

Axel Nagler

»ich würde es wieder tun«

Seenotrettung im Mittelmeer ist nicht strafbar.

Am Anfang steht eine Zahl: Am 29. Juli 2018 meldete die IOM (Internationale Organisation für Migration) 1.514 tote Migranten im Mittelmeer,¹ gegenüber noch 1.412 am 4. Juli. Human Rights Watch (HRW) beklagt zu Recht, dass die Behinderung der NGO-Rettungsschiffe durch die EU höhere Todesraten im Mittelmeer und anhaltende Misshandlungen von Menschen in Libyen zur Folge hat.² Pressemeldungen über die Behinderung von Seenotrettung reißen nicht ab: Am 18. März 2018 wird im Hafen von Pozzallo/Sizilien das Schiff »Open Arms« beschlagnahmt, weil es – wie so oft – Streitigkeiten um die Rettung der Geflüchteten gab, denn die italienische Seenotrettungsleitzentrale (MRCC Rom) hat das Kommando für den Rettungseinsatz erst der *Open Arms*, dann der sog. libyschen Küstenwache übergeben.

Am 30. März wird die »Aquarius«, die schon 253 Gerettete an Bord hat, von MRCC Rom zu einem weiteren Rettungseinsatz beordert und erreicht das

¹ <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>, Stand 30.07.2018; wer die Seite aufruft, bekommt die jeweils aktuellen Zahlen

² Human Rights Watch: EU-Italy/Libya: Disputes over rescues put lives at risk, <https://www.hrw.org/print/320830>

Schlauchboot schon eine Stunde später. Dann wird ihr plötzlich der Einsatz SAR Fall 183 entzogen und der libyschen Küstenwache zugeteilt, die noch weit entfernt ist. Die Situation erfordert die sofortige Ausgabe von Rettungswesten. Die *Aquarius* darf mit Erlaubnis der Libyer 39 Frauen, Kinder und Kranke an Bord nehmen, die anderen 90 werden von den später eintreffenden Libyern zurück nach Libyen gebracht. Am 7. Mai meldet presstv, dass die *Aquarius* von MRCC Rom von einem zuvor ihr zugeteilten Rettungseinsatz abgezogen und der Einsatz der libyschen Küstenwache zugeteilt worden ist; die 116 Geflüchteten, darunter 21 Frauen und 4 Kinder, springen vor Angst ins Wasser als die Libyer sich nähern. Gleichwohl befiehlt der libysche Einsatzleiter der *Aquarius*, sich zu entfernen. Deshalb ertrinken zwei Flüchtlinge, die anderen werden nach Libyen gebracht und dabei schon auf dem Boot geschlagen und bedroht.³ Am 5. Mai wird die »Astral« von den Libyern unter Drohungen aufgefordert, ihnen die »Rettung« von 38 Menschen zu überlassen. Am 21. Juli findet das spanische Rettungsschiff »Proactiva« zwei Leichen und eine

³ <https://www.presstv.com/Detail/2018/05/07/560879/Libya-Refugee-Italy>; zuletzt aufgerufen am 06.08.2018

überlebende Person auf einem zerstörten Schlauchboot 80 Seemeilen vor der libyschen Küste. Die Überlebende erklärt, die libysche Küstenwache habe die drei ihrem Schicksal überlassen und die übrigen Insassen nach Libyen zurückgebracht. Das ist nur eine kleine, nicht vollständige Auswahl von Beispielen aus 2018.

Die *Open Arms* wurde vom Untersuchungsrichter in Ragusa am 16. März 2018 wieder freigegeben; der Richter Giovanni Giampiccolo entschied, dass Libyen kein sicherer Hafen für die Geflüchteten sei, weshalb sie auch nicht dorthin gebracht werden dürften. Die *Lifeline* wird nach wie vor im Hafen von Valetta festgehalten, ihr Kapitän mit fadenscheinigen Argumenten vor Gericht gestellt.⁴ Ohne Begründung werden die »Sea Watch 3« und zwei Schiffe der Organisation »Sea-Eye« im Hafen von Valetta am Auslaufen gehindert, das zivile Aufklärungsflugzeug »Moonbird«, das von *Sea Eye* und der Schweizer »Humanitären Pilotinitiative« betrieben wird, von der maltesischen Luftaufsicht am Start gehindert.⁵

⁴ taz v. 06.07.18, S. 8

⁵ taz v. 7./8.07.18, S. 9



Offenbar koordinieren die italienischen Behörden die libysche Küstenwache; insbesondere übergibt das MRCC Rom die Rettungseinsätze aufgrund einer zwischenstaatlichen Vereinbarung, der sog. Nauras-Mission, an die libysche Küstenwache. Zur Unterstützung ist das italienische Kriegsschiff »Capri« im libyschen Hafen Abu Sittah stationiert.⁶ Nach Medienberichten führt die Staatsanwaltschaft in Trapani/Sizilien strafrechtliche Ermittlungen gegen mehr als 20 Flüchtlingsretter wegen der Unterstützung illegaler Migration, so gegen Mitarbeiter von »Ärzte ohne Grenzen«, »Save the Children« und mehr als zehn Crewmitglieder der seit 2017 beschlagnahmten »Juventus« des Berliner Vereins »Jugend Rettet«.⁷

⁶ <http://www.famigliacristiana.it/articolo/cosicrolla-l-accusa-a-open-arms.aspx>; <https://www.internazionale.it/bloc-notes/annalisa-camil-li/2018/03/28/marina-militare-italiana-guardiacostiera-libica>; die Artikel sind nur in italienischer Sprache verfügbar; *borderline-europe: Kriminalisierung der Seenotrettung und immer stärkere Einbindung der libyschen Küstenwache*, 04.05.2018, download unter <https://www.borderline-europe.de/eigene-publikationen>

⁷ taz v. 30.07.2018 unter Bezugnahme auf den SPIEGEL

Die Behinderung der Rettungseinsätze der Hilfsorganisationen auch mit den Mitteln der Strafverfolgung wirft die auf den ersten Blick absurde Frage auf, ob Seenotrettung den überhaupt strafbar sein kann.

seerecht, völkerrecht, strafrecht

Die Rechtslage auf hoher See und bei Rettungseinsätzen ist Landratten natürlich nicht geläufig. Es soll also der Versuch unternommen werden, sie zu (er)klären und die Fragen der Seenotrettung ins Verhältnis setzen zu den Strafvorschriften über illegale Einwanderung und völkerrechtliche Normen wie dem Non-Refoulement-Prinzip.

strafrecht

Mit der Aufnahme von Flüchtlingen auf ein Rettungsschiff alleine ist es nicht getan: Die Menschen müssen irgendwo an Land gebracht werden und da sitzen Behörden, auch Strafverfolgungsbehörden, die die Strafvorschriften über Einschleusung insbesondere gegen die Crews von NGOs wie »SOS Mediterranee«, »Lifeline«, »Sea Eye«, aber auch gegen Fischer, die in Seenot geratene Flüchtlinge aufgenommen haben, in Stellung bringen. In Italien z.B. gibt es das sog. Bossi-Fini-Gesetz -- wer sich in

italienischer Politik ein bisschen auskennt, weiß, dass Umberto Bossi Gründer und Führer der Lega Nord war bzw. Gianfranco Fini aus der neofaschistischen MSI hervorgegangen ist und sich erst später zum »konservativen Demokraten« wandelte. Nach Art. 12 Abs. 1 bis 3 der VO Nr. 286/98 i.d.F. d. Gesetzes Nr. 189/2002 wird dort die Beihilfe zur illegalen Einreise als »Einschleusen von Ausländern« zum Sondertatbestand erhoben wie in Deutschland in § 96 AufenthG mit den verschiedenen Straferschwerungsründen des Handelns zugunsten mehrerer Personen, des gewerbs- und bandenmäßigen Handelns, des Handelns für einen Vorteil (dazu kann auch die öffentliche Reputation zählen) etc. pp.. Die Strafandrohungen entsprechen in etwa dem deutschen Recht und da eine Rettungscrew immer aus mehr als drei Personen besteht, fast immer zugunsten Mehrerer handelt und Schiffe immer Waffen oder gefährliche Gerätschaften an Bord haben (auch ein Bootshaken kann gefährlich sein), sind Strafandrohungen von bis zu zehn Jahren schnell im Raum, denn auch das an-Bord-Nehmen von Nicht-EU-Staatsangehörigen mit dem Ziel, sie in die EU zu verbringen, kann und wird jedenfalls von Strafverfolgungsbehörden als Beihilfe zur illegalen Einwanderung und damit Schleusung angesehen werden.

Praktisch ergibt sich auf den ersten Blick kein Problem, denn die Rettungsschiffe dürfen die Häfen nur mit Erlaubnis der örtlichen Behörden anlaufen, was auch immer mehr zu den bekannten Verzögerungen und Komplikationen führt (deren rechtlicher Rahmen kann hier nicht erörtert werden). Jedes Schiff, das Schiffbrüchige an Bord hat, kommt seiner Verpflichtung nach, dies beim Ersuchen um Einlauferlaubnis mitzuteilen. Das Verbringen geretteter Personen mit Erlaubnis der Behörden ist daher auf den ersten Blick keine Beihilfe zur unerlaubten Einreise. Allerdings wird oft unterstellt, es habe sich nicht in Wirklichkeit um einen Seenotfall gehandelt, es würden Notlagen vorgegaukelt und die Kapitäne hätten sich nicht an Anweisungen der Seenotrettungszentralen gehalten⁸ und damit die Erlaubnis zum Einlaufen erschlichen. Auf solchen Vorwürfen beruhen die meisten Verfahren.

Aber auch mit dem allgemein plausiblen Rechtfertigungsgrund⁹ der Nothilfe in Form der Rettung aus Seenot gibt es aus politisch verursachten und gewollten, von der EU geförderten und mit ihr abgestimmten Gründen Probleme, wie im Folgenden zu zeigen sein wird.

seerecht

Nach Art. 98 des VN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) besteht für jedes Schiff die Pflicht zur Seenotrettung in jedem Bereich der See.¹⁰ Ein Fall von Seenot liegt nach der SAR-Konvention¹¹ vor, wenn mit ausreichender Bestimmtheit eine Situation besteht, dass eine Person, ein Schiff oder ein sonstiges Fahrzeug von einer schweren und unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt. Falls mehreren Schiffen die Pflicht zur Seenotrettung obliegt, weil sie sich in der Nähe befinden und zur Rettung in der Lage sind, wird

⁸ Der Kapitän der „Lifeline“, Claus-Peter Riesch, wurde von der italienischen Rettungsleitstelle aufgefordert, sich mit der libyschen Leitstelle zu koordinieren; sich daran nicht gehalten zu haben, wird ihm nun zum Vorwurf gemacht, vgl. taz v. 01.08.2018

⁹ so das Landgericht Agrigent im Urteil vom 07.10.2009 – Az 1122/06 – (Cap Anamur), in dem es einen Rechtfertigungsgrund in der Form der Erfüllung einer Pflicht aus internationalem Recht annahm; so auch die Rspr. des OLG Palermo

¹⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea (unterzeichnet am 10. Dezember 1982, in Kraft getreten am 16. November 1994), BGBl. 1994, Teil II, S. 1799, verfügbar unter: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

¹¹ Übereinkommen über Seenotrettung (unterzeichnet am 27. April 1979, in Kraft getreten am 22. Juni 1985), U.N.T.S., Vol. 1405, S. 118.

§ 98 SRÜ in dem Bereich der national notifizierten SAR-Zonen durch die SAR-Konvention konkretisiert. Danach weist die zuständige nationale Rettungsleitstelle (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC) einem Schiff die Durchführung der Rettung zu und setzt dabei die Pflicht der anderen Schiffe aus, die damit von der Seenotrettung befreit sind, solange und soweit die Rettung der in Seenot geratenen Personen durch das angewiesene Schiff gewährleistet ist. Mit einer solchen Anweisung an ein anderes Schiff ist damit auch die strafrechtliche Rechtfertigung für die Aufnahme von Flüchtlingen zunächst grundsätzlich dahin.

libysche SAR-zone?

Im Sommer 2017 hatte die libysche Einheitsregierung angekündigt, ihren internationalen Verpflichtungen aus der SAR-Konvention nachzukommen und gegenüber der International Maritime Organisation (IMO) eine sog. SAR-Zone sowie eine nationale Rettungsleitstelle (MRCC) notifiziert. Diese Notifizierung hat sie jedoch nach Medienberichten im Dezember 2017 zurückgenommen.¹² Es gibt bis heute kein MRCC in Libyen.¹³ Eine erneute Notifizierung ist in Zusammenarbeit mit italienischen Behörden und Unterstützung der EU eingereicht worden und wurde bedauerlicherweise von der International Maritime Organisation (IMO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen, Ende Juni 2018 akzeptiert. Allerdings soll das libysche MRCC erst in den nächsten Jahren (etwa bis 2020) einsatzbereit sein und die libysche Küstenwache wird heute notdürftig von Bord des italienischen Kriegsschiffs *Capri* (s.o.) koordiniert.

Libyen hat damit neuerdings eine weite SAR-Zone im Mittelmeer notifiziert, ist

¹² Reuters, „Exclusive: Italy Plans Big Handover of Sea Rescues to Libya Coastguard“ (15. Dezember 2017), verfügbar unter: <https://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-libya-exclusive/exclusive-italy-plans-big-handover-of-sea-rescues-to-libya-coastguard-idUSKBN1E91SG>; Monroy, M., „Libyen widerruft Seenotrettungsgrenze“ (25. Dezember 2017), verfügbar unter: <https://www.heise.de/tp/features/Libyen-widerruft-Seenotrettungszone-3927846.html>; Keine Ergebnisse der Ländersuche („Libya“) unter: <https://sarcontacts.info/> (jeweils zuletzt aufgerufen am 08.07.2018). Sea-Eye, »Libyen stoppt widerrechtliche Ausweitung des Seegebietes« (13. Dezember 2017), verfügbar unter: <https://www.sea-eye.org/en/entwarnung-fuer-die-seenotretter>; Monroy, M., »Libyen widerruft Seenotrettungsgrenze« (Fn. 4) (zuletzt aufgerufen am 08.07.2018)

¹³ kein SAR-Kontakt in Libyen nach der einschlägigen Website https://sarcontacts.info/sr/sr/ly_srr/, zuletzt aufgerufen am 31.07.2018

allerdings nicht mit den dazu notwendigen Rettungsmitteln (Schiffen, Flugzeugen, Hubschraubern etc.) ausgestattet,¹⁴ sondern operiert bezeichnerweise mit Küstenwachbooten, also polizeilichen Instrumenten. Damit beschränkt sich seine Anweisungs- und Koordinierungsbefugnis in Seenotfällen nur auf das Küstenmeer (bis max. 12 Seemeilen) und in engen Grenzen auf die Anschlusszone (max. 24 Seemeilen vor der Strandlinie). Jenseits dieses Küstenmeeres können (und müssen) sich Schiffe auf den Grundsatz der Freiheit der Hohen See nach Art. 58 Abs. 1, 87 Abs. 1 lit a, 90 SRÜ berufen, auf dem das Recht der freien Schifffahrt beruht. Außerhalb des eigenen Küstenmeeres ist die sog. libysche Küstenwache nicht befugt, ausländischen Schiffen Koordinierungsanweisungen zu erteilen oder gar die Beteiligung an einer Seenotrettung zu untersagen,¹⁵ wohl aber wird grundsätzlich MRCC Libyen zu Anweisungen befugt, wenn es denn einmal funktionieren wird. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, wenn die EU den Aufbau des libyschen MRCC begrüßt und fördert.

rettungsleitstellen rom und malta

Nach vorliegenden Berichten¹⁶ koordinieren auch MRCC Malta und insbesondere MRCC Rom Rettungseinsätze außerhalb ihrer Zuständigkeitsgebietes, der italienischen bzw. maltesischen SAR-Zone, nämlich im Gebiet südlich Siziliens, in der großen Syrte und vor Tunesien. So löblich diese Hilfestellung grundsätzlich ist, so ist sie jedoch rechtlich unverbindlich. In diesen Fällen gilt nach wie vor Art. 98 SRÜ mit der Folge, dass alle Schiffe zur Rettung verpflichtet sind und selbst gemeinsam einen sog. »On-Scene-Commander« benennen, sodass die anderen Schiffe ihren Weg fortsetzen können. Ergibt sich aber aus der Sicht des Kapitäns eines Schiffes, dass das von der – wenn auch unzuständigen -- Stelle (z.B. MRCC Rom) benannte oder gemeinsam bestimmte

¹⁴ So berichtet Colonel Abu Ajeila Ammar, der Kommandeur der libyschen Search-and-Rescue-Operationen der libyschen Küstenwache, gegenüber Mitarbeitern von HRW, sie kooperierten mit den MRCCs Rom und Malta, hätten aber keine für SAR-Operationen geeigneten Boote, zu wenig Treibstoff und die Boote seien chronisch defekt vgl. Fn. 2, S. 5/6

¹⁵ vgl. Gutachten WD 2 -3000-013/18 S. 6

¹⁶ <http://www.spiegel.de/politik/ausland/mittelmeer-italienisches-schiff-bring-gerettete-migranten-nach-libyen-a-1220995.html>, aufgerufen am 31.07.2018 wonach ein italienisches Schiff 108 Flüchtlinge auf Anweisung von MRCC Rom nach Libyen gebracht hat (!); s. auch Fn. 14

Schiff mit zu wenig Rettungsmitteln operiert, dessen Kapazität zur Aufnahme der Personen in Seenot nicht ausreicht oder es sonst zur wirksamen Rettung nicht geeignet ist, lebt seine Rettungspflicht wieder auf und er muss selbst Hilfe leisten. Die SAR-Konvention beruht auf dem Gedanken der Kooperation bei der Rettung. Eine Berechtigung des On-Scene-Commanders, gegen andere Rettungsschiffe vorzugehen, kann ihr nicht entnommen werden. Da jede Gewaltanwendung zwischen Rettungsschiffen immer auch das Leben der zu Rettenden gefährdet, verstieße eine gewaltsame Durchsetzung selbst einer wirksamen Anweisung eines zuständigen MRCC durch den On-Scene-Commander gegen dessen Pflichten aus Art. 98 SRÜ.¹⁷

wirksame anweisungen der rettungsleitstelle?

In den in letzter Zeit problematischen Fällen spielt also für die beteiligten Kapitäne und Schiffsbesatzungen als erstes eine Rolle, ob es bei den Rettungseinsätzen für sie verbindliche Anweisungen eines MRCC gegeben hat, die Rettung der libyschen Küstenwache zu überlassen. Das würde ihren Rettungseinsatz irregulär machen, weshalb sie sich gegen die Beschuldigung, illegale Migration gefördert zu haben, nicht mit dem Rechtfertigungsargument der Seenotrettung verteidigen könnten.

Eine solch wirksame Anweisung liegt jedenfalls bei Einsätzen außerhalb einer nationalen SAR-Zone nicht vor; auch innerhalb der libyschen, nun formal notifizierten Zone dürfte das gegenwärtig kaum der Fall sein, denn die Libyer haben keine Leitstelle und sind zu wirksamer Seenotrettung innerhalb der von ihnen ausgerufenen Zone eingeständenermaßen gar nicht in der Lage.

Eine Anweisung, Flüchtlinge nach Libyen zurückzuführen, ist unbeachtlich. Selbst angenommen, es gäbe eine grundsätzlich formal wirksame Koordinationsanweisung eines national nicht zuständigen MRCC (beispielsweise Rom) oder der nur eingeschränkt funktionsfähigen Küstenwachstation Abu Sittah, die Rettung einem Schiff zu überlassen, das die Geretteten nach Libyen zurückbrächte, so wäre diese Anweisung schon seerechtlich rechtswidrig und damit nicht zu befolgen. Inhalt der Seenotrettungspflicht ist nämlich auch das Verbringen an einen *sicheren Ort*. Nach der Definition des Maritime Safety Committee (MSC) der IMO (International

Maritime Organisation) ist ein sicherer Ort ein solcher, an dem die Rettungsaktion als beendet gelten kann, weil dort das Leben und die Gesundheit der Geretteten nicht mehr gefährdet sind und an dem ihre Grundbedürfnisse, was Nahrung, Unterkunft und medizinische Versorgung angeht, gewährleistet sind. Dieser »sichere Ort« kann der nächste reguläre Anlaufhafen oder der am schnellsten erreichbare Hafen sein.¹⁸ Befinden sich Flüchtlinge und andere Schutzbedürftige unter den Geretteten, so muss vermieden werden, dass Schiffbrüchige in ein Land gebracht werden, in dem für sie die Gefahr von Menschenrechtsverletzungen oder Kettenabschiebungen besteht.¹⁹ Die Richtlinien der IMO hinsichtlich der Wahl des sicheren Ortes lauten: »The need to avoid disembarkation in territories where the lives and freedoms of those alleging a well-founded fear of persecution would be threatened is a consideration in the case of asylum-seekers and refugees recovered at sea.«²⁰

Nachdem Libyen, soweit ersichtlich, von niemandem, der ernst genommen werden kann, als sicherer Ort für Migranten aller Art angesehen wird,²¹ ist eine »Rettung«, die die Geretteten nach Libyen zurückbringt, nicht als Seenotrettung anzusehen und schon deshalb abzulehnen. Eine entsprechende Anweisung ist rechtswidrig und nicht zu befolgen.

völkerrecht: wirkungen des verbots des non-refoulement

Fraglich ist, ob auch das völkerrechtliche Verbot des Refoulement in diesen Fällen eine Rolle spielt. Es ist umfassend geregelt für Flüchtlinge in Art. 33 GFK, aber auch explizit in Art. 3 UN-Anti-Folterkonvention, Art. 19 Abs. 2 EU-GRCH und lässt sich ableiten aus Art. 7 IPBRR und Art. 3 EMRK. Nach gefestigter Rechtsprechung des EGMR verbietet der Grundsatz des Non-Refoulement die Ausweisung oder Abschiebung in einen anderen Staat, wenn es ernsthafte Gründe für die An-

nahme gibt, dass der Ausländer dort oder durch weitere Kettenabschiebungen in einen anderen Staat der ernsthaften Gefahr ausgesetzt wäre, gefoltert, unmenschlich behandelt, bestraft oder getötet zu werden; es gilt auch für Gefährdungen durch Bürgerkriegssituationen²² sowie für Rückführungen innerhalb der EU im Rahmen der Dublin-Verfahren.²³

Für die Hohe See war die Anwendung des Refoulement-Verbots lange umstritten. Erstmals 1997 stellte die Inter-Amerikanische Kommission für Menschenrechte einen Verstoß dagegen in einem Fall fest, in dem die US-Marine haitianische Boatpeople auf Hoher See angehalten und nach Haiti zurückgebracht hatte.²⁴ In einem Grundsatzurteil hat der EGMR 2012 entschieden, dass die Mitgliedstaaten der EMRK an das Refoulement-Verbot gebunden sind unabhängig davon, wo sie staatliche Hoheitsgewalt ausüben. Die Vertragsstaaten müssen die Inanspruchnahme der Rechte aus der Konvention für alle Personen innerhalb ihrer Gewalt oder ihrer wirksamen Kontrolle sicherstellen, auch wenn die Hoheitsgewalt nicht innerhalb ihres Staatsgebietes, sondern etwa an Bord von (staatlichen) Schiffen im Ausland oder auf Hoher See ausgeübt wird.²⁵ Nicht entschieden hat der EUGH die Fälle, in denen ein Schiff unter der Flagge eines europäischen Mitgliedsstaates Migranten und Flüchtlinge auf Hoher See gar nicht erst an Bord nimmt und die Rückführung in einen nicht sicheren Drittstaat einfach geschehen lässt. Soweit das Refoulement-Verbot auch im Sinne einer »duty to protect« verstanden wird, muss sich die Rechtsprechung des EGMR erst noch entwickeln, wenn auch einiges für diese Ansicht spricht.²⁶ Eine Pflicht zur Aufnahme von Migranten und Flüchtlingen besteht

²² EGMR (Große Kammer), Ahmed gegen Österreich (Urteil vom 17. Dezember 1996), Beschw. Nr. 25964/94

²³ EGMR (Große Kammer), M.S.S. gegen Belgien (Urteil vom 21. Januar 2011), Beschw. Nr. 30696/09

²⁴ Inter-Amerikanische Kommission für Menschenrechte, Haitian Interdiction (13. März 1997), Report Nr. 51/96, Case 10.675, Rn. 156 f., 163, 188.

²⁵ EGMR, Hirsi Jamaa gegen Italien (Urteil vom 23. Februar 2012), Beschw. Nr. 27765/09; vgl. auch OVG NRW, Urteil v. 18.9.2015, 4 A 2948/11, ANA 2015, 15 – Dok 2285 in einem Fall, in dem somalische Piraten von deutschen Marinesoldaten nach Kenia gebracht wurden, wo sie jahrelang auf einen unfairen Prozess warten mussten.

²⁶ WD-Gutachten S. 10 f.; Votum des EGMR-Richters Pinto des Albuquerque in Hirsi Jamaa gegen Italien (s. Fn 25); Weber, Menschenrechtlicher Schutz von Bootsflüchtlingen, Zeitschr. f. Ausländerrecht u. Ausländerpolitik 2012, 265, (269)

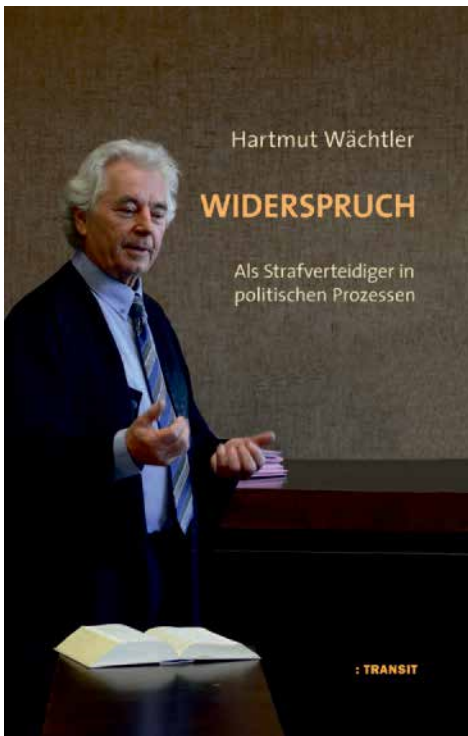
¹⁷ vgl. Gutachten WD

¹⁸ Definition siehe: IMO (2004), Maritime Safety Committee, Resolution MSC. 167(78), Anlage 34, Ziff. 6.12.

¹⁹ vgl. Weinzierl/Lisson, Grenzschutz und Menschenrechte, Studie Deutsches Institut für Menschenrechte, Okt. 2007, S. 38;

²⁰ s. Fn 18; so auch Rescue at sea, Guide to principles and practices as applied to refugees and migrants, hrsgg. v. IMO, UNHCR und der Internationalen Seefahrtsschiffungskammer

²¹ vgl. nur zuletzt den Bericht des Hochkommissars der Vereinten Nationen für Menschenrechte in Zusammenarbeit mit der Unterstützungsmission der VN in Libyen von April 2018, abrufbar unter https://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/AbuseBehindBarsArbitraryUnlawful_EN.pdf



»Wenn es um Bürgerrechte geht und dem Staat die Rote Karte gezeigt wird, war und ist Wächtler nicht weit.«

Süddeutsche Zeitung

Wächtler berichtet spannend, fundiert und mit einer gepfefferten Prise Ironie von den ersten Verfahren während der 68er Studentenproteste, von Prozessen gegen »Rädelsführer« wie Rolf Pohle, gegen Feministinnen wie Ingrid Strobl, Bürgerinitiativen (Wackersdorf), anti-autoritäre Zeitschriften (das BLATT) oder gegen Kollegen, die Berufsverbote bekommen sollten. Fast immer ging es um »Gesinnungen«, um unbequeme oder radikale politische Haltungen, die dem konservativen Gesellschaftsbild von Polizei und/oder Gerichten zuwiderliegen und die so zu »Fällen« wurden.

Mit einem Vorwort von Christian Ströbele

180 Seiten
gebunden mit Schutzumschlag
20 €
ISBN 978-3-88747-366-2

: TRANSIT

danach nur, wenn sich diese in Seenot befinden (Art. 98 SRÜ). Da diese sich in aller Regel in überladenen, seeuntauglichen Booten ohne professionelle Crew bewegen, spricht sich das UN-Hochkommissariat für Flüchtlinge (UNHCR) bei der Beurteilung, ob eine Seenotlage besteht, für einen humanitären und vorsorglichen Ansatz aus.²⁷

Die im Mittelmeer mittlerweile häufig zu beobachtende Blockade eines Flüchtlings- oder Migrantenbootes durch Kriegsschiffe, auch von Frontex, mit dem Ziel, die Weiterfahrt auf jede Weise bis zur Aufnahme des Bootes durch einen unsicheren Drittstaat, etwa im Rahmen der oben beschriebenen Nauras-Mission, zu verhindern, verstößt allerdings gegen das Refoulement-Verbot,²⁸ da es keinen Unterschied macht, ob ein Schiff unter der Flagge eines Mitgliedstaates der GFK, der EMRK, der UN-Anti-Folter Konvention oder des IPbPR (Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte) oder der europäischen Union Flüchtlinge und Migranten selbst aufnimmt und in einem unsicheren Drittstaat anlandet oder deren Boot so lange an der Weiterfahrt hindert, bis sie dadurch in die Hände dieses Staates bzw. dessen Küstenwache Staates fallen. Gleiches dürfte gelten, wenn das Patrouillenboot die »Rettung« durch Kräfte eines nicht sicheren Drittstaates in die Wege leitet. Ebenso dürfte die Benennung eines Schiffes der libyschen Küstenwache als On-Scene-Commander oder die Anweisung, den Fall der libyschen Küstenwache zu überlassen, durch ein nationales MRCC, das dem Regime des Refoulement-Verbots untersteht, einen Verstoß hiergegen darstellen.

Diese Anweisung ist nämlich nach der SAR-Konvention grundsätzlich verbindlich; ihre Nichtbeachtung zieht auch strafrechtliche Konsequenzen nach sich, wenn dem Kapitän der Rechtfertigungsgrund der Seenotrettung abgeschnitten wird. Sie ist daher als Ausübung von Herrschaftsgewalt oder zumindest wirksamer Kontrolle gegenüber den Bootsinsassen im Sinne der EGMR-Rechtsprechung anzusehen,²⁹ denn die SAR-Konvention richtet sich an Staaten, die u.a. durch die Einrichtung von MRCCs die Verantwortung für die

²⁷ UNHCR, »General Legal Considerations: Search-and-Rescue Operations Involving Refugees and Migrants at Sea« (November 2017), verfügbar unter: <http://www.refworld.org/pdfid/5a2e9efd4.pdf> (zuletzt aufgerufen am 06.08. 2018), S. 4, Rn. 10.

²⁸ so auch WD-Gutachten S. 13

²⁹ zweifelnd, aber zugeneigt
WD-Gutachten S. 13

Seenotrettung und damit die tatsächliche und rechtliche Kontrolle übernehmen. Das Menschenrechtskomitee der Vereinten Nationen hat es so ausgedrückt: »Ein Mitgliedsstaat des IPbPR ist verantwortlich für Verletzungen des Paktes auch außerhalb seines Hoheitsgebietes, wenn er ein Glied in der Kausalkette darstellt, das die Verletzung in einem anderen Staat möglich macht.« Noch deutlicher rechtswidrig ist die Anweisung des MRCC Rom an ein privates Schiff, Gerettete nach Libyen zurückzubringen, wie erst jüngst offenbar im Fall der »Asso Ventotto« geschehen,³⁰ obwohl der inzwischen wohlbekannte italienische Innenminister Matteo Salvini die Beteiligung Italiens abgestritten hat. Andere Quellen sprechen davon, die Anweisung sei von MRCC Malta gekommen,³¹ was die Sache nicht besser macht.

Eine entsprechende Anweisung eines MRCC, die Rettung von in Seenot befindlichen Personen der libyschen Küstenwache zu überlassen, ist demnach für den Kapitän nicht nur seerechtlich, sondern auch wegen des Verstoßes gegen das Refoulement-Verbot unverbindlich und schließt seine Rettungspflicht gegenüber den Flüchtlingen nicht aus. Nimmt er die Personen an Bord, um sie in einen sicheren Hafen innerhalb der EU zu bringen, ist seine Handlung nicht rechtswidrig im Sinne der jeweiligen Migrationsvorschriften, sondern rechtmäßig wegen der Erfüllung von Pflichten aus Vorschriften des internationalen Seerechts und des humanitären Völkerrechts. Diese Frage ist bisher weder in der Literatur noch gar in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entschieden. Ich bin gespannt, welcher Kapitän diesen Konflikt riskiert. Vielleicht war es auch schon Claus-Peter Reisch, Kapitän der *Lifeline*. Von einem bin ich sicher, dass er es täte, wenn er noch zur See führe: dem braven Stefan Schmidt, dem Kapitän der *Cap Anamur*. Der hat mir schon gesagt: »Ich würde es wieder tun!«

Axel Nagler ist Strafverteidiger und Notar in Essen und Hochseesegler auf den Meeren dieser Welt. Er ist seit vielen Jahren Mitglied im Vorstand der Strafverteidigervereinigung NRW.

³⁰ s.o. Fn. 16; auch taz v. 01.08.2018

³¹ https://www.tpi.it/2018/07/31/asso-28-nave-libia-migranti/amp/?__twitter_impression=true, zuletzt aufgerufen am 06.08.2018