



---

## Sachstand

---

### Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe

## Seenotrettung durch deutsche Kriegsschiffe

Aktenzeichen: WD 2 - 3000 - 034/16  
Abschluss der Arbeit: 23. Februar 2016  
Fachbereich: WD 2: Auswärtiges, Völkerrecht, wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Verteidigung, Menschenrechte und humanitäre Hilfe

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einführung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Maßgebende Regelungen</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Voraussetzungen der Rettungspflicht</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Inhalt der Rettungspflicht</b>	<b>6</b>

## 1. Einführung

Auf der Flucht vor Krieg, Verfolgung und Armut versuchen derzeit viele Menschen, auf großteils ungeeigneten Wasserfahrzeugen das Mittelmeer in Richtung Europa zu überqueren. Auch deutsche Kriegsschiffe halten sich in zunehmender Zahl im Mittelmeer auf. Diese Situation gibt Anlass zur **Frage, welche Rettungspflichten dem Kommandanten eines deutschen Kriegsschiffes obliegen**, wenn dieses **außerhalb deutscher Hoheitsgewässer** auf ein von Flüchtenden genutztes, in Seenot geratenes Wasserfahrzeug trifft.

## 2. Maßgebende Regelungen

Menschen aus Seenot zu retten, ist eine uralte seemännische Regel. In der Moderne hat sie Eingang in etliche nationale und internationale Regelwerke gefunden, von denen im hier untersuchten Zusammenhang die Folgenden relevant sind:

- Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974<sup>1</sup> (SOLAS)

Gemäß Annex 2 Regelung 33 Ziffer 1 S. 1 SOLAS ist der „Kapitän eines auf See befindlichen und zur **Hilfeleistung** fähigen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, dass Personen sich **in Seenot** befinden, (...) verpflichtet, ihnen schnellstmöglich **zu Hilfe zu eilen**.“

- Das Internationale Übereinkommen über den Such- und Rettungsdienst auf See von 1979<sup>2</sup> (SAR)

Gemäß Ziffer 2.1.10 der Anlage zum SAR sorgen die Vertragsstaaten dafür, dass jeder **in Seenot** befindlichen Person **Hilfe geleistet** wird.

- Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982<sup>3</sup> (SRÜ)

In Teil VII des SRÜ findet sich Art. 98 Abs. 1 lit. a) SRÜ. Danach „verpflichtet jeder Staat den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist, jeder Person, die auf See **in Lebensgefahr** angetroffen wird, **Hilfe zu leisten**.“ Obgleich Teil VII SRÜ nach seiner Überschrift nur die – in Art. 86 SRÜ näher definierte – „Hohe See“ zum Gegenstand hat, gilt die Hilfeleistungspflicht bei Lebensgefahr auch in anderen Seegebieten. Dies ergibt sich aus einer Zusammenschau mit Art. 18 Abs. 2 SRÜ:<sup>4</sup> Gemäß Art. 18 Abs. 2 S. 1 SRÜ muss die Durchfahrt durch das Küstenmeer grundsätzlich zügig und ohne Unterbrechung erfolgen. Gemäß Art. 18 Abs. 2 S. 2 SRÜ schließt

---

<sup>1</sup> BGBl. 1979 II S. 142.

<sup>2</sup> BGBl. 1982 II S. 486.

<sup>3</sup> BGBl. 1994 II S. 1799.

<sup>4</sup> Siehe Center for Oceans Law and Policy, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary, 1995, Band 3 S. 176 f.

die Durchfahrt aber in bestimmten Ausnahmefällen auch das Anhalten und Ankern im Küstenmeer ein. Zu diesen Ausnahmen zählt die Hilfeleistung für Personen, Schiffe oder Luftfahrzeuge in Gefahr oder Not. Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Vertragsparteien eine inhaltsleere Regelung schaffen wollten, ist Art. 98 Abs. 1 lit. a) SRÜ im Lichte des Art. 18 Abs. 2 SRÜ dahingehend auszulegen, dass die Rettungsverpflichtung auch im Küstenmeer und mithin in jedem Bereich der See gilt. Der Wortlaut des Art. 98 Abs. 1 lit. a) SRÜ steht einer solchen Auslegung nicht entgegen, da er nicht von der „Hohen See“, sondern lediglich von der „See“ spricht.

- Das Internationale Abkommen über Bergung von 1989<sup>5</sup> (Bergungsabkommen)

Gemäß Art. 10 Abs. 1 des Bergungsabkommens ist „(j)eder Kapitän (...) verpflichtet, jeder auf See **in Lebensgefahr** befindlichen Person Hilfe zu leisten, soweit er dazu ohne ersthafte Gefährdung seines Schiffes und der Personen an Bord in der Lage ist“. Regelungsgegenstand des Bergungsabkommens sind Situationen, in denen eine Bergungsmaßnahme durchgeführt wird, d.h. eine Hilfeleistung für ein Schiff oder einen sonstigen Vermögensgegenstand, der sich in schiffbaren oder sonstigen Gewässern in Gefahr befindet, erfolgt (Art. 1 lit. a). Gemäß Art. 4 Abs. 1 des Bergungsabkommens ist dieses nicht auf die von einem Staat betriebenen Kriegsschiffe anzuwenden, sofern dieser Staat nicht etwas anderes beschließt. **Deutschland hat von dieser Öffnungsklausel Gebrauch gemacht.**<sup>6</sup>

Nicht einschlägig ist demgegenüber die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27. Juli 1993<sup>7</sup> (SeeFSichV). Gemäß § 2 Abs. 1 SeeFSichV hat „der Schiffsführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffes, dem gemeldet wird, dass sich Menschen in Seenot befinden, (...) ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem betreffenden Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben. Gemäß Art. 1 Abs. 2 SeeFSichV sind Schiffe der Bundeswehr jedoch ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen.

### 3. Voraussetzungen der Rettungspflicht

Wie erörtert, besteht nach den hier relevanten Vorschriften eine Rettungspflicht, wenn eine Seenot bzw. Lebensgefahr vorliegt. Während der Begriff der **Lebensgefahr selbsterklärend** ist, bedarf es einer **Definition der Seenot**. Eine solche findet sich in Kapitel I Ziffer 1.3.13 der Anlage zum SAR. Danach ist Seenot „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**“. Das entspricht der völkergewohnheitsrechtlichen Bedeutung der Seenot. Die genannten Voraussetzungen können etwa bei Manövrierunfähigkeit des Wasserfahrzeugs, bei einem Mangel an Bordrettungsmitteln, bei einer die Gesundheit der Passagiere oder die Sicherheit des Fahrzeugs gefährdenden Überbelegung oder bei mangelnder Versorgung der Passagiere

---

<sup>5</sup> BGBl. 2001 II S. 511.

<sup>6</sup> Siehe die Übersicht der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation über den Status der unter ihrem Dach geschlossenen Konventionen, S. 457, abrufbar <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202016.pdf> (letzter Abruf am 23. Februar 2016).

<sup>7</sup> BGBl. 1993 I S. 1417.

---

mit Nahrung, Trinkwasser und notwendigen Medikamenten vorliegen. 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 Antrieb bei ruhigem Wetter einen Hafen erreichen kann.

#### 4. Inhalt der Rettungspflicht

Wie ausgeführt, verpflichten die relevanten Vorschriften den Kommandant eines deutschen Kriegsschiffes zur **Hilfeleistung**, ohne diese näher zu definieren. Insbesondere sehen sie nicht vor, unter welchen konkreten Bedingungen die in Seenot geratenen Menschen an Bord des Kriegsschiffes genommen werden müssen. Auch die vom Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Jahr 2004 verabschiedete Resolution MSC.167(78)<sup>8</sup>, welche Hinweise zur Behandlung von in Seenot geratenen Menschen gibt, sowie das von der IMO zuletzt im Jahr 2013 herausgegebene IAMSAR Manual, welches in Band 3 Ausführungen zur Art und Weise der Hilfeleistung enthält, beantworten diese Frage nicht. Das mit den relevanten Vorschriften verfolgte Ziel, die Seenot bzw. Lebensgefahr effektiv zu beenden, dürfte es jedenfalls dann gebieten, **die in Seenot geratenen Menschen an Bord des Kriegsschiffes zu nehmen**, wenn der Lebensgefahr bzw. Seenot mit anderen Mitteln der Hilfeleistung – Unterstützung der zuständigen Küstenwacheeinheiten, Ausbringen von Rettungsmitteln, usw. – nicht effektiv begegnet werden kann. In Betracht kommt das etwa dann, wenn die Fahrzeuge der Küstenwache über keine ausreichende Aufnahmekapazität oder über eine schlechtere medizinische Versorgung als das Kriegsschiff verfügen. Andererseits dürfte eine Anbordnahme in aller Regel ausscheiden, wenn das Kriegsschiff oder seine Besatzung dadurch ernstlich gefährdet würden oder wenn Versuche der Anbordnahme die Seenotsituation noch verstärken würden. Dies kann etwa dann der Fall sein, wenn der Seegang so stark ist, dass bei Annäherung beider Wasserfahrzeuge eine unkontrollierbare Kollision mit hohem Schadenspotential zu befürchten wäre. Letztlich kann nur anhand der konkreten Umstände des Einzelfalles entschieden werden, ob die in Seenot geratenen Menschen an Bord des Kriegsschiffes zu nehmen sind.

Ende der Bearbeitung

---

<sup>8</sup> Resolution MSC.167(78) vom 20. Mai 2004, abrufbar unter [http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/MSC.167\(78\).pdf#search=Resolution%20MSC%2E167%2878%29](http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/MSC.167(78).pdf#search=Resolution%20MSC%2E167%2878%29) (letzter Abruf am 23. Februar 2016).