

(VkBl. 2/2009 Nr. 17 S. 64)

Nr. 17 **Bekanntmachung der IMO-Entschießung 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 Entschießung 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

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 Entschießung 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;

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,

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 Entschließung 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 Entschließung 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 Entschließung 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 Entschließung MSC.153(78) angenommen wurde, sowie des Absatzes 3.1.9 der Anlage des SAR-Übereinkommens, wie er mit Entschließung 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 Entschließung 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 Entschließung an künftige Entwicklungen anzupassen.

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,

1. ADOPTS Guidelines on the treatment of persons rescued at sea the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Governments, rescue co-ordination centres and masters to establish procedures consistent with the annexed Guidelines as soon as possible;
3. INVITES Governments to bring the annexed Guidelines to the attention of authorities concerned and to ship owners, operators and masters;
4. REQUESTS the Secretary-General to take appropriate action in further pursuing his inter-agency initiative, informing the Maritime Safety Committee of developments, in particular with respect to procedures to assist in the provision of places of safety for persons in distress at sea, for action as the Committee may deem appropriate;
5. DECIDES to keep this resolution under review.

ANLAGE

ANNEX

**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**Entschließung der IMO-Vollversammlung A.920(22)**

- 2.1 Die IMO-Vollversammlung beschloß auf ihrer zweiundzwanzigsten Tagung die Entschließung A.920(22) über die Überprüfung von Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren für die Behandlung von auf See geretteten Personen an. In dieser Entschließung 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 Notfällen 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.

**GUIDELINES ON THE TREATMENT OF PERSONS
RESCUED AT SEA****1 PURPOSE**

- 1.1 The purpose of these Guidelines are to provide guidance to Governments¹ and to shipmasters with regard to humanitarian obligations and obligations under the relevant international law relating to treatment of persons rescued at sea.
- 1.2 The obligation of the master to render assistance should complement the corresponding obligation of IMO Member Governments to co-ordinate and cooperate in relieving the master of the responsibility to provide follow up care of survivors and to deliver the persons retrieved at sea to a place of safety. These Guidelines are intended to help Governments and masters better understand their obligations under international law and provide helpful guidance with regard to carrying out these obligations.

2 BACKGROUND**IMO Assembly resolution A.920(22)**

- 2.1 The IMO Assembly, at its twenty-second session, adopted resolution A.920(22) on the review of safety measures and procedures for the treatment of persons rescued at sea. That resolution requested various IMO bodies to review selected IMO Conventions to identify any gaps, inconsistencies, ambiguities, vagueness or other inadequacies associated with the treatment of persons rescued at sea. The objectives were to help ensure that:
 - .1 survivors of distress incidents are provided assistance regardless of nationality or status or the circumstances in which they are found;
 - .2 ships, which have retrieved persons in distress at sea, are able to deliver the survivors to a place of safety; and
 - .3 survivors, regardless of nationality or status, including undocumented migrants, asylum seekers and refugees, and stowaways, are treated, while on board, in the manner prescribed in the relevant IMO instruments and in accordance with relevant international agreements and longstanding humanitarian maritime traditions.

¹ Where the term Government is used in these Guidelines, it should be read to mean Contracting Government to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended, or Party to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, respectively.

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.

2.2 Pursuant to resolution A.920(22), the Secretary-General brought the issue of persons rescued at sea to the attention of a number of competent United Nations specialized agencies and programmes highlighting the need for a co-ordinated approach among United Nations agencies, and soliciting the input of relevant agencies within the scope of their respective mandates. Such an inter-agency effort focusing on State responsibilities for non-rescue issues, such as immigration and asylum that are beyond the competence of IMO, is an essential complement to IMO efforts.

SOLAS and SAR Convention amendments

- 2.3 At its seventy-eighth session, the Maritime Safety Committee (MSC) adopted pertinent amendments to chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and to chapters 2, 3 and 4 of the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue Convention (SAR Convention). These amendments are expected to enter into force on 1 July 2006. At the same session the MSC adopted the current guidelines; these amendments provide for the development of such guidelines. The purpose of these amendments and the current guidelines is to help ensure that persons in distress are assisted, while minimizing the inconvenience to assisting ships and ensuring the continued integrity of SAR services.
- 2.4 Specifically, paragraph 1-1 of SOLAS regulation V/33 and paragraph 3.1.9 of the Annex to the SAR Convention, as amended, impose upon Governments an obligation to co-ordinate and co-operate to ensure that masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ship's intended voyage.
- 2.5 As realized by the MSC in adopting the amendments, the intent of new paragraph 1-1 of SOLAS regulation V/33 and paragraph 3.1.9 of the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, is to ensure that in every case a place of safety is provided within a reasonable time. The responsibility to provide a place of safety, or to ensure that a place of safety is provided, falls on the Government responsible for the SAR region in which the survivors were recovered.
- 2.6 Each case, however, can involve different circumstances. These amendments give the responsible Government the flexibility to address each situation on a case-by-case basis, while assuring that the masters of ships providing assistance are relieved of their responsibility within a reasonable time and with as little impact on the ship as possible.

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 – *Organization and Management* behandelt das globale Konzept eines SAR-Systems, die Einrichtung nationaler und regionaler SAR-Systeme und die Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten, um wirksame und wirtschaftliche Such- und Rettungsdienste bereitzustellen.

2.7 Some comments on relevant international law are set out at the appendix.

3 PRIORITIES

3.1 When ships assist persons in distress at sea, co-ordination will be needed among all concerned to ensure that all of the following priorities are met in a manner that takes due account of border control, sovereignty and security concerns consistent with international law:

Lifesaving

All persons in distress at sea should be assisted without delay.

Preservation of the integrity and effectiveness of SAR services

Prompt assistance provided by ships at sea is an essential element of global SAR services; therefore it must remain a top priority for shipmasters, shipping companies and flag States.

Relieving masters of obligations after assisting persons

Flag and coastal States should have effective arrangements in place for timely assistance to shipmasters in relieving them of persons recovered by ships at sea.

4 INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL

4.1 The three-volume *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual* (IAMSAR Manual) has been developed and is maintained to assist Governments in meeting their SAR needs, and the obligations they have accepted under the SOLAS Convention, the SAR Convention and the Convention on International Civil Aviation. Governments are encouraged to develop and improve their SAR services, co-operate with neighbouring States and to consider SAR services to be part of a global system.

4.2 Each volume of the IAMSAR Manual is written with specific SAR system duties in mind and can be used as a stand-alone document, or, in conjunction with the other guidance documents, as a means to attain a full view of the SAR system.

4.3 Volume I – *Organization and Management* discusses the global SAR system concept, establishment of national and regional SAR systems and co-operation with neighbouring States to provide effective and economical SAR services.

- 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);

- 4.4 Volume II – *Mission Co-ordination* assists personnel who plan and co-ordinate SAR operations and exercises.
- 4.5 Volume III – *Mobile Facilities* – is intended to be carried aboard ships, aircraft and rescue units to help with performance of search, rescue or on-scene coordinator functions and with aspects of SAR that pertain to their own emergencies.

5 SHIPMASTERS

General guidance

- 5.1 SAR services throughout the world depend on ships at sea to assist persons in distress. It is impossible to arrange SAR services that depend totally upon dedicated shore-based rescue units to provide timely assistance to all persons in distress at sea. Shipmasters have certain duties that must be carried out in order to provide for safety of life at sea, preserve the integrity of global SAR services of which they are part, and to comply with humanitarian and legal obligations. In this regard, shipmasters should:
- .1 understand and heed obligations under international law to assist persons in distress at sea (such assistance should always be carried out without regard to the nationality or status of the persons in distress, or to the circumstances in which they are found);
 - .2 do everything possible, within the capabilities and limitations of the ship, to treat the survivors humanely and to meet their immediate needs;
 - .3 carry out SAR duties in accordance with the provisions of Volume III of the IAMSAR Manual;
 - .4 in a case where the RCC responsible for the area where the survivors are recovered cannot be contacted, attempt to contact another RCC, or if that is impractical, any other Government authority that may be able to assist, while recognizing that responsibility still rests with the RCC of the area in which the survivors are recovered;
 - .5 keep the RCC informed about conditions, assistance needed, and actions taken or planned for the survivors (see paragraph 6.10 regarding other information the RCC may wish to obtain);

- | | |
|--|--|
| <p>.6 versuchen sicherzustellen, dass Überlebende nicht an einem Ort ausgeschifft werden, an dem ihre Sicherheit weiter in Gefahr wäre; und</p> <p>.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.</p> <p>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.</p> | <p>.6 seek to ensure that survivors are not disembarked to a place where their safety would be further jeopardized; and</p> <p>.7 comply with any relevant requirements of the Government responsible for the SAR region where the survivors were recovered, or of another responding coastal State, and seek additional guidance from those authorities where difficulties arise in complying with such requirements.</p> <p>5.2 In order to more effectively contribute to safety of life at sea, ships are urged to participate in ship reporting systems established for the purpose of facilitating SAR operations.</p> |
|--|--|

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 ereig-

6 GOVERNMENTS AND RESCUE CO-ORDINATION CENTRES

Responsibilities and preparedness

- 6.1 Governments should ensure that their respective rescue co-ordination centres (RCCs) and other national authorities concerned have sufficient guidance and authority to fulfil their duties consistent with their treaty obligations and the current guidelines contained in this resolution.
- 6.2 Governments should ensure that their RCCs and rescue units are operating in accordance with the standards and procedures in the IAMSAR Manual and that all ships operating under their flag have on board Volume III of the IAMSAR Manual.
- 6.3 A ship should not be subject to undue delay, financial burden or other related difficulties after assisting persons at sea; therefore coastal States should relieve the ship as soon as practicable.
- 6.4 Normally, any SAR co-ordination that takes place between an assisting ship and any coastal State(s) should be handled via the responsible RCC. States may delegate to their respective RCCs the authority to handle such co-ordination on a 24-hour basis, or may task other national authorities to promptly assist the RCC with these duties. RCCs should be prepared to act quickly on their own, or have processes in place, as necessary, to involve other authorities, so that timely decisions can be reached with regard to handling survivors.
- 6.5 Each RCC should have effective plans of operation and arrangements (interagency or international plans and agreements if appropriate) in place for responding to all types of SAR situations. Such plans and arrangements should cover incidents that occur within its associated SAR region, and should also cover incidents outside its own SAR region if necessary until the RCC responsible for the region

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 geeignet 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.

in which assistance is being rendered (see paragraph 6.7) or another RCC better situated to handle the case accept responsibility. These plans and arrangements should cover how the RCC could co-ordinate:

- .1 a recovery operation;
 - .2 disembarkation of survivors from a ship;
 - .3 delivery of survivors to a place of safety; and
 - .4 its efforts with other entities (such as customs and immigration authorities, or the ship owner or flag State), should non-SAR issues arise while survivors are still aboard the assisting ship with regard to nationalities, status or circumstances of the survivors; and quickly address initial border control or immigration issues to minimize delays that might negatively impact the assisting ship, including temporary provisions for hosting survivors while such issues are being resolved.
- 6.6 Plans of operation, liaison activities and communications arrangements should provide for proper coordination in advance of and during a rescue operation with shipping companies and with national or international authorities that may need to be involved in response or disembarkation efforts.
- 6.7 When appropriate, the first RCC contacted should immediately begin efforts to transfer the case to the RCC responsible for the region in which the assistance is being rendered. When the RCC responsible for the SAR region in which assistance is needed is informed about the situation, that RCC should immediately accept responsibility for co-ordinating the rescue efforts, since related responsibilities, including arrangements for a place of safety for survivors, fall primarily on the Government responsible for that region. The first RCC, however, is responsible for co-ordinating the case until the responsible RCC or other competent authority assumes responsibility.
- 6.8 Governments and the responsible RCC should make every effort to minimize the time survivors remain aboard the assisting ship.
- 6.9 Responsible State authorities should make every effort to expedite arrangements to disembark survivors from the ship; however, the master should understand that in some cases necessary co-ordination may result in unavoidable delays.

- 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.

- 6.10 The RCC should seek to obtain the following information from the master of the assisting ship:
- .1 information about the survivors, including name, age, gender, apparent health and medical condition and any special medical needs;
 - .2 the master's judgment about the continuing safety of the assisting ship;
 - .3 actions completed or intended to be taken by the master;
 - .4 assisting ship's current endurance with the additional persons on board;
 - .5 assisting ship's next intended port of call;
 - .6 the master's preferred arrangements for disembarking the survivors;
 - .7 any help that the assisting ship may need during or after the recovery operation; and
 - .8 any special factors (e.g., prevailing weather, time sensitive cargo).
- 6.11 Potential health and safety concerns aboard a ship that has recovered persons in distress include insufficient lifesaving equipment, water, provisions, medical care, and accommodations for the number of persons on board, and the safety of the crew and passengers if persons on board might become aggressive or violent. In some cases it may be advisable for the RCC to arrange for SAR or other personnel to visit the assisting ship to better assess the situation onboard, to help meet needs on board, or to facilitate safe and secure disembarkation of the survivors.

Place of safety

- 6.12 A place of safety (as referred to in the Annex to the 1979 SAR Convention, paragraph 1.3.2) is a location where rescue operations are considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination.
- 6.13 An assisting ship should not be considered a place of safety based solely on the fact that the survivors are no longer in immediate danger once aboard the ship. An assisting ship may not have appropriate facilities and equipment to sustain additional persons on board without endangering its own safety or to properly care for the survivors. Even if the ship is capable of safely accommodating the survivors and may serve as a temporary place of safety, it should be relieved of this responsibility as soon as alternative arrangements can be made.

- 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.
- 6.14 A place of safety may be on land, or it may be aboard a rescue unit or other suitable vessel or facility at sea that can serve as a place of safety until the survivors are disembarked to their next destination.
- 6.15 The Conventions, as amended, indicate that delivery to a place of safety should take into account the particular circumstances of the case. These circumstances may include factors such as the situation on board the assisting ship, on scene conditions, medical needs, and availability of transportation or other rescue units. Each case is unique, and selection of a place of safety may need to account for a variety of important factors.
- 6.16 Governments should co-operate with each other with regard to providing suitable places of safety for survivors after considering relevant factors and risks.
- 6.17 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.
- 6.18 Often the assisting ship or another ship may be able to transport the survivors to a place of safety. However, if performing this function would be a hardship for the ship, RCCs should attempt to arrange use of other reasonable alternatives for this purpose.

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.

Non-SAR considerations

- 6.19 If survivor status or other non-SAR matters need to be resolved, the appropriate authorities can often handle these matters once the survivors have been delivered to a place of safety. Until then, RCCs are responsible for co-operation with any national or international authorities or others involved in the situation. Examples of non-SAR considerations that may require attention include oil spills, onscene investigations, salvage, survivors who are migrants or asylum seekers, needs of survivors once they have been delivered to a place of safety, or security or law enforcement concerns. National authorities other than the RCC typically have primary responsibility for such efforts.

- 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.
- 6.20 Any operations and procedures such as screening and status assessment of rescued persons that go beyond rendering assistance to persons in distress should not be allowed to hinder the provision of such assistance or unduly delay disembarkation of survivors from the assisting ship(s).
- 6.21 Although issues other than rescue relating to asylum seekers, refugees and migratory status are beyond the remit of IMO, and beyond the scope of the SOLAS and SAR Conventions, Governments should be aware of assistance that international organizations or authorities of other countries might be able to provide in such cases, be able to contact them rapidly, and provide any instructions that their RCCs may need in this regard, including how to alert and involve appropriate national authorities. States should ensure that their response mechanisms are sufficiently broad to account for the full range of State responsibilities.
- 6.22 Authorities responsible for such matters may request that RCCs obtain from the assisting ship certain information about a ship or other vessel in distress, or certain information about the persons assisted. Relevant national authorities should also be made aware of what they need to do to co-operate with the RCC (especially with regard to contacting ships), and to respond as a matter of urgency to situations involving assisted persons aboard ships.

ANHANG

EINIGE ANMERKUNGEN ZU DEN GELTENDEN BESTIMMUNGEN DES VÖLKERRECHTS

- 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...“.
- 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

APPENDIX

SOME COMMENTS ON RELEVANT INTERNATIONAL LAW

- A shipmaster's obligation to render assistance at sea is a longstanding maritime tradition. It is an obligation that is recognized by international law. Article 98 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS) codifies this obligation in that every "State shall require the master of a ship flying its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew, or the passengers ... to render assistance to any person found at sea in danger of being lost ...". in addition to imposing an obligation on States to "promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea ...".
- The SAR Convention defines *rescue* as "an operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety." SAR services are defined as "the performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating

- 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 keinster 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.
- aircraft, vessels and other craft and installations." SAR services include making arrangements for disembarkation of survivors from assisting ships. The SAR Convention establishes the principle that States delegate to their rescue co-ordination centres (RCCs) the responsibility and authority to be the main point of contact for ships, rescue units, other RCCs, and other authorities for co-ordination of SAR operations. The SAR Convention also discusses, with regard to obligations of States, the need for making arrangements for SAR services, establishment of RCCs, international co-operation, RCC operating procedures, and use of ship reporting systems for SAR.
- 3 The SAR Convention does not define "place of safety". However, it would be inconsistent with the intent of the SAR Convention to define a place of safety solely by reference to geographical location. For example, a place of safety may not necessarily be on land. Rather, a place of safety should be determined by reference to its characteristics and by what it can provide for the survivors. It is a location where the rescue operation is considered to terminate. It is also a place where the survivors' safety of life is no longer threatened and where their basic human needs (such as food, shelter and medical needs) can be met. Further, it is a place from which transportation arrangements can be made for the survivors' next or final destination.
 - 4 The SOLAS Convention regulation V/33.1 provides that the "master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving information from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so." Comparable obligations are contained in other international instruments. Nothing in these guidelines is intended in any way to affect those obligations. Compliance with this obligation is essential in order to preserve the integrity of search and rescue services. The SOLAS Convention, Article IV (cases of *force majeure*) protects the shipmaster insofar as the existence of persons on board the ship by reason of *force majeure* or due to the obligation for the master to carry shipwrecked or other persons, will not be a basis for determining application of the Convention's provisions to the ship. The SOLAS Convention also addresses in chapter V, regulation 7, the responsibility of Governments to arrange rescue services.

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 in Folge *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.
- 5 As a general principle of international law, a State's sovereignty allows that State to control its borders, to exclude aliens from its territory and to prescribe laws governing the entry of aliens into its territory. A State's sovereignty extends beyond its land territory and internal waters to the territorial sea, subject to the provisions of UNCLOS and other rules of international law. Further, as provided in Article 21 of UNCLOS, a coastal State may adopt laws and regulations relating to innocent passage in the territorial sea to prevent, among other things, the infringement of that coastal State's immigration laws.
- 6 Pursuant to Article 18 of UNCLOS, a ship exercising innocent passage may stop or anchor in the coastal State's territorial sea "only in so far as the same are incidental to ordinary navigation or are rendered by *force majeure* or distress or for the purpose of rendering assistance to persons, ships or aircraft in danger or distress." UNCLOS does not specifically address the question of whether there exists a right to enter a port in cases of distress, although under customary international law, there may be a universal, albeit not absolute, right for a ship in distress to enter a port or harbour when there exists a clear threat to safety of persons aboard the ship. Such threats often worsen with time and immediate port entry is needed to ensure the safety of the vessel and those onboard. Nevertheless, the right of the ship in distress to enter a port involves a balancing of the nature and immediacy of the threat to the ship's safety against the risks to the port that such entry may pose. Thus, a coastal State might refuse access to its ports where the ship poses a serious and unacceptable safety, environmental, health or security threat to that coastal State after the safety of persons onboard is assured.
- 7 The Refugee Convention's prohibition of expulsion or return "refoulement" contained in Article 33.1 prohibits Contracting States from expelling or returning a refugee to the frontiers of territories where his or her life or freedom would be threatened on account of the person's race, religion, nationality, membership of a particular social group or political opinion. Other relevant international law also contains prohibition on return to a place where there are substantial grounds for believing that the person would be in danger of being subjected to torture.

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

Internationales Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See, in seiner geänderten Fassung, in seiner Gesamtheit	EntschlieÙung 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
Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in seiner geänderten Fassung, Kapitel V, Regel 33	EntschlieÙung A.871(20) über Richtlinien für die Zuweisung von Zuständigkeiten für die Lösung von Fällen des Aufgriffs blinder Passagiere
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	EntschlieÙung A.867(20) über die Bekämpfung unsicherer Praktiken im Zusammenhang mit dem Menschenhandel und der Beförderung von Migranten im Seeverkehr 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)
Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, Artikel 98	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
Abkommen der Vereinten Nationen von 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge und Protokoll von 1967	
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	

* * *

8 Other relevant provisions, not all of which are under the competence of IMO, *inter alia*, include the following:

International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, in entirety	Resolution A.773(18) on Enhancement of safety of life at sea by the prevention and suppression of unsafe practices associated with alien smuggling by ships
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, chapter V, regulation 33	Resolution A.871(20) on Guidelines on the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, in particular Section 6.C, Standards 6.8-6.10 International Convention on Salvage, 1983, Article 11	Resolution A.867(20) on Combating unsafe practices associated with the trafficking or transport of migrants by sea IMO Global SAR Plan – SAR.8/Circ.1 and addenda addresses (the Admiralty List of Radio Signals, Volume 5, is a practical alternative)
United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, Article 98	MSC/Circ.896/Rev.1 on Interim measures for combating unsafe practices associated with the trafficking or transport of immigrants by sea
United Nations Convention relating to the Status of Refugees, 1951 and its 1967 Protocol	
UN Convention against Transnational Organized Crime, 2000 and its Protocols, Protocol against the smuggling of migrants by land, sea and air; and Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Women and Children.	

* * *

(VkBl. 2009 S. 64)