



Sachstand

Rechtliche Aspekte der privaten Seenotrettung im Mittelmeer

Rechtliche Aspekte der privaten Seenotrettung im Mittelmeer

| | |
|-----------------------|---|
| Aktenzeichen: | WD 2 - 3000 - 086/22 |
| Abschluss der Arbeit: | 17. November 2022 (zugleich auch letzter Zugriff auf die Internetlinks) |
| 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. | Italiens Vorgehen gegen Seenotrettungsoperationen im Mittelmeer | 4 |
| 2. | Verantwortlichkeit des Flaggenstaates | 5 |
| 3. | Sicherer Ort | 6 |
| 4. | Nothafenrecht | 8 |
| 5. | Recht auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer | 9 |
| 6. | Fazit | 11 |

1. Italiens Vorgehen gegen Seenotrettungsoperationen im Mittelmeer

Ende Oktober 2022 sorgten die Seenotrettungsoperationen der „*Humanity 1*“ und anderer privater Seenotrettungsschiffe im Mittelmeer sowie die Ausschiffung von schiffbrüchigen Migranten zunächst in italienischen und später in französischen Häfen für politischen aber auch rechtlichen Streit zwischen den Mittelmeeranrainerstaaten Italien und Frankreich. Insbesondere die selektive Ausschiffungspraxis Italiens geriet dabei in die Kritik. Sie ist mittlerweile Gegenstand gerichtlicher Verfahren vor italienischen Gerichten.¹

Das italienische *Ministerium des Inneren* hatte am 24. Oktober die „Direktive Piantedosi“ (N. 14100/141(8))², gerichtet an Leiter von Polizeidienststellen und Hafengebörden, erlassen. Darin informierte das Ministerium die Behörden über Verbaltnoten, die das *Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten und Internationale Zusammenarbeit* am 23. Oktober 2022 an die Flaggenstaaten der Seenotrettungsschiffe, Norwegen und Deutschland, gerichtet hatte. Weiter verfügte das Innenministerium, dass die adressierten Behörden das Innenministerium über Veränderungen der Situation informieren sollen, auch um weitere Schritte einzuleiten.

In den Verbaltnoten weist das Außenministerium unter anderem darauf hin, dass es nicht die Verantwortung für die Zuweisung eines Ausschiffungshafens für die Schiffbrüchigen übernehme. Die Seenotrettung sei innerhalb der maltesischen bzw. libyschen Such- und Rettungszonen erfolgt. Italien sei darüber nicht informiert gewesen. Ferner betrachte Italien die Einfahrt der Seenotrettungsschiffe in italienische Hoheitsgewässer als Gefährdung der inneren Sicherheit Italiens. Die Staaten unter deren Flagge die Schiffe fahren, sollten die weiteren notwendigen Maßnahmen ergreifen. Asylanträge an die Flaggenstaaten selbst sollen nach Ansicht Italiens auf den Rettungsschiffen gestellt werden.³

Vor diesem Hintergrund stellen sich eine Reihe seerechtlicher Fragen in Bezug auf private Seenotrettungsoperationen. Eine *konkrete* Überprüfung der Direktive des italienischen Außenministeriums bzw. der Vorgänge auf See und in den Häfen⁴ nehmen die Wissenschaftlichen Dienste

1 *Andrea Bachstein*, in: Süddeutsche Zeitung vom 8. November 2022, „Hilferuf in Catania“, abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/politik/italien-bootsfluechtlinge-humanity-1-geo-barents-1.5689943>. Rechtliche Fragestellungen, die in den Gerichtsverfahren zu klären sein könnten, finden sich bei *Elisabeth Pongratz*, in BR24 vom 8. November 2022, „Streit um Seenotrettung in Italien: Welche Regeln gelten?“, abrufbar unter: <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/streit-um-seenotrettung-in-italien-welche-regeln-gelten.TMcRYYo>.

2 Eine offizielle Kurzinformation über den Inhalt der Direktive findet sich hier: *Ministero Dell'Interno*, „Direttiva Piantedosi su due navi Ong in navigazione nel Mediterraneo“, 25. Oktober 2022, abrufbar unter: <https://www.interno.gov.it/it/notizie/direttiva-piantedosi-due-navi-ong-navigazione-nel-mediterraneo>.

3 *Andrea Bachstein*, in: Süddeutsche Zeitung vom 8. November 2022, „Hilferuf in Catania“, abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/politik/italien-bootsfluechtlinge-humanity-1-geo-barents-1.5689943>.

4 Vergleiche zur Berichterstattung u.a. *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 9. November, „250 Migranten dürfen von Rettungsschiffen an Land gehen“, abrufbar unter: [Rund 250 Migranten dürfen in Italien an Land gehen \(faz.net\)](https://www.faz.net).

des Bundestages mit Blick auf die laufenden Gerichtsverfahren nicht vor. Vielmehr sollen an dieser Stelle relevante Aspekte der Verantwortlichkeit von Flaggenstaaten (2), der Verbringung von geretteten Personen an einen sicheren Ort (3), des Nothafenrechts (4) und des Rechts auf friedliche Durchfahrt (5) näher beleuchtet werden.

2. Verantwortlichkeit des Flaggenstaates

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (im Folgenden SRÜ)⁵ kennt unterschiedliche maritime Zonen mit entsprechenden Befugnissen der Staaten. In den Hoheitsgewässern eines Staates, zu denen auch das **Küstenmeer** zählt, übt dieser **territoriale Souveränität aus**, sofern das internationale Recht nichts anderes vorsieht.⁶ Entsprechend kann ein Staat grundsätzlich das Einlaufen von Schiffen in seine Häfen verbieten. Dies gilt auch für Schiffe, die unter der Flagge eines anderen Staates fahren.

Auf **Hoher See**, also in staatsfreiem Gewässer, steht **keinem** Staat eine hoheitliche **Regelungs- oder Durchsetzungskompetenz** zu.⁷ Auf Hoher See unterstehen Schiffe nach Art. 92 Abs. 1 S. 1 SRÜ der **ausschließlichen Hoheitsgewalt** des **Flaggenstaates**. Ein Flaggenstaat ist der Staat, unter dessen Rechtsordnung ein Schiff registriert ist. Gemäß Art. 94 SRÜ übt jeder Staat die Hoheitsgewalt und Kontrolle in verhältnismäßigen und technischen Angelegenheiten über die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe aus. Durch das Flaggenstaatprinzip wird festgelegt, welches nationale Recht an Bord gilt.⁸ Art. 98 SRÜ sieht vor, dass Vertragsstaaten eine Pflicht für Kapitäne zur Seenotrettung rechtlich verankern müssen.⁹ In Deutschland wurde diese gesetzgeberische Verpflichtung durch die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt (im Folgenden SeeSicherV) mit entsprechender Ahndung bei Nichtbefolgung als Ordnungswidrigkeit¹⁰ oder Straftat¹¹ umgesetzt.

5 *United Nations Convention on the Law of the Sea (1982)*; Beitritt Italiens im Jahr 1995, Unterzeichnung Deutschlands am 10. Dezember 1982, in Kraft getreten in Deutschland am 16. November 1994; abrufbar unter: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm.

6 *Yoshifumi Tanaka*, *The International Law of the Sea*, Cambridge 3. Ausgabe 2019, S. 9.

7 *Nicole Jack*, „Rettungseinsätze im Mittelmeer zwischen Lebensschutz und Unterstützung von Schleusern- Eine Analyse des Rechtsrahmens“, in: Kluth/Jack/Schäper, *Seenotrettung von Flüchtlingen und Europäische Werte*, Halle an der Saale 2019, S. 49-87 (50).

8 *Rüdiger Wolfrum*; „Hohe See und Tiefseeboden“, in: Wolfgang Graf Vitzthum, *Handbuch des Seerechts*, München 2006, S. 293-353 Rn. 37,42.

9 *Stefan Talmon*, „Private Seenotrettung und das Völkerrecht“, in: JZ 2019, S. 802-809 (803), abrufbar unter: https://viewer.content-select.com/pdf/viewer?id=4921&id_type=doi&identifiers=10.1628%2Fjz-2019-0293&signature=4122b26a7fb8de0f89687c617c63cc616122d667&frontend=1&language=deu&session=laMcgaSLLxj2lQwbiXRE8tg4r3gRY0CYhJxUEgQ2mVn6ce8EGerQxPXcgSpn4Frm.

10 § 10 Abs. 1 Nr. 1 SeeSicherV.

11 § 323c StGB.

Worin genau die Hilfeleistungspflicht der Kapitäne besteht, definiert das SRÜ nicht. Das mit Art. 98 SRÜ verfolgte Ziel, eine Seenotlage effektiv zu beenden, dürfte es aber gebieten, die in Seenot geratenen Menschen an Bord des Rettungsschiffes zu nehmen, sofern Abhilfe auf anderem Wege nicht möglich erscheint.

(Rettungs-)Schiffe sind trotz des Flaggenstaatsprinzips **kein Teil** des staatlichen **Territoriums**.¹² Die Inanspruchnahme von **Asyl** weist grundsätzlich **territorialen Bezug** zu einem Staat auf.¹³ Entsprechend können auch Asylanträge nicht an Bord eines privaten Schiffes gestellt werden.¹⁴ Ebenso wird **durch eine bloße Flaggenzugehörigkeit keine Verantwortlichkeit des Flaggenstaates** hinsichtlich der Aufnahme von geretteten Migranten **begründet**.¹⁵ Anders wäre dies möglicherweise dann zu bewerten, wenn es sich bei dem Rettungsschiff um ein Staatsschiff handeln würde.¹⁶

3. Sicherer Ort

Nach dem *Internationalen Übereinkommen über Seenotrettung* (im Folgenden SAR)¹⁷ besteht ebenso wie nach Art. 98 SRÜ eine Pflicht zur Seenotrettung, ebenso nach dem *Internationalen Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See* (im Folgenden SOLAS)¹⁸. Gerettete müssen innerhalb einer angemessenen Zeit an einen **sicheren Ort** („*place of safety*“) gebracht werden.

-
- 12 Vgl. für viele *Yoshifumi Tanaka*, *The International Law of the Sea*, Cambridge 3. Ausgabe 2019, S. 190; *Herdegen* in Dürig/Herzog/Scholz, *Grundgesetz Kommentar*, Werkstand: 98. EL März 2022, Art. 27 Rn. 13; a.A. noch *Internationaler Gerichtshof*, „The Case of the S.S. Lotus“, Urteil vom 7. September 1927, Rn. 65, abrufbar unter: http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm.
- 13 *Sicco Rah*, *Asylsuchende und Migranten auf See- Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht*, Berlin u.a. 2009, S. 250.
- 14 *Sicco Rah*, *Asylsuchende und Migranten auf See- Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht*, Berlin u.a. 2009, S. 252.
- 15 Vgl. für viele *Richard Barnes*, „Refugee Law at Sea“, in: *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 53 (2004), S. 47-77 (63), abrufbar unter: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-and-comparative-law-quarterly/all-issues>.
- 16 *Sicco Rah*, *Asylsuchende und Migranten auf See- Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht*, Berlin u.a. 2009, S. 255.
- 17 Anlage, Kapitel 2, Nr. 2.1.10 *International Convention on Maritime Search and Rescue (1979)*, abrufbar unter: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800d43b3> i.V.m Annex 3.1.9 *Entschließung MSC.155(78)- Beschlussfassung über Änderungen des Internationalen Einkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See in seiner geänderten Fassung*, abrufbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//%5B@attr_id=%27bgbl207s0782.pdf%27%5D#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl207s0782.pdf%27%5D_1668077201717; Notifikation Italiens am 02. Juni 1989, in Kraft getreten in Italien am 02. Juli 1989.
- 18 Kapitel V, Regel 33, Ziffer 1.1. *International Convention for the Safety of Life at Sea (1974)*; Ratifikation Italiens am 15. Mai 1979 und in Kraft seit dem 25. Mai 1980 in Italien, abrufbar unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=//%5B@attr_id=%27bgbl208012.pdf%27%5D#_bgbl_%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl208012.pdf%27%5D_1668429632220.

Die völkerrechtlich nicht verbindliche Resolution MSC.167(78)¹⁹ des *Maritime Safety Committee* (im Folgenden MSC), welche Hinweise zur Behandlung von in Seenot geratenen Menschen enthält, sowie das von der *International Maritim Organization* (im Folgenden IMO) und der *International Civil Aviation Organization* (im Folgenden ICAO) herausgegebene *IAMSAR Manual*,²⁰ welches in Band 3 Anleitungen für das Vorgehen bei der Suche und Rettung von Schiffbrüchigen enthält, machen ebenso deutlich, dass die Geretteten an einen *sicheren Ort* gebracht werden sollen.²¹

Ein „sicherer Ort“ im Sinne der seevölkerrechtlichen Verpflichtungen muss primär das Überleben der Geretteten gewährleisten können, u.a. durch Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse (*basic human needs*), nicht aber notwendigerweise durch eine Garantie der Menschenrechte (*human rights*).²² Ein „sicherer Ort“ kann grundsätzlich **auch an Bord eines anderen, größeren Schiffes**²³ sein, wobei stets die konkreten Umstände des Einzelfalles maßgeblich sind. Der *Europäische Gerichtshof für Menschenrechte* bestätigte im Jahre 2019, dass ausreichende Hilfe auch außerhalb der staatlichen Hoheitsgewässer geleistet werden kann.²⁴

Die Entscheidung, welchen Ort er ansteuert, trifft der Kapitän eines Seenotrettungsschiffes nicht nach eigenem Gutdünken. Zu beachten ist vielmehr das SAR-Regime,²⁵ das Vorkehrungen zur Steuerung und Optimierung von Seenotrettungseinsätzen trifft. Demnach müssen Küstenstaaten Such- und Rettungszonen („*search and rescue zones*“, im Folgenden SAR-Zonen) und Seenotrettungsleitstellen (*Maritime Rescue Coordination Centre*, im Folgenden MRCC) einrichten. Die Koordination von Rettungsaktionen übernimmt i.d.R. der Staat, in dessen SAR-Zone Schiffbrüchige

19 *Resolution MSC.167(78)* vom 20. Mai 2004, verfügbar unter: https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Nautische_Informationen/Weitere_Informationen/Schifffahrtvorschriften/Downloads_Schifffahrtvorschriften/Internationale_Schifffahrtvorschriften/Beilage_2009-10.pdf?blob=publicationFile&v=1.

20 *ICAO/IMO, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*, Bd. III: Mobile Facilities (IMO, London, 2016), abrufbar ist die Version aus 2016 kostenlos unter: <http://www.icscc.org.cn/upload/file/20190102/Doc.9731-EN%20IAMSAR%20Manual%20-%20International%20Aeronautical%20and%20Maritime%20Search%20and%20Rescue%20Manual%20Volume%20III%20-%20Mobile%20Facilities.pdf>.

21 Vgl. 6.12. ff Resolution MSC.167(78).

22 *Stefan Talmon*, „Private Seenotrettung und das Völkerrecht“, in: JZ 2019, S. 802-809 (804).

23 *Franziska Lechner*, „Seenotrettung- Die EU- und völkerrechtliche Aspekte der Flucht über das Mittelmeer“, Hamburg 2022, S. 58.

24 *EGMR, Rackete and Others v. Italy*, Application no. 32969/19, vom 25. Juni 2019, abrufbar unter: <https://hudoc.echr.coe.int/eng-press#%7B%22itemid%22%3A%22003-6443361-8477507%22%7D>.

25 Siehe zu den SAR-Verpflichtungen auch: *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages* „Einrichtung von SAR-Zonen und Seenotrettungsleitstellen“, WD2 -3000- 103/18, abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/565680/314bc300770c6f5a3fe3b19b869f17f3/wd-2-103-18-pdf-data.pdf>; *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*, „Seenotrettung durch nicht-staatliche Akteure im rechtlichen Spannungsfeld zwischen „pull-back“-Operationen der libyschen Küstenwache und dem Refoulementverbot“, WD2- 3000- 014/20, S. 6 ff., abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/686314/9402ed2d998ae23cf0ce2ccd55719d9a/wd-2-014-20-pdf-data.pdf>.

aufgegriffen wurden.²⁶ Den Anweisungen des koordinierenden MRCC müssen Kapitäne von Seenotrettungsschiffen Folge leisten.²⁷

Während die rechtlich unverbindlichen Richtlinien des VN-Hochkommissars für Flüchtlinge offenbar davon ausgehen, dass die Verbringung an einen sicheren Ort regelmäßig nur durch Ausschiffung an Land gewährleistet werden könne,²⁸ sehen die SOLAS und SAR-Vorschriften aktuell **keine Verpflichtung der Vertragsstaaten** vor, einer **Ausschiffung der Geretteten in einem ihrer Häfen zuzustimmen**.²⁹ Gleichwohl *sollten* Flaggenstaaten und Küstenstaaten nach Maßgabe der Resolution MSC.167(78) „über wirksame Vorkehrungen verfügen, um Kapitänen rechtzeitig Hilfe zu leisten, indem sie von diesen auf See aufgenommene Personen übernehmen.“³⁰

In geltendem Seevölkerrecht müssen Gerettete also **nicht notwendigerweise** in einen sicheren **Hafen** verbracht werden. Entsprechend besteht **strukturell** eine **Rechtslücke** zwischen der Seenotrettungspflicht der Kapitäne auf der einen Seite und dem Fehlen einer staatlichen Verpflichtung zur Aufnahme von Geretteten auf der anderen Seite.

4. Nothafenrecht

Ausnahmsweise haben Seenotrettungsschiffe mit geretteten Schiffbrüchigen an Bord ein Hafenzugangsrecht, sofern die Rettungsschiffe selbst in Seenot geraten sind. Dies ergibt sich aus dem gewohnheitsrechtlich anerkannten Nothafenrecht („*port of refuge*“).³¹ Dessen dogmatische Herlei-

26 Vgl. 3.1.9. Annex zur SAR Konvention.

27 *Stefan Talmon*, „Private Seenotrettung und das Völkerrecht“, in: JZ 2019, S. 802-809 (803). Einschränkend *Hermann-Josef Blanke/ Manoël Johr*, „Rechtliche Vorkehrungen für die zivile Seenotrettung im Mittelmeer“, in: DÖV 2019, S. 929-940 (935), abrufbar unter: [DÖV 2019, S. 929 - beck-online](https://www.beck-online.de). Eine Pflicht für deutsche Kapitäne ergibt sich zumindest aus § 2 Abs. 1 S. 2 SeeSichV.

28 „The Treatment of Persons Rescued at Sea: Conclusions and Recommendations. Report of the Office of the UN High Commissioner for Refugees to the UN General Assembly“, UN Doc. A/AC.259/17 vom 11. April 2008, Ziff. 15 mit Fn. 3, <https://digitallibrary.un.org/record/626241>.

29 Vgl. für viele *Richard Barnes*, „Refugee Law at Sea“, in: International and Comparative Law Quarterly, Vol. 53 (2004), S. 47-77 (63).

30 Vgl. Ziff. 3.1 und 6. 9 Resolution MSC.167(78).

31 Siehe zum Nothafenrecht auch: *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*, „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“, WD2- 3000- 078/13, S. 6, abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/479390/b5046e625b072a51148b0d2b455df896/wd-2-078-13-pdf-data.pdf>; *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*, „Der italienische Verhaltenskodex für private Seenotretter im Mittelmeer- Völkerrechtliche Aspekt“, WD2- 3000- 067/17, S. 12, abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/405026/e12b11a43f44d3e39b93de6f92b4d055/wd-2-067-17-pdf-data.pdf>; *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*, „Kurzinformation- Das völkergewohnheitsrechtliche Nothafenrecht“, WDs-3000-082/18, abrufbar unter: [WD-2-082-18-pdf-data.pdf \(bundestag.de\)](https://www.bundestag.de/resource/blob/405026/e12b11a43f44d3e39b93de6f92b4d055/wd-2-082-18-pdf-data.pdf).

tung ist unklar und wird zum Teil aus humanitären Gründen -teilweise als Bestand der Völkerritte („*comitas gentium*“)- hergeleitet.³² Von einer Seenot des Rettungsschiffes ist auszugehen, wenn „eine unmittelbare und ohne fremde Hilfe unabwendbare Gefahr für das Leben von Besatzungsmitgliedern oder Passagieren droht“.³³ Daran sind hohe Voraussetzungen zu knüpfen.³⁴ Eine solche Notsituation dürfte anzunehmen sein, wenn sich unter den Geretteten z.B. Schwangere und Verletzte befinden oder wenn die medizinische Versorgung und die Bereitstellung von Lebensmitteln bei einer hohen Zahl von Geretteten an Bord unmöglich ist.

Das Nothafenrecht umfasst jedoch nicht zwingend ein Recht auf Ausschiffung von Personen.³⁵ Seine Reichweite liegt im Ermessen des Küstenstaates und kann z.B. auch in einem Zugang zu einem Notliegeplatz³⁶ oder in der notwendigen Versorgung der in Seenot geratenen Personen im Hafengelände bestehen.³⁷

5. Recht auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer

Vom Hafenzugangsrecht getrennt zu betrachten ist die Frage nach dem Recht auf Durchfahrt durch das Küstenmeer eines Staates. Schiffe haben grundsätzlich ein **Recht auf friedliche Durchfahrt** („*innocent passage*“) durch dieses.³⁸ Diese hat zügig und ohne Unterbrechung zu erfolgen.³⁹

32 Malte Jaguttis, „Freier Hafenzugang für Flüchtlingsschiffe?- Friedliche Durchfahrt und Nothafenrecht im Kontext von Fluchtbemühungen über See“, in: Archiv des Völkerrechts, Band 43 (2005), S. 90-128 (112); abrufbar unter: https://viewer.content-select.com/pdf/viewer?id=4921&id_type=doi&identifiers=10.1628%2F0003892053967107&signature=c6adcb8da79ecc17fbee95f1a13fbd1f178f2302&frontend=1&language=deu&session=laMcgaSLxj2JQwbiXRE8tg4r3gRY0CYhJxUEgQ2mVn6ce8EGerQxPXcgSpn4Frm; Stefan Talmon, „Private Seenotrettung und das Völkerrecht“, in: JZ 2019, S. 802-809 (806); Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge 3. Ausgabe 2019, S. 101.

33 *Wissenschaftliche Dienste des Bundestages*, „Völkerrechtliche Schutzpflichten gegenüber Migranten in Seenot“ (31. Oktober 2013), WD 2-3000-078/13, S. 6, abrufbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/479390/b5046e625b072a51148b0d2b455df896/wd-2-078-13-pdf-data.pdf>.

34 Stefan Talmon, „Private Seenotrettung und das Völkerrecht“, in: JZ 2019, S. 802-809 (806).

35 Nele Matz-Lück, in: *verfassungsblog.de*, vom 18. August 2018, „Seenotrettung als völkerrechtliche Pflicht: Aktuelle Herausforderungen der Massenmigrationsbewegung über das Mittelmeer“, , abrufbar unter: <https://verfassungsblog.de/seenotrettung-als-voelkerrechtliche-pflicht-aktuelle-herausforderungen-der-massenmigrationsbewegungen-ueber-das-mittelmeer/>.

36 Hermann-Josef Blanke/ Manoël Johr, „Rechtliche Vorkehrungen für die zivile Seenotrettung im Mittelmeer“, in: DÖV 2019, S. 929-940 (938).

37 Stefan Talmon, „Private Seenotrettung und das Völkerrecht“, in: JZ 2019, S. 802- 809 (808).

38 Art. 17, 52 SRÜ.

39 Art. 18 Abs. 2 S. 1 SRÜ.

In bestimmten Ausnahmefällen wie zur Seenotrettung dürfen Schiffe jedoch ihre Durchfahrt unterbrechen.⁴⁰ Das Recht darf grundsätzlich nicht behindert werden.⁴¹ Eine Durchfahrt ist **friedlich**, wenn der **Frieden**, die **Sicherheit** und die **Ordnung des Küstenstaats nicht beeinträchtigt** sind.⁴² Ausnahmen von dem Grundsatz der Friedlichkeit sind in Art. 19 Abs. 2 SRÜ geregelt. In den dort aufgezählten Fällen werden die küstenstaatlichen Interessen verletzt.

Diskutiert wird, ob eine „Unfriedlichkeit“ der Durchfahrt vorliegt, wenn Schiffe in das Küstenmeer eines Staates einfahren und eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass Migranten im Folgeding die illegale Einreise ermöglicht werden soll.⁴³ Nach überwiegender Meinung erfasst Art. 19 Abs. 2 SRÜ allerdings nicht den Fall, dass ein Schiff Personen geladen hat, die an die zuständigen Behörden übergeben werden sollen, um das Stellen eines Asylantrages (in Übereinstimmung mit den Regeln des Völkerrechts)⁴⁴ zu ermöglichen.⁴⁵ Das Nachsuchen von Asyl laufe auch nicht per se den küstenstaatlichen Friedens- und Sicherheitsinteressen zuwider.⁴⁶

Sollte sich eine Durchfahrt als unfriedlich erweisen, kann ein Küstenstaat nach Art. 25 SRÜ notwendige Schritte einleiten, diese zu verhindern z.B. durch die Aufforderung, die Hoheitsgewässer zu verlassen.⁴⁷ Aus dem Recht auf friedliche Durchfahrt ergibt sich jedoch grundsätzlich kein Anspruch auf einen Hafenzugang.

40 Art. 18 Abs. 2 S. 2 SRÜ.

41 Art. 24 Abs. 1 SRÜ.

42 Art. 19 Abs. 1 S. 1 SRÜ.

43 *Sicco Rah*, Asylsuchende und Migranten auf See- Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht, Berlin u.a. 2009, S. 27 ff.

44 *Mark Pallis*, „Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea: Interactions and Conflicts Between Legal Regimes“, in *International Journal of Refugee Law*, Vol. 14 No. 2/3 (2002), S. 329-364 (357), abrufbar unter: https://academic.oup.com/ijrl/article/14/2_and_3/329/1604191.

45 *Sicco Rah*, Asylsuchende und Migranten auf See- Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht, Berlin u.a. 2009, S. 33; *Nicole Jack*, „Rettungseinsätze im Mittelmeer zwischen Lebensschutz und Unterstützung von Schleusern- Eine Analyse des Rechtsrahmens“, in: Kluth/Jack/Schäper, *Seenotrettung von Flüchtlingen und Europäische Werte*, Halle an der Saale 2019, S. 49-87 (55).

46 *Richard Barnes*, „Refugee Law at Sea“, in: *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 53(2004), S. 47-77 (56); *Sicco Rah*, Asylsuchende und Migranten auf See- Staatliche Rechte und Pflichten aus völkerrechtlicher Sicht, Berlin u.a. 2009, S. 32. Nach anderer Ansicht kann bereits der Transport von Asylsuchenden und Geflüchteten, die beabsichtigen, Asylanträge in einem Küstenstaat zu stellen, dazu führen, dass die Friedlichkeit der Durchfahrt ausgeschlossen ist; vgl.: *Guy S. Goodwin-Gill/ Jane McAdam*, *The Refugee in International Law*, Oxford u.a. 3. Ausgabe 2007, S. 274; dazu kritisch: *Mark Pallis*, „Obligations of States towards Asylum Seekers at Sea: Interactions and Conflicts Between Legal Regimes“, in *International Journal of Refugee Law*, Vol. 14 No. 2/3 (2002), S. 329-364 (356 ff.).

47 *Yoshifumi Tanaka*, *The International Law of the Sea*, Cambridge 3. Ausgabe 2019, S. 114.

6. Fazit

Es lässt sich resümieren, dass Kapitäne von Seenotrettungsschiffen zwar eine Pflicht zur Seenotrettung haben, diese allerdings nicht mit einer grundsätzlichen Pflicht eines Küsten- oder Flaggenstaates zur Aufnahme- oder Ausschiffung von Geretteten korrespondiert. So entsteht strukturell eine Rechtslücke. Es besteht völkergewohnheitsrechtlich ein sogenanntes Nothafenrecht, das jedoch nicht mit einem Recht auf Ausschiffung von Geretteten einhergeht. Zudem kann das Recht eines Schiffes auf friedliche Durchfahrt im Küstenmeer eines Staates nur in begrenzten Ausnahmefällen eingeschränkt werden.
