

# Glanz und Elend

**Begegnung.** Zwei Segelyachten treffen während einer Atlantiküberquerung auf ein kleines Boot mit 50 Flüchtlingen aus Afrika. Träge Behörden, Aggressivität und Panik lassen die Situation eskalieren. Von Hans Mühlbauer\*

Herrlicher Segeltag auf dem Atlantik. Eine leichte Brise schiebt die Segelyacht *Tallulah* von Ost nach West in Richtung Karibik. An Bord sind Skipper Julian und sechs Crewmitglieder, die sich langsam an das Segeln rund um die Uhr gewöhnen. Vier Tage zuvor, am 25. November 2007, war der 14 Meter lange Katamaran von Gran Canaria aus im Rahmen der Atlantic Rallye for Cruisers in See gestochen, gemeinsames Ziel der mehr als zweihundert Teilnehmer ist die Karibikinsel St. Lucia, die nach etwa drei Segelwochen erreicht sein sollte.

Da sichtet der Wachhabende der *Tallulah* gegen 16 Uhr Ortszeit ein schwarzes Pünktchen in der Weite des blauen Ozeans. Das Pünktchen wird zum Punkt und entpuppt sich als kleines, offenes Motorboot mit dicht gedrängten, dunklen Gestalten darin. Rasch kommt es näher. Erst ungläubiges Erstaunen: Wie kann sich so eine Schaluppe 300 Seemeilen westlich von Mauretania auf offener See befinden? Dann angespannte Hektik: Piraten? Nein, zu viele Menschen in einem zu kleinen Boot. Wohl eher Flüchtlinge. Sind sie bewaffnet? Wollen Sie den Kat entern? Was tun?

Der Skipper startet vorsichtshalber die beiden Dieselmotoren und schafft es, *Tallulah* frei vom Verfolgerboot zu halten. Dessen Antrieb sieht nach einem umgebauten Automotor aus und erreicht bei etwa 8 Knoten seine Leistungsgrenze.

Da ist der Katamaran deutlich schneller. Trotzdem lässt man die Flüchtlinge näher kommen. In der Crew keimt Angst auf. Eine Verständigung ist wegen der lauten Motorengeräusche nicht möglich, dazu kommt die Sprachbarriere. Rund fünfzig Menschen befinden sich in dem Boot, geschwächt und durstig. Kanister mit Trinkwasser werden vom Kat aus gewässert, damit diese von den Flüchtlingen aufgenommen werden können; dabei entgeht der Katamaran nur knapp der Enterung.

Wolfgang Ernst, Repräsentant des Deutschen Seglerverbandes auf den Kanaren, erzählt, dass jährlich zehntausende Flüchtlinge an den Freiheit und Arbeit verheißenden Inseln anlanden. Wie viele von der afrikanischen Küste aus starten und niemals ankommen, weiß niemand. Oft sitzen gut ausgebildete junge Leute in den „Pateras“, diesen kleinen, oft maroden Booten, die Passage wird von ihren Familien bezahlt. Doch selbst wenn sie es an Land schaffen, werden die meisten nach wenigen Tagen abgeschoben.

**WER Hilft DEN Helfern?** Zurück zum Geschehen im Atlantik. Skipper Julian entscheidet, die Flüchtlinge nicht an Bord zu nehmen, auch nicht einen Teil der Gruppe. Zu groß scheint das Risiko für die Crew. Hilfestellung ist selbstverständlich, das gebieten das internationale Seerecht und die



Menschlichkeit, aber bei aller Humanität darf die Sicherheit des eigenen Bootes und dessen Mannschaft nicht gefährdet werden, das besagen auch § 5 der „Verordnung über die Sicherung der Seefahrt“ und die Vorschriften der SOLAS, der „Safety of Life at Sea“.

Julian kontaktiert das Marine Rescue Coordination Center MRCC in Las Palmas per Funk und bittet um Anweisungen sowie Hilfestellung. Etwa eine Stunde später wartet er immer noch auf Antwort. Stattdessen tauchen zwei Masten über dem Horizont auf. Sie gehören der 24 Meter langen Stahlyacht *If Only*, die unter Segel langsam gen Westen zieht. Eine Kontaktaufnahme per UKW-Funk ist nicht möglich, also fahren Skipper und Bootsmann der *Tallulah* mit dem Beiboot los, um die Besatzung über die Situation zu informieren. Die Flüchtlinge motoren ebenfalls auf *If Only* zu – ein neues Opfer ist gefunden. Schneller als vier Knoten kann diese Yacht nicht segeln, auch nicht mit Motorunterstützung, sie gibt also ein gutes Ziel zum Entern ab, trotz ihrer hohen Bordwände. Noch dazu wird es dunkel und das unbeleuchtete

Boot der Flüchtlinge verschwindet in der mondlosen Nacht. Unbemerkt kann es längsseits zur *If Only* gehen. Um 19 Uhr krallen sich zwei Männer an die Davits am Heck und schwingen sich an Deck. Die Crew ist in Panik, schafft es aber die Männer zu überwältigen und im Cockpit zu fesseln.

Inzwischen hat sich Teneriffa MRCC am Satellitentelefon bei *Tallulah* gemeldet. Deren Crew soll vor Ort die Kommunikation abwickeln, denn sie verfügt über eine geeignete Funkausrüstung mit großer Reichweite. Man habe ein Schiff losgeschickt, allerdings werde es frühestens in 30 Stunden am Ort des Geschehens eintreffen – eine untragbare Situation, besonders für *If Only*, die sich wiederholt aggressiven Enterversuchen ausgesetzt sieht. Mehrere Male rammt das Flüchtlingsboot die Yacht, Dellen und Schäden am Rumpf sind die Folge. Ein Nerven aufreibendes Katz-und-Maus-Spiel beginnt. Im Schutz der Dunkelheit pirscht sich die Schaluppe immer wieder an die dank ihrer Positionslichter leicht erkennbare *If Only*, die kleine Mannschaft kann die Angriffe nur mühsam abwehren. Der Skipper ist

\* Hans Mühlbauer ist Inhaber der Charter-, Mitsigel- und Incentive-Agentur DMC-Reisen und seit mehr als zwei Dekaden in Mittelmeer und Übersee auf dem eigenen Hochsee-Katamaran und auf diversen anderen Yachten unterwegs. Als Journalist, Autor und Filmemacher publiziert er Bücher, Fachartikel und Videos. [www.dmcreisen.de](http://www.dmcreisen.de)



**Eskaliert.** Dramatische Stunden erlebten die Crews zweier Yachten am Atlantik, als sie einerseits 50 Flüchtlingen in einem offenen Boot (großes Bild) helfen wollten, andererseits Gefahr liefen, dass ihre Yachten geentert werden. Die Crew der Ketsch *If Only* (links) konnte nur mit äußerster Anstrengung eine Kaperung verhindern. In der Früh nahm ein Fischkutter (rot) das Flüchtlingsboot in Schlepp; zwei Menschen überlebten den Höllentrip nicht

irgendwann so verängstigt, dass er sich unter Deck in seiner Kabine einschließt, quasi sein Kommando abgibt und der verdatterten Crew Verantwortung, Schiffsführung und Verteidigung überlässt.

**MIT VEREINTEN KRÄFTEN.** *Talulahs* Skipper Julian hat in der Zwischenzeit, nach Absetzen einer Pan-Pan-Meldung, Funkkontakt mit einem Fischer auf seinem Kutter hergestellt. Der lehnt eine Hilfestellung rundweg ab. Begründung: Es handle sich um einen Arbeitstag und er wolle seine Einkünfte nicht einbüßen. Als Julian einen digitalen Notruf in den Äther schickt, der von anderen Schif-

fen und vor allem in der englischen Zentrale gehört wird, schaltet sich die britische Falmouth Coastguard per Funk und Satellitentelefon aktiv ein. In Folge beginnen auch die Mühlen der spanischen Behörden ein wenig schneller zu mahlen.

Dennoch zieht sich die Zeit qualvoll in dieser mondlosen Nacht, die Nerven der If-Only-Crew sind zum Zerreißen gespannt. Wieder und wieder versuchen die Flüchtlinge an Bord des Seglers zu gelangen. In ihrer Not schleppt *If Only* eine Schwimmleine hinter sich her. Würde sich der Propeller der Schaluppe darin verfangen, wäre sie manövrierunfähig und

die Crew erst mal sicher. Aber für wie lange?

Ein dänischer Frachter meldet sich am Funk, will sich an der Aktion beteiligen und dampft zur Position der Yachten. Mit seinem starken Radar kann er das Flüchtlingsboot orten. Auch eine deutsche Yacht, die sich in mittelbarer Nähe befindet, bietet ihre Hilfe an. Schließlich meldet sich ein weiterer Fischkutter und erklärt sich bereit, das Bötchen in Schlepp zu nehmen. Im Morgengrauen treffen sich Frachter und Fischkutter und nehmen das Flüchtlingsboot in die Zange. Kurz nach Sonnenaufgang dürfen alle Flüchtlinge an Bord des Kutters. Fünfzig Menschen sind gerettet – aber zwei haben diesen, wie sich später herausstellen soll, 15 Tage dauernden Höllentrip nicht überlebt.

\*

Kann man daraus lernen? Besonders der Skipper der *If Only* war mit der möglichen Bedrohung durch die Flüchtlinge völlig überfordert. In der Literatur und in Seehandbüchern wird zwar über die Begegnung mit Piraten geschrieben und der Umgang mit diesen Situationen erörtert, aber für die Konstellation „Yacht trifft Flüchtlingsboot“ gibt es kaum Anleitung. Dabei ist die Wahrscheinlichkeit dafür gar nicht gering. Im Mittelmeer werden unzählige Flüchtlinge von cleveren Geschäftemachern für gutes Geld in Richtung Freiheit geschleust. Etwa 1.500 Dollar kostet ein Platz auf einem der klapprigen offenen Boote, die etwa von Afrika nach Sizilien, Spanien oder zu den Kanarischen Inseln tuckern. Eine kleine Crew würde bei solch einer Begegnung schnell an ihre Grenzen stoßen. Bleibt zum Schluss noch jene Frage offen, die einen endgültig zum Frösteln bringt: Was tun, wenn die Schaluppe sinkt? Wohin mit den vielen Menschen? Schwimmen lassen? Aufnehmen? Und was passiert dann ...?

## „Nicht einfach zu lösen“

**Kommentar.** Anwalt Dr. Michael Müller über die juristischen Fakten rund um eine Begegnung mit Flüchtlingen auf See



Der beschriebene Vorfall, der sich ebenso im Mittelmeer ereignen könnte, wirft Fragen auf, die auch juristisch nicht einfach zu lösen sind.

Die §§ 94/95 des österreichischen Strafgesetzbuches normieren, dass unterlassene Hilfeleistung dann strafbar ist, wenn die Hilfeleistung zumutbar wäre. Daneben gibt es zahlreiche internationale Normen, die eine Hilfeleistungspflicht gegenüber Dritten, insbesondere Flüchtlingen vorsehen, sie sind zum Teil auch im Artikel von Hans Mühlbauer erwähnt. So besagt z. B. § 9 der zitierten Verordnung über die Sicherung der Seefahrt, dass „der Schiffsführer nicht durch Reeder, Charterer oder irgendeine andere Person daran gehindert werden darf, eine Entscheidung zu treffen, die nach dem fachlichen Urteil des Schiffsführers für eine sichere Schiffsführung erforderlich ist“. Den im Bericht zitierten § 5 gibt es übrigens nicht mehr.

Unabhängig davon, ob österreichisches oder anderes Recht auf einen konkreten Fall anwendbar wäre, besteht grundsätzlich eine juristische Pflicht zur Hilfeleistung in derartigen Fällen. Das Wort „zumutbar“ zeigt aber die Ungenauigkeit der Bestimmung, die weiten Interpretationsspielraum offen lässt.

Dieser eventuellen strafrechtlichen Verantwortung steht nämlich die Verantwortung des Skippers für Crew und Yacht gegenüber. Die Hilfeleistungsverpflichtung geht nicht so weit, dass der Skipper seine Crew und sich selbst in erhebliche eigene Gefahr bringen darf. Es wird daher aus juristischer Sicht auf den Einzelfall

ankommen, ob und welche Maßnahmen angemessen und gerechtfertigt sind, um sowohl den Hilfsbedürftigen als auch der eigenen Sicherheit gerecht zu werden.

Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass man sich auf Hilfe durch offizielle, über Funk verständigte Behörden nur beschränkt verlassen kann. Konkrete Fälle zeigen, dass die Behörden Hilfsmaßnahmen nicht nur nicht unterstützen, sondern die Hilfe leistenden Personen zudem mit unerwarteten Schwierigkeiten konfrontieren. So wurde in der Vergangenheit die Einreise mit Flüchtlingen im Schlepptau definitiv untersagt, ein Kapitän eines helfenden Schiffes stand gar wegen „Schlepperei“ vor Gericht!

Aus juristischer Sicht muss man daher davon ausgehen, dass es, wie in anderen Bereichen des täglichen Lebens auch, weniger Risiko bedeutet, wenn man „wegschaut“, anstatt die notwendige Hilfe zu gewähren. Diese nüchterne Sichtweise hat allerdings nichts mit Menschenrechten, Ethik oder Zivilcourage zu tun. Aus diesem Blickwinkel steht mit den eingangs erwähnten Einschränkungen die moralische Verpflichtung zur Hilfeleistung außer Frage.

Dr. Michael Müller ist Rechtsanwalt in Salzburg, zertifizierter Sachverständiger für Binnenschiffahrts- und Seerecht, Obmann des SC Mattsee sowie Regatta- und Hochsee-Segler seit 45 Jahren

 [www.mueller-partner.at](http://www.mueller-partner.at)