

# Flüchtlinge in Seenot: handeln und helfen

Hinweise  
für Skipper  
und Crews

**PRO ASYL**

Förderverein PRO ASYL e.V.

**DER EINZELFALL ZÄHLT.**

Spätestens mit Beginn der Urlaubssaison heißt es für Besitzer und Mieter 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 sind. 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 Nordafrikas oder des Nahen Ostens aufbricht und in seeuntaugliche Boote steigt, flieht in der Regel vor Armut, Verfolgung oder Bürgerkrieg. Für diese Flüchtlinge ist das Meer keine schillernde Ferienkulisse, sondern ein Hindernis auf dem Weg nach Europa, das tödliche Gefahren birgt.

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.<sup>1</sup> 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):<sup>2</sup> »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 (...).«

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

2 Art. 98 Abs. 1 SRÜ.

- 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.«<sup>3</sup>
  
- 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.«<sup>4</sup>
  
- 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.«<sup>5</sup>
  
- Im Jahre 2004 wurde ein wichtiger Schritt für die bessere Umsetzung der Rettungspflichten gemacht. Der Schifffahrtsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschifffahrtskommission (IMO) hat 2004 Richtlinien für den Umgang mit Personen in Seenot erlassen, die seit 2006 in Kraft sind.<sup>6</sup> Sie legen die Details der Rettungspflichten fest.

## Wann muss ich retten?

Sie müssen nicht nur bei Lebensgefahr eingreifen,<sup>7</sup> sondern immer dann, wenn sich jemand in Seenot befindet.<sup>8</sup> 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.«<sup>9</sup> 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.

## 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.<sup>10</sup> 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 Bericht erstatten,<sup>11</sup> damit dieser zur Rettung schreiten kann. Auch können Sie versuchen, über UKW Kontakt zu anderen großen Frachtern oder Fischern in der Nähe herzustellen – möglicherweise können diese Hilfe leisten, bevor der Seenotrettungsdienst eintrifft.

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.

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

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

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.

Andernfalls riskieren Sie nicht nur das Leben der Betroffenen. Sie können sich auch wegen unterlassener Hilfeleistung strafbar machen, sofern Sie sich im Küstengewässer und damit im Geltungsbereich innerstaatlichen Strafrechts befinden.

## 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.<sup>12</sup>

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 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 illegalen Einreise. Zwar ist illegale Einwanderung verboten - das ändert aber nichts an der rechtlichen Pflicht, Menschen, die hierbei in Seenot geraten, zu Hilfe zu eilen.

## Welche Bedeutung hat das Internationale Flüchtlingsrecht bei der Seenotrettung?

Viele Menschen fliehen nach Europa, weil sie arm sind. Das ist verständlich, niemand möchte in Armut leben. Dennoch gibt es keine rechtliche Pflicht, diese Menschen in Europa aufzunehmen. Die Europäische Union unternimmt erhebliche Anstrengungen, um die illegale Einwanderung zu bekämpfen.

Anders verhält es sich mit Asylsuchenden, die schutzbedürftig im Sinne des Völker- und Europarechts sind. Dazu zählen zwei Gruppen: Erstens gibt es Flüchtlinge nach der Genfer Flüchtlingskonvention. Hierzu gehört jeder, 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 oder durch Bürgerkriege der Fall sein. Europäische Staaten sind völker- und europarechtlich verpflichtet, ihnen Schutz zu gewähren.

Die Boote, die sich nach Europa bewegen, sind oft Bestandteil so genannter »Mixed Migration-Flows«: Gruppen, in denen sich sowohl Asylsuchende als auch Migranten, die nicht völkerrechtlich schutzbedürftig sind, finden.

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. Außerdem ist die Prüfung von Asylanträgen 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.

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

## Die Rettung – was muss ich tun?

### Schreiten Sie zur Rettung.

#### Nach dem SAR heißt das für Sie:<sup>13</sup>

- 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 zuständigen Seenotrettungsdienst. Er wird von Ihnen, den IMO-Richtlinien<sup>14</sup> 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;
- 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 IMO<sup>15</sup> 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).

<sup>13</sup> SAR, Anlage, Kapitel 1.1.3.2.

<sup>14</sup> Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.10. f.

<sup>15</sup> IMO/UNHCR, Rescue at Sea – A Guide to Principles and Practice as Applied to Migrants and Refugees.

- Führen Sie stets die nach SOLAS erforderliche Ausrüstung einschließlich der Funkausrüstung mit sich.
- Halten Sie Rettungsmittel bereit (bspw. Rettungswesten, Rettungsringe, Rettungsleinen sowie sonstige an Bord befindliche Ausrüstung).
- Bei Dunkelheit halten Sie gegebenenfalls die erforderliche Signalausrüstung 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?«)

## Was ist ein sicherer Ort?

Das SAR verpflichtet Sie, die Geretteten »an einen sicheren Ort« zu bringen.<sup>16</sup> Was aber ist ein sicherer Ort? Nach der IMO ist ein Ort sicher, an dem die Rettungsaktion als beendet angesehen werden kann. Hier darf das Leben des Geretteten nicht länger bedroht sein. Auch müssen die grundlegenden menschlichen Bedürfnisse befriedigt sein. Dazu zählen vor allem Nahrung, Unterkunft und medizinische Versorgung.<sup>17</sup>

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: Das retten-

de 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.<sup>18</sup>

Ganz besonders sorgfältig müssen Sie den sicheren Ort prüfen, wenn Gerettete sich als Asylsuchende zu erkennen geben. Die IMO 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.<sup>19</sup>

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 der Verfolgungsgefahr in ihrem Heimatstaat 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 eine Gefahr entstehen: In den meisten afrikanischen Staaten gibt es kein funktionierendes Asylsystem, das dem unseren vergleichbar ist. Den Betroffenen droht also, dass sie von hier in ihre Herkunftsstaaten abgeschoben werden, ohne dass ihr Asylantrag geprüft worden wäre. Man spricht hier von Kettenabschiebung. 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. All dies spricht dafür, Asylsuchende in einem europäischen Hafen auszuschieffen.

<sup>16</sup> SAR, Anlage, Kapitel 1.1.3.2.

<sup>17</sup> Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.12.

<sup>18</sup> Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.13.

<sup>19</sup> Maritime Safety Committee, Resolution MSC.167(78), 6.17.



## 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 SOLAS und des SAR 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.

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 Koordination.<sup>20</sup>

Insbesondere müssen die Staaten hierbei die IMO-Richtlinien berücksichtigen.<sup>21</sup> Und die sind unmissverständlich: Ein Schiff darf keine unangemessene Verzögerung, finanziellen Einbußen oder ähnliche Schwierigkeiten erleiden, nachdem es Personen aus Seenot gerettet hat.<sup>22</sup> Das bedeutet: Der erste Seenotrettungsdienst, den Sie kontaktieren, muss – falls er nicht selbst zuständig ist – den für den jeweiligen Such- und Rettungsbereich zuständigen Rettungsdienst kontaktieren. Dieser soll die

Verantwortlichkeit unverzüglich übernehmen und die erforderlichen Maßnahmen einleiten.<sup>23</sup> (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.<sup>24</sup> Daher wird meist der Seenotrettungsdienst die Ausschiffung im Einvernehmen mit den einheimischen Behörden organisieren. Nach Auskunft deutscher Reedereien haben sich die neuen Regelungen in der Praxis bewährt: Die Erfahrungen mit der zügigen Ausschiffung waren in den vergangenen Jahren weitgehend positiv, haben Reeder berichtet. Unklar ist, ob dies auch für die Fälle gilt, in denen Segeljachten oder Fischerboote Menschen in Seenot an Bord genommen hatten.

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.

## Mache ich mich strafbar?

Die Frage mag überraschend sein – wer rettet, kann sich nicht strafbar machen. Im Gegenteil: Wenn man nicht hilft, obwohl man verpflichtet wäre, droht eine Anklage wegen unterlassener Hilfeleistung. Zumindest dann, wenn man sich im Küstengewässer und damit im Hoheitsgebiet eines Staates befindet, denn dort gilt innerstaatliches Strafrecht.

So wird auch überwiegend von unproblematischen Ausschiffungen berichtet. Grund zur Sorge gibt aber, dass ein italienisches Gericht 2006 das Strafverfahren gegen den Kapitän der

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

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

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

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

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

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 Fang-ausrüstung 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. Gegen die Verurteilung der beiden Kapitäne wurde Berufung eingelegt.

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](http://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](http://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](http://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](http://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

### Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR)

**Telefonnummer** +41 22 739 81 11

### International Maritime Organization (IMO)

**Telefonnummer** +44 207 735 7611

### Allgemein, Funk

**Meldung über beliebigen Kanal** mit dem gesprochenen Wort **MAYDAY**

oder auch

**UKW-Seefunk** als fest eingebaute Schiffsfunkstelle über Kanal 16 mit optionalen DSC-Anruf (Kanal 70); siehe auch Notfall-Tafel

**Offshore:** Grenzwellensprechfunk über 2182 kHz mit DSC-Anruf über 2187,5 kHz sowie Kurzwelle auf den Frequenzen 4125, 6215, 8291, 12290 und 16420 kHz

### Deutschland

#### Telefonische Alarmierung

+49 421 53 68 70

#### Telefonisch, Mobilfunk

124 124

#### MMSI

00211 1240

#### Medizinische Beratung Cuxhaven

+49 472 1785

### Frankreich

#### Telefonische Alarmierung

112

#### Telefonisch, Mobilfunk

1616 und 112

#### MMSI

CROSS Griz-Nez 00227 5100

CROSS Jobourg 00227 5200

CROSS Corsen 00227 5300

CROSS La Garde 00227 5400

CROSS Étrel 00227 5000

CROSS Corse oder MRSC Ajaccio 00227 5410

### Griechenland

#### Telefonische Alarmierung

Olympia Radio +30 210 600 1799

Piraeus Costguard +30 210 411 2500

Costguard Emergency Intervention 108

#### Telefonisch, Mobilfunk

Costguard Emergency Intervention 108

#### MMSI

Olympia Radio 00237 1000

Piraeus Costguard 237 673 000

#### Funkärztliche Beratung durch das Hellenic Red Cross

+30 210 523 0880

## Italien

### Alarmnummer, alle Netze

Il Numero Blu 1530

### MMSI

MRCC Rom 00247 0013

MRSC Ancona 00247 0017

MRSC Bari 00247 0016

MRSC Cagliari 00247 0023

MRSC Catania 00247 0021

MRSC Genova 00247 0011

MRSC Livorno 00247 0012

MRSC Napoli 00247 0014

MRSC Palermo 00247 0022

MRSC Calabria 00247 0015

### Funkärztliche Beratung durch das Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.)

Festnetz: +39 06 542 230 45

Mobil: +39 348 - 398 4229

[www.cirm.it](http://www.cirm.it)

## Malta

### Anrufname

Valetta Port Control (Armed Forces of Malta)

### Telefonisch, Festnetz

Valetta Port Control (Armed Forces of Malta)

+356 2180 9279

### MMSI

Malta RSCC 00215 0100

## Spanien

### Telefonische Alarmierung

Maritime Notfallnummer:

+34 900 202 202

### MMSI

Malaga (CCR) 002241023

MRCC Almeria 002241002

MRSC Cartagena 002241003

MRCC Valencia 002241004

Valencia (CCR) 002241024

MRSC Castellon 002241016

MRSC Tarragona 002241006

MRCC Barcelona 002240991

MRCC Palma 002241005

## Türkei

### Telefonische Alarmierung

Kurzwahl aus allen Netzen 158

Turkish Coast Guard +90 312 158 0000

MRCC Ankara +90 312 425 3337

MRSC Istanbul; Region Marmarameer und  
Straßen +90 212 242 9710

MRSC Samsun; Region Schwarzes Meer +90 362 445 2908

MRSC Izmir; Region Ägäis +90 232 365 68

MRSC Mersin; Region Mittelmeer +90 324 238 87

### MMSI

MRSC Istanbul 00271 1000

MRSC Samsun 00271 2000

MRSC Antalya 00271 3000

Quelle: [www.skipperguide.de/wiki/Hilfe\\_im\\_Seenotfall](http://www.skipperguide.de/wiki/Hilfe_im_Seenotfall)  
Auf dieser Seite finden sich auch Telefonnummern weiterer  
Küstenwachen.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

# Flüchtlinge in Seenot: handeln und helfen

Herausgeber:

Förderverein PRO ASYL e.V.  
Postfach 160624  
60069 Frankfurt/M.  
Telefon: 069/230688  
Fax: 069/230650

[www.proasyl.de](http://www.proasyl.de)  
[proasyl@proasyl.de](mailto:proasyl@proasyl.de)

Spendenkonto-Nr. 8047300  
Bank für Sozialwirtschaft Köln  
BLZ 370 205 00

Veröffentlicht im Juni 2011

**PRO ASYL**  
Förderverein PRO ASYL e.V.  
**DER EINZELFALL ZÄHLT.**

Hinweise  
für Skipper  
und Crews

**PRO ASYL**  
Förderverein PRO ASYL e.V.  
**DER EINZELFALL ZÄHLT.**