



Ausarbeitung

Registrierung von Schiffen der Seenotrettung

Registrierung von Schiffen der Seenotrettung

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 124/18
Abschluss der Arbeit: 20.9.2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

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.	Wie können Schiffe zur Seenotrettung in Deutschland registriert werden?	4
2.	Ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in dieser Hinsicht privilegiert?	6
3.	Inwiefern besteht eine Regelungslücke hinsichtlich der gesetzlichen Ausgestaltung der Seenotrettung für andere deutsche Vereine?	9
4.	Welche Möglichkeiten existieren für ehrenamtliche private Boote, durch Gesetz, Beleihung oder öffentlich-rechtliche Verträge eine Rechtsgrundlage zu haben, um unter deutscher Flagge außerhalb deutscher Hoheitsgewässer (Beispiel Mittelmeer) in Seenot befindliche Personen zu retten?	9

1. Wie können Schiffe zur Seenotrettung in Deutschland registriert werden?

Die für Schiffsregister einschlägigen Vorschriften finden sich vor allem in vier Regelwerken:

- **Schiffsrechtgesetz**, das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken (SchRG)¹
- **Schiffsregisterordnung** (SchRegO)²
- **Flaggenrechtsgesetz**, Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (FlaggRG)³
- **Schiffsregisterverordnung**, Verordnung zur Durchführung der Schiffsregisterordnung (SchRegDV)⁴

Gemäß § 3 Abs. 1 SchRegO werden Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister getrennt geführt. Die Schiffsregister dienen der dinglichen Zuordnung von Schiffen. Für Schiffe, die im Schiffsregister eingetragen sind, wie z.B. Seeschiffe ab einer Rumpflänge von 15 Metern, gelten teilweise entsprechende Regelungen wie für Grundstücke (vgl. SchiffRG, § 452 BGB, § 929a BGB, § 870a ZPO, §§ 162–171, 181 ZVG).⁵

Laut § 3 Abs. 2 SchRegO werden in das Seeschiffsregister die Kauffahrteischiffe und andere zur Seefahrt bestimmte Schiffe (Seeschiffe) eingetragen, die nach § 1 oder § 2 des FlaggRG die Bundesflagge zu führen haben oder führen dürfen.

Laut Art. 91 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ)⁶ besitzen Schiffe die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind, wobei jeder Staat für sich selbst in seinem nationalen Recht festlegen kann und (muss), unter welchen Bedingungen ein Schiff seine Flagge führen darf. Das Völkerrecht gibt ihm hier einen weiten Spielraum, verlangt aber, dass nur solche Schiffe die Flagge führen dürfen, die eine „echte Verbindung“ (genuine link) zum dem entsprechenden Staat aufweisen.⁷ Auf den Schiffen selbst gilt die Rechtsordnung des Flaggenstaates. Zudem unterstehen sie auf hoher See der ausschließlichen Hoheitsgewalt des Flaggenstaates, sind aber nicht Teil von dessen Staatsgebiet.⁸

1 <https://www.gesetze-im-internet.de/schrg/BJNR014990940.html> (abgerufen am 18.9.2018).

2 <http://www.gesetze-im-internet.de/schreggo/SchRegO.pdf> (abgerufen am 18.9.2018).

3 <https://www.gesetze-im-internet.de/flagrg/BJNR000790951.html> (abgerufen am 18.9.2018).

4 <https://www.gesetze-im-internet.de/schregdv/BJNR021690980.html> (abgerufen am 18.9.2018).

5 *Stresemann*, in: Münchener Kommentar, BGB, 7. Aufl. 2015, § 90 Rn. 13, zitiert nach beck-online.

6 http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (abgerufen am 13.9.2018).

7 *Hofmann*, in: Schmidt-Bleibtreu/Hofmann/Hennecke, GG, 14. Aufl. 2017, Art. 27. Rn. 3.

8 *Rah*, Asylsuchende und Migranten auf See, passim; *Hofmann*, in: Schmidt-Bleibtreu/Hofmann/Hennecke, GG, Art. 27. Rn. 10.

Nach § 10 Absatz 1 Satz 1 SchRegO ist der Eigentümer eines Seeschiffs zur Anmeldung bei einem Schiffsregister verpflichtet, wenn das Schiff nach § 1 des FlaggRG die Bundesflagge zu führen hat. So haben alle Kauffahrteischiffe und sonstigen zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) die Bundesflagge zu führen, deren Eigentümer Deutsche sind und ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes (GG) haben. Damit sind nicht nur Handelsschiffe i.S.d. Art. 27 GG erfasst, sondern auch sonstige Seeschiffe, vor allem Schiffe des öffentlichen Dienstes und Sportfahrzeuge.⁹

Die Bundesflagge darf allerdings auf Seeschiffen auch nur geführt werden, wenn diese hierzu nach §§ 1, 2, 10 oder § 11 FlaggRG berechtigt sind (§ 8 Absatz 1 Satz 1 FlaggG). Laut § 8 Absatz 1 Satz 2 FlaggRG darf eine Dienstflagge auf Seeschiffen nur geführt werden, wenn dies nach den Vorschriften über die Führung von Dienstflaggen anstelle oder neben der Bundesflagge durch Seeschiffe im öffentlichen Dienst erlaubt ist.

Beachtlich ist insofern auch § 15 FlaggRG:

(1) Wer als Führer eines Seeschiffes oder sonst für das Seeschiff Verantwortlicher vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift des § 6 Abs. 1 über das Führen einer anderen Nationalflagge als der Bundesflagge zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

(2) Ebenso wird bestraft, wer als Führer eines Seeschiffes oder sonst für das Seeschiff Verantwortlicher entgegen § 8 Abs. 1 Satz 1 die Bundesflagge oder entgegen § 8 Abs. 1 Satz 2 oder sonst unbefugt eine Dienstflagge führt.

Die Pflicht zur Anmeldung im Schiffsregister gilt gemäß § 10 Absatz 1 Satz 2 SchRegO nicht für Seeschiffe, deren Rumpflänge, gemessen zwischen den äußersten Punkten des Vorstevens und des Hinterstevens, 15 Meter nicht übersteigt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Verwaltungsanordnung allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen von der Anmeldepflicht zulassen (§ 10 Abs. 1 Satz 2 SchRegO).

Unterschieden wird beim deutschen Seeschiffsregister zwischen den Seeschiffsregistern (umgangssprachlich auch "Erstregister" genannt) und dem Internationalen Seeschiffregister (ISR, umgangssprachlich auch "Zweitregister" genannt).¹⁰ Das ISR soll einen Anreiz schaffen, dass Schiffe unter deutscher Flagge fahren, wobei allerdings auf dort registrierten Schiffen das deutsche Tarif- und Arbeitsrecht nicht gilt.¹¹

9 Nomos-BR/Ehlers FIRG/Peter Ehlers, 3. Aufl. 2014, FIRG § 1 Rn. 1, beck-online; vgl. auch Hofmann, in: Schmidt-Bleibtreu/Hofmann/Hennecke, GG, Art. 27. Rn. 5.

10 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/isr> (abgerufen am 10.9.2018).

11 Nomos-BR/Ehlers FIRG/Peter Ehlers, FIRG § 12 Rn. 1; Matz-Lück, <https://www.mdr.de/investigativ/lifeline-beflaggung-seerecht-100.html> (abgerufen am 12.9.2018).

Es gibt kein bundesweit einheitliches "Erstregister", sondern die Seeschiffsregister werden von bestimmten – in der Regel küstennahen – Amtsgerichten geführt.¹² Die jeweilige Zuständigkeit richtet sich nach dem Heimathafen des Schiffes. Das ISR ist dagegen ein einheitliches Verzeichnis und wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie verwaltet.¹³

Die Eintragung dient der Offenlegung der Staatsangehörigkeit des Eigners, der Identifizierung des Schiffes, der Eintragung der Eigentumsverhältnisse und der eventuellen Eintragung von Schiffshypotheken.¹⁴ Entsprechend dieser Funktion ist das Schiffsregister in drei Abteilungen aufgeteilt:

- (1) Identitätsangaben des Schiffes (z.B. die Größe)
- (2) Eigentumsverhältnisse
- (3) Rechte Dritter (z.B. Hypotheken).

Ein spezielles Register für Seenotrettungsschiffe gibt es in der Bundesrepublik Deutschland nicht. Eine Registrierung für diesen spezifischen Zweck ist nicht vorgesehen.

2. Ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in dieser Hinsicht privilegiert?

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) unterhält auf 54 Stationen in Nord- und Ostsee zurzeit 60 Rettungseinheiten, davon 20 Seenotrettungskreuzer und 40 Seenotrettungsboote.¹⁵ Die Seenotrettungskreuzer haben regelmäßig eine Rumpflänge von über 15 Metern.¹⁶

Die DGzRS kooperiert mit den Einheiten von seegehenden Behörden, der Wasserschutzpolizei, der Bundespolizei, des Zolls und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die bei Seenotfällen die DGzRS sofort und uneingeschränkt unterstützen. Auch mit der DLRG, dem ADAC und den Rettungsdiensten an Land arbeiten die Seenotretter zusammen. Partnerschaftlich und vertraglich fixiert ist die Zusammenarbeit in besonderem Maße zwischen der DGzRS und der Deutschen Marine. Dies gilt vor allem für die Kooperation mit den Marinefliegern.¹⁷

12 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/seeschiffsregister/seeschiffsregister#Liste> (abgerufen am 10.9.2018).

13 https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Serviceportal_Deutsche_Flagge/serviceportal_deutsche_flagge.html (abgerufen am 11.9.2018).

14 <https://www.deutsche-flagge.de/de/flagge/schiffsregistrierung/seeschiffsregister#eintragung-im-schiffsregister-dient-mehreren-zwecken> (abgerufen am 10.9.2018).

15 <https://www.seenotretter.de/wer-wir-sind/kurzportrait/zahlen-fakten/> (abgerufen am 13.9.2018).

16 <https://www.seenotretter.de/wer-wir-sind/flotte/flottenubersicht/46-meter-seenotkreuzer/> (abgerufen am 13.9.2018).

17 https://www.seenotretter.de/fileadmin/migrated/news_uploads/2017-08-02_Mittelmeer_Fragen_und_Antworten.pdf (abgerufen am 14.9.2018).

Die DGzRS ist der maritime Such- und Rettungsdienst an Nord- und Ostsee.¹⁸ Dem entsprechen die Rechtgrundlagen der Gesellschaft und ihre technische Ausstattung.¹⁹ Auch der Zweck der rechtfähigen Stiftung „Die Seenotretter“ ist es vor allem, das Rettungswerk an den **deutschen Küsten der Nord- und Ostsee** durchzuführen und zu fördern.²⁰

Das deutsche Küstenmeer erstreckt sich nach Maßgabe des Art. 3 SRÜ grundsätzlich auf eine Breite von 12 Seemeilen, gemessen von der Basislinie. Für den seewärtigen Bereich, der die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), die Hohe See, aber auch Meereszonen anderer Staaten einschließlich ihrer Küstengewässer erfasst²¹, wird die Aufgabenzuweisung vom Völkerrecht begrenzt; sie besteht nur, wenn das Völkerrecht dies zulässt oder erfordert.²²

Das Küstenmeer zählt zum Staatsgebiet des Küstenstaates (Art. 2 und 3 SRÜ). Der Küstenstaat besitzt souveräne Hoheitsrechte im Küstenmeer, das heißt, hier gilt das nationale Recht des jeweiligen Küstenstaates; insbesondere auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr (Schifffahrtspolizei), des Umweltrechtes und der Strafverfolgung. Die Pflicht der Bundesrepublik Deutschland zur Gefahrenabwehr auf See endet grundsätzlich an der Staatsgrenze.

Die Bundesrepublik Deutschland hat im Gegensatz zu anderen Staaten²³ die in Regel 7 des Kapitels V der Anlage zum Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Konvention) und im Internationalen Übereinkommen über Seenotrettung von 1979²⁴ festgelegten Aufgaben über Suche und Rettung auf See an eine privatrechtliche, spendenfinanzierte Vereinigung übertragen, nämlich die DGzRS.

18 https://www.seenotretter.de/fileadmin/migrated/news_uploads/2017-08-02_Mittelmeer_Fragen_und_Antworten.pdf (abgerufen am 10.9.2018).

19 https://www.seenotretter.de/fileadmin/migrated/news_uploads/2017-08-02_Mittelmeer_Fragen_und_Antworten.pdf (abgerufen am 10.9.2018).

20 https://www.seenotretter.de/fileadmin/Download/Satzung_Stiftung_Die_Seenotretter.pdf (abgerufen am 11.9.2018).

21 Vgl. Bundestagsdrucksache 12/3533, S. 23; [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx) (abgerufen am 10.9.2018).

22 Nomos-BR/Ehlers SeeaufgG/Peter Ehlers SeeaufgG § 1 Rn. 23.

23 In den meisten Staaten wird diese Aufgabe durch die Kriegsmarine oder die Küstenwache (z.B. in den USA <https://www.overview.uscg.mil/>, abgerufen am 18.9.2018) wahrgenommen.

24 Das Internationale Übereinkommen von 1979 zur Seenotrettung soll die Rettung von Menschen in Seenot unabhängig vom Unfallort durch eine Seenotrettungsorganisation sicherstellen. Dieses SAR-Übereinkommen richtet sich in erster Linie an die Küstenstaaten mit der Aufforderung, Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen den Seenotrettungsdiensten zu erlassen und Einsatzmittel für den Such- und Rettungsdienst bereit zu stellen. In Kraft ist die Konvention seit dem 22. Juni 1985; [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) (abgerufen am 11.9.2018). Siehe dazu auch die Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages WD 2 – 3000 – 075/17, <https://www.bundestag.de/blob/525660/e43d2ccfb3b60ecb334f9276ae0f6f6c/wd-2-075-17-pdf-data.pdf>.

Tatsächlich nimmt die DGzRS diese Aufgaben bereits seit ihrer Gründung am 29. Mai 1865 in Kiel wahr.²⁵ In welchen rechtlichen Status sie tätig wird (z.B. als öffentlich-rechtlich Beliehene²⁶ oder bloße Vertragspartnerin der Bundesrepublik Deutschland) kann dahin stehen. Von Bedeutung ist nur, dass die DGzRS eine Aufgabe wahrnimmt, zur der sich die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich verpflichtet hat.²⁷ Diese Funktion begründet ihre Stellung. In § 1 Nr. 7 Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) wird geregelt, dass dem Bund die Vorsorge für den in Seenotfällen erforderlichen Such- und Rettungsdienst obliegt. Die DGzRS ist trotz ihrer privaten (Vereins-)Organisationsform in die deutsche Seesicherheitsarchitektur einbezogen.²⁸ Die Bereitstellung eines Such- und Rettungsnotdienstes im Seenotfall normiert der genannte § 1 Nr. 7 SeeAufgG als staatliche Aufgabe, auch völkerrechtlich ist sie durch das SOLAS-Übereinkommen vorgesehen.

Durch die Vereinbarung BMV-DGzRS über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen v. 11.3.82²⁹ (**Anlage**) wurde diese Aufgabe der DGzRS übertragen. Hierzu die Kommentierung von Ehlers zum § 1 Nr. 7 Seeaufgabengesetz³⁰:

Die Aufgabenübertragung nach Nr. 7 verpflichtet den Bund zur Vorsorge für einen Seenotrettungsdienst. Das entspricht den sich aus Regel 7 des Kapitels V der Anlage zu SOLAS und dem Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See³¹ ergebenden Verpflichtungen. [...] Die Durchführung des Dienstes wird durch eine Verwaltungsvereinbarung des Bundes mit der DGzRS vom 11.3.1982 sichergestellt³². Es ist unschädlich, dass sich die DGzRS in der Vereinbarung ausdrücklich die eigenverantwortliche Wahrnehmung des Dienstes vorbehält, da Nr. 7 dem Bund nicht die Durchführungsverantwortung zuweist, sondern ihm lediglich auferlegt, für den Dienst vorzusorgen. Auf der Grundlage der Verwaltungsvereinbarung nimmt die DGzRS öffentliche Auf-

25 <https://www.seenotretter.de/wer-wir-sind/kurzportrait/> (abgerufen am 10.9.2018).

26 So *Tams*, in: Möllers, Wörterbuch der Polizei, 2. Auflage 2010, Stichwort: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS); zur Beleihung grundsätzlich die Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes zur Privatisierung von staatlichen Sicherheitsaufgaben, WD 3 - 118/07, <https://www.bundes-tag.de/blob/417886/fc247654d8e32322d48e42a3e8d1dd03/wd-3-118-07-pdf-data.pdf>, (abgerufen am 18.9.2018) vgl. auch *Kiefer*, Regelungsbedarf und Gestaltungsspielräumen bei der Beleihung, LKRZ 2009, 441.

27 https://www.seenotretter.de/fileadmin/Subnavi/Mediathek/Information/Technikbroschuere_2012.pdf (abgerufen am 10.9.2018); Nomos-BR/Ehlers SeeaufgG/Peter Ehlers, SeeaufgG § 1 Rn. 43.

28 *Tams*, in: Möllers, Wörterbuch der Polizei, Stichwort: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

29 Verkehrsblatt 1982, Nr. 99, S. 191.

30 Nomos-BR/Ehlers SeeaufgG/Peter Ehlers, SeeaufgG § 1 Rn. 43.

31 BGBl. 1982 II S. 485.

32 Siehe Fn. 29.

gaben der schiffahrtsbezogenen Daseinsvorsorge wahr. Auch die Zusammenarbeit zwischen dem für komplexe Schadenslagen zuständigen Havariekommando und der DGzRS ist durch Vereinbarung geregelt³³.

3. Inwiefern besteht eine Regelungslücke hinsichtlich der gesetzlichen Ausgestaltung der Seenotrettung für andere deutsche Vereine?

Eine echte Regelungslücke liegt vor, wenn ein Lebenssachverhalt nicht unter den Wortlaut eines Gesetzes subsumierbar ist, weil der Gesetzgeber sich damit nicht befasst hat. Der Fall ist zu unterscheiden von dem, wo der Gesetzgeber zwar den Sachverhalt gesehen hat, ihn aber bewusst ungeregelt lässt. Nur planwidrige Regelungslücken eröffnen mitunter den Weg zu einer Analogie.³⁴

Eine Regelungslücke im so verstandenen Sinne ist vorliegend nicht erkennbar, denn der Status des DGzRS ist nicht vergleichbar mit den hier in Rede stehenden im Mittelmeer tätigen privatrechtlich organisierten Seenotrettern (s.o.).

4. Welche Möglichkeiten existieren für ehrenamtliche private Boote, durch Gesetz, Beleihung oder öffentlich-rechtliche Verträge eine Rechtsgrundlage zu haben, um unter deutscher Flagge außerhalb deutscher Hoheitsgewässer (Beispiel Mittelmeer) in Seenot befindliche Personen zu retten?

Grundsätzlich sind nach geltendem Recht alle Schiffe verpflichtet, in Seenot befindliche Personen zu retten. Die Verpflichtung trifft den Kapitän, der sich als Nächstes zum Unglücksort aufhält. Die Bundesregierung hat hierzu bereits in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage die Rechtslage ausgeführt:

„Die Seenotrettung ist völkerrechtlich durch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ), United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) aus dem Jahr 1982, das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1974 bzw. 1979 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See verbindlich geregelt.

Die betroffene Mittelmeerregion fällt hinsichtlich der Suche und Rettung in den Zuständigkeitsbereich der im Global SAR Plan der International Maritime Organization (IMO) bestimmten Staaten. Nur diese können über die notwendigen Einsatzmittel entscheiden.“³⁵

Einen besonderen rechtlichen Status, wie ihn die DGzRS für das Küstenmeer von Nord- und Ostsee genießt, haben die deutschen privaten Rettungsmissionen im Mittelmeer nicht.

33 Verkehrsblatt 2003, S. 37.

34 Vgl. *Heinrichs*, in: Palandt, BGB, 77. Aufl. 2018, Einleitung Rn. 58; *Heussen*, Analogie ist unlogisch - Über die Funktion der Gefühle im Verfahren der Rechtsgewinnung, NJW 2016, 1500.

35 Bundestagsdrucksache 18/5572, S. 5.

Der Status der DGzRS begründet sich - wie unter 2. dargestellt - gerade in der Funktion der Gesellschaft in und an den Grenzen deutscher Hoheitsgewässer und der Tatsache, dass sie für die Bundesrepublik Deutschland einer völkerrechtlichen Verpflichtung nachkommt. Mangels vergleichbarer völkerrechtlicher Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland im Mittelmeer dürfte der Status der DGzRS auf private deutsche Rettungsmissionen im Mittelmeer nach geltendem Recht nicht übertragbar sein. Die Frage der deutschen Flaggenführung ist hiervon unabhängig und richtet sich nach ebenfalls unter 2. beschriebenen Bestimmungen.

* * *