

- a) am rechten Ufer
 aa) von km 2227,03 bis km 2226,56,
 bb) von km 2226,56 bis km 2225,33 nur mit Genehmigung der zuständigen Hafenbehörde,
 b) am linken Ufer
 von km 2229,24 bis km 2228,55.
2. Kleinfahrzeuge dürfen zwischen der Staustufe Kachlet und der Innmündung nicht stillliegen.
3. Bei Bedarf wird bei der Liegestelle zwischen km 2227,03 und km 2226,56 rechtes Ufer auf Fahrzeugen auch die Grenzabfertigung vorgenommen. Die Liegestelle ist daher so raumsparend wie möglich zu belegen.
4. Ankernde Fahrzeuge müssen am Ufer festgemacht sein.
5. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen von den Nummern 1 bis 4 zulassen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt hierdurch nicht gefährdet werden.

§ 13.12

Signalanlage Racklauhafen

Auf dem Trenndammkopf des Racklauhafens (km 2228,42 rechtes Ufer) zeigen Signallichter nach Unterstrom und zum Racklauhafen an, ob sich Talfahrer auf der Strecke zwischen der Schleuse Kachlet und km 2228,40 befinden. Die Signallichter haben folgende Bedeutung:

- eine waagerechte Linie:
auf der Strecke befinden sich Talfahrer;
- eine senkrechte Linie:
auf der Strecke befinden sich keine Talfahrer.

Die Signallichter werden nur während der Betriebszeit der Schleuse Kachlet und bei ausreichenden Sichtverhältnissen gezeigt. Wird kein Signallicht gezeigt, müssen Bergfahrer, ausgenommen Kleinfahrzeuge, bei km 2228,00 ihre Position über Sprechfunk Kanal 10 und während der Betriebszeiten der Schleuse Kachlet auch auf Kanal 20 bekanntgeben.

§ 13.13

Wenden

- Von Stelzlhof (km 2229,30) bis zur Hafemündung Racklau (km 2228,35) dürfen Wendemaneöver zu Tal nur mit Erlaubnis der Schleusenbetriebsstelle Kachlet durchgeführt werden. Dies gilt nicht für Fahrgastschiffe und Kleinfahrzeuge.
 - Tankfahrzeuge, ausgenommen Bunkerboote, und Verbände, in denen sich Tankfahrzeuge befinden, dürfen zwischen der Staustufe Kachlet und der Wendestelle Passau (km 2227,44 bis km 2227,05) nicht aufdrehen.“
2. § 14.03 Nummer 5 ist in folgender Fassung anzuwenden:
 „5. (ohne Inhalt)“.

Nr. 17 **Bekanntmachung der IMO-EntschlieÙung MSC.167(78) des Schiffssicherheitsausschusses über die Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen (angenommen am 20. Mai 2004)**

Bonn, den 16. Dezember 2008
 WS 22 / 6224.2 / 1

Der Schiffssicherheitsausschuss MSC (Maritime Safety Committee) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO hat am 20. Mai 2004 die Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen angenommen.

Nachfolgend wird die EntschlieÙung MSC.167(78) in deutscher Sprache bekannt gegeben. Die Richtlinien sind zum 1. Juli 2006 in Kraft getreten.

Bundesministerium für Verkehr,
 Bau und Stadtentwicklung
 Im Auftrag
 Gert-Jürgen Scholz

MSC 78/26/Add.2

ANLAGE 34

ENTSCHLIESSUNG MSC.167(78)
(angenommen am 20. Mai 2004)

RICHTLINIEN FÜR DIE BEHANDLUNG
VON AUF SEE GERETTETEN PERSONEN

DER SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS –

IN ANBETRACHT des Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses;

IM HINBLICK AUF die EntschlieÙung A.920(22) über die Überprüfung von Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren für die Behandlung von auf See geretteten Personen;

SOWIE IN ANBETRACHT der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in seiner geänderten Fassung, betreffend die Verpflichtung

- von Kapitänen, Personen in Seenot mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen;
- von Vertragsregierungen, Vorkehrungen für die Küstenwache und für die Rettung von in Seenot befindlichen Personen an ihren Küsten zu treffen;

FERNER IN ANBETRACHT der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See, in seiner geänderten Fassung, betreffend die Bereitstellung von Hilfe für eine in Seenot befindliche Person ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit oder die Rechtsstellung einer solchen Person oder die Umstände, unter denen sie aufgefunden wird;

SOWIE IM HINBLICK AUF Artikel 98 des Seerechts-Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 hinsichtlich der Verpflichtung zur Hilfeleistung;

FERNER IM HINBLICK AUF die Initiative des Generalsekretärs zur Beteiligung zuständiger Sonderorganisationen und -programme der Vereinten Nationen an der Prüfung der in dieser EntschlieÙung angesprochenen Themen, um einen gemeinsamen Ansatz zu vereinbaren, der sie in effizienter und konsistenter Weise einer Lösung zuführt;

IN ERKENNTNIS der Notwendigkeit einer Klärung bestehender Verfahren, um zu gewährleisten, dass auf See geretteten Personen ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, ihre Rechtsstellung oder die Umstände, unter den sie aufgefunden werden, ein sicherer Ort bereitgestellt wird;

NACH ANNAHME auf seiner achtundsiebzigsten Sitzung mit EntschlieÙung MSC.153(78) von Änderungen des SOLAS-Übereinkommens, die in Übereinstimmung mit Artikel VIII Buchstabe b Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet wurden, und mit EntschlieÙung MSC.155(78) von Änderungen des SAR-Übereinkommens, die in Übereinstimmung mit Artikel III Absatz 2 Buchstabe a des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet wurden;

FERNER IN DER ERKENNTNIS, dass das Ziel des neuen Absatzes 1.1 der Regel V/33 des SOLAS-Übereinkommens, wie er mit EntschlieÙung MSC.153(78) angenommen wurde, sowie des Absatzes 3.1.9 der Anlage des SAR-Übereinkommens, wie er mit EntschlieÙung MSC.155(78) angenommen wurde, darin besteht zu gewährleisten, dass in jedem Fall innerhalb eines vernünftigen Zeitraums ein sicherer Ort zur Verfügung gestellt wird. Weiter ist beabsichtigt, dass die Verantwortung für die Bereitstellung eines sicheren Ortes oder für die Gewährleistung, dass ein solcher Ort bereitgestellt wird, der Vertragsregierung zukommt, die für den Such- und Rettungsbereich zuständig ist, in dem die Überlebenden aufgenommen wurden –

1. BESCHLIESST Richtlinien zur Behandlung von auf See geretteten Personen, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. FORDERT die Regierungen, die Rettungsleitstellen und die Kapitäne AUF, so bald als möglich Verfahren in Übereinstimmung mit den Richtlinien in der Anlage zu erarbeiten;
3. FORDERT die Regierungen AUF, die Richtlinien in der Anlage den betroffenen Behörden sowie den Schiffseignern, Unternehmen und Kapitänen zur Kenntnis zu bringen;
4. ERSUCHT den Generalsekretär, weitere geeignete Maßnahmen im Rahmen der Fortsetzung seiner organisationsübergreifenden Initiative zu treffen und den Schiffssicherheitsausschuss über die Entwicklungen, insbesondere in Bezug auf Verfahren zur Unterstützung bei der Bereitstellung sicherer Orte für in Seenot geratene Personen mit der Bitte um geeignete Maßnahmen zu unterrichten;
5. ENTSCHEIDET, diese EntschlieÙung an künftige Entwicklungen anzupassen.

ANLAGE

RICHTLINIEN FÜR DIE BEHANDLUNG VON AUF SEE GERETTETEN PERSONEN

1. ZWECK

- 1.1 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, Regierungen¹ und Kapitänen einen Leitfaden zu den humanitären Verpflichtungen und den Verpflichtungen im Rahmen der einschlägigen Bestimmungen des Völkerrechts in Bezug auf die Behandlung von auf See geretteten Personen bereitzustellen.
- 1.2 Die Verpflichtung des Kapitäns zur Hilfeleistung soll die entsprechende Verpflichtung der Regierungen der IMO-Mitgliedstaaten zur Koordinierung und Zusammenarbeit ergänzen, um den Kapitän der Verantwortung zu entbinden, die weitere Versorgung der Überlebenden zu übernehmen und die auf See geretteten Personen an einen sicheren Ort zu verbringen. Diese Richtlinien sollen den Regierungen und Kapitänen dabei helfen, ihre völkerrechtlichen Verpflichtungen besser zu verstehen, und ihnen nützliche Hinweise zur Wahrnehmung dieser Verpflichtungen an die Hand geben.

2. HINTERGRUND

EntschlieÙung der IMO-Vollversammlung A.920(22)

- 2.1 Die IMO-Vollversammlung beschloÙ auf ihrer zweiundzwanzigsten Tagung die EntschlieÙung A.920(22) über die Überprüfung von Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren für die Behandlung von auf See geretteten Personen an. In dieser EntschlieÙung wurden verschiedene Gremien der IMO darum ersucht, ausgewählte IMO-Übereinkommen zu überprüfen, um etwaige Lücken, Widersprüche, Zweideutigkeiten, Ungenauigkeiten oder andere Unzulänglichkeiten im Zusammenhang mit der Behandlung von auf See geretteten Personen festzustellen. Damit sollte sichergestellt werden, dass
 - .1 den Überlebenden von Nottfällen Hilfe geleistet wird ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit oder die Rechtsstellung oder die Umstände, unter denen sie aufgefunden werden;
 - .2 Schiffe, die in Seenot befindliche Personen aufgenommen haben, in der Lage sind, die Überlebenden an einem sicheren Ort abzusetzen; und
 - .3 Überlebende, ohne Rücksicht auf Staatsangehörigkeit oder Rechtsstellung, einschließlich Migranten ohne Papiere, Asylsuchende und Flüchtlinge sowie blinde Passagiere, während ihres Aufenthalts an Bord gemäß den Bestimmungen der einschlägigen IMO-Regelwerke und in Übereinstimmung mit den entsprechenden internationalen Abkommen und den seit langer Zeit bestehenden humanitären Traditionen in der Seefahrt behandelt werden.

¹ Wird in diesen Richtlinien der Begriff „Regierung“ verwendet, so ist darunter Vertragsregierung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), in seiner geänderten Fassung beziehungsweise Vertragspartei des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See, in seiner geänderten Fassung zu verstehen.

2.2 Gemäß EntschlieÙung A.920(22) unterrichtete der Generalsekretär eine Reihe zuständiger Sonderorganisationen und -programme der Vereinten Nationen über das Thema der auf See geretteten Personen, wobei er auf die Notwendigkeit eines koordinierten Ansatzes zwischen den Organisationen der Vereinten Nationen verwies und einen Beitrag der zuständigen Organisationen im Rahmen ihres jeweiligen Mandats forderte. Solch organisationsübergreifenden Anstrengungen, die sich auf staatliche Zuständigkeiten für Themen außerhalb der Rettung konzentrieren, wie zum Beispiel Einwanderung und Asyl, die über die Zuständigkeit der IMO hinausgehen, stellen eine wesentliche Ergänzung der Bemühungen der IMO dar.

Änderungen des SOLAS- und des SAR-Übereinkommens

- 2.3 Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) beschloss auf seiner achtundsiebzigsten Sitzung sachdienliche Änderungen zu Kapitel V des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sowie zu den Kapiteln 2, 3 und 4 der Anlage des Internationalen Übereinkommens über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR-Übereinkommen). Diese Änderungen sollen am 1. Juli 2006 in Kraft treten. Auf der gleichen Sitzung nahm der MSC die vorliegenden Richtlinien an, wobei in den Änderungen die Erarbeitung solcher Richtlinien vorgesehen ist. Mit den Änderungen und den vorliegenden Richtlinien soll sichergestellt werden, dass Personen in Seenot Hilfe geleistet wird, während die Unannehmlichkeiten für die Hilfe leistenden Schiffe auf ein Mindestmaß beschränkt und die fortgesetzte Integrität der Such- und Rettungsdienste sichergestellt werden sollen.
- 2.4 Insbesondere sehen Absatz 1.1 der Regel V/33 des SOLAS-Übereinkommens und Absatz 3.1.9 der Anlage des SAR-Übereinkommens, in seiner geänderten Fassung für die Regierungen die Verpflichtung zur Koordinierung und Zusammenarbeit vor, um zu gewährleisten, dass die Kapitäne von Schiffen, die Hilfe leisten, indem sie in Seenot befindliche Personen an Bord nehmen, bei geringstmöglicher weiterer Abweichung vom Reiseplan des Schiffes von ihren Verpflichtungen entbunden werden.
- 2.5 Der MSC war sich bei der Annahme der Änderungen darüber im Klaren, dass der neue Absatz 1.1 der Regel V/33 des SOLAS-Übereinkommens und Absatz 3.1.9 der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst, in seiner geänderten Fassung gewährleisten sollen, dass in jedem Fall ein sicherer Ort innerhalb einer angemessenen Zeit zur Verfügung gestellt wird. Die Verantwortung für die Bereitstellung eines sicheren Ortes oder für die Gewährleistung, dass ein sicherer Ort bereitgestellt wird, liegt bei der Regierung, die für das SAR-Gebiet zuständig ist, in dem die Überlebenden aufgenommen wurden.
- 2.6 Jedoch können die Umstände von Fall zu Fall verschieden sein. Diese Änderungen geben der verantwortlichen Regierung die Flexibilität, jede Situation gesondert anzugehen, und stellen gleichzeitig sicher, dass die Kapitäne von Hilfe leistenden Schiffen innerhalb einer angemessenen Zeit und mit möglichst geringen Auswirkungen auf das Schiff von ihrer Verantwortung entbunden werden.
- 2.7 Einige Anmerkungen zu den einschlägigen Bestimmungen des Völkerrechts sind im Anhang aufgeführt.

3. PRIORITÄTEN

- 3.1 Wenn Schiffe in Seenot befindlichen Personen Hilfe leisten, ist eine Koordinierung unter allen Beteiligten erforderlich, um sicherzustellen, dass alle der im Folgenden genannten Prioritäten in einer Weise erfüllt werden, die Fragen im Zusammenhang mit der Grenzkontrolle, der Souveränität und der Sicherheit in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht gebührend berücksichtigt.

Lebensrettung

Allen in Seenot befindlichen Personen soll unverzüglich Hilfe geleistet werden.

Erhaltung der Integrität und der Wirksamkeit der Such- und Rettungsdienste

Die von Schiffen auf See geleistete unverzügliche Hilfe ist ein wesentlicher Bestandteil der weltweiten Such- und Rettungsdienste; sie muss deshalb für die Kapitäne, die Reedereien und die Flaggenstaaten weiterhin von höchster Priorität sein.

Entbindung der Kapitäne von Verpflichtungen nach geleisteter Hilfe

Flaggenstaaten und Küstenstaaten sollten über wirksame Vorkehrungen verfügen, um Kapitäne rechtzeitig Hilfe zu leisten, indem sie von diesen auf See aufgenommene Personen übernehmen.

4. INTERNATIONALES HANDBUCH FÜR DIE SUCHE UND RETTUNG IN DER LUFT- UND SEEFAHRT

- 4.1 Das dreibändige Internationale Handbuch für die Suche und Rettung in der Luft- und Seefahrt (IAMSAR-Handbuch) wurde erarbeitet und wird weitergeführt, um die Regierungen dabei zu unterstützen, den Erfordernissen bei Suche und Rettung nachzukommen wie auch den Verpflichtungen, die sie im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens, des SAR-Übereinkommens und des Internationalen Zivilluftfahrt-Übereinkommens eingegangen sind. Die Regierungen werden ermutigt, ihre Such- und Rettungsdienste auszubauen und zu verbessern, mit Nachbarstaaten zusammenzuarbeiten und die Such- und Rettungsdienste als Teil eines globalen Systems zu betrachten.
- 4.2 Jeder Band des IAMSAR-Handbuchs wurde unter Beachtung spezifischer Pflichten des SAR-Systems verfasst und kann als unabhängiges Dokument oder in Verbindung mit den anderen Leitfäden benutzt werden, um einen vollständigen Überblick über das SAR-System zu erhalten.
- 4.3 Band I – *Organisation und Management* behandelt das globale Konzept eines SAR-Systems, die Ein-

richtung nationaler und regionaler SAR-Systeme und die Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten, um wirksame und wirtschaftliche Such- und Rettungsdienste bereitzustellen.

- 4.4 Band II – *Einsatzkoordination* stellt eine Hilfe dar für das Personal, das die Einsätze und Übungen der Such- und Rettungsdienste plant und koordiniert.
- 4.5 Band III – *Mobile Einrichtungen* soll an Bord von Schiffen, Flugzeugen und Rettungsmitteln mitgeführt werden, um bei der Suche, Rettung oder bei Koordinierungsaufgaben vor Ort und bei Aspekten der Such- und Rettungsdienste zu helfen, die deren eigene Notfälle betreffen.

5. KAPITÄNE

Allgemeine Hinweise

- 5.1 Such- und Rettungsdienste in der ganzen Welt sind von Schiffen auf See abhängig, die in Seenot befindlichen Personen Hilfe leisten. Es ist unmöglich, Such- und Rettungsdienste zu organisieren, die gänzlich von eigens dafür vorgesehenen landgestützten Rettungseinheiten abhängen, um rechtzeitig allen in Seenot geratenen Personen Hilfe leisten zu können. Kapitäne haben verschiedene Pflichten, die sie wahrnehmen müssen, um den Schutz des menschlichen Lebens auf See zu gewährleisten, die Integrität der globalen Such- und Rettungsdienste, von denen sie ein Teil sind, zu bewahren und die humanitären und gesetzlichen Vorschriften zu erfüllen. In dieser Hinsicht sollten Kapitäne:
- 1 die völkerrechtlichen Verpflichtungen verstehen und beachten, um in Seenot befindlichen Personen Hilfe zu leisten (solche Hilfe ist immer ohne Rücksicht auf Staatsangehörigkeit oder Rechtsstellung oder die Umstände, unter denen solche Personen aufgefunden werden, zu leisten);
 - 2 alles im Rahmen der Möglichkeiten und Beschränkungen des Schiffes unternehmen, um den Überlebenden eine menschenwürdige Behandlung zukommen zu lassen und auf ihre unmittelbaren Bedürfnisse zu reagieren;
 - 3 die Pflichten im Rahmen der Such- und Rettungsdienste in Übereinstimmung mit den Bestimmungen in Band III des IAMSAR-Handbuchs wahrnehmen;
 - 4 für den Fall, dass die Rettungsleitstelle, die für den Bereich zuständig ist, in dem die Überlebenden aufgenommen werden, nicht kontaktiert werden kann, versuchen, eine andere Rettungsleitstelle zu kontaktieren, oder wenn dies nicht möglich ist, jede andere staatliche Behörde, die Hilfe leisten kann, wobei die Zuständigkeit weiterhin bei der Rettungsleitstelle des Bereichs verbleibt, in dem die Überlebenden aufgenommen werden;
 - 5 die Rettungsleitstelle über die Bedingungen, die benötigte Hilfe und die ergriffenen oder geplanten Maßnahmen für die Überlebenden auf dem Laufenden halten (vgl. Absatz 6.10 betreffend andere Informationen, welche die Rettungsleitstelle anfordern kann);

- 6 versuchen sicherzustellen, dass Überlebende nicht an einem Ort ausgeschifft werden, an dem ihre Sicherheit weiter in Gefahr wäre; und
- 7 alle sachdienlichen Vorschriften der Regierung erfüllen, die für den SAR-Bereich zuständig ist, in dem die Überlebenden aufgenommen wurden, oder die Vorschriften eines anderen Hilfe leistenden Küstenstaates, und um zusätzliche Anweisungen seitens der Behörden nachsuchen, wenn Schwierigkeiten bei der Erfüllung dieser Vorschriften auftreten.

- 5.2 Im Hinblick auf einen wirksamen Beitrag zum Schutz des menschlichen Lebens auf See werden Schiffe dringend aufgefordert, an den zur Erleichterung der Such- und Rettungsmaßnahmen eingeführten Schiffsmeldesystemen teilzunehmen.

6. REGIERUNGEN UND RETTUNGSLEITSTELLEN

Zuständigkeiten und Vorsorgemaßnahmen

- 6.1 Die Regierungen sollen sicherstellen, dass ihre jeweiligen Rettungsleitstellen (RCCs) und andere betroffene staatliche Behörden über ausreichende Anweisungen und Befugnisse verfügen, um ihre Aufgaben in Übereinstimmung mit ihren vertraglichen Verpflichtungen und den in dieser Entschließung enthaltenen Richtlinien zu erfüllen.
- 6.2 Die Regierungen sollen sicherstellen, dass ihre Rettungsleitstellen und Rettungseinheiten in Übereinstimmung mit den Anforderungen und Verfahren des IAMSAR-Handbuchs arbeiten und alle unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe Band III des IAMSAR-Handbuchs an Bord mitführen.
- 6.3 Einem Schiff, das Personen auf See Hilfe geleistet hat, sollten keine ungebührliche Verzögerung, finanzielle Belastung oder andere damit in Zusammenhang stehende Schwierigkeiten entstehen; aus diesem Grund sollten der Küstenstaat beziehungsweise die Küstenstaaten das Schiff so bald als möglich aus der Hilfeleistung entlassen.
- 6.4 Im Normalfall sollte jede Koordinierung der Suche und Rettung zwischen einem Hilfe leistenden Schiff und einem Küstenstaat über die zuständige Rettungsleitstelle erfolgen. Die Staaten können ihre jeweiligen Rettungsleitstellen bevollmächtigen, eine solche Koordinierung auf einer 24-Stunden-Basis durchzuführen, oder andere staatliche Behörden damit beauftragen, die Rettungsleitstelle bei diesen Pflichten zu unterstützen. Die Rettungsleitstellen sollten darauf vorbereitet sein, rasch selbst zu handeln, oder gegebenenfalls über Verfahrensabläufe verfügen, um andere Behörden zu beteiligen, so dass rechtzeitig Entscheidungen im Hinblick auf die Behandlung von Überlebenden getroffen werden können.
- 6.5 Jede Rettungsleitstelle sollte über wirksame Einsatzpläne und Vorkehrungen verfügen (gegebenenfalls organisationsübergreifende oder internationale Pläne und Vereinbarungen), um auf alle Arten von Situationen im Zusammenhang mit Suche und Rettung reagieren zu können. Solche Pläne und Vereinbarungen sollten Vorfälle abdecken, die sich innerhalb des ihr zugeordneten Such- und Rettungsbereichs ereignen.

nen, und falls erforderlich auch Vorfälle außerhalb ihres Such- und Rettungsbereichs, bis die für den Bereich zuständige Rettungsleitstelle, in dem Hilfe geleistet wird (vgl. Absatz 6.7), oder eine andere Rettungsleitstelle, die zur Abwicklung besser gelegen ist, die Verantwortung übernehmen. Diese Pläne und Vorkehrungen sollten sich darauf beziehen, wie die Rettungsleitstelle

- .1 eine Bergungsmaßnahme;
- .2 die Ausschiffung von Überlebenden von einem Schiff;
- .3 die Beförderung von Überlebenden an einen sicheren Ort; und
- .4 ihre Anstrengungen mit anderen Einheiten koordinieren könnte (wie zum Beispiel Zoll- und Einwanderungsbehörden oder der Schiffseigner oder der Flaggenstaat), wenn sich Fragen außerhalb von Suche und Rettung stellen, während sich die Überlebenden noch an Bord des Hilfe leistenden Schiffes befinden, und zwar in Bezug auf die Staatsangehörigkeit, die Rechtsstellung oder die Umstände der Überlebenden; ebenso sollte sie sich rasch mit ersten Grenzkontroll- und Einwanderungsfragen befassen, um Verzögerungen, die für das Hilfe leistende Schiff negative Auswirkungen hätten, auf ein Mindestmaß zu beschränken, wozu auch die vorübergehende Bereitstellung von Unterkünften für Überlebende für die Zeit, in der solche Fragen gelöst werden, gehört.

6.6 Einsatz-, Zusammenarbeits- und Kommunikationspläne sollten vor oder während einer Rettungsmaßnahme eine angemessene Koordinierung mit den Reedereien und den nationalen oder internationalen Behörden ermöglichen, die gegebenenfalls an den Einsatzmaßnahmen und der Ausschiffung beteiligt werden müssen.

6.7 Wo es zweckmäßig erscheint, sollte die als erstes kontaktierte Rettungsleitstelle unverzüglich dafür Sorge tragen, dass die Angelegenheit an die Rettungsleitstelle weitergeleitet wird, die für den Bereich, in dem die Hilfe geleistet wird, zuständig ist. Sobald die Rettungsleitstelle, die für den Such- und Rettungsbereich zuständig ist, in dem Hilfe benötigt wird, über die Lage unterrichtet ist, sollte sie unverzüglich die Verantwortung für die Koordinierung der Rettungsmaßnahmen übernehmen, da damit verbundene Zuständigkeiten, einschließlich Vorkehrungen für einen sicheren Ort für die Überlebenden, in erster Linie bei der für diesen Bereich zuständigen Regierung liegen. Die erste Rettungsleitstelle trägt jedoch die Verantwortung für die Koordinierung des Falls, bis die zuständige Rettungsleitstelle oder eine andere zuständige Behörde die Verantwortung übernehmen.

6.8 Die Regierungen und die zuständige Rettungsleitstelle sollten sich bemühen, die Aufenthaltsdauer der Überlebenden an Bord des Hilfe leistenden Schiffes auf ein Mindestmaß zu beschränken.

6.9 Die zuständigen staatlichen Behörden sollten alles unternehmen, um Vorkehrungen zur Ausschiffung von Überlebenden zu beschleunigen; jedoch sollte

der Kapitän Verständnis dafür haben, dass in einigen Fällen die notwendige Koordinierung zu unvermeidlichen Verzögerungen führen kann.

6.10 Die Rettungsleitstelle sollte versuchen, vom Kapitän des Hilfe leistenden Schiffes folgende Angaben zu erhalten:

- .1 Informationen zu den Überlebenden, einschließlich Name, Alter, Geschlecht, augenscheinlicher Gesundheitszustand und besondere medizinische Bedürfnisse;
- .2 Beurteilung der weiteren Sicherheit des Hilfe leistenden Schiffes durch den Kapitän;
- .3 abgeschlossene oder geplante Maßnahmen des Kapitäns;
- .4 derzeitige Seeausdauer des Hilfe leistenden Schiffes mit den zusätzlichen Personen an Bord;
- .5 nächster geplanter Anlaufhafen des Hilfe leistenden Schiffes;
- .6 bevorzugte Vorkehrungen des Kapitäns für die Ausschiffung der Überlebenden;
- .7 jede Form von Unterstützung, die das Hilfe leistende Schiff während oder nach der Rettungsmaßnahmen benötigen kann; und
- .8 besondere Faktoren (z. B. Wetterbedingungen, zeitempfindliche Fracht).

6.11 Zu den potentiellen Gesundheits- und Sicherheitsproblemen an Bord eines Schiffes, das in Seenot befindliche Personen aufgenommen hat, zählen unzureichende Lebensrettungsausrüstung, Wasservorräte, Lebensmittelvorräte, medizinische Versorgung und Unterkünfte für die Zahl der Personen an Bord, sowie die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere für den Fall, dass die Personen an Bord aggressiv oder gewalttätig werden sollten. In einigen Fällen kann es für die Rettungsleitstelle ratsam sein, dafür zu sorgen, dass Such- und Rettungskräfte oder anderes Personal das Hilfe leistende Schiff aufsuchen, um die Situation an Bord besser zu beurteilen, um dabei zu helfen, den Bedürfnissen an Bord nachzukommen und um eine sichere Ausschiffung der Überlebenden zu erleichtern.

Sicherer Ort

6.12 Ein sicherer Ort (im Sinne der Anlage des SAR-Übereinkommens von 1979, Absatz 1.3.2) ist ein Ort, an dem die Rettungsmaßnahmen als beendet angesehen werden. Es ist auch ein Ort, an dem das Leben der Überlebenden nicht mehr weiter in Gefahr ist und an dem ihre menschlichen Grundbedürfnisse (wie zum Beispiel Nahrung, Unterkunft und medizinische Bedürfnisse) gedeckt werden können. Es ist weiter ein Ort, von dem aus Vorkehrungen für den Transport der Überlebenden zu ihrem nächsten oder endgültigen Bestimmungsort getroffen werden können.

6.13 Ein Hilfe leistendes Schiff sollte nicht aufgrund der alleinigen Tatsache, dass die Überlebenden an Bord des Schiffes nicht mehr länger in unmittelbarer Gefahr schweben, als ein sicherer Ort angesehen werden. Einem Hilfe leistenden Schiff können die geeigneten Einrichtungen und Ausrüstungen fehlen, um

- zusätzliche Personen an Bord zu verpflegen, ohne dabei nicht die eigene Sicherheit oder die richtige Versorgung der Überlebenden zu gefährden. Selbst wenn das Schiff in der Lage ist, die Überlebenden sicher unterzubringen und als ein vorläufiger sicherer Ort dienen kann, sollte es von seiner Verantwortung entbunden werden, sobald alternative Vorkehrungen getroffen werden können.
- 6.14 Ein sicherer Ort kann an Land sein oder sich an Bord eines Rettungsmittels oder eines anderen geeigneten Schiffes oder einer Einrichtung auf See befinden, die als ein sicherer Ort dienen können, bis die Überlebenden an ihrem nächsten Bestimmungsort ausgeschifft werden.
- 6.15 Die Übereinkommen in ihrer jeweils geänderten Fassung weisen darauf hin, dass bei der Verbringung an einen sicheren Ort die besonderen Umstände des Falles zu berücksichtigen sind. Zu diesen Umständen können beispielsweise Faktoren zählen wie die Situation an Bord des Hilfe leistenden Schiffes, Bedingungen vor Ort, medizinischer Bedarf und Verfügbarkeit von Transport- oder anderen Rettungsmitteln. Jeder Fall ist einzigartig, und bei der Auswahl eines sicheren Ortes können eine Vielzahl wichtiger Faktoren berücksichtigt werden müssen.
- 6.16 Die Regierungen sollten im Hinblick auf die Bereitstellung von geeigneten sicheren Orten für Überlebende nach Prüfung der entsprechenden Umstände und Risiken zusammenarbeiten.
- 6.17 Eine Überlegung im Fall von Asylsuchenden und Flüchtlingen, die auf See geborgen werden, ist die Notwendigkeit, eine Ausschiffung in Gebieten zu vermeiden, in denen das Leben und die Freiheit der Personen, die vorgeben, eine begründete Angst vor Verfolgung zu haben, in Gefahr wäre.
- 6.18 In vielen Fällen kann das Hilfe leistende Schiff oder ein anderes Schiff die Überlebenden an einen sicheren Ort bringen. Stellt jedoch diese Aufgabe für das Schiff eine Erschwernis dar, sollten die Rettungsleitstellen versuchen, andere mögliche Alternativen zu arrangieren.
- 6.20 Maßnahmen und Verfahren wie beispielsweise die Durchsuchung und die Beurteilung der Rechtsstellung von geretteten Personen, die über die Hilfeleistung für in Seenot geratene Personen hinausgehen, sollten derartigen Hilfeleistungen nicht entgegenstehen oder die Ausschiffung von Überlebenden von dem Hilfe leistenden Schiff beziehungsweise den Hilfe leistenden Schiffen unnötig verzögern.
- 6.21 Obgleich außerhalb der Rettung liegende Fragen wie solche im Zusammenhang mit Asylsuchenden, Flüchtlingen und der Rechtsstellung von Zuwanderern außerhalb der Zuständigkeit der IMO liegen und den Zweck des SOLAS- und des SAR-Übereinkommens übersteigen, sollten die Regierungen sich der Hilfe bewusst sein, die internationale Organisationen oder Behörden andere Länder in derartigen Fällen leisten können, sie sollten in der Lage sein, diese rasch zu kontaktieren und Weisungen herauszugeben, die ihre Rettungsleitstellen hierzu möglicherweise benötigen, einschließlich der Art und Weise, wie geeignete staatliche Behörden alarmiert und beteiligt werden können. Die Staaten sollten sicherstellen, dass ihre Einsatzmechanismen ausreichend breit gefächert sind, um die ganze Bandbreite staatlicher Zuständigkeiten übernehmen zu können.
- 6.22 Die für solche Angelegenheiten zuständigen Behörden können verlangen, dass die Rettungsleitstellen von dem Hilfe leistenden Schiff bestimmte Informationen über ein sich in Seenot befindliches Schiff oder anderes Fahrzeug sowie bestimmte Informationen über die Personen erhalten, denen Hilfe geleistet wurde. Die zuständigen staatlichen Behörden sollten ebenfalls Angaben dazu erhalten, was sie tun müssen, um mit den Rettungsleitstellen zusammenzuarbeiten (insbesondere im Hinblick auf die Kontaktaufnahme mit Schiffen) und um, in Notfällen auf Situationen verbunden mit der Hilfeleistung für Personen an Bord von Schiffen zu reagieren.

ANHANG

EINIGE ANMERKUNGEN ZU DEN GELTENDEN BESTIMMUNGEN DES VÖLKERRECHTS

Überlegungen außerhalb von Suche und Rettung

- 6.19 Wenn die Frage nach der Rechtsstellung eines Überlebenden oder andere Angelegenheiten gelöst werden müssen, die in keinem Zusammenhang mit der Suche und Rettung stehen, können sich die zuständigen Behörden oftmals damit befassen, sobald die Überlebenden an einen sicheren Ort verbracht wurden. Bis dahin sind die Rettungsleitstellen für die Zusammenarbeit mit allen nationalen oder internationalen Behörden oder mit anderen an der Situation Beteiligten zuständig. Beispiele für Überlegungen, die über den Such- und Rettungsdienst hinausgehen und die Beachtung verdienen sind Ölunfälle, Untersuchungen vor Ort, Bergungsarbeiten, Überlebende, bei denen es sich um Migranten oder Asylsuchende handelt, Bedürfnisse von Überlebenden nach ihrer Verbringung an einen sicheren Ort oder Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheit und der Durchsetzung von Rechtsvorschriften. Hierfür sind in erster Linie die nationalen Behörden außer den Rettungsleitstellen zuständig.
1. Die Verpflichtung eines Kapitäns zur Hilfeleistung auf See hat eine lange Tradition in der Seefahrt. Es handelt sich hierbei um eine völkerrechtlich anerkannte Verpflichtung. Artikel 98 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (UNCLOS) definiert diese Verpflichtung dergestalt, dass jeder „Staat den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes verpflichtet, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist, jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten...; zusätzlich wird den Staaten die Verpflichtung auferlegt, „die Einrichtung, den Einsatz und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes zu fördern, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten...“.
2. Das SAR-Übereinkommen definiert den Begriff Rettung als „eine Maßnahme, um in Not befindliche

- Personen zu bergen, ihre medizinische Erst- oder sonstige Grundversorgung sicherzustellen und sie an einen sicheren Ort zu bringen.“ Die Such- und Rettungsdienste werden definiert als „die Durchführung der Aufgaben von Überwachung, Kommunikation, Koordinierung sowie Suche und Rettung in Notfällen einschließlich der Bereitstellung medizinischer Beratung, medizinischer Erstversorgung, medizinischer Evakuierung mit Hilfe von öffentlichen und privaten Mitteln, einschließlich beteiligter Flugzeuge, Schiffe und anderer Fahrzeuge und Einrichtungen.“ Die Such- und Rettungsdienste schließen auch Vorkehrungen für die Ausschiffung von Überlebenden von Hilfe leistenden Schiffen ein. Das SAR-Übereinkommen legt den Grundsatz fest, dass die Staaten ihren Rettungsleitstellen (RCCs) die Zuständigkeit und Verantwortung als Hauptanlaufstelle für Schiffe, Rettungseinheiten, andere Rettungsleitstellen und andere Behörden für die Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen übertragen. Was die Verpflichtungen der Staaten angeht, so geht das SAR-Übereinkommen ebenfalls auf die Notwendigkeit ein, Vorkehrungen für Such- und Rettungsdienste, für die Einrichtung von Rettungsleitstellen, die internationale Zusammenarbeit, die Einsatzverfahren der Rettungsleitstellen und die Nutzung von Schiffsmeldesystemen für die Suche und Rettung zu treffen.
3. Der Begriff des „sicheren Ortes“ ist im SAR-Übereinkommen nicht definiert. Es wäre jedoch nicht vereinbar mit dem Zweck des SAR-Übereinkommens, wenn ein sicherer Ort nur unter Bezugnahme auf den geographischen Ort definiert würde. Zum Beispiel braucht ein sicherer Ort nicht unbedingt an Land zu liegen. Ein sicherer Ort sollte eher unter Bezugnahme auf seine Merkmale sowie auf das festgelegt werden, was er für die Überlebenden bereitstellen kann. Es ist ein Ort, an dem die Rettungsmaßnahme ihren Abschluss findet. Es ist ebenfalls ein Ort, an dem das Leben der Überlebenden nicht mehr länger in Gefahr ist und wo ihre humanitären Grundbedürfnisse (wie zum Beispiel Nahrung, Unterkunft und medizinische Bedürfnisse) befriedigt werden können. Weiter ist es ein Ort, von dem aus die Beförderung der Überlebenden zu ihrem nächsten oder endgültigen Bestimmungsort organisiert werden kann.
 4. Regel V/33.1 des SOLAS-Übereinkommens sieht vor, dass „der Kapitän eines auf See befindlichen und zur Hilfeleistung fähigen Schiffes, der von irgendeiner Seite eine Meldung erhält, dass Personen sich in Seenot befinden, verpflichtet ist, ihnen mit größter Geschwindigkeit zu Hilfe zu eilen und ihnen oder dem Such- und Rettungsdienst nach Möglichkeit hiervon Kenntnis zu geben.“ Vergleichbare Verpflichtungen sind in anderen internationalen Dokumenten enthalten. Diese Richtlinien möchten diese Verpflichtungen in keinsten Weise beeinträchtigen. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist von wesentlicher Bedeutung, um die Integrität von Such- und Rettungsdiensten zu erhalten. Artikel IV des SOLAS-Übereinkommens (Fälle höherer Gewalt) schützt den Kapitän insoweit, als die Anwesenheit von Personen an Bord des Schiffes aufgrund von höherer Gewalt oder aufgrund der Verpflichtung des Kapitäns, Schiffbrüchige oder andere Personen aufzunehmen, bei der Feststellung, ob eine Bestimmung dieses Übereinkommens auf ein Schiff anzuwenden ist, außer Betracht bleiben. Das SOLAS-Übereinkommen geht in Kapitel V Regel 7 auch auf die Verantwortung der Regierungen bei der Bereitstellung von Rettungsdiensten ein.
 5. Gemäß einem Grundprinzip des Völkerrechts erlaubt die staatliche Souveränität einem Staat die Kontrolle seiner Grenzen, um Ausländer von seinem Hoheitsgebiet zurückzuweisen und Gesetze zu erlassen, die den Zutritt von Ausländern in sein Hoheitsgebiet regeln. In Übereinstimmung mit UNCLOS und den sonstigen Vorschriften des Völkerrechts erstreckt sich die Souveränität eines Staates jenseits seines Landgebiets und seiner inneren Gewässer bis zu den angrenzenden Hoheitsgewässern. Laut Artikel 21 des UNCLOS kann ein Küstenstaat Gesetze und sonstige Vorschriften über die friedliche Durchfahrt durch das Küstenmeer erlassen, um unter anderem Verstöße gegen die Einreisevorschriften des Küstenstaats zu verhüten.
 6. Nach Artikel 18 des UNCLOS kann ein Schiff auf friedlicher Durchfahrt in den Hoheitsgewässern des Küstenstaats anhalten oder ankern, „aber nur insoweit, als dies zu normaler Schifffahrt gehört oder infolge *höherer Gewalt* oder eines Notfalls oder zur Hilfeleistung für Personen, Schiffe oder Luftfahrzeuge in Gefahr oder Not erforderlich wird.“ UNCLOS geht nicht näher auf die Frage ein, ob ein Recht besteht, in Notfällen in einen Hafen einzulaufen, obgleich nach dem gängigen Völkerrecht ein universelles, wenn auch nicht absolutes Recht für ein Schiff besteht, in einem Notfall in einen Hafen einzulaufen, wenn eine eindeutige Gefahr für die Sicherheit der sich an Bord befindlichen Personen vorliegt. Oft nehmen solche Gefahren mit der Zeit zu, so dass ein sofortiges Einlaufen in einen Hafen notwendig wird, um die Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord zu gewährleisten. Nichtsdestotrotz schließt das Recht eines Schiffes in Not auf Einlaufen in einen Hafen ein Abwägen der Art und der Unmittelbarkeit der Gefahr für die Schiffssicherheit gegen die Risiken für den Hafen im Falle des Einlaufens ein. So kann ein Küstenstaat den Zugang zu seinen Häfen verweigern, wo das Schiff eine ernsthafte und unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit, die Umwelt oder die Gesundheit dieses Küstenstaats darstellt, nachdem die Sicherheit der Personen an Bord sichergestellt ist.
 7. Das in Artikel 3.31 des Flüchtlingsübereinkommens vorgesehene Verbot der Ausweisung oder „Rückführung“ verbietet Vertragsstaaten die Ausweisung oder Rückführung eines Flüchtlings zu den Grenzen des Hoheitsgebiets, in dem sein beziehungsweise ihr Leben oder seine beziehungsweise ihre Freiheit aufgrund ihrer Rasse, Religion, Staatsangehörigkeit, Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe oder ihrer politischen Meinung in Gefahr wäre. Andere sachdienliche völkerrechtliche Bestimmungen sehen ebenfalls das Verbot der Rückführung an einen Ort vor, an dem gewichtige Gründe zu der Annahme bestehen, dass die Person Gefahr laufe, gefoltert zu werden.

8. Weitere sachdienliche Regelwerke, die nicht alle in die Zuständigkeit der IMO fallen, sind unter anderem:

MSC 78/26/Add.2

<p>Internationales Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See, in seiner geänderten Fassung, in seiner Gesamtheit</p>	<p>Entschließung A.773(18) über die Verbesserung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See durch die Verhütung und Abschaffung unsicherer Praktiken in Verbindung mit dem Einschmuggeln von Ausländern an Bord von Schiffen</p>
<p>Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in seiner geänderten Fassung, Kapitel V, Regel 33</p>	<p>Entschließung A.871(20) über Richtlinien für die Zuweisung von Zuständigkeiten für die Lösung von Fällen des Aufgriffs blinder Passagiere</p>
<p>Übereinkommen von 1965 zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs, insbesondere Abschnitt 6.C, Normen 6.8-6.10 Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung, Artikel 11</p>	<p>Entschließung A.867(20) über die Bekämpfung unsicherer Praktiken im Zusammenhang mit dem Menschenhandel und der Beförderung von Migranten im Seeverkehr</p> <p>Globaler Plan der IMO für die Zusammenarbeit bei Suche und Rettung (SAR) – Anschriften in SAR.8/Circ.1 und Addenda („Verzeichnis der Funkstellen der britischen Admiralität, Band 5“, ist eine praktische Alternative)</p>
<p>Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, Artikel 98</p>	<p>MSC./Circ.896/Rev.1 über Einstweilige Maßnahmen zur Bekämpfung unsicherer Praktiken in Verbindung mit dem Verkehr oder der Beförderung von Zuwanderern auf dem Seeweg</p>
<p>Abkommen der Vereinten Nationen von 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge und Protokoll von 1967</p>	
<p>Übereinkommen der Vereinten Nationen von 2000 über die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität und seine Protokolle, Protokoll betreffend die Verhinderung des Einschmuggelns von Zuwanderern im Land-, See- und Luftverkehr; und Protokoll betreffend die Verhinderung, Bekämpfung und Strafverfolgung des Menschenhandels, insbesondere des Frauen- und Kinderhandels</p>	

ANNEX 34

**RESOLUTION MSC.167(78)
(adopted on 20 May 2004)**

**GUIDELINES ON THE TREATMENT
OF PERSONS RESCUED AT SEA**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING resolution A.920(22) entitled "Review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea",

RECALLING ALSO the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended relating to the obligation of:

- shipmasters to proceed with all speed to the assistance of persons in distress at sea; and
- Governments to ensure arrangements for coast watching and for the rescue of persons in distress at sea round their coasts,

RECALLING FURTHER the provisions of the International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979, as amended relating to the provision of assistance to any person in distress at sea regardless of the nationality or status of such person or the circumstances in which that person is found,

NOTING ALSO article 98 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, regarding the duty to render assistance,

NOTING FURTHER the initiative taken by the Secretary-General to involve competent United Nations specialized agencies and programmes in the consideration of the issues addressed in this resolution, for the purpose of agreeing on a common approach which will resolve them in an efficient and consistent manner,

REALIZING the need for clarification of existing procedures to guarantee that persons rescued at sea will be provided a place of safety regardless of their nationality, status or the circumstances in which they are found,

HAVING ADOPTED, as its [seventy-eighth session], by resolution MSC.153(78) amendments to the SOLAS Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof, and by resolution MSC.155(78) amendments to the SAR Convention proposed and circulated in accordance with article III(2)(a) thereof,

REALIZING FURTHER that the intent of the new paragraph 1-1 of SOLAS regulation V/33, as adopted by resolution MSC.153(78) and paragraph 3.1.9 of the Annex to the SAR Convention as adopted by resolution MSC.155(78), is to ensure that in every case a place of safety is provided within a reasonable time. It is further intended that the responsibility to provide a place of safety, or to ensure that a place of safety is provided, falls on the Contracting Government/Party responsible for the SAR region in which the survivors were recovered,