

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michel Brandt, Žaklin Nastić,
Andrej Hunko, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/24837 –**

Blockade von Schiffen ziviler Seenotrettungs- und Beobachtungsorganisationen

Vorbemerkung der Fragesteller

Mindestens 675 Menschen sind in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 auf der Flucht über das Mittelmeer verschollen bzw. ertrunken (<https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>). 9 448 Menschen wurden von der sogenannten libyschen Küstenwache abgefangen und nach Libyen zurückgezwungen (https://twitter.com/IOM_Libya/status/1310659604293058560/photo/1). Dort droht ihnen, wie in einem neuen Bericht von Amnesty International einmal mehr aufgezeigt wird, schlimmste Gewalt und der Tod (<https://www.amnesty.de/sites/default/files/2020-09/Amnesty-Bericht-Libyen-Flucht-Asyl-Mittelmeer-Folter-Misshandlung-September-2020.pdf>). Seit April 2020 wurden sechs zivile Rettungsschiffe von den italienischen Behörden am Auslaufen und an Rettungsmissionen gehindert (<https://seebruecke.org/news/italien-setzt-mare-jonio-wieder-fest/>) – so auch die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe „Alan Kurdi“, „Sea-Watch 3“ und „Sea-Watch 4“ (<https://sea-eye.org/schikane-gegen-alan-kurdi-verhindert-nachsten-einsatz/>, <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-09/seenotrettung-sea-watch-4-palermo-hafen>). Während Italien die Festsetzungen meist mit Sicherheitsbedenken begründet, werden die Leben rettenden zivilen Seenotrettungsorganisationen vom Bundesminister des Innern, für Bau und Heimat weiter als „Taxi-Dienst“ abgewertet (<https://www.tagesschau.de/investigativ/hsb/seenotrettung-143.html>). Der häufig angeführte vermeintlich durch Seenotrettung entstehende „Pull-Effekt“, also die Theorie, dass aufgrund der Anwesenheit ziviler Seenotrettung mehr Menschen die Überfahrt wagen, wurde derweil nach Ansicht der Fragesteller ein weiteres Mal in einer aussagekräftigen, von der IOM (Internationalen Organisation für Migration) in Auftrag gegebenen Studie widerlegt. Entscheidende Gründe für die Zahl der Abfahrten aus Libyen sind demnach in erster Linie die Witterungsbedingungen und die politische Lage in dem Bürgerkriegsland. Die Anwesenheit ziviler Seenotrettung bedingt vor allem mit einer niedrigeren Todesrate (<https://publications.iom.int/system/files/pdf/ch16-overtroubled-waters.pdf>). Wenn also die Präsidentin der Europäischen Kommission Ursula von der Leyen, wie am 23. September 2020, sagte: „...sea rescue is compulsory and not optional“ („Seenotrettung ist verpflichtend und nicht optional“ (https://twitter.com/EU_Commission/status/1308680533090631680)), dann entsteht nach Ansicht der Fragestellenden eine deutliche Diskrepanz

zwischen Lippenbekenntnis und Verhalten der EU gegenüber ziviler Seenotrettung.

Aus Sicht der Seenotrettungsorganisationen kommt es jedoch nicht nur durch die italienischen Behörden zu einer Behinderung der humanitären Arbeit, auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) arbeitet aktiv gegen die Organisationen (<https://mare-liberum.org/de/news/verkehrsministerium-verhindert-einsatz-fuer-gefluechtete/>). Dieses hatte schon 2019 das Schiff „Mare Liberum“ der gleichnamigen Organisation, welches unter deutscher Flagge Beobachtungsmissionen im östlichen Mittelmeer fährt, festgesetzt. Anlass war die Nichteinhaltung von Sicherheitsvorschriften, allerdings jene für große Berufsschiffe, die nicht einmal von Rettungskreuzern in Deutschland eingehalten werden müssen (<https://mare-liberum.org/de/news/angriff-auf-solidaritaet-mit-gefluechteten-zurueckgewiesen/>). Ehrenamtlich betriebene Motoryachten wie die „Mare Liberum“ allerdings sind von diesen Sicherheitsvorschriften nach Ansicht der Fragesteller befreit – wie sowohl das Verwaltungsgericht als auch das Oberverwaltungsgericht Hamburg bestätigten und die Festsetzung somit für rechtswidrig erklärten (<https://mare-liberum.org/de/news/angriff-auf-solidaritaet-mit-gefluechteten-zurueckgewiesen/>). Daraufhin begann das BMVI mit der Änderung der Rechtsgrundlage und arbeitete die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und der See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV) aus. Kern der Verordnung ist eine Begriffsänderung, durch die auch ehrenamtlich betriebene Sportboote strengere und kaum zu erfüllende Sicherheitsstandards erfüllen müssen. Durch die Veröffentlichung interner Dokumente aus dem Mailverkehr des BMVI durch das Transparenzportal „FragDenStaat“ wurde bekannt, dass die Anpassungsverordnung gezielt zur Behinderung von Schiffen humanitärer Organisationen wie der „Mare Liberum“ ausgearbeitet und dabei rechtsstaatliche Verfahrensstandards missachtet wurden (<https://fragdenstaat.de/blog/2020/09/19/schiffssicherheitsverordnung-bmvi-scheuer/>, <https://verfassungsblog.de/wenn-der-vorhang-faellt/>). Die NGOs warfen dem BMVI daraufhin gezielte Behinderung von Rettungs- und Beobachtungseinsätzen vor und klagten gegen die Änderungsverordnung (<https://www.spiegel.de/politik/deutschland/seenotrettung-im-mittelmeer-organisation-en-werfen-andreas-scheuer-verhinderung-von-einsaetzen-vor-a-710ecc95-03ef-4f47-aab8-ada02f4527c3>). Am 2. Oktober 2020 schließlich entschied das Verwaltungsgericht Hamburg erneut gegen das BMVI: Die Änderung der Schiffssicherheitsverordnung durch das BMVI verstößt gegen Europarecht und ist ungültig, die Festhalteverfügung gegen die Schiffe somit aufgehoben. Unter der geltenden Rechtslage benötigen Schiffe wie die „Mare Liberum“ also nach Ansicht der Fragesteller weiterhin keine Schiffssicherheitszeugnisse (<https://mare-liberum.org/de/news/scheuer-scheitert-mare-liberum-bekommt-recht/>).

Doch nicht nur Schiffe ziviler Rettungsorganisationen sind im Falle von Rettungen mit Schwierigkeiten konfrontiert. Alleine im laufenden Jahr gab es zwei vielbeachtete Fälle von Rettungen durch kommerzielle Frachtschiffe, die daraufhin tagelang durch europäische Staaten am Einlaufen in einen sicheren Hafen gehindert wurden. So rettete der dänische Öltanker „Maersk Etienne“ am 5. August 2020 27 Menschen aus Seenot. Daraufhin verweigerten sowohl Malta als auch Italien ganze 38 Tage lang den Zugang zu einem Hafen. Die Situation an Bord des Schiffes war extrem prekär, weder der Tanker noch die Crew war auf die Versorgung erschöpfter und traumatisierter Menschen über mehr als einen Monat hinweg eingestellt bzw. dafür ausgebildet (<https://www.infomigrants.net/en/post/27240/migrants-on-cargo-ship-maersk-etienne-disembark-in-italy-after-39-days-at-sea>). Nur einen Monat zuvor erregte der Fall der „MV Talia“ breite Aufmerksamkeit. Der Viehtransporter rettete auf Anweisung der Rettungsleitstelle Malta 52 Menschen aus Seenot. Daraufhin mussten die Menschen, welche teilweise akut unterernährt waren, mehrere Tage im Viehmist ausharren. Der Kapitän des Schiffes forderte mehrmals Unterstützung an, wurde aber ignoriert.

Nach Ansicht der Fragestellenden erzeugen die langen Blockaden von Frachtschiffen, die ihrer völkerrechtlichen Pflicht zur Seenotrettung nachkommen,

einen stark abschreckenden Effekt. Die Unternehmen müssen im Falle von Rettungen mit tagelangen Verzögerungen und finanziellen Verlusten rechnen. Berichten zufolge ändern Reeder aus diesem Grund ihre Strecken und meiden die gängigen Fluchtrouten (<https://www.welt.de/politik/fluechtlinge/article196811923/Handelsschiffahrt-Reeder-aendern-Routen-um-nicht-auf-Fluechtlings-boote-zu-treffen.html>). In der Folge, so befürchten die Fragestellenden, steigt das Risiko, dass fliehende Menschen im Falle von Seenot nicht gerettet werden und ertrinken.

1. Welche zivilen Seenotrettungsschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell im Mittelmeer im Einsatz?

Nach Kenntnis der Bundesregierung befinden sich mit Stand des 14. Dezember 2020 keine zivilen Seenotrettungsschiffe im Mittelmeer im Einsatz.

2. Welche zivilen Seenotrettungsschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell festgesetzt, und warum?

Der Bundesregierung liegt keine vollständige Übersicht im Sinne der Fragestellung vor. Nach Kenntnis der Bundesregierung sind unter anderem die folgenden Schiffe mit Stand des 14. Dezember 2020 von der italienischen Hafenstaatsbehörde aufgrund von dieser aufgelisteter technischer und betrieblicher Beanstandungen festgehalten:

- Alan Kurdi in Olbia, Italien
- Sea-Watch 4 in Palermo, Italien
- Ocean Viking in Augusta, Italien

Die „Sea-Watch 3“ wurde mit Erlaubnis der italienischen Behörde in eine spanische Werft überführt.

3. Wie setzt sich die Bundesregierung für die Aufklärung von Festsetzungsgründen der unter deutscher Flagge fahrenden zivilen Seenotrettungsschiffe ein?

Die zuständige Flaggenstaatsbehörde, die Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr, steht im Austausch mit den italienischen Behörden, um die Festhaltegründe zu erörtern und, soweit möglich, auszuräumen. Die Bundesregierung steht darüber hinaus hierzu im Kontakt mit der italienischen Regierung.

4. Wie viele Menschen wurden 2020 nach Informationen der Bundesregierung von zivilen Seenotrettungsorganisationen bisher gerettet?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden im laufenden Jahr bis zum 8. Dezember 2020 insgesamt 3.331 Menschen von zivilen Seenotrettungsorganisationen gerettet.

5. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die Festsetzung und die Einsatzunfähigkeit der „Alan Kurdi“, Rettungsschiff der Organisation Sea Eye, ab April dieses Jahres?

Die italienische Hafenstaatskontrollbehörde hat nach Kenntnis der Bundesregierung eine Reihe technischer und betrieblicher Beanstandungen identifiziert und

das Schiff im nach italienischen Rechtsvorschriften vorgesehenen Verfahren festgehalten.

6. Hat die Bundesregierung geprüft, ob das Vorgehen der italienischen Behörden gegen die „Alan Kurdi“ nach Einschätzung der Bundesregierung rechtmäßig war, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Hat die Bundesregierung geprüft, ob die Vorwürfe der italienischen Behörden gegen die Crew der „Alan Kurdi“ nach Einschätzung der Bundesregierung gerechtfertigt waren, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung der Rechtmäßigkeit des italienischen Verwaltungshandelns obliegt unabhängigen italienischen Gerichten. Nach Kenntnis der Bundesregierung hatte der Schiffseigner Rechtsmittel gegen die Festhaltung vor einem italienischen Gericht eingelegt, bevor die „Alan Kurdi“ am 25. Juni 2020 von den italienischen Behörden zur Ausfahrt freigegeben wurde. Aus Sicht der deutschen Flaggenstaatverwaltung verfügt die „Alan Kurdi“ über alle erforderlichen Zeugnisse. Es bestehen aus Sicht der deutschen Flaggenstaatverwaltung keine gravierenden Sicherheitsmängel.

8. Inwiefern hat die Bundesregierung im Fall der „Alan Kurdi“ ab April eine vermittelnde Position eingenommen und sich für die Aufklärung der Vorwürfe eingesetzt?

Die Bundesregierung steht in Kontakt mit der Organisation Sea-Eye e.V. als Betreiberin des Seenotrettungsschiffes „Alan Kurdi“ sowie, über die Dienststelle Schiffsicherheit, mit den zuständigen italienischen Behörden. Zu den notwendigen Standards für private Seenotrettungsschiffe steht die Bundesregierung im Austausch mit der italienischen Regierung.

9. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die aktuelle Festsetzung der zivilen Rettungsschiffe „Sea-Watch 3“ und „Sea Watch 4“?

Die italienische Hafenstaatkontrollbehörde hat nach Kenntnis der Bundesregierung eine Reihe technischer und betrieblicher Beanstandungen identifiziert und im nach italienischen Rechtsvorschriften vorgesehenen Verfahren die Schiffe festgehalten.

10. Hat die Bundesregierung das Vorgehen der italienischen Behörden gegen die „Sea-Watch 3“ und „Sea Watch 4“ rechtlich geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Aus Sicht der deutschen Flaggenstaatverwaltung verfügen die „Sea-Watch 3“ und die „Sea-Watch 4“ über alle erforderlichen Zeugnisse. Es bestehen aus Sicht der deutschen Flaggenstaatverwaltung keine gravierenden Sicherheitsmängel. Die Prüfung der Rechtmäßigkeit des italienischen Verwaltungshandelns obliegt unabhängigen italienischen Gerichten. Nach Kenntnis der Bundesregierung hat der Schiffseigner Rechtsmittel gegen die Festhaltung der „Sea-Watch 4“ vor einem italienischen Gericht eingelegt.

11. Wie hat sich die Bundesregierung als Regierung des Flaggenstaats der „Sea-Watch 3“ und „Sea Watch 4“ eingesetzt, um die Festsetzung der beiden Rettungsschiffe zu beenden?

Die Bundesregierung steht in Kontakt mit der Organisation Sea-Watch e.V. als Betreiberin der Seenotrettungsschiffe „Sea-Watch 3“ und „Sea-Watch 4“. Die Dienststelle Schiffsicherheit steht in intensivem Kontakt mit den zuständigen italienischen Behörden. Zu den notwendigen Standards für private Seenotrettungsschiffe steht die Bundesregierung im Austausch mit der italienischen Regierung.

12. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die vorübergehende Festsetzung des Beobachtungsflugzeuges „Moonbird“ der Organisation Sea-Watch im September durch Italien?

Laut Medienberichten wurde das Beobachtungsflugzeug „Moonbird“ der Organisation Sea-Watch im September 2020 von italienischen Behörden mit der Begründung festgesetzt, dass es nur für Freizeit- und Erholungszwecke geeignet sei.

13. Ist die Überwachung der Einhaltung der Menschenrechte durch zivile Organisationen nach Ansicht der Bundesregierung rechtskonform?

Zivile Organisationen können sich selbstverständlich für die Einhaltung der Menschenrechte engagieren und auf ihrer Meinung nach bestehende Menschenrechtsverletzungen aufmerksam machen.

14. Hat das Schiff „Mare Liberum“ der gleichnamigen Organisation nach Kenntnis der Bundesregierung bereits SAR (Such- und Rettungs)-Operationen durchgeführt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat das Schiff „Mare Liberum“ bislang keine Such- und Rettungsoperationen durchgeführt.

15. Kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2015 auf unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen ziviler Organisationen im Bereich der Seenotrettung und des Menschenrechtsmonitorings zu Arbeitsunfällen, bei denen ein Crewmitglied, gerettete Menschen oder weitere an Bord befindliche Personen zu Schaden kamen?

Der Bundesregierung sind keine Unfälle privater Seenotrettungsschiffe bekannt, bei denen Personen zu Schaden kamen. Mehrere private Seenotrettungsschiffe sind unter anderem im April 2017, September 2019, April 2020 und August 2020 im Rahmen der Hilfeleistung selbst in Seenot geraten, das Eingreifen anderer Schiffe war notwendig.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 165 und 166 auf Bundestagsdrucksache 19/20953 verwiesen.

16. Warum wurde die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zur Änderung der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) und der See-Sportbootverordnung (SeeSportbootV) vorgenommen?

Durch die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung erfolgte eine Anpassung des Wortlauts der Schiffssicherheitsverordnung und der See-Sportbootverordnung an den am Betrieb solcher Fahrzeuge anzulegenden Sicherheitsstandard.

Im Übrigen wird auf das Vorblatt und die Begründung zu Artikel 2 des Entwurfs der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung verwiesen.

17. Inwiefern kam es nach Ansicht der Bundesregierung im Zusammenhang mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zu einem Verstoß gegen EU-Standards?

In seinem Beschluss vom 2. Oktober 2020 in der Sache „Mare Liberum e.V. gegen die Berufsgenossenschaft Verkehr“ wies das Verwaltungsgericht Hamburg darauf hin, dass die europarechtlich erforderliche Notifizierung der Änderungen der Bestimmungen „ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke“ in der Schiffssicherheitsverordnung und Seesportbootverordnung durch die 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vom 3. März 2020 unterblieben sei. Dabei wurde die Sicherheitsbewertung des Betriebes der Fahrzeuge nicht geprüft. Um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 3. November 2020 die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation angewiesen, diese Änderungen nicht mehr anzuwenden. Das BMVI prüft, wie die vom Verwaltungsgericht Hamburg benannten europarechtlichen formellen Anforderungen an die Verordnungen und die Gewährleistung der Schiffssicherheit zeitnah erfüllt werden können. Zwischenzeitlich wird den betroffenen Eignern empfohlen, eine Sicherheitsüberprüfung durchzuführen, um mögliche Sicherheitsbedenken frühzeitig zu erkennen und auszuräumen.

18. Warum wurden die Organisationen, deren Belange durch die Änderung der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung berührt werden, nicht angehört?

Im Rahmen des Rechtsetzungsverfahrens wurde eine Verbändeanhörung durchgeführt. Die betroffenen Organisationen wurden im Wege eines Informationsschreibens durch die zuständige Dienststelle Schiffssicherheit über die Rechtsänderung informiert und konnten sich äußern.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 184 auf Bundestagsdrucksache 19/20953 verwiesen.

19. Warum wurden den Fraktionen lediglich neun Tage gegeben, um Stellung zu den in der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung vorgenommenen Rechtsänderungen zu nehmen, obwohl in der internen Kommunikation des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur von der „besonderen Bedeutung“ der Rechtsänderung die Rede war (<https://v-erfassungsblog.de/wenn-der-vorhang-faellt/>)?
20. Was ist die übliche Frist zur Stellungnahme durch die Fraktionen bei vergleichbaren Verordnungen?

Die Fragen 19 und 20 werden gemeinsam beantwortet.

Die Unterrichtung der Fraktionen des Deutschen Bundestages erfolgte in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesregierung (dort §§ 62 Absatz 2, 48 Absatz 2 GGO).

21. Inwiefern besteht nach Einschätzung der Bundesregierung die Gefahr, dass es im Zusammenhang mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung zu einem Vertrauensverlust der Zivilgesellschaft in das BMVI kam?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung Regelungen zur Gewährleistung der Verkehrs- und Schiffssicherheit sowie des Meeresumweltschutzes in der Seeschifffahrt vorgenommen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 sowie die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 108 auf Bundestagsdrucksache 19/20197 und auf die Schriftlichen Fragen 165 und 166 auf Bundestagsdrucksache 19/20953 verwiesen.

22. Inwiefern kommt es zu einer Aufarbeitung der umfassenden Kritik im Zusammenhang mit der 19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung (<https://verfassungsblog.de/wenn-der-vorhang-faellt>) durch die Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

23. Wie viele Seenot leidende geflüchtete Menschen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung 2020 bisher durch kommerzielle Frachtschiffe im Mittelmeer gerettet?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden im laufenden Jahr bislang insgesamt 361 Flüchtlinge und Migranten durch kommerzielle Frachtschiffe im Mittelmeer gerettet.

24. Wo wurden von kommerziellen Frachtschiffen aus Seenot gerettete Menschen 2020 ausgeschifft, und wie viele Tage nach der Rettung konnten die Menschen das Frachtschiff verlassen (bitte nach Fällen auflisten)?

Der Bundesregierung sind die folgenden Fälle im Sinne der Fragestellung bekannt.

Datum der Rettungsaktion	Name	Flaggenstaat	Anzahl Geretteter	Tage bis zur Ausschiffung	Ausschiffungsort
03.05.2020	MS Marina	Antigua und Barbuda	79	6	Porto Empedocle, Italien
25.05.2020	MS Anne	Portugal	98	2	Misrata, Libyen
03.07.2020	MV Talia	Libanon	52	4	Valletta, Malta
24.07.2020	Cosmo	Italien	105	1	Pozzallo, Italien
04.08.2020	Maersk Etienne	Dänemark	27	38*	Pozzallo, Italien

* Die 27 von der Maersk Etienne aus Seenot geretteten Personen wurden am 11. September 2020 von dem italienischen Seenotrettungsschiff Mare Jonio aufgenommen und am Folgetag in Pozzallo, Italien ausgeschifft.

25. Warum dauerte es nach Kenntnisstand der Bundesregierung 38 Tage, bis die 27, am 5. August vom dänischen Öltanker „Maersk Etienne“, geretteten Menschen vom Rettungsschiff „Mare Jonio“ schließlich ausgeschifft werden konnten (<https://www.infomigrants.net/en/post/27240/migrants-on-cargo-ship-maersk-etienne-disembark-in-italy-after-39-days-at-sea>)?

Im April 2020 haben Italien und Malta die Ausschiffung von aus Seenot Geretteten unter Verweis auf die Belastungen durch die Coronavirus-Pandemie ausgeschlossen. Diese Ausnahmeregelung halten beide Länder weiterhin aufrecht. Außerdem sah sich die maltesische Regierung in diesem wie in früheren Fällen wegen der Überfüllung der Erstaufnahmeeinrichtungen zur Aufnahme der Flüchtlinge und Migranten nicht zur Aufnahme in der Lage. Erst nach Übernahme der 27 Personen durch das italienische Seenotrettungsschiff Mare Jonio konnte eine Ausschiffung in Italien ermöglicht werden.

26. Hat die Bundesregierung rechtlich geprüft, ob mit der Europäischen Grundrechtecharta, der Europäischen Menschenrechtskonvention, der Allgemeinen Erklärung der Menschen, dem UN-Sozialpakt (Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte) und dem Seerecht vereinbar ist, dass 27 aus Seenot gerettete Menschen auf einem nicht zur Unterbringung von vulnerablen Menschen ausgelegten Frachtschiff ausharren mussten?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist sehr besorgt über Vorfälle, bei denen aus Seenot gerettete Personen über längere Zeiträume unter problematischen humanitären Bedingungen auf nicht für die Personenbeförderung ausgelegten privaten Schiffen verbleiben mussten, bevor eine Ausschiffung möglich wurde. Die Bundesregierung erwartet von allen im Mittelmeer aktiven Akteuren die Einhaltung der für sie gegebenenfalls geltenden europa-, menschen- und sonstigen völkerrechtlichen Verpflichtungen. Zu den Herausforderungen, die mit Flucht und Migration sowie Seenotrettung einhergehen, steht die Bundesregierung in ständigem Kontakt mit den Regierungen der europäischen Mittelmeer-Anrainerstaaten und weist dabei auf geltende völker- und europarechtliche Bestimmungen hin. Die Vereinbarkeit mit Rechtsnormen im Einzelfall obliegt der Überprüfung durch Gerichte.

27. Hat die Bundesregierung der Regierung Maltas und Italiens gegenüber die Aufnahme der 27 von der „Maersk Etienne“ geretteten Menschen angeboten, um die Ausschiffung zu ermöglichen, und wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung prüft im Rahmen eines europäischen Vorgehens bei Bedarf eine Übernahme der Zuständigkeit für die Durchführung der Asylverfahren von aus Seenot geretteten Personen. Grundlage für ein europäisches Vorgehen ist eine Koordination durch die Europäische Kommission sowie die Beteiligung mehrerer Mitgliedstaaten.

Im genannten Fall wurden die an Bord der „Maersk Etienne“ genommenen Personen in Italien an Land gebracht. Eine an die Europäische Kommission gerichtete Bitte um Koordination seitens der italienischen Regierung ist der Bundesregierung nicht bekannt. Eine frühere Bitte Maltas an die EU-Kommission wurde mit der Ausschiffung in Italien gegenstandslos.

28. Inwiefern hat die Bundesregierung anderweitig versucht, den Stand-Off der „Maersk Etienne“ auf diplomatischem Wege zu beenden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

29. Warum dauerte es nach Kenntnisstand der Bundesregierung mehrere Tage, bis die 52, am 3. Juli 2020 auf Anweisung der Rettungsleitstelle Malta von dem Viehfrachter „MV Talia“ geretteten Menschen ausgeschifft werden konnten (<https://www.spiegel.de/politik/ausland/malta-50-fluechtlinge-von-viehfrachter-mv-talia-abgeborgen-a-0abaa12b-1533-4776-9a0d-db0c7eaeae95>)?

Die Hintergründe zur Entscheidungsfindung in der maltesischen Regierung sind der Bundesregierung nicht bekannt.

30. Hat die Bundesregierung rechtlich geprüft, ob mit der Europäischen Grundrechtecharta, der Europäischen Menschenrechtskonvention, der Allgemeinen Erklärung der Menschen, dem UN-Sozialpakt (Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte) und dem Seerecht vereinbar ist, dass 52 aus Seenot gerettete Menschen tagelang unter schlimmsten Bedingungen auf einem nicht zur Unterbringung von Menschen ausgelegten Viehfrachter ausharren mussten?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

31. Hat die Bundesregierung der Regierung Malts und Italiens gegenüber die Aufnahme der 52 von der „MV Talia“ geretteten Menschen angeboten, um die Ausschiffung zu ermöglichen, und wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?
32. Inwiefern hat die Bundesregierung anderweitig versucht, den Stand-Off der „MV Talia“ auf diplomatischem Wege zu beenden?

Die Fragen 31 und 32 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat vor dem Hintergrund des genannten Vorgangs gegenüber der Europäischen Kommission am 13. Juli 2020 die Bereitschaft erklärt, für bis zu zehn aus Seenot gerettete und auf Malta ausgeschiffte Personen die Zuständigkeit zur Durchführung der Asylverfahren zu übernehmen.

33. Inwiefern kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten Jahren zu einer Verschiebung der Strecken kommerzieller Frachtschiffe im zentralen Mittelmeer zwecks Vermeidung der häufigsten Fluchtrouten und der Such- und Rettungszonen vor der nordafrikanischen Küste?

Kommerzielle und operative Entscheidungen der Reedereien über Reiseplanungen in Sinne der Fragestellung sind der Bundesregierung nicht bekannt.

34. Was sind die der Bundesregierung bekannten Gründe für die Festsetzung der „Alan Kurdi“, dem Rettungsschiff der Organisation Sea Eye, ab Anfang Oktober diesen Jahres?

Die italienische Hafenstaatkontrollbehörde hat nach Kenntnis der Bundesregierung eine Reihe technischer und betrieblicher Beanstandungen identifiziert und die Schiffe im nach italienischen Rechtsvorschriften vorgesehenen Verfahren festgehalten.

35. Hat die Bundesregierung geprüft, ob das Vorgehen der italienischen Behörden gegen die Alan Kurdi nach Einschätzung der Bundesregierung rechtmäßig ist?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 wird verwiesen.

