

Sehr geehrter Herr Kollege, *Lieber Herr,*
vielen Dank für Ihr Schreiben vom 07.05.2020.

Mein Haus ist ebenfalls seit geraumer Zeit mit dem Thema der Seenotrettung durch Nichtregierungsorganisationen im Mittelmeer befasst. Sowohl im Hinblick auf unsere Zuständigkeit für die schiffsbezogenen sicherheitsrechtlichen und umweltrechtlichen Anforderungen als auch auf Grund unserer Zuständigkeit für die Seenotrettung stellen sich hier vielfältige Fragen, die auch Berührungspunkte zu Ihrem Haus aufweisen. Daher möchte ich mich ganz ausdrücklich für den von Ihrem Haus angeregten Informationsaustausch auf Arbeitsebene bedanken, bei dem bereits viele der in Ihrem Schreiben angesprochenen Fragen erörtert und beantwortet werden konnten. Ein gemeinsames Verständnis und ein einheitliches Handeln der Bundesregierung in allen Aspekten dieser Fragen ist ein wichtiger Baustein für unser weiteres Vorgehen.

Wie Sie zu Recht ausführen, wird die Rechtspflicht zur Seenotrettung durch die Bundesregierung ausdrücklich nicht in Frage gestellt. Diese Rechtspflicht besteht nach internationalem Recht in Fällen der Seenot für alle Schiffe und unter allen Umständen, also auch für Schiffe wie die [REDACTED]

Im Widerspruch dazu erfolgt die Schiffszulassung, unabhängig von der schiffssicherheitsrechtlichen Einordnung des Schiffes (Frachtschiff oder Fahrgastschiff), für eine nach dem Antrag des Eigners und der Bauweise beziehungsweise Ausrüstung des Schiffes bestimmten Personenzahl; es ist strikt untersagt, mehr Personen an Bord zu nehmen.

Beide Pflichten lassen sich nicht gleichzeitig erfüllen.

Diese Pflichtenkollision löst das internationale Recht auf, indem der Seenotrettung bewusst ein Vorrang vor der Einhaltung sicherheits- und umweltrechtlicher Anforderungen eingeräumt wird. Das internationale Recht geht davon aus, dass in einem Seenotfall jedes Schiff grundsätzlich geeignet ist, Schiffbrüchige zu retten.

So sieht das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) ausdrücklich vor, dass Seenotrettungssituationen bei der Festlegung der von Seeschiffen zu erfüllenden Sicherheits- und Ausrüstungsstandards und der Erteilung von Betriebserlaubnissen für Seeschiffe in der internationalen Fahrt nicht berücksichtigt werden. Aus diesem Grund sollen die Geretteten unverzüglich an Land gebracht werden.

In gleicher Weise sieht das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe von 1973 (MARPOL) vor, dass die im Übereinkommen normierten Verschmutzungsverbote im Falle einer Seenotrettungssituation keine Anwendung finden. Die Frage nach der zur Einhaltung der Verbote normalerweise vorgeschriebenen Ausrüstung stellt sich in diesen Fällen also nicht.

Auch die für die Normierung der internationalen Seeschifffahrt zuständige Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) geht bei ihrer Behandlung der Problematik von dieser Einordnung aus.

Dieser Wertung entsprechend wurden im Rahmen der Operation EUNAVFOR MED Sophia auch Schiffe der Bundeswehr zu Rettungseinsätzen im Mittelmeer eingesetzt, ohne die Anforderungen hinsichtlich zusätzlicher Rettungsmittel oder Abwasserauffangeinrichtungen zu erfüllen, die jetzt von den [REDACTED] Behörden an die [REDACTED] gestellt werden.

Ich kann Ihnen versichern, dass sowohl die Regelungen, die auf von Nichtregierungsorganisationen zur Seenotrettung im Mittelmeer eingesetzten Schiffen Anwendung finden, wie auch deren Einhaltung einer ständigen Überprüfung unterliegen.

Mit freundlichen Grüßen


Andreas Scheuer