

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Ulla Jelpke, Wolfgang Gehrcke, Jan van Aken, Dr. Dietmar Bartsch, Sevim Dağdelen, Annette Groth, Andrej Hunko, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Niema Movassat, Dr. Alexander S. Neu, Petra Pau, Harald Petzold (Havelland), Martina Renner, Kersten Steinke, Dr. Kirsten Tackmann, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler, Jörn Wunderlich, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Zivile Handelsschiffe und die Seenotrettung**

Zivile Handelsschiffe haben nach Angaben des UNHCR im Jahr 2014 rund 40 000 Flüchtlinge aus Seenot im Mittelmeer gerettet. In einem Offenen Brief vom 31. März 2015 („Humanitarian Crisis in Mediterranean Sea“) an die Regierungen der Europäischen Union (EU) fordern europäische Reeder und internationale Seefahrgewerkschaften von der Europäischen Union entschlossene Maßnahmen zur Seenotrettung. Es sei „nicht akzeptabel, dass die internationale Gemeinschaft sich zunehmend auf Handelsschiffe und ihre Besatzungen verlasse, um immer umfangreichere Rettungsoperationen vorzunehmen.“ Die Verbände führen zudem an, dass die Rettungsmaßnahmen beträchtliche Risiken beinhalten und die Schiffe nicht für die Aufnahme hunderter Flüchtlinge ausgelegt seien.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller sind darüber besorgt, dass zivile Handelsschiffe bestrebt sein könnten, ihre Maßnahmen zur Seenotrettung künftig einzuschränken. Anlass dafür liefert ein ihnen vorliegendes Rundschreiben des Transport- und Logistikunternehmens Hapag-Lloyd von November 2014 („Fleet Circular“), das die Kapitäne seiner Schiffe auffordert, bei der allfälligen Rettung von Personen aus Seenot „höchste Vorsicht“ („utmost caution“) walten zu lassen. In Zeiten von Piraterie und ernsthaften Gesundheitsproblemen in Afrika „und anderen zunehmenden Herausforderungen“ sollen die Kapitäne „aus angemessener Entfernung“ beurteilen, ob beobachtete Boote tatsächlich in einer „wirklichen Notlage“ sind.

Als Anlass für die Warnung nennt das Schreiben ausdrücklich die zunehmende Zahl von Flüchtlingen, die aus Ländern Nordafrikas über das Mittelmeer nach Europa zu gelangen versuchen, um dort Asyl zu beantragen.

Insbesondere in Hinblick auf kleinere Schiffe, wie sie zum Transport von Flüchtlingen häufig genutzt werden, heißt es in dem Schreiben, nicht jedes kleine Boot sei automatisch in einer Notlage. Es gebe keine Verpflichtung, sich des Wohlergehens von Passagieren auf solchen Booten zu vergewissern, sofern diese nicht „offensichtlich“ Hilfe erbitten in Form von „offensichtlichen“ Signalen.

Offensichtliche Notsignale in der Seefahrt sind unter anderem Signalaraketen oder entsprechende Beflaggung. Die Fragestellerinnen und Fragesteller gehen davon aus, dass die große Mehrzahl von Flüchtlingen mit der korrekten Handhabung dieser Signale nicht ansatzweise vertraut ist und die Boote häufig nicht entsprechend ausgestattet sind. Auch die Besatzung wird häufig nicht einschlägig geschult sein.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller sehen in dem Rundschreiben eine kaum verklausulierte Aufforderung, Zurückhaltung bei der Rettung von Flüchtlingen zu üben, die mit zu kleinen, kaum hochseefähigen Booten die Überfahrt nach Europa unternehmen. Darauf weist auch die Aufforderung des Absenders des Flottenrundschreibens hin, bei Zweifeln, „ob und welcher Art Hilfe“ nötig sei, zunächst die Leitung von Hapag Lloyd zu kontaktieren.

Hintergrund für eine solche Politik, die für viele Flüchtlinge tödliche Gefahren birgt, könnten ökonomische Überlegungen sein. Im Schreiben von Hapag-Lloyd heißt es, es werde immer schwieriger, Länder zu finden, die bereit sind, solche Flüchtlinge an Land zu lassen. Die Nachrichtenagentur dpa berichtete am 20. April 2015 über einen deutschen Reeder, er bange, „ob er seinen Chartervertrag erfüllen kann – eine einzige Rettungsmission kann 24 Stunden dauern.“ Nach Informationen der Fragestellerinnen und Fragesteller kostet eine Verzögerung des Handelsweges pro Tag schnell mehrere zehntausend Euro.

Wenn auch Hapag-Lloyd deutlich auf die völkerrechtliche Verpflichtung hinweist, in Seenot geratene Menschen zu retten, deutet das Schreiben doch darauf hin, dass die Handelsflotte dies in Zukunft mit mehr Zurückhaltung tun soll. Da die Europäische Union Flüchtlingen keinen legalen Zugang nach Europa gewährt und derzeit kein Seenotrettungsprogramm unterhält, droht sich die Zahl ertrunkener Flüchtlinge noch erheblich zu erhöhen.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller bitten darum, bei der Beantwortung der folgenden Fragen auch von Dritten (etwa Flüchtlingshilfsorganisationen oder Internationalen Organisationen) erworbene Kenntnisse mit anzugeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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)?
6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zur beschriebenen Problematik, es falle schwer, ein Land zu finden, das zur Aufnahme der geretteten Flüchtlinge bereit ist?
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?
8. Welche allgemeinen und konkreten Kenntnisse hat die Bundesregierung über die finanziellen Folgen solcher Verzögerungen?
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?
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?
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?
12. Inwiefern werden die beschriebenen Problematiken in (welchen?) internationalen Gremien erörtert, und welche Schlussfolgerungen, Empfehlungen oder sonstige Hinweise haben diese erarbeitet?
13. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den beschriebenen Problemlagen?
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 Mit-

- gliedsländern (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?
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?
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 hamorrhagischem 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 ihre 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?
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?
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?
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?
20. Inwiefern arbeiten zivile Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung mit den
- a) Grenzbehörden nordafrikanischer Länder
  - b) Grenzbehörden von EU-Mittelmeeranrainern

- c) den Grenzbehörden weiterer Mittelmeeranrainer und  
d) mit FRONTEX  
hinsichtlich von Seenotrettungsmaßnahmen zusammen?
21. Inwiefern erfolgen Meldungen der Handelsschiffe an die jeweiligen Grenzbehörden oder an FRONTEX bezüglich der Aufnahme von aus Seenot Geretteten, insbesondere von Flüchtlingen?
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)?
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?
24. Inwiefern sieht die Bundesregierung derzeit Defizite beim Umgang ziviler Handelsschiffe mit Seenotrettungsmaßnahmen, insbesondere mit Flüchtlingen?
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?
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)?
27. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Offenen Brief der Reeder und Seefahrer?

Berlin, den 28. April 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*