

## Flüchtlinge im Mittelmeer

Sommer 2019. „Flüchtlinge im Mittelmeer“ ist seit Wochen eines der herrschenden Themen in Politik und Medien. Appelle nach humanitären Lösungen, politische Statements, populistische Abwehrreaktionen und Hasskommentare prägen das Spektrum der Reaktionen. Eine junge Kapitänin wird von den einen als Heldin gefeiert, von anderen als kriminelle Schlepperin verdammt. Der Forderung des italienischen Innenministers, die Frau wegen Schlepperei und Anwendung von Gewalt gegen ein italienisches Kriegsschiff ins Gefängnis zu werfen, begegnet das Gericht in Agrigento (Sizilien) jedoch - mit einem Freispruch! <sup>1</sup> Dejavu! Ähnlich ist es bereits dem Lübecker Kapitän Stefan Schmidt mit dem Schiff „*Cap Anamur*“ ergangen, der 2004 Flüchtlinge aus Seenot gerettet und gegen den Willen der italienischen Regierung in einen italienischen Hafen gebracht hatte. Schwere Vorwürfe, tagelange Inhaftierung, auch von deutschen Politikern unter Schlepper-Verdacht gestellt, <sup>2</sup> langer nervenaufreibender Prozess - schließlich aber 2009 der erlösende Freispruch, wiederum vom Gericht in Agrigento. <sup>3</sup>

Deutschland mit seinen Nord- und Ostseeküsten ist derzeit nicht mit humanitären Katastrophen konfrontiert, wie sie sich seit Jahren im Mittelmeer, in den Häfen und an den Stränden der Anrainerstaaten abspielen. Doch wird die Frage aufgeworfen, wie sich denn Deutschland in entsprechenden Situationen verhalten würde? So fragt der Mitteldeutsche Rundfunk: „*Und wenn die Sea-Watch 3 Rostock angesteuert hätte?*“<sup>4</sup> Der Sender prognostiziert: „*Auch deutsche Behörden hätten die Sea-Watch abgewiesen*“.

Mit Verlaub – das dürfte unwahrscheinlich sein. Zwar wären entsprechende Forderungen aus bestimmten politischen Lagern oder in den sozialen Netzwerken zu erwarten. Würde aber tatsächlich eine Behörde eine Zugangssperre verfügen, wäre kaum daran zu zweifeln, dass dem in aller Kürze eine gerichtliche Eil-Entscheidung ein Ende setzt. Die deutsche Grenzpolizei hat sich bereits mit Flüchtlingen an den Seegrenzen befassen müssen. Nach der Öffnung der Grenzen in Osteuropa gab es zahlreiche Fluchtbewegungen über die Ostsee. Erinnert sei an die spektakuläre Anlandung von 72 afghanischen Asylbewerbern 1995 auf der Insel Rügen. <sup>5</sup> Auch gelingt es Schutzsuchenden immer wieder, sich an Bord von Schiffen zu schleichen (sog. „*Blinde Passagiere*“ oder „*Stowaways*“), um in den Häfen Europas um Asyl nachzusuchen. <sup>6</sup> Im Jahr 2002 wurden vom Bundesgrenzschutz (heute Bundespolizei) an den deutschen Seegrenzen noch 588 Asylsuchende registriert. <sup>7</sup>

Wie ist nun aber die Rechtslage? Der Streit um den Umgang mit Geretteten auf See wird durch eine undurchsichtige Rechtslage begünstigt. Im Fokus steht dabei bislang das Seevölkerrecht. Das überrascht, denn bei den Geretteten handelt es sich durchgehend um Menschen, die in der Europäischen Union (EU) Schutz suchen - also um Flüchtlinge, d.h.

---

1 <https://www.asylumlawdatabase.eu/en/content/italy-preliminary-judge-court-agrigento-clears-sea-watch-3-captain-charges#>; Siehe dazu auch Hein, „Ende einer Irrfahrt“: <https://verfassungsblog.de/ende-einer-irrfahrt/>

2 <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/cap-anamur-schily-spekulierte-ueber-schleuser-aktion-a-308697.html>

3 <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2009-10/cap-anamur-freispruch>; das Urteil unter [https://sherloc.unodc.org/cld/case-law-doc/migrantsmugglingcrimetype/ita/2009/case\\_n\\_326704\\_r.g.n.r.html](https://sherloc.unodc.org/cld/case-law-doc/migrantsmugglingcrimetype/ita/2009/case_n_326704_r.g.n.r.html)

4 <https://www.mdr.de/nachrichten/politik/meinung/unter-der-lupe-doppelmoral-italien-sea-watch-100.html>

5 <https://thrutig.wordpress.com/2015/11/04/72-afghanen-illegal-auf-rugen-an-land-gesetzt-afp-2-6-1995/>

6 Siehe dazu Westphal, Zeitschrift für Ausländerrecht und Ausländerpolitik 2000, 218 - 224

7 Jahresbericht des Bundesgrenzschutzes, zitiert bei Westphal/Stoppa, Ausländerrecht für die Polizei 3. Aufl. 2007 S. 415.

Menschen, die um Asyl nachsuchen wollen<sup>8</sup>. Das Seevölkerrecht enthält Regelungen über die Seenotrettung, aber keine für den Umgang mit Flüchtlingen auf See. Das Asylrecht der EU hingegen ist das in diesen Fällen maßgebliche Recht. Dem ist jedoch die notwendige Beachtung bislang nicht zuteil geworden.

## Die Implikationen bei der Beurteilung nach Seevölkerrecht

Die Fälle der Flüchtlingshilfsschiffe im Mittelmeer, wie der der Sea-Watch 3, oder seinerzeit der „Cap Anamur“ verlaufen - kurz zusammen gefasst - in etwa nach folgendem Muster:

Das Schiff hat auf der Hohen See Flüchtlinge aus Seenot geborgen. Die Verpflichtung zur Seenotrettung besteht gem. Art. 98 Seerechtsübereinkommen (SRÜ)<sup>9</sup>, unabhängig von dem Grund, warum jemand in Seenot geraten ist.<sup>10</sup> Die Geretteten sollen dann in den nächsten sicheren Hafen gebracht werden. Die Schiffsführung beurteilt, dass die nordafrikanischen Häfen für Asylsuchende nicht sicher sind. In Fällen der Seenotrettung vor der Libyschen Küste kommen daher als nächste sichere Häfen die von Malta oder Italien in Betracht. Das Schiff fährt unter Berufung auf das „Recht der friedlichen Durchfahrt“ (Art. 18 SRÜ) in das Küstenmeer (gem. Art. 3 SRÜ - üblicherweise eine 12-Seemeilen-Zone) eines dieser Staaten ein und nimmt Kurs auf einen Hafen. Daraufhin wird dem Schiff der Hafenzugang verweigert (i.d. Regel unter Berufung auf Art. 19 Abs. 2 Buchst. g SRÜ – zur Verhinderung des Entladens von Personen entgegen den Einreisevorschriften) ggf. es auch aufgefordert, das Küstenmeer wieder zu verlassen. An Bord nehmen Not und Verzweiflung zu. Von Fall zu Fall sieht der Anrainerstaat sich genötigt, dem zu begegnen, indem er einzelne Flüchtlinge (Alte, Kranke, Schwache, Kinder etc.) von Bord holt und/oder er versorgt das Schiff mit Lebensmitteln und Medizin.<sup>11</sup> Dreht das Schiff nicht ab, kommt es meist nach einem Nervenkrieg - wenn Not und Elend immer größer werden - doch dazu, dass die Flüchtlinge von Bord gehen dürfen. Gegen die Besatzung werden Verfahren eingeleitet, das Schiff wird beschlagnahmt.

Es beginnt dann eine Rechtsbewertung nach Maßgabe des Seevölkerrechts, ggf. ergänzt unter Berufung auf die Europäische Menschenrechtskonvention.<sup>12</sup> Dabei stehen einer humanitären Lösung eine Reihe rechtlicher Unwägbarkeiten im Wege, insbesondere im Falle eines aufnahmeunwilligen Küstenstaates. Gestritten wird um Fragen, was ein sicherer Hafen ist, wie groß die Not an Bord sein muss, um den Verstoß gegen eine Hafensperre zu rechtfertigen und welche Mittel des Widerstands gegen Zwang der Hafenbehörden zulässig sind.<sup>13</sup> Verstößt der Küstenstaat gegen das Seevölkerrecht, etwa indem er die friedliche Durchfahrt und den Hafenzugang zu Unrecht verweigert, kann auch nur der Staat, unter dessen Flagge das Schiff fährt, Genugtuung verlangen.<sup>14</sup> Personen an Bord können diesbezüglich grundsätzlich kein Individualrecht geltend machen.

8 Die Terminologie im EU-Recht ist gem. Art 2. RL 2013/32/EU „Antrag auf internationalen Schutz“ auf Zuerkennung der Flüchtlingseigenschaft (wegen politischer Verfolgung) oder die Gewährung des subsidiären Schutzstatus (Schutz vor einem ernsthaften Schaden im Sinne des Art. 15 RL 2011/95/EU). Der Einfach halber soll hier das gebräuchliche Wort Asyl verwendet werden.

9 BGBl II 1994 S. 1798; deutscher Text auch unter [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01)); Zur Seenotrettungspflicht ausführlich

<https://www.bundestag.de/resource/blob/544308/4fd454905b658f3d60a5a741dcc4f514/wd-2-013-18-pdf-data.pdf>

10 <https://www.bundestag.de/resource/blob/516166/90470cc9ff31524a40522ac738f79fbd/wd-2-068-17-pdf-data.pdf>

11 <https://rsw.beck.de/aktuell/meldung/egmr-italien-muss-migranten-auf-rettungsschiff-sea-watch-3-versorgen>

12 [https://www.echr.coe.int/Documents/Convention\\_DEU.pdf](https://www.echr.coe.int/Documents/Convention_DEU.pdf)

13 So stand der Vorwurf im Raum, die Kapitänin der Sea-Watch-3 habe gegen ein Zollboot Gewalt angewandt, um das Anlegen zu erzwingen. Auch diesbezüglich hat das Gericht in Agrigento sie freigesprochen - siehe FN 1.

14 Siehe etwa den Fall des unter niederländischer Flagge fahrenden Greenpeace Schiffes „Arctic Sunrise“. Das Schiff wurde von russischen Sicherheitskräften geentert, die Besatzung festgenommen: <https://www.itlos.org/en/cases/list-of-cases/case-no-22/#c1465>

## Zugang zum Asylverfahren für Flüchtlinge auf See nach dem Recht der EU

Dass die Fälle der Flüchtlingsschiffe nach Seerecht bewertet werden, liegt (wohl) daran, dass der Ereignisraum die Hohe See oder das Küstenmeer ist - einfach gesagt „es passiert weit draußen vor der Küste“ - zudem an Bord von Schiffen. Hilfreich ist daher zunächst eine Klarstellung, wie die Räume auf der See und Schiffe rechtlich einzuordnen sind. Das Küstenmeer (i.d.R. die 12-Seemeilen-Zone) gehört zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates (Art. 2 SRÜ) und Schiffe sind keine schwimmenden Territorien des Flaggenstaats.<sup>15</sup>

Der Küstenstaat muss grundsätzlich eine friedliche Durchfahrt durch sein Küstenmeer (Art. 18 Abs.1 SRÜ), sowie das Anlaufen eines Hafens (Art. 18 Abs. 2 SRÜ) gestatten. Beides kann er aber nach Maßgabe des Art. 19 SRÜ untersagen. An Bord von Schiffen darf der Flaggenstaat für die inneren Abläufe an Bord im gewissen Rahmen seine Rechtsordnung gelten lassen (Flaggenstaatsprinzip - vgl. etwa auch § 4 StGB). Gleichzeitig gilt aber an Bord - nach dem Territorialprinzip - auch die Rechtsordnung des Küstenstaates. Für ein Schiff unter fremder Flagge im deutschen Küstenmeer gilt demnach u.a. das Grundgesetz, das Strafgesetzbuch und auch das EU-Recht<sup>16</sup>.

Daraus ergibt sich, dass bei seewärtiger Einfahrt in das Küstenmeer die Grenze zum Küstenstaat überschritten wird und Personen an Bord sich im Geltungsbereich der Gesetze dieses Staates befinden. Handelt es sich um einen EU-Staat, ist für Flüchtlinge an Bord des Schiffes entscheidend, dass sie sich bereits im Geltungsbereich der EU-Asylregelungen befinden.

Auch darf die Einfahrt in das Küstenmeer Asylsuchenden nicht verwehrt werden. Dem steht das Refoulement-Verbot (Grundsatz der Nichtzurückweisung) entgegen.<sup>17</sup> Die seevölkerrechtliche Option, das Befahren des Küstenmeeres und das Anlaufen eines Hafens unter bestimmten Voraussetzungen zu verbieten, berechtigt einen EU-Staat nicht, das geltende EU-Recht zu missachten. Gelangen Asylsuchende an die Grenze eines EU-Staates, sind sie nach Maßgabe des EU-Asylrechts zu behandeln. Personen an Bord eines Schiffes, das einen Hafen (der regelmäßig auch Grenzübergangsstelle ist)<sup>18</sup> anlaufen will, damit diese sich der Grenzkontrolle unterziehen können, sind insoweit vergleichbar mit Personen an Bord eines Omnibusses, der vor einer Land-Grenzübergangsstelle steht.

---

15 <https://www.bundestag.de/resource/blob/636154/3e3f64ef6ab8588d2d4ff1a671b08381/WD-2-013-14-pdf-data.pdf> ; zu den Räumen auf See anschaulich etwa <https://meeresatlas.org/kapitel/wem-gehört-das-meer/> ; die unzutreffende Auffassung, Schiffe seien schwimmende Teile des Flaggenstaats ist offenbar verbreitet - siehe etwa <https://www.zeit.de/2016/13/schifffahrt-asyl-territorium-staatsgebiet-stimmt>

16 Zur extraterritorialen Geltung der deutschen Rechtsordnung und des Asylrecht siehe Brakemeier/Westphal, Rechtsgrundlagen für Auslandseinsätze der Bundespolizei, 2013 S. 107 ff und 138 ff.  
- [https://www.hsbund.de/SharedDocs/Downloads/2\\_Zentralbereich/20\\_Referat\\_W/50\\_Publikationen/25\\_Schriften\\_BPOL/band\\_15.pdf?jsessionid=A2F5038E0E799438854DEB2009356FFE.internet2?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.hsbund.de/SharedDocs/Downloads/2_Zentralbereich/20_Referat_W/50_Publikationen/25_Schriften_BPOL/band_15.pdf?jsessionid=A2F5038E0E799438854DEB2009356FFE.internet2?__blob=publicationFile&v=3)

17 Insb. Art. 33 Genfer Flüchtlingskonvention, Art. 21 I RI 2011/95 EU; siehe auch EGMR, Hirsi Jamaa gegen Italien U. v. 23. 02. 2012, Beschw. Nr. 27765/09 und <https://www.bundestag.de/resource/blob/544308/4fd454905b658f3d60a5a741dcc4f514/wd-2-013-18-pdf-data.pdf>

18 Für die italienischen Häfen siehe Amtsblatt der Europäischen Union v. 10.3.2017 C 74/9 – unter vielen dort auch der Hafen Lampedusa.

**Zwei Beispiele** (die mangels Asyl-Landaußengrenzen nicht auf Deutschland passen):

*Ein Omnibus mit Flüchtlingen ist in der Ukraine (kein sicherer Drittstaat) auf dem Weg zur Grenze eines EU-Staats. Dem Busfahrer geht die Weisung einer Behörde des betroffenen EU-Staats zu, die das Überschreiten der Grenze, mithin die Einreise der Schutzsuchenden verbietet.*

*Ein Omnibus mit Flüchtlingen hat aus der Ukraine kommend bereits die Grenzlinie zu einem EU-Staat überfahren. Dem Busfahrer geht die Weisung einer Behörde des betroffenen EU-Staats zu, die das Anfahren der Grenzkontrollstelle verbietet. Zudem wird er aufgefordert mit den Flüchtlingen wieder in die Ukraine zurückzufahren.*

**Ein drittes Beispiel:** *Ein Passagierflugzeug (Direktflug aus einem Verfolgerstaat) ist in Frankfurt/Main gelandet. An Bord befinden sich 5 Asylsuchende. Die Grenzpolizei hat davon erfahren. Es ergeht die Weisung an den Piloten, die Asylsuchenden nicht von Bord zu lassen und mit ihnen wieder zurückzufliegen.*

In allen drei (frei erfundenen) Beispielen wäre die Rechtsverletzung offensichtlich. Verstoß gegen das Refoulement-Verbot und Verweigerung des Zugangs zum Asylverfahren. Aber genau das passiert mit den Flüchtlingsschiffen – wobei, wie erläutert, die seerechtlichen Aspekte nicht die Geltung des EU-Asylrechts ausschließen.

Die EU gewährt ein Asylrecht, ohne dass der Zugang zu diesem Schutz unter Genehmigungsvorbehalt oder ähnlichen Voraussetzungen steht. Auch wer als Drittstaatsangehöriger ohne die ansonsten für kurzfristige oder längerfristigen Aufenthalte nötigen Voraussetzungen (i.d. R. Pass und Visum) den Schutz begehrt, hat das Recht auf Zugang zum Asylverfahren.

Dem entspricht das deutsche Recht. Wer das Hoheitsgebiet Deutschlands erreicht, gleich ob an der „*grünen Grenze*“ mit Überschreiten der Grenzlinie, mit Einflug in den deutschen Luftraum, im Transitraum eines Flughafens oder an der „*blauen Grenze*“ nach Einfahrt in das Küstenmeer, unterfällt den Gewährleistungen des Grundgesetzes und aller anderen rechtlichen Regelungen Deutschlands.

Das Grundrecht auf Asylrecht enthält keinen Gesetzesvorbehalt, wonach als Voraussetzung für den Zugang zum Asylrecht der Besitz einer Einreisegenehmigung oder ein Pass gefordert werden darf. So hat bereits 1977 das Bundesverwaltungsgericht festgestellt (damals regelte Art. 16 Abs. 2 Satz 2 GG ohne weiteren Zusatz: „*Politisch Verfolgte genießen Asylrecht*“), dass Ausländer, die in Deutschland wegen politischer Verfolgung um Asyl nachsuchen aufgrund der Vorwirkungen des Grundrechts auf Asyl von dem Erfordernis eines Aufenthaltstitels und der Passpflicht befreit sind. Die Einreise darf nicht als unerlaubt gewertet werden.<sup>19</sup> Das gilt heute, nach Änderung des Grundgesetzes 1993 nach Maßgabe des Art. 16a GG immer noch, wenn der Asylsuchende nicht über einen sicheren Drittstaat nach Deutschland einreist. Kürzlich hat der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages dieses bekräftigt, und eine Reihe von Einzelfragen zur Einreise von Asylsuchenden geklärt.<sup>20</sup> Zur Strafbarkeit wurde ausgeführt, dass zwar die unerlaubte Einreise eines Ausländers nach § 95 Abs.1 Nr. 3 iVm § 14 Abs. 1 AufenthG strafbar ist, jedoch Asylbewerber, die ohne Pass oder Aufenthaltstitel einreisen und an der Grenze das

<sup>19</sup> BVerwG 16.08.1977 1 C 15/76; aus neuerer Zeit OLG Bamberg, U. v. 24.09.2014, Az.: 3 Ss 59/13 ; dazu auch Westphal in: Huber, AufenthG 2. Aufl. § 14 AufenthG Rn. 6 mwN; Winkelmann, § 95 I AufenthG Rn 43 in: Online-Kommentierung unter [www.Migrationsrecht.net](http://www.Migrationsrecht.net).

<sup>20</sup> <https://www.bundestag.de/resource/blob/585708/a798b059980c2570799f5918c1bfd86f/WD-3-349-18-pdf-data.pdf>

Asylersuchen vorgebracht haben, erlaubt einreisen und somit den Straftatbestand nicht erfüllen.

Auch wer einen Asylsuchenden befördert und ihn der Grenzkontrolle zuführt, macht sich weder wegen Beihilfe (§ 95 Abs. 1 Nr. 3 AufenthG i.V.m. § 27 StGB) noch wegen Schleusung nach § 96 AufenthG strafbar. Das gilt auf jeden Fall, wenn der Beförderer den Asylsuchenden nicht unter Umgehung der Grenzkontrollen in das Bundesgebiet bringt oder ihn dabei unterstützt. Daraus folgt: Wenn ein Kapitän mit Flüchtlingen an Bord einen Hafen anlaufen will, um sie dort den Grenzbehörden zur ordnungsgemäßen Einreisekontrolle zu übergeben, liegt kein Verstoß gegen Einreisebestimmungen vor.<sup>21</sup>

Das EU-Recht sieht hier keine abweichende Regelung vor, noch lässt eine solche zu. Es überlässt den Mitgliedstaaten im Rahmen von Richtlinienvorgaben (für das Verfahren, die Aufnahme und die Anerkennung - RL 2013/32/EU, RL 2013/33/EU, RL 2011/95/EU ) zwar einigen Raum für die Ausgestaltung des Asylrechts und hat bislang lediglich Bestimmungen über die Zuständigkeit durch eine Verordnung (VO 604/2013/EU – „Dublin III“) geregelt. Aus den Vorgaben (insb. Art. 6, 8 und 43 sowie Erwägungsgrund Nr. 26 der RL 2013/32/EU) ergibt sich aber, dass die Mitgliedstaaten den Zugang zum Asylverfahren nicht von der Erfüllung einer Passpflicht oder dem Besitz eines Visums abhängig machen dürfen. Es wäre Rechtsmissbrauch, eine insoweit erfolgte Inanspruchnahme als - ggf. strafbewehrten - Rechtsbruch zu verfolgen.

Zudem darf ein EU-Staat seine Verpflichtung zur Anwendung des EU-Asylrechts nicht etwa durch eine national geregelte „Nichteinreisefiktion“ (vgl. etwa § 13 AufenthG) negieren. Das käme einem Geltungsausschluss des EU-Rechts für Teile des Hoheitsgebietes gleich. So ist auch für den auf dem Luftwege reisenden Flüchtling, der sich noch vor der Einreisekontrollposition im Transitraum eines Flughafens befindet und nach nationalem Ausländerrecht als nicht eingereist gilt (vgl. für Deutschland § 13 II AufenthG, § 18 a AsylG) uneingeschränkt das Asylrecht anwendbar. Abgesehen von der ohnehin klaren völker- und staatsrechtlichen Zuordnung des Küstenmeeres zum Hoheitsgebiet wird auch in Art. 3 I der Asylverfahrensrichtlinie (RL 2013/32/EU) ausdrücklich festgelegt: *„Diese Richtlinie gilt für alle Anträge auf internationalen Schutz, die im Hoheitsgebiet - einschließlich an der Grenze, in den Hoheitsgewässern oder in den Transitzonen - der Mitgliedstaaten gestellt werden,...“*). Somit gilt für die gesamte EU: Wenn eine Schiffsbesatzung Asylsuchende an die Grenze eines EU-Staates bringt, um sie dort in einem Hafen - der üblicherweise auch Grenzübergangsstelle ist<sup>22</sup> - der Grenzpolizei zu übergeben, leistet sie keine Beihilfe zur illegalen Einreise.

## **Das vom EU-Recht vorgeschriebene Verfahren**

Rechtsbruch liegt vielmehr seitens der Behörden des Küstenstaates vor, die Asylsuchenden die Einfahrt in das Küstenmeer verweigern (Verstoß gegen das Refoulement-Verbot) oder sie hindern, sich bei den Grenzbehörden in einem Hafen zu melden (Verstoß gegen das Zugangsrecht zum Europäischen Asylsystem).

Das EU-Asylrecht verpflichtet die Behörden eines EU-Küstenstaates, wenn sie bereits „Anzeichen“ (! - vgl. Art. 8 RL 2013/32EU) dafür haben, dass Personen im Küstenmeer vor ihren Häfen möglicherweise einen Antrag auf internationalen Schutz stellen möchten, ihnen Informationen über die Möglichkeit hierzu zur Verfügung zu stellen. Wird ein Antrag

<sup>21</sup> Siehe dazu auch Rah, Asylsuchende und Migranten auf See, 2009 S. 31 ff. und Fn 65.

<sup>22</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0310\(02\)&from=DE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017XC0310(02)&from=DE) – Aufgeführt unter Italien z.B: auch Lampedusa als Grenzübergangsstelle.



gestellt (z.B. über die Kommunikationsmittel des Schiffes - über Email, Fax etc. oder einen Vertreter an Land), ist das nach Art. 6 ff RL 2013/32/EU vorgesehene Verfahren durchzuführen.

Den Antragstellern ist ein Aufenthaltsort nach Maßgabe des Art. 7 Aufnahmerichtlinie (RL 2013/33/EU) zuzuweisen – womit ihnen in jedem Fall das Verlassen des Schiffes zu gestatten ist. Im Rahmen des Asylverfahrens ist dann die Prüfung der Zuständigkeit nach der VO Dublin III durchzuführen und eine möglicherweise anstehende Verteilung auf die zuständigen - ggf. auch freiwillig aufnahmebereiten - EU-Staaten zu organisieren.

## **Rechtsdurchsetzung**

Bei aller Unzulänglichkeit des derzeitigen europäischen Asyl-Systems steht aber bereits die geltende Rechtslage der Verhaltensweise der Mittelmeer-EU-Küstenstaaten entgegen. Die Verweigerung der Aufnahme von Flüchtlingen auf See stellt eine Verletzung des EU-Rechts dar und rechtfertigt ein Vertragsverletzungsverfahren. Soweit ersichtlich wurde in den einschlägigen gerichtlichen Rechtsschutzverfahren bislang nur auf die seerechtlichen Aspekte und auf die Europäische Menschenrechtskonvention abgestellt – mit teils unbefriedigenden Ergebnissen. Es ist daher dringend anzuraten, Rechtsschutz unter Berufung auf die einschlägigen Normen des EU-Asylrechts gegen die Verweigerung des Zugangs zum EU-Asylverfahren zu suchen - wenn möglich bis hin zum EuGH.

Dank und Respekt den Rettern auf See.