerrechtssubjekt, nicht an den Kapitän eines Schiffes. Der Flaggenstaat ist verpflichtet, die Vorgaben des Art. 98 Abs. 1 SRÜ in nationales Recht umzusetzen.

Deutschland hat dies im Rahmen der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (SeeSicherV)²¹ getan. Nach deren § 2 ist der Schiffsführer eines deutschflaggen Schiffes zur Hilfeleistung verpflichtet. Verstöße gegen diese Hilfspflicht stellen Straftaten gemäß **§ 323 c Strafgesetzbuch (StGB)** oder **Ordnungswidrigkeiten nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 SeeSicherV** dar.²² Damit obliegt die Ausführung der Seenotrettung letztlich dem Kapitän eines Schiffes.

Kern des völkergewohnheitsrechtlichen Grundsatzes ist dabei die Pflicht zur zügigen Rettung jeder Person **ohne Ansehen ihres Status**.²³

Wann Seenot vorliegt, ist nicht definiert. Generell wird jedoch von **Seenot** ausgegangen, wenn die begründete Annahme besteht, dass das Schiff und die auf ihm befindlichen Personen ohne Hilfe von außen nicht in Sicherheit gelangen können und auf See verloren gehen.²⁴ Hierzu gehören etwa eine Manövrierunfähigkeit des Schiffes, ein Mangel an Bordrettungsmitteln, eine die Gesundheit der Passagiere oder die Sicherheit des Schiffes gefährdende Überbelegung oder eine mangelnde Versorgung der Passagiere mit Nahrung, Trinkwasser und notwendigen Medikamenten.²⁵ Dagegen herrscht regelmäßig keine Seenot, wenn ein Wasserfahrzeug Beschädigungen aufweist, von denen weder für dieses selbst noch für Leben und Gesundheit der Passagiere eine unmittelbare Gefahr ausgeht, etwa im Fall eines Mastbruchs einer Segelyacht, die unter eigenem

21 Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (27. Juli 1993), BGBl. 1993, Teil I, S. 1417, zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. August 2015, BGBl. 2015, Teil I, S. 1474.

22 Beushausen, „Völkerrechtliche Pflichten und Rechte von (EU-)Küstenstaaten gegenüber Migranten auf See“, Zeitschrift für Ausländerrecht und Ausländerpolitik, 2010, Heft 2, S. 45 (46).

23 Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13, S. 6; Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 103; V. Brevern und Bopp, „Seenotrettung von Flüchtlingen“, ZaöRV, 2002, S. 841 (842).

24 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 102.

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

Antrieb bei ruhigem Wetter einen Hafen erreichen kann.²⁶

Irrelevant ist, ob die Notlage von den zu rettenden Personen selbst und/oder schuldhaft herbeigeführt wurde.²⁷ Denn die Pflicht zur Seenotrettung ist eine unbedingte Verpflichtung, die lediglich an das Schutzbedürfnis der in Seenot geratenen Menschen anknüpft.²⁸ Bei der Beurteilung kommt dem Kapitän ein **Ermessensspielraum** zu.²⁹

Verhaltenspflichten für **dritte, hinzukommende Schiffe** sind völkerrechtlich ebenso wenig normiert, wie mögliche Folgen einer unterlassenen Hilfeleistung oder eines pflichtwidrigen Entfernens. Bisher wurde eine allgemeine Verpflichtung, den in Seenot geratenen Personen beizustehen und deren Unglück nicht „noch zu verschlimmern“, allenfalls angedeutet.³⁰

Die zu rettenden Personen sind in jedem Fall an Bord zu nehmen und an einen sicheren Ort zu bringen, wobei bisher weitgehend ungeklärt ist, welche Orte als sicher in diesem Sinne zu qualifizieren sind.³¹ Sicher ist indes, dass kein Recht auf Zugang zu einem bestimmten Hafen – etwa dem Heimathafen des aufnehmenden Schiffes – besteht. Mit Blick auf Art. 18 Abs. 2 S. 2 SRÜ sowie auf Völkergewohnheitsrecht ist gleichwohl ein sogenanntes **Notrecht auf Hafenzugang** anerkannt,³² was in der Praxis dazu führt, dass Schiffbrüchige im nächsten regulär anzulaufenden Hafen (*next port of call*) an Land gebracht werden.³³

Die Pflicht zur Seenotrettung begründet keine über die unmittelbare Lebensrettung hinaus gehenden Ansprüche, wie etwa dauerhaften Aufenthalt oder die Gewährung von Asyl.³⁴

26 *Ibid.*, S. 6.

27 Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13, S. 5.

28 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 102.

29 Nandan und Rosenne, UNCLOS 1982: A Commentary (1995), Vol III, S. 170 (175).

30 V. Brevern und Bopp, „Seenotrettung von Flüchtlingen“, ZaöRV, 2002, S. 841 (846); Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction (1970), S. 202 f. Die genaue Lektüre des zitierten Falles *Susannah* (Schiedsspruch vom 6. Dezember 1850, IV Moore's Arbitrations, S. 4348, verfügbar unter: <https://archive.org/stream/historyanddiges02moorgoog#page/n1124/mode/2up> [zuletzt aufgerufen am 9. November 2016]) ergibt gleichwohl, dass Grundlage für die Entscheidung der amerikanischen Schiedskommission der *Act of Congress* vom 3. März 1849 war. Ob das Diktum völkerrechtliche Relevanz hat, ist daher zweifelhaft.

31 Sachstand „Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe“ (23. Februar 2016), WD 2 - 3000 - 034/16, S. 6; Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 103 f.

32 Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13, S. 6.

33 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 103 f.; V. Brevern und Bopp, „Seenotrettung von Flüchtlingen“, ZaöRV, 2002, S. 841 (842 f.).

34 Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13, S. 4.

4. Haftungsrechtliche Konsequenzen bei Verstoß gegen die Pflicht zur Seenotrettung

Sollte nachweisbar sein, dass sich der Zwischenfall vom 21. Oktober 2016 tatsächlich so ereignet hat, wie im Einsatzbericht des Sea-Watch e.V. beschrieben, könnten sich haftungsrechtliche Konsequenzen sowohl aus Völkerrecht als auch aus dem nationalen Strafrecht der beteiligten Flaggenstaaten ergeben.

Dabei sind Verstöße gegen die Pflicht zur **Seenotrettung** völkerrechtlicher Natur, sodass deren Ahndung grundsätzlich nur auf **zwischenstaatlicher** Ebene denkbar sein dürfte.

Ob ein Eingriff in einen gerade stattfindenden Rettungseinsatz und dessen Folgen **strafrechtliche Implikationen für Einzelpersonen** nach sich zieht, hängt grundsätzlich vom Ort ab, an dem sich der Zwischenfall zugetragen hat.

Ereignet sich ein solcher Vorfall in **Küstengewässern**,³⁵ so ist nach Art. 2 SRÜ das Recht des Küstenstaates anwendbar (Territorialprinzip). Straftaten werden in diesem Fall als Inlandstaten bezeichnet. Gleichzeitig ist auch das Recht des Flaggenstaates des durchfahrenden Schiffes anwendbar (Flaggenstaatsprinzip).³⁶ Zum Konkurrenzverhältnis zwischen beiden Prinzipien schreibt *Ambos*:

„Die Strafgerichtsbarkeit des Küstenstaates erfährt freilich in doppelter Hinsicht Einschränkungen. Zum einen kann der Küstenstaat eine Person auf einem fremden Schiff nur *ausnahmsweise* festnehmen sowie dort Untersuchungshandlungen vornehmen, nämlich nur dann, wenn eine besondere Beziehung zum Küstenstaat besteht (Art. 27 Abs. 1 SRÜ) oder das fremde Schiff aus dem inneren Gewässer des Küstenstaates kommt (Art. 27 Abs. 2 SRÜ). Die Strafgewalt des Küstenstaates muss also grundsätzlich der des Flaggenstaates weichen (vgl. dazu schon Vorb zu §§ 3–7 Rn 26, 56; auch § 4 Rn 17). Zum anderen haben fremde Schiffe das Recht der *friedlichen Durchfahrt* durch das Küstenmeer (Art. 17 SRÜ), d.h. sie dürfen das Küstenmeer zügig ohne Einschränkungen durch den Küstenstaat durchqueren (Art. 18 SRÜ), solange sie nicht den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaates stören (Art. 19 SRÜ).“³⁷

Ereignet sich der Vorfall hingegen in der **ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)**³⁸ oder gar auf **Hoher See**³⁹, so gilt allein das Recht der Flaggenstaaten der beteiligten Schiffe. Straftaten werden in diesem Fall als Auslandstaten bezeichnet.

35 Art. 3 SRÜ bestimmt, dass sich das Küstenmeer eines Staates über die Breite von höchstens zwölf Seemeilen von den im SRÜ festgesetzten Basislinien erstreckt.

36 Ambos, „Vorbemerkung zu den §§ 3–7“, in Joecks und Miebach, Münchener Kommentar zum StGB (2011), Rn. 26.

37 Ambos, „§ 3“, in Joecks und Miebach, Münchener Kommentar zum StGB (2011), Rn. 13.

38 Die AWZ erstreckt sich nach Art. 57 SRÜ nicht weiter als 200 Seemeilen von den Basislinien, von denen aus die Breite des Küstenmeeres gemessen wird.

39 Als Hohe See werden nach Art. 86 SRÜ diejenigen Teile des Meeres bezeichnet, die weder zur AWZ noch zum Küstenmeer gehören.

Wenn also die im Einsatzbericht des Sea-Watch e.V. angegebene Position des Schlauchbootes von 14,5 Seemeilen⁴⁰ nachweisbar ist, dürften auf den Vorfall sowohl Völkerrecht als auch das nationale Recht des jeweiligen Flaggenstaates anwendbar sein.

4.1. Völkerrecht

Da Libyen das SRÜ nicht ratifiziert hat, können etwaige völkerrechtliche Pflichtverletzungen nicht vor dem Internationalen Seegerichtshof geltend gemacht werden.

Eine Anrufung des Internationalen Gerichtshofs (IGH) zur Geltendmachung einer Verletzung der völkergewohnheitsrechtlichen Pflicht zur Seenotrettung wäre zwar grundsätzlich denkbar, weil Libyen nach Art. 93 Abs. 1 VN-Charta als Mitglied der VN gleichzeitig Vertragspartei zum IGH-Statut⁴¹ ist.⁴² Allerdings sind nach Art. 34 Abs. 1 IGH-Statut **nur Staaten parteifähig**. Das heißt, dass vor dem IGH allein Staaten, und keine Privatpersonen oder Abgeordnete, als Kläger auftreten können. Somit dürfte allein die Bundesrepublik Deutschland berechtigt sein, Klage zu erheben.⁴³

Ferner ist die Zuständigkeit des IGH nur dann gegeben, wenn Libyen nach Art. 36 IGH-Statut der Streitbeilegung im konkreten Fall **zugestimmt** hat – entweder per vertraglicher Vereinbarung, per Erklärung nach Art. 36 Abs. 2 IGH-Statut (sogenannte Fakultativklausel) oder per Einlassung in der Sache (*forum prorogatum*).⁴⁴ Da Libyen eine Erklärung nach Art. 36 Abs. 2 IGH-Statut nicht abgegeben hat⁴⁵ und auch andere Formen der Zustimmung nicht ersichtlich sind, ist die Möglichkeit, eine Zuständigkeit des IGH begründen, nur wenig erfolgversprechend.

40 Sea-Watch e.V. „Incident Report 21/10/2016“, verfügbar unter: <http://www.borderline-europe.de/sites/default/files/background/Incident%20Report%20Sea%20Watch%2021.10.2016.pdf> (zuletzt aufgerufen am 10. November 2016), S. 1.

41 Statut des Internationalen Gerichtshofs (angenommen am 26. Juni 1945, in Kraft getreten am 24. Oktober 1945), BGBl. 1973, Teil II, S. 505.

42 <http://www.icj-cij.org/jurisdiction/index.php?p1=5&p2=1&p3=1&sp3=a> (zuletzt aufgerufen am 7. November 2016).

43 Zur Frage, ob sich darüber hinaus Pflichten für die Bundesregierung über das Auswärtige Amt und die Deutsche Botschaft in Tripolis zur Aufklärung und Verfolgung des Zwischenfalls am 21. Oktober 2016 ergeben, wurde in einem Sachstand des Auswärtigen Amtes von November 2016 Stellung genommen. Der Sachstand des Auswärtigen Amtes (**Anlage 4**) ist als VS-NfD eingestuft und damit vertraulich zu behandeln.

44 Ipsen, Völkerrecht (2014), S. 1159-1164.

45 <http://www.icj-cij.org/jurisdiction/index.php?p1=5&p2=1&p3=1&sp3=a> (zuletzt aufgerufen am 7. November 2016).

4.2. Nationales Strafrecht

Der für eine Strafverfolgung von Auslandstaten erforderliche Anknüpfungspunkt wird grundsätzlich über das **Flaggenstaatsprinzip** hergestellt. Hiernach übt der Flaggenstaat die Strafgewalt über die auf einem Schiff begangenen Straftaten aus, unabhängig davon, wo es sich zum Tatzeitpunkt befindet und welche Staatsangehörigkeit die Täter haben.⁴⁶ Das Flaggenstaatsprinzip ist für die Hohe See sowohl in § 4 StGB als auch in Art. 91 Abs. 1 SRÜ verankert.⁴⁷ Es gilt nach Art. 58 Abs. 2 i.V.m. Art. 91 SRÜ auch in der **ausschließlichen Wirtschaftszone**.⁴⁸

4.2.1. Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates der Sea-Watch 2

Vor diesem Hintergrund galt auf der Sea-Watch 2 deutsches Recht. Nach § 4 StGB gilt das deutsche Strafrecht für Taten, die auf einem Schiff begangen werden, das berechtigt ist, die Bundesflagge zu führen. Die Begehung „auf“ einem Schiff setzt nicht die Anwesenheit an Bord oder einen Angriff gegen das Fahrzeug als Ganzes voraus.⁴⁹ Um einen möglichst umfassenden strafrechtlichen Schutz zu gewährleisten, werden auch **Distanzdelikte** erfasst.⁵⁰ Allerdings ist die Besatzung der Sea-Watch 2 nach den Schilderungen im Einsatzbericht nicht zu Schaden gekommen, sodass § 4 StGB keine Anwendung finden dürfte.

§ 5 StGB erstreckt die deutsche Strafgewalt darüber hinaus auf Taten, die im Ausland begangen werden und **gegen inländische Rechtsgüter gerichtet** sind. Die Norm stellt jedoch nur schwerste Straftaten, wie etwa die Vorbereitung eines Angriffskrieges oder Hochverrat, unter deutsche Strafgewalt. Insofern ist keine Katalogtat ersichtlich, die im hiesigen Vorfall einschlägig sein könnte.

§ 6 StGB erstreckt deutsches Strafrecht auf Tatbestände, die **international zu schützende Rechtsgüter** zum Gegenstand haben (sogenanntes Weltrechtsprinzip).⁵¹ Doch auch § 6 StGB dürfte nicht einschlägig sein, da weder in Bezug auf die Sea-Watch 2 noch auf das Schlauchboot der Migranten ein international geschütztes Rechtsgut i.S.d. Vorschrift⁵² vorliegt. Insbesondere dürfte

46 Ambos, „Vorbemerkung zu den §§ 3–7“, in Joecks und Miebach, Münchener Kommentar zum StGB (2011), Rn. 26; Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 17.

47 Ipsen, Völkerrecht (2014), S. 916 f.

48 Nandan und Rosenne, UNCLOS 1982: A Commentary (1995), Vol III, S. 103 (109); Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 18.

49 Ambos, „§ 4“, in Joecks und Miebach, Münchener Kommentar zum StGB (2011), Rn. 14.

50 *Ibid.*, Rn. 15.

51 Eser, „§ 6“, in Schönke und Schröder, Strafgesetzbuch (2014), Rn. 1.

52 Z.B. Kernenergie-, Sprengstoff- und Strahlungsverbrechen, Menschenhandel oder unbefugter Vertrieb von Betäubungsmitteln.

§ 316 c StGB (Angriffe auf den Luft- und Seeverkehr)⁵³ keine Anwendung finden, weil die sogenannte libysche Küstenwache nicht die Herrschaft über die Sea-Watch 2 erlangen oder auf deren Führung einwirken wollte.

Schließlich erweitert § 7 StGB die deutsche Strafgewalt auf Taten, die im Ausland begangen wurden und einen opfer- bzw. täterbezogenen Anknüpfungspunkt haben.⁵⁴ Es handelt sich dabei um Taten, die **gegen Deutsche** gerichtet sind (§ 7 Abs. 1 Nr. 1 StGB, passives Personalitätsprinzip), **von Deutschen** begangen wurden (§ 7 Abs. 2 Nr. 1 StGB, aktives Personalprinzip) oder die von einem Ausländer begangen wurden, der **im Inland betroffen**, aber nicht ausgeliefert wird (§ 7 Abs. 2 Nr. 2 StGB, stellvertretende Strafrechtspflege). Insofern könnte man einen Opferstatus der Sea-Watch 2 andenken, die durch das Zwischendrängen des Schiffes der sogenannten libyschen Küstenwache nach § 240 StGB genötigt worden sein könnte.

Nach § 10 Strafprozessordnung (Gerichtsstand bei Auslandstaten auf Schiffen oder in Luftfahrzeugen) bestimmt sich der Gerichtsstand nach dem Heimathafen oder dem inländischen Hafen, den das Schiff mit deutscher Flagge zuerst erreicht. Subsidiär dürfte nach § 10a Strafprozessordnung (Gerichtsstand bei Auslandstaten im Bereich des Meeres) das Amtsgericht Hamburg sachlich und örtlich zuständig sein.

Zu beachten ist jedoch, dass bei Auslandstaten das **Opportunitätsprinzip gemäß § 153 c Abs. 1 Nr. 1 Strafprozessordnung** (Absehen von der Verfolgung bei Auslandstaten) gilt.⁵⁵ Hiernach kann die Staatsanwaltschaft nach pflichtgemäßem Ermessen von der Verfolgung absehen.

4.2.2. Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates des Schiffes der sogenannten libyschen Küstenwache

Nach dem Flaggenstaatsprinzip galt auf dem Schiff der sogenannten libyschen Küstenwache libysches Recht. Ob das libysche Strafrecht ähnliche Anknüpfungspunkte (insbesondere an das aktive Personalitätsprinzip) bereit hält, konnte im Rahmen dieses Sachstandes nicht geklärt werden, ist aber durchaus denkbar.

53 (1) Mit Freiheitsstrafe nicht unter fünf Jahren wird bestraft, wer

1. Gewalt anwendet oder die Entschlussfreiheit einer Person angreift oder sonstige Machenschaften vornimmt, um dadurch die Herrschaft über
[...]
 - b) ein im zivilen Seeverkehr eingesetztes Schiff zu erlangen oder auf dessen Führung einzuwirken, oder
2. um ein solches Luftfahrzeug oder Schiff oder dessen an Bord befindliche Ladung zu zerstören oder zu beschädigen, Schusswaffen gebraucht oder es unternimmt, eine Explosion oder einen Brand herbeizuführen.

54 Eser, „§ 7“, in Schönke und Schröder, Strafgesetzbuch (2014), Rn. 1.

55 Ambos, „§ 7“, in Joecks und Miebach, Münchener Kommentar zum StGB (2011), Rn. 33.

4.2.3. Anknüpfung an das Recht des Flaggenstaates des Schlauchbootes

Sollte das Boot der Migranten eine Flagge geführt haben, so gilt das Recht des betreffenden Flaggenstaates. Die Strafgerichtsbarkeiten der Flaggenstaaten konkurrieren in diesem Fall gleichberechtigt miteinander.⁵⁶

Ob das Boot der Migranten überhaupt eine Flagge geführt hat, ist jedoch bislang ungeklärt. Derartige Boote führen regelmäßig gerade keine Flagge.⁵⁷ Hintergrund dessen ist, dass Migranten oder Schleuser keine Seeschiffe nutzen, die nach innerstaatlichem Recht zum Führen einer Flagge berechtigt wären, sondern kleine Fischerboote, Schlauchboote oder Flöße.

Für die Inanspruchnahme von flaggenstaatlichen Rechten ist jedoch maßgeblich, ob das jeweilige Fahrzeug als Schiff im Flaggenstaat unter seiner Flagge registriert worden ist.⁵⁸ Passagiere von Booten ohne Flagge können sich nicht darauf berufen, dass sie der Flaggenhoheit eines bestimmten Staates unterliegen, da sie keinem Staat zugehörig sind.⁵⁹

5. Schlussbetrachtung

Die Pflicht zur Seenotrettung gilt als **Völkergewohnheitsrecht** und damit **für alle Staaten gleichermaßen**. Da sie in **jeder Meereszone** zur Anwendung kommt, dürften Verstöße nicht nur in der AWZ und auf Hoher See, sondern auch im Küstenmeer, als Verstöße gegen Völkergewohnheitsrecht zu qualifizieren sein. Diese können etwaige rechtliche Konsequenzen jedoch nur auf **zwischenstaatlicher** Ebene nach sich ziehen.

Bei der Frage nach der **Strafbarkeit Einzelner** ist maßgeblich, an welchem **Ort sich das Geschehen** zugetragen hat. Im Küstenmeer konkurriert die Strafgewalt des Küstenstaates (Territorialprinzip) mit der Strafgewalt des Flaggenstaates der beteiligten Schiffe (Flaggenstaatsprinzip). In der AWZ und auf Hoher See gilt allein das Flaggenstaatsprinzip.

Ende der Bearbeitung

56 Davies, „Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea“, Pacific Rim Law & Policy Journal, 2003, Vol. 12, Nr.1, S. 109 (119 f., 125).

57 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 21.

58 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 15 f.

59 Rah, Asylsuchende und Migranten auf See (2007), S. 21.

6. Quellenverzeichnis

6.1. Literatur

Ambos, Kai, „Vorbemerkung zu den §§ 3–7“, in Joecks, Wolfgang, und Miebach, Klaus, *Münchener Kommentar zum StGB* (2. Aufl., 2011, Beck, München) [online].

Barnes, Richard, „Refugee Law at Sea“, *International & Comparative Law Quarterly*, 2004, Vol. 53, S. 47.

Beushausen, Till, „Völkerrechtliche Pflichten und Rechte von (EU-)Küstenstaaten gegenüber Migranten auf See“, *Zeitschrift für Ausländerrecht und Ausländerpolitik*, 2010, Heft 2, S. 45 [online].

Davies, Martin, „Obligations and Implications for Ships Encountering Persons in Need of Assistance at Sea“, *Pacific Rim Law & Policy Journal*, 2003, Vol. 12, Nr. 1, S. 109.

Ipsen, Knut, *Völkerrecht* (6. Aufl., 2014, Beck, München) [D 201301808].

Jessup, Phillip C., *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction* (1970, Kraus Reprint Co., New York).

Noyes, John E., „Ships in Distress“ (2007), in Wolfrum, Rüdiger (Hrsg.), *Encyclopedia of Public International Law (EPIL)*, verfügbar unter: <http://opil.ouplaw.com/home/EPIL> (zuletzt aufgerufen am 7. November 2016).

Rah, Sicca, *Asylsuchende und Migranten auf See* (Springer, Berlin, 2009), in Basedow, Jürgen, et al. (Hrsg.), *Hamburg Studies on Maritime Affairs*, Vol. 15, verfügbar unter: http://download.springer.com/static/pdf/978/bok%253A978-3-540-92931-4.pdf?originUrl=http%3A%2F%2Flink.springer.com%2Fbook%2F10.1007%2F978-3-540-92931-4&token2=exp=1478262167~acl=%2Fstatic%2Fpdf%2F978%2Fbok%25253A978-3-540-92931-4.pdf%3ForiginUrl%3Dhttp%253A%252F%252Flink.springer.com%252Fbook%252F10.1007%252F978-3-540-92931-4*~hmac=ee2b8fa0c3b65c4b7da4f1ddb71f0c493a561f001aa014102d05984896787b44 (zuletzt aufgerufen am 10. November 2016).

V. Brevern, Hartmut, und Bopp, Jens M., „Seenotrettung von Flüchtlingen“, *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, 2002, S. 841, verfügbar unter: http://www.zaoerv.de/62_2002/62_2002_1_b_841_852.pdf (zuletzt aufgerufen am 8. November 2016).

Von der Mühl, Jan, *Hilfeleistung und Bergung in Seenot* (1948, Helbing & Lichtenhahn, Basel) [P 49296].

6.2. Dokumente

International Maritime Organization, „Note by the Secretariat: Place of Refuge“ (20. Februar 2002), Dok. Nr. LEG 84/7, verfügbar unter <http://www.sjofartsverket.se/upload/4144/84-7.pdf> (zuletzt aufgerufen am 7. November 2016).

Sachstand „Internationale Seenotrettungsabkommen“ (28. November 2014), WD 2 - 3000 - 215/14 [Anlage 2].

Sachstand „Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe“ (23. Februar 2016), WD 2 - 3000 - 034/16 [Anlage 3].

Sachstand „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2 - 3000 - 078/13 [Anlage 1].