



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, 22.05.2015  
Seite 1 von 1

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Wolfgang Gehrcke,  
Jan van Aken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE  
betreffend

**„Zivile Handelsschiffe und die Seenotrettung“**  
- Drucksache 18/04780

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens  
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-  
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage  
zum Schreiben  
vom 22.05.2015

Antwort  
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Wolfgang Gehrcke, Jan van Aken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE betreffend

**„Zivile Handelsschiffe und die Seenotrettung“**

- Drucksache 18/04780

**Frage 1:** *Wie viele Personen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren von zivilen Handelsschiffen aus Seenot gerettet worden*  
a) *im Mittelmeer*  
b) *in anderen Meeren*  
(bitte jeweils nach Schiffen deutscher, europäischer und sonstiger Reedereien aufgliedern)?

**Antwort:**

Es liegen der Bundesregierung keine statistischen Auswertungen über die Anzahl der von zivilen Handelsschiffen geretteten Personen im Mittelmeer oder in anderen Meeren im genannten Zeitraum vor.

Das Bundesministerium des Innern kann auf Grundlage der dem Bundespolizeipräsidium von den zuständigen italienischen Behörden für den Zeitraum vom 01.11.2014 (Einsatzbeginn der Frontex- Operation „Triton“) bis einschließlich 27.04.2015 gelieferten Informationen die nachfolgenden Angaben zum Mittelmeer machen:

Innerhalb der 30-Meilen-Zone erfolgten Rettungsmaßnahmen ausschließlich durch behördliche Schiffe, außerhalb dieser Zone wurden bei drei Anlässen insgesamt 721 Migranten durch die Handelsschiffahrt gerettet. Weitere 1.223 Migranten wurden durch die Handelsschiffahrt mit Unterstützung von Schiffen der Operation „Triton“ gerettet. Bei gemeinsamen Rettungseinsätzen von behördlichen Schiffen sowie der Handelsschiffahrt konnten weitere 1.532 Personen gerettet werden.

Außerhalb dieser regulären Einsatzgebiete (in relativer Nähe zu den libyschen Küstengewässern) wurden durch die Handelsschiffahrt 6.504 Personen gerettet. Mit Unterstützung von Schiffen der Operation „Triton“ wurden durch die Handelsschiffahrt in diesem Gebiet weitere 1.710 Personen und bei gemeinsamen Rettungseinsätzen von behördlichen Schiffen sowie der Handelsschiffahrt bei 78 Einsätzen weitere 10.749 Migranten gerettet.

Inwieweit diese Angaben vollständig, belastbar oder abschließend sind, kann von der Bundesregierung nicht beurteilt werden.



**Frage 2:** *Wie viele von zivilen Handelsschiffen gerettete Personen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren jeweils in Zypern, Griechenland, Kroatien, Italien, Malta, Frankreich und Spanien an Land gegangen?*

**Antwort:**

Es liegen der Bundesregierung keine statistischen Auswertungen über die Anzahl der von zivilen Handelsschiffen geretteten Personen, die in den aufgeführten Ländern an Land gegangen sind, im genannten Zeitraum vor.

**Frage 3:** *Wie viele Rettungsmaßnahmen sind von zivilen Handelsschiffen in den letzten fünf Jahren unternommen worden*

- a) *im Mittelmeer*
- b) *in anderen Meeren*

*(bitte analog zu Frage 1 aufgliedern), und wie viele Handelsschiffe waren daran jeweils beteiligt?*

**Antwort:**

Es liegen der Bundesregierung keine statistischen Auswertungen über die Anzahl der von zivilen Handelsschiffen unternommenen Rettungsmaßnahmen im genannten Zeitraum vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**Frage 4:** *Welche weiteren Kenntnisse und welche Einschätzung hat die Bundesregierung zur, ggf. zunehmenden, Bedeutung ziviler Handelsschiffe bei der Rettung aus Seenot?*

**Antwort:**

Die Handelsschifffahrt und das für Rettungssituationen in der Handelsschifffahrt international vorgesehene auf dem Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See beruhende Such- und Rettungssystem ist für die Lösung der jetzt insbesondere im Mittelmeer zutage tretenden Flüchtlingsproblematik nicht ausgelegt.

**Frage 5:** *Wann, in welcher Weise, mit welchem Inhalt und welchem Ergebnis wurde die Thematik der Seenotrettung von Flüchtlingen auf dem Mittelmeer durch zivile Handelsschiffe in Gremien der EU besprochen, und welche Position hat die Bundesregierung dabei jeweils eingenommen (bitte auflisten und ausführen)?*

**Antwort:**

In der Mitteilung der Europäischen Kommission über die Arbeit der Task Force Mittelmeer vom 4. Dezember 2013 (COM(2013) 869 final, S. 18) werden die Mitgliedstaaten dazu aufgerufen, die Kapitäne von Handelsschiffen an die Einhaltung ihrer Verpflichtungen nach internationalem Seenotrettungsrecht zu erinnern. Der Rat für Justiz und Inneres nahm auf seiner 3279. Tagung am 5./6.12.2013 die Mitteilung der Kommission zur Kenntnis.

**Frage 6:** *Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zur beschriebenen Problematik, es falle schwer, ein Land zu finden, das zur Aufnahme der geretteten Flüchtlinge bereit ist?*

**Antwort:**

Sofern hiermit die Ausschiffung von aus Seenot geretteten Flüchtlingen gemeint ist, ergibt sich die Verpflichtung hierzu aus den einschlägigen Regeln des internationalen Seenotrettungsrechts.

Nach Aussage des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) gäbe es nach Berichten von VDR-Mitgliedsunternehmen grundsätzlich keine Probleme, die im Mittelmeer aufgenommenen Flüchtlinge an die Küstenwache oder Häfen in Italien und Malta zu übergeben.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung zur beschriebenen Problematik keine Erkenntnisse vor.

**Frage 7:** *Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über das Ausmaß der zeitlichen Verzögerungen, die Handelsschiffe in den letzten fünf Jahren jeweils infolge Seenotrettungsmaßnahmen in Kauf genommen haben?*

**Frage 8:** *Welche allgemeinen und konkreten Kenntnisse hat die Bundesregierung über die finanziellen Folgen solcher Verzögerungen?*

**Antwort:**

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die sich aus dem allgemeinen Seevölkerrecht, namentlich Art. 98 des UN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) ergebende Verpflichtung, Personen Hilfe zu leisten, die sich auf See in Lebensgefahr befinden, gilt für alle Schiffe unbedingt und insbesondere ohne Berücksichtigung kommerzieller Interessen. Verzögerungen im ursprünglich geplanten Reiseverlauf sind hinzunehmen. Die Bundesregierung führt daher keine Statistik über zeitliche Verzögerungen, die Handelsschiffe infolge Seenotrettungsmaßnahmen in Kauf nehmen mussten, oder etwaige finanzielle Folgen solcher zeitlicher Verzögerungen.

**Frage 9:** *Welche Kenntnis hat die Bundesregierung darüber, in welchem Umfang Reeder in den letzten fünf Jahren ihre Vertragspflichten nicht einhalten konnten, weil es aufgrund von Rettungsmaßnahmen zu Verzögerungen kam?*

- a) *Inwiefern greifen nach Kenntnis der Bundesregierung in solchen Fällen die in der Seefahrt üblichen Versicherungen, um ggf. entstandene finanzielle Schäden auszugleichen?*
- b) *Welche allgemeinen und konkreten Kenntnisse hat sie über die finanziellen Kosten solcher Verzögerungen?*
- c) *Welche Kenntnisse hat sie darüber, inwiefern Reeder Aufträge verloren haben, weil sie aufgrund Rettungsmaßnahmen Verträge nicht pünktlich einhalten konnten?*
- d) *Welche Kenntnisse hat sie darüber, inwiefern Reeder (nach eigenen Angaben) wegen der finanziellen Folgen von Rettungsmaßnahmen Insolvenz beantragen oder Konkurs anmelden mussten?*



**Antwort:**

Zum Eingangssatz und zur Unterfrage b) wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

- a) Der Versicherungsschutz hängt naturgemäß vom jeweiligen Versicherungsvertrag ab. Die Schiffsversicherer (P&I Clubs) decken die operativen Kosten der Rettungseinsätze nahezu vollständig ab. Dazu gehören der zusätzliche Brennstoff, die Gehälter der Seeleute, die Verpflegung und medizinische Ausrüstung an Bord sowie etwaige Hafengebühren. Wirtschaftliche Folgeschäden sind jedoch vom Versicherungsschutz üblicherweise ausgeschlossen.
- c) Die Bundesregierung führt keine Statistik über Aufträge, die Reedereien verloren haben, weil sie aufgrund von Rettungsmaßnahmen Verträge nicht pünktlich einhalten konnten.
- d) Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass deutsche Reeder wegen der Durchführung von Rettungsmaßnahmen Insolvenz beantragen oder Konkurs anmelden mussten.

**Frage 10:** *Sind der Bundesregierung Berichte bekannt, dass Handelsschiffe sich in den letzten fünf Jahren der Verpflichtung zu Rettungsaktionen entzogen haben (bitte ggf. ausführen), und welche Maßnahmen sind gegen die Verantwortlichen ergriffen worden?*

**Antwort:**

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

**Frage 11:** *Inwiefern haben sich einzelne Reeder, Reederverbände, Schifffahrtsunternehmen oder Seefahrer- und Transportarbeitergewerkschaften hinsichtlich der unterschiedlichen beschriebenen Problemlagen (vermehrte Aufnahme von Flüchtlingen durch Handelsschiffe, Probleme, sie an Land zu bringen sowie finanzielle und strafrechtliche Implikationen) an die Bundesregierung bzw. Bundesbehörden gewandt, was war im Wesentlichen Gegenstand der Mitteilungen, und was war Inhalt der Reaktionen der Bundesregierung bzw. Bundesbehörden?*

**Antwort:**

Bei der Bundesregierung sind ein gemeinsames Schreiben der European Community Shipowners' Association, der International Chamber of Shipping, der European Transport Worker's Federation und der International Transport Workers Federation sowie ein Schreiben des Verbandes Deutscher Reeder und einzelner Reeder eingegangen, in denen die Flüchtlingsproblematik im Mittelmeer aufgegriffen wird. Eine Antwort wird derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

**Frage 12:** *Inwiefern werden die beschriebenen Problematiken in (welchen?) internationalen Gremien erörtert, und welche Schlussfolgerungen, Empfehlungen oder sonstige Hinweise haben diese erarbeitet?*

**Antwort:**

Das Amt des UN-Hochkommissars für Flüchtlinge (UNHCR) hat im März 2015 Empfehlungen an die EU zum Umgang mit Rettung von Schiffbrüchigen im Mittelmeerraum veröffentlicht („Central Mediterranean Sea Initiative – Action Plan“), in dem u.a. eine Kostenerstattung an Handelsschiff-Reedereien erwähnt wird, für den Fall, dass deren Schiffe durch die rechtlich bindende Nothilfe bei der Aufnahme von Schiffbrüchigen finanzielle Einbußen erleiden (dort Punkt 2).

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat am 4. und 5. März 2015 ein hochrangiges Treffen mit dem Titel „Mixed Migration by Sea“ durchgeführt. Teilnehmende Organisationen waren neben der IMO u. a. die Internationale Arbeitsorganisation (ILO), das UNHCR, das Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung (UNODC), das Büro des Hohen Kommissars für Menschenrechte (OHCHR), das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP), die Vereinten Nationen (Abteilung Meeresangelegenheiten und Seerecht - DOALOS), die Internationale Organisation für Migration (IOM), die EU-Kommission sowie Interpol. Die Veranstaltung hatte die Zielsetzung, den Dialog zwischen den betroffenen UN-Organisationen, internationalen Organisationen, Nichtregierungsorganisationen, den IMO-Mitgliedstaaten und der maritimen Wirtschaft zu fördern sowie zu einer verbesserten Kooperation und Abstimmung beizutragen. Das Thema Migration auf dem Seeweg soll verstärkt in den kommenden Sitzungen der relevanten IMO-Gremien behandelt werden (siehe auch Antwort zu Frage 26).

**Frage 13:**      *Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den beschriebenen Problemlagen?*

**Antwort:**

Das Thema wird von der Bundesregierung sehr ernst genommen und mit hoher Priorität behandelt. Deutschland ist in den zuständigen europäischen und internationalen Gremien vertreten.

**Frage 14:**      *Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über mögliche strafrechtliche Folgen von Seenotrettungsmaßnahmen durch zivile Handelsschiffe und Anlandungen Geretteter in Mitgliedstaaten der EU in den jeweiligen Mitgliedsländern (etwa Ermittlungen wegen Schleusungsaktivitäten), und wie beurteilt die Bundesregierung dieses Problem?*

*a) Wie häufig wurden in den letzten fünf Jahren gegen Kapitäne ziviler Handelsschiffe wegen des Verdachts auf Schleusung, Beihilfe zu illegaler Einreise oder ähnlicher Delikte ermittelt (bitte auflisten)?*

*b) Welche Strafen wurden dabei verhängt?*

**Antwort:**

Der Bundesregierung liegen hierzu keine belastbaren Erkenntnisse vor.



**Frage 15:** *Inwiefern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Mittelmeer ein Piraterie-Problem?*

- a) *Welche Kenntnisse hat sie über versuchte oder erfolgte Kaperungen ziviler Handelsschiffe durch Piraten in den letzten fünf Jahren im Mittelmeer (bitte angeben, wo sich die Vorfälle ereignet haben)?*
- b) *Gibt es eine allgemeine Warnung vor Piraterie im Mittelmeer und wenn ja, wer hat diese ausgesprochen und auf welchen Erkenntnissen beruht diese?*

**Antwort:**

Nach Kenntnissen der Bundesregierung gibt es im Mittelmeer kein Piraterie-Problem.

- a) Der Bundesregierung ist seit Jahresbeginn 2010 bis heute lediglich ein Fall von Piraterie im Mittelmeer bekannt. Am 14.03.2011 wurde der libysche Öltanker "ANWAAR AFRICA" ca. 370 km nordwestlich Darnah/Libyen entführt. Der Öltanker war mit 25000 Tonnen Treibstoff auf dem Weg von Griechenland nach Tripoli, als unbekannte Täter das Schiff kaperten, alle Besatzungsmitglieder als Geisel nahmen und in den libyschen Hafen Tobruk einliefen.
- b) Der Bundesregierung ist keine allgemeine Warnung vor Piraterie im Mittelmeer bekannt.

**Frage 16:** *Inwiefern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Seenotrettung im Mittelmeer ein Gesundheitsproblem aufgrund von Seuchenerkrankungen in Afrika?*

- a) *Hat nach Kenntnissen der Bundesregierung in den letzten Jahren die Zahl jener Personen zugenommen, die an hämorrhagischem Fieber (etwa Ebola, Lassa usw.) leiden oder von dessen Erregern befallen sind und die Überfahrt über das Mittelmeer angetreten haben, und welche konkreten Zahlen hat sie ggf. hierzu?*
- b) *Inwiefern sind ihr Meldungen bekannt, dass die Besatzungen von zivilen Handelsschiffen sich bei Seenotrettungsmaßnahmen mit schweren Krankheiten infiziert haben?*
- c) *Inwiefern wurden nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechende Schutzmaßnahmen oder Schulungen unter den Besatzungen ziviler Handelsschiffe vorgenommen?*

**Antwort:**

Die Fragen 16 Buchstaben a) und b) werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

- a) und b) Der Bundesregierung ist in den letzten Jahren keine Zunahme von Fällen bekannt geworden, in denen Personen mit viral hämorrhagischen Fiebern die Überfahrt über das Mittelmeer angetreten haben. Nach Deutschland sind seit 2006 keine Fälle von den viral hämorrhagischen Fiebern Lassa, Marburg oder Ebola importiert worden. 2006 war ein Lassa-Infizierter mit dem Flugzeug aus Sierra Leone eingereist. Fälle von Einschleppungen von hämorrhagischen Fiebern im Rahmen von Seenotrettungen oder Fälle, in denen sich Besatzungsmitglieder von Schiffen bei Seenotrettungen an schweren Infektionskrankheiten

angesteckt haben, sind der Bundesregierung auch außerhalb Deutschlands nicht bekannt.

- c) Es existiert ein Leitfaden des Internationalen Reederverbandes (International Chamber of Shipping – ICS) für Schiffsbesatzungen und Reedereien, um sich auf die Rettung von großen Zahlen von Flüchtlingen vorzubereiten. Dieser Leitfaden gibt Hinweise zum Umgang mit potenziell erkrankten Flüchtlingen. Der VDR hat zudem mitgeteilt, dass er derzeit mit dem Hafenärztlichen Dienst an einer ergänzenden Handreichung für Schiffsbesatzungen arbeite.

**Frage 17:** *Welche Kenntnis hat die Bundesregierung darüber, inwiefern Flüchtlinge bei Rettungsaktionen von Handelsschiffen aufgrund der für solche Maßnahmen und hohen Passagierzahlen nicht ausreichenden medizinischen und sonstigen Versorgungsmöglichkeiten an Bord zu Schaden kommen?*

**Antwort:**

Nach Mitteilung des VDR wären Handelsschiffe trotz aller Vorbereitungen nicht für die Rettung und medizinische Versorgung von teilweise mehreren Hundert Flüchtlingen ausgerüstet. Nach Aussage des VDR sei es auch zu Todesfällen (Unterkühlung) an Bord gekommen. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

**Frage 18:** *Welche Nachteile sind mit der Rettung von Menschen in Seenot durch zivile Handelsschiffe gegenüber der Rettung durch spezialisierte und entsprechend geübte und geschulte Seenotrettungs-, Marine- oder Grenzschutzeinheiten verbunden (etwa in Bezug auf die Wendigkeit der Schiffe und verfügbarer Rettungsboote und anderer Hilfsmittel, die Ausbildung und Erfahrung der Besatzung usw.), und inwieweit ist dies aus Sicht der Bundesregierung ein Argument dafür, die Seenotrettung insbesondere im Mittelmeer wieder verstärkt in nationalstaatlicher oder europäischer Verantwortung zu organisieren?*

**Antwort:**

Es ist oberste Priorität der EU, in Seenot geratene Flüchtlinge zu retten. Daher beteiligt sich Deutschland bereits mit zwei Schiffen an der erweiterten Seenotrettungsoperation. Bei einem konkreten Seenotrettungseinsatz sind die Vorteile, die spezialisierte Einsatzkräfte mit maßgeschneiderten Einsatzmitteln gegenüber zivilen Handelsschiffen haben, offenkundig. Handelsschiffe decken aber einen wesentlich größeren Teil der Weltmeere ab und können damit oftmals schneller vor Ort sein als spezialisierte SAR-Schiffe<sup>1</sup>. Im Mittelmeer hat sich jedoch gezeigt, dass das bewährte System der internationalen Seenotrettung in der derzeitigen Situation nicht allein ausreichend ist, um eine Rettung in Seenot geratener Flüchtlinge in vollem Maße sicherzustellen.

---

<sup>1</sup> Such- und Rettungsdienst (SAR: Search and Rescue) bei Seenotfällen



**Frage 19:** *Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über weitere, zunehmende Schwierigkeiten bzw. Herausforderungen, denen sich Reeder oder Kapitäne (objektiv oder subjektiv) hinsichtlich Seenotrettungsmaßnahmen oder des Umgangs mit Flüchtlingen ausgesetzt sehen?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung hat Kenntnisse, die sich aus Gesprächen mit den maritimen Verbänden sowie den in der Antwort zu Frage 11 genannten Schreiben ergeben.

**Frage 20:** *Inwiefern arbeiten zivile Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung mit den*  
a) *Grenzbehörden nordafrikanischer Länder*  
b) *Grenzbehörden von EU-Mittelmeeraanrainern*  
c) *den Grenzbehörden weiterer Mittelmeeraanrainer und*  
d) *mit Frontex*  
*hinsichtlich von Seenotrettungsmaßnahmen zusammen?*

**Antwort:**

Nach internationalem Seerecht (insbesondere Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz menschlichen Lebens auf See – SOLAS – Kapitel V Regel 33) untersteht in Seenotsituationen ein zur Hilfeleistung fähiges Schiff der Einsatzkoordination des nach Maßgabe der Regelungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegten und international zuständigen Such- und Rettungsdienstes und hat dessen Anforderung nachzukommen und mit ihm zusammen zu arbeiten. Inwieweit daneben eine Zusammenarbeit mit den in Buchstaben a) bis d) genannten Behörden erfolgt, richtet sich nach den konkreten Umständen des Einzelfalles und der Entscheidung des Kapitäns.

**Frage 21:** *Inwiefern erfolgen Meldungen der Handelsschiffe an die jeweiligen Grenzbehörden oder an Frontex bzgl. der Aufnahme von aus Seenot Geretteten, insbesondere von Flüchtlingen?*

**Antwort:**

Grundsätzlich ergibt sich die Verpflichtung zur Seenotrettung für Schiffsführer aus Art. 98 Seerechtsübereinkommen (SRÜ). Gemäß den SOLAS Richtlinien 1 (Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) besteht die Verpflichtung, das nächstgelegene MRCC (Maritime Rescue Coordination Center) über die Rettung von Personen aus Seenot zu informieren. Die Festlegung der nationalen Meldewege und Verfahrensabläufe obliegt grundsätzlich den jeweiligen Küstenstaaten.

**Frage 22:** *Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung von nationalen Grenzbehörden, anderen Behörden oder von Frontex Empfehlungen, Hinweise oder vergleichbare Handreichungen für Handelsschiffe hinsichtlich des Umgangs mit aus Seenot geretteten Flüchtlingen, die auf dem Weg in die EU sind (bitte ggf. im Einzelnen benennen und den Inhalt angeben)?*

**Antwort:**

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

**Frage 23:** *Welche Praxis verfolgen zivile Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung mit aus Seenot geretteten Personen?*

- a) *Werden diese überwiegend zum nächstgelegenen Hafen gebracht, oder erst am nächsten regulären Hafen von Bord gebracht?*
- b) *Wie gehen Handelsschiffe damit um, wenn Gerettete zu erkennen geben, dass sie um Asyl nachsuchen wollen?*
- c) *Inwiefern wird nach Kenntnis der Bundesregierung von zivilen Handelsschiffen das nonrefoulement-Gebot beachtet bzw. ist es überhaupt bekannt?*

**Antwort:**

Der Internationale Reederverband (International Chamber of Shipping – ICS) hat zur Hilfestellung für die zivile Handelsschifffahrt, die sich mit dem Problem der massenweisen Rettung von Flüchtlingen oder Migranten aus Seenot konfrontiert sieht, eine Reihe von umfangreichen Empfehlungen herausgegeben, namentlich

- „Large Scale Rescue Operations at Sea“ (2014)
- „Rescue at Sea, a guide to principles and practices as applied to refugees and migrants“ (2014, Herausgabe zusammen mit Internationaler Seeschifffahrts-Organisation – IMO und UN HCR) sowie
- „Recovery of Persons from the Water“ (2014).

Danach wird empfohlen, die geretteten Personen in Ansehung der Umstände des Einzelfalls an den nächst gelegenen sicheren Platz an Land zu verbringen, wobei darauf hingewiesen wird, dass die primäre Verantwortung für das Anlandbringen der Geretteten bei den Behörden des Staates liegt, der für die entsprechende internationale SAR-Region zuständig ist. Außerdem wird in einer „Important note“ darauf hingewiesen, dass der Kapitän eines zivilen Handelsschiffes, selbst wenn er von kustenstaatlicher Seite dazu aufgefordert werden sollte, gegenüber geretteten Personen keine Zuständigkeit, Verpflichtung oder Verantwortlichkeit habe in Bezug auf ihren rechtlichen Status oder etwaige Anträge auf Asyl. Die ausschließliche Verantwortlichkeit des Kapitäns und der Besatzung liege darin, die Sicherheit der Geretteten aufrecht zu erhalten und soweit möglich, für Gesundheit und Wohlergehen zu sorgen und an ihrer sicheren Ausschiffung mitzuwirken.

**Frage 24:** *Inwiefern sieht die Bundesregierung derzeit Defizite beim Umgang ziviler Handelsschiffe mit Seenotrettungsmaßnahmen, insbesondere mit Flüchtlingen?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung sieht keine Defizite, die der Handelsschifffahrt anzulasten wären.



**Frage 25:** *Inwiefern teilt sie die Befürchtung der Fragesteller, das zitierte Schreiben von Hapag-Lloyd könne ein Indiz dafür sein, dass Handelsschiffe künftig zögerlicher bei Seenotrettungsmaßnahmen sind, und was unternimmt sie ggf., um die Reeder von einer solchen Zögerlichkeit abzuhalten?*

**Antwort:**

Sowohl der Internationale Reederverband ICS als auch der VDR haben sich in öffentlichen Verlautbarungen und Publikationen uneingeschränkt zu der humanitären Verpflichtung der Schifffahrt bekannt, Menschen in Seenot schnellstmöglich zu Hilfe zu eilen, ohne Ansehen der Nationalität, des rechtlichen Status oder der Umstände, in der sie aufgefunden werden. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass von deutschen Schiffen ausgehend gegen diese Verpflichtung verstoßen wird oder gar Straftaten nach § 323c StGB begangen werden. Daher teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fragesteller nicht.

**Frage 26:** *Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Seenot, wie sie etwa Pro Asyl in einem Informationsblatt „Refugees in distress at sea: acting and assisting“ vertritt, dass von Seenot nicht erst dann auszugehen sei, wenn Insassen über Bord gegangen sind, sondern auch bei Manövrierunfähigkeit oder –problemen, bei Schäden am Boot, Überlastung durch zu viele Insassen oder bei mangelhafter Versorgung mit Nahrung, Trinkwasser und notwendigen Medikamenten (bitte ggf. darlegen, inwiefern die Bundesregierung abweichende Auffassungen vertritt)?*

**Antwort:**

Auf der 102. Sitzung des IMO-Rechtsausschusses (LEG 102, 14.-16. April 2015) wurde eine Diskussion angestoßen, ob der in internationalen Übereinkommen wie z. B. Art. 98 SRÜ enthaltene Begriff „persons in distress [engl. Original]“ – „Personen in Seenot“ [amtliche deutsche Übersetzung] insbesondere im Hinblick auf die Problematik der Bootsflüchtlinge geeignet ist oder präzisiert werden muss. Zur Untersuchung der internationalen Regelungen und möglicher Lücken oder Schwachstellen wurde eine außerplanmäßige Korrespondenzgruppe unter der Koordination von Malta eingesetzt. Eine Lösung der Frage kann nach Auffassung der Bundesregierung nur im internationalen Rahmen erfolgen. Der Fortgang der internationalen Diskussion wird daher aufmerksam begleitet.

**Frage 27:** *Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Offenen Brief der Reeder und Seefahrer?*

**Antwort:**

Die im Offenen Brief der Reeder und Seefahrer genannte Problematik wird von der Bundesregierung sehr ernst genommen und ist Gegenstand nationaler, europäischer und internationaler Beratungen. Insofern wird unter anderem auf die Antwort zu Fragen 13 und 18 verwiesen.