



PRESSEMITTEILUNG Nr. 138/22

Luxemburg, den 1. August 2022

Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-14/21 und C-15/21 | Sea Watch

Schiffe humanitärer Organisation, die eine systematische Tätigkeit der Suche und Rettung von Personen auf See ausüben, können vom Hafenstaat einer Kontrolle unterzogen werden

Festhaltemaßnahmen kann der Hafenstaat jedoch nur im Fall einer eindeutigen Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt treffen

Sea Watch ist eine humanitäre Organisation mit Sitz in Berlin (Deutschland). Sie übt eine systematische Tätigkeit der Suche und Rettung von Personen im Mittelmeer mit Schiffen durch, die in ihrem Eigentum stehen und von ihr betrieben werden. Zu diesen Schiffen gehören die Sea Watch 3 und die Sea Watch 4, die unter deutscher Flagge fahren und als Frachtschiffe zertifiziert wurden.

Im Sommer 2020 führten diese beiden Schiffe Rettungseinsätze durch und schifften aus Seenot gerettete Personen in den Häfen von Palermo und Porto Empedocle (Italien) aus. Anschließend wurden die Schiffe von den Hafenbehörden dieser Häfen mit der Begründung Überprüfungen unterzogen, dass sie für eine Tätigkeit der Suche und Rettung auf See nicht zertifiziert seien und eine weitaus höhere Anzahl von Personen an Bord aufgenommen hätten als zulässig sei. Diese Hafenbehörden waren außerdem der Ansicht, dass technische und operative Mängel vorlägen, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt begründeten und das Festhalten dieser Schiffe erforderten.

Sea Watch erhob beim Regionalen Verwaltungsgericht Sizilien (Italien) zwei Klagen auf Nichtigerklärung dieser Maßnahmen. In diesem Rahmen machte Sea Watch geltend, dass die Hafenbehörden die den Behörden des Hafenstaats zustehenden Befugnisse – wie sie sich aus der Richtlinie 2009/16¹, ausgelegt im Licht des Völkerrechts, ergäben – überschritten hätten.

Das Regionale Verwaltungsgericht Sizilien hat dem Gerichtshof Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt, um den Umfang der Kontroll- und Festhaltebefugnisse des Hafenstaats in Bezug auf Schiffe zu klären, die von humanitären Organisationen betrieben werden.

In seinem Urteil vom heutigen Tag **entscheidet der Gerichtshof (Große Kammer) erstens, dass die Richtlinie 2009/16 grundsätzlich auf alle Schiffe² anwendbar ist, die sich in einem Hafen oder in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats befinden und die Flagge eines anderen Mitgliedstaats führen, einschließlich der von humanitären Organisationen betriebenen Schiffe.**

¹ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. 2009, L 131, S. 57) in geänderter Fassung.

² Abgesehen von einigen eng definierten Ausnahmen wie beispielsweise staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden, und Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen (Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie 2009/16).

Zweitens weist der Gerichtshof darauf hin, dass die **Richtlinie 2009/16**, mit der das Ziel verfolgt wird, die Einhaltung der Vorschriften des Völkerrechts und des Unionsrechts im Bereich der Sicherheit auf See, des Schutzes der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord zu fördern, **unter Berücksichtigung der Regeln des Völkerrechts auszulegen ist, zu deren Einhaltung die Mitgliedstaaten verpflichtend sind, in erster Linie des Seerechtsübereinkommens³ und des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See⁴**. Im erstgenannten Übereinkommen ist u. a. eine grundlegende Pflicht verankert, Personen, die sich auf See in einer Gefahren- oder Notlage befinden, Hilfe zu leisten. Im zweitgenannten Übereinkommen ist festgelegt, dass Personen, die sich nach einem Rettungseinsatz auf See an Bord eines Schiffes befinden, einschließlich eines Schiffes, das von einer humanitären Organisation wie Sea Watch betrieben wird, bei der Überprüfung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften auf See außer Betracht bleiben müssen. Die Anzahl der Personen an Bord, selbst wenn sie weit über der zulässigen Anzahl liegt, kann daher für sich genommen keinen Grund darstellen, der eine Kontrolle rechtfertigt.

Hat ein solches Schiff jedoch die Ausschiffung oder das Umsteigen dieser Personen in einem Hafen abgeschlossen, **so ist der Hafenstaat befugt, das Schiff einer Überprüfung zu unterziehen, um die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften auf See zu kontrollieren. Zu diesem Zweck muss dieser Staat jedoch konkret und detailliert nachweisen, dass belastbare Anhaltspunkte für eine Gefahr für die Gesundheit, die Sicherheit, die Arbeitsbedingungen an Bord oder die Umwelt vorliegen.** Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, die Einhaltung dieser Anforderungen zu kontrollieren.

Drittens ist der Gerichtshof, was den **Umfang der Befugnisse des Hafenstaats** anbelangt, der Auffassung, dass der Hafenstaat berechtigt ist, zum Nachweis des Vorliegens belastbarer Anhaltspunkte für eine Gefahr den Umstand zu berücksichtigen, dass Schiffe, die vom Flaggenstaat als Frachtschiffe klassifiziert und zertifiziert worden sind, in der Praxis für eine systematische Tätigkeit der Suche und Rettung von Personen verwendet werden. Hingegen **ist der Hafenstaat nicht befugt, den Nachweis zu verlangen, dass diese Schiffe über andere als die vom Flaggenstaat ausgestellten Zeugnisse verfügen oder dass sie sämtliche für eine andere Klassifikation geltenden Anforderungen erfüllen.**

Ferner **ist der Hafenstaat, wenn die Überprüfung ergibt, dass Mängel vorliegen, befugt, die von ihm für erforderlich gehaltenen Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.** Allerdings müssen diese Abhilfemaßnahmen in jedem Fall geeignet, erforderlich und angemessen sein. Außerdem darf der Hafenstaat die Aufhebung der Anordnung des Festhaltens eines Schiffes nicht davon abhängig machen, dass das Schiff über andere als die vom Flaggenstaat ausgestellten Zeugnisse verfügt.

Schließlich weist der Gerichtshof für den Fall, dass nach einer Überprüfung durch die Behörden des Hafenstaats nachgewiesen wird, dass ein Schiff, das die Flagge eines anderen Mitgliedstaats führt, Mängel aufweist, die eine Gefahr für die Sicherheit auf See oder sogar eine offensichtliche Gefahr darstellen, die sein Festhalten rechtfertigt, auf die Bedeutung **des Grundsatzes der loyalen Zusammenarbeit** hin, wonach die Mitgliedstaaten – darunter derjenige, der die Eigenschaft als Hafenstaat hat, und derjenige, der die Eigenschaft als Flaggenstaat hat – verpflichtet sind, bei der Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen.

HINWEIS: Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu

³ Das am 10. Dezember 1982 in Montego Bay geschlossene Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen wurde mit dem Beschluss 98/392/EG des Rates vom 23. März 1998 (ABl. 1998, L 179, S. 1) im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt.

⁴ Das Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See trat am 25. Mai 1980 in Kraft. Die Union ist nicht Vertragspartei dieses Übereinkommens, wohl aber sämtliche Mitgliedstaaten.

entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255

Blieben Sie in Verbindung!

