

Nr. 285D

26.08.2004

# BOFAXE



## Land in Sicht? Der Fall Cap Anamur und die Verpflichtung zur Rettung Schiffsbrüchiger

### Nachfragen

**Sybill Pauckstadt**  
Rechtsreferendarin

[sybill@pauckstadt.com](mailto:sybill@pauckstadt.com)

Tel: +49.234.3227956

### Im Web

<http://www.ifhv.de>

### Im Blickpunkt

#### Tampa-Fall

2001 rettete das unter norwegischer Flagge fahrende Frachtschiff *M/V Tampa* über 400 meist afghanische Asylsuchende von einem sinkenden Schiff. Der Bergungsort befand sich in indonesischen Hoheitsgewässern ca. 100 Meilen entfernt von der Weihnachtsinsel, die zu Australien gehört. Dem Schiff wurde die Einfahrt in den Hafen der Weihnachtsinsel verweigert. In der Folgezeit stritten sich Indonesien, Norwegen und Australien darüber, wer die Asylsuchenden an Land lassen sollte. Letztendlich nahmen schließlich Neuseeland, Papua-Neuguinea und der Inselstaat Nauru die Menschen auf, nachdem Australien zum Teil hohe Geldsummen für die Aufnahme gezahlt hatte.

Im Juni 2004 entdeckte die Besatzung des unter deutscher Flagge fahrenden Rettungsschiffs „Cap Anamur“ im Mittelmeer ein seeuntüchtiges Boot mit 37 afrikanischen Asylsuchenden und nahm diese an Bord. Die „Cap Anamur“ gehört der gleichnamigen Hilfsorganisation und führte nach Reparaturen auf Malta eine Testfahrt durch.

Um die Afrikaner, die nach eigenen Angaben aus dem Sudan zu stammen, an Land zu bringen steuerte das Schiff den sizilianischen Hafen Porto Empedolce an. Italien verweigerte jedoch die Einfahrt mit der Begründung, dass es für die Aufnahme nicht zuständig sei, da der tatsächliche Ort der Rettung näher an Malta als an Italien liege. Außerdem seien die Afrikaner nicht aus dem Sudan, sondern aus Niger, Nigeria und Ghana. Nach langwierigen Verhandlungen konnte das Schiff den italienischen Hafen schließlich doch am 12. Juli anlaufen. Allerdings wurde der Kapitän, der Erste Offizier sowie der Leiter der Organisation Cap Anamur wegen des Verdachts der Begünstigung illegaler Einwanderung festgenommen und das Schiff beschlagnahmt. Die 37 Afrikaner wurden in Abschiebelager gebracht. Obwohl die Mitarbeiter von Cap Anamur inzwischen wieder auf freiem Fuß sind, bleibt das Schiff selbst weiterhin beschlagnahmt. Die Asylanträge aller 37 Afrikaner wurden abgelehnt, 14 von ihnen sollen sofort abgeschoben werden.

Der Kapitän der Cap Anamur beruft sich hinsichtlich seines Verhaltens auf internationales Recht, nach dem er zur Rettung der Menschen verpflichtet gewesen sei.

Tatsächlich ist eine solche Kapitänspflicht in völkerrechtlichen Verträgen enthalten: So beinhaltet sowohl das Internationale Übereinkommen von 1989 zur Bergung (Art. 10 Abs.1) als auch die *International Convention for the Safety of Life at Sea* von 1974 (SOLAS; Kap. V Reg.33 Nr.1) eine direkte Verpflichtung des Schiffsführers zur Hilfeleistung. Das UN-Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) bindet hingegen die Vertragsstaaten, eine solche Verpflichtung für die Schiffsführer von unter ihrer Flagge fahrenden Schiffen einzuführen (Art. 98 Abs. 1 a) UNCLOS). Deutschland hat alle drei Verträge ratifiziert und eine entsprechende Verpflichtung für Kapitäne im Schiffssicherheitsgesetz verankert. Außerdem ist in Deutschland das Unterlassen möglicher Hilfeleistung allgemein in § 323 c Strafgesetzbuch mit Strafe bewehrt. Diese Vorschrift findet gemäß § 4 StGB auch auf allen unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen Anwendung. Darüber hinaus wird die Pflicht zur Hilfeleistung von den meisten Autoren aus Völkergewohnheitsrecht abgeleitet und soll sogar zu den Grundprinzipien der Seefahrt gehören.

Soweit sich die 37 Afrikaner tatsächlich in Lebensgefahr befanden, war der Kapitän der „Cap Anamur“ deshalb sowohl nach nationalem als auch nach internationalem Recht verpflichtet zu helfen.

Eine weit schwieriger zu beantwortende Frage ist jedoch, welcher Staat für die Aufnahme der Schiffsbrüchigen zuständig ist.

Denn keine der oben genannten Abkommen enthält eine Regelung, wohin der Kapitän aufgenommene Personen nach ihrer Rettung bringen soll. Dies führt vor allem dann zu Problemen, wenn private Schiffe Flüchtlinge, illegale Einwanderer und Asylsuchende aus Seenot retten, die nicht in ihre Heimatländer zurückkehren können oder wollen. Grundsätzlich ist jeder Staat nach allgemeinem Völkerrecht aufgrund seiner Souveränität berechtigt, Ausländern die Einreise in das eigene Staatsgebiet zu verweigern. Italiens Blockadehaltung könnte jedoch rechtswidrig gewesen sein, falls die Afrikaner ein Recht auf Beantragung von Asyl hätten. Selbst wenn die 37 Personen tatsächlich aus der Krisenregion Darfur stammen sollten und daher als Flüchtlinge iSd Genfer Flüchtlingskonvention anzusehen wären enthält diese Konvention kein Asylrecht. Ein solches ergibt sich entgegen dem eindeutigen Wortlaut auch nicht aus Art. 14 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte. Obwohl diese ursprünglich nicht verbindliche Absichtserklärung der Staaten inzwischen überwiegend dem Völkergewohnheitsrecht zugerechnet wird, kann dies – schon aufgrund der mangelnden Staatenpraxis – gerade nicht für Art. 14 gelten. Es ist vielmehr so, dass unter „Asylrecht“ auf völkerrechtlicher Ebene allein ein Recht von Staaten zu verstehen ist, Asyl zu gewähren.

Allerdings ist interessant, dass Italien – jedenfalls nach den Presseberichten – seine Weigerung lediglich auf die Behauptung stützte, dass der Bergungsort näher an Malta als an Italien liege. Es scheint so, als würde Italien den nächstgelegenen Küstenstaat für verantwortlich halten – eine Position, die auch von Norwegen im *Tampas*-Fall eingenommen wurde. Diese Ansicht ist jedoch nicht zwingend oder gar einhellige Meinung. So wurde ebenfalls die Auffassung vertreten, dass das hilfeleistende Schiff den nächsten Hafen auf seiner ursprünglichen Route ansteuern müsste, um die Schiffsbrüchigen an Land zu lassen. Da sich die „Cap Anamur“ auf einer Testfahrt befand, wäre sie wohl zu dem maltesischen Hafen zurückgekehrt, in dem vorher das Schiff repariert wurde. Nach letzterer Ansicht wäre demnach Malta für die Afrikaner zuständig gewesen.

Während die USA und Australien eine Regelung der Zuständigkeit der Küstenstaaten 2002 ablehnten, um weiterhin Einzelfallentscheidungen treffen zu können, wurden im Mai 2004 Ergänzungen zur SOLAS und zum Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR) beschlossen, die die Zuständigkeit der Staaten zur Aufnahme von Schiffsbrüchigen betreffen und 2006 in Kraft treten sollen.

Es bleibt zu hoffen, dass diese Bestimmungen eindeutige Regelungen enthalten und die Kapitäne nicht länger mit der Pflicht zur Hilfeleistung alleine lassen werden, da die unsichere Staatenpraxis ansonsten Schiffsführer von der Rettung Schiffsbrüchiger abschrecken könnte.

### Verantwortung

Die BOFAXE werden vom Institut für Friedenssicherungsrecht und Humanitäres Völkerrecht der Ruhr-Universität Bochum herausgegeben: IFHV, NA 02/33 Ruhr-Universität Bochum, 44780 Bochum. Telef: 0049234/3227366, Fax: 0049234/3214208.

Die BOFAXE werden vom Deutschen Roten Kreuz unterstützt. **Für den Inhalt ist der jeweilige Verfasser allein verantwortlich.**