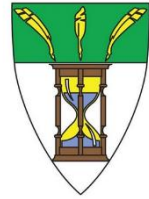


LYCÉE ERMESINDE MERSCH, 2019/2020



GESETZE UND ETHIK IM KONFLIKT

SEENOTRETTUNG

NINA PECKELS
DIRECTEUR: BROERS MAURICE

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur mit den angegebenen Hilfsmitteln verfasst habe.

Datum: 01.05.2020

Nina Peckels

Inhalt

Inhalt.....	2
1. Einleitung	3
2. Begriffserklärungen.....	4
3. Grenzreglung innerhalb und außerhalb der EU.....	6
4. Das Seerechtsübereinkommen der vereinten Nationen	8
5. Seenotrettung Heute	14
6. Der Laconia Befehl	17
7. Der ethische Aspekt.....	20
8. Quellen	24

1. Einleitung

Im Sommer letzten Jahres wurde auf dem deutschen Fernsehsender ProSieben eine 15-minütige Sendung ausgestrahlt, in der Menschen bewegende Geschichten aus ihrem Alltag erzählten. Die beiden Moderatoren Joko Winterscheidt und Klaas Heufer-Umlauf hatten sich am Tag zuvor in der Livesendung „Joko und Klaas gegen ProSieben“ 15 Minuten Sendezeit zur sogenannten „Primetime“ erspielt, in denen sie alles machen durften, was sie wollten. Niemand hatte zu dem Zeitpunkt damit gerechnet, dass die beiden diese Zeit dazu nutzen würden, um eine wichtige Botschaft zu vermitteln. Drei Menschen wurden eingeladen, um ihre bewegenden Geschichten zu erzählen. Unter ihnen auch die Sea Watch Kapitänin Pia Klemp. Sie erzählte von ihrem Alltag auf dem Meer als Seenotretterin und den Risiken und Konsequenzen, denen sie sich jeden Tag stellen muss. Als die Kapitänin von den Ungerechtigkeiten berichtete, die aufgrund eines Konfliktes zwischen Gesetz und Ethik entstehen, motivierte mich dies sobald, eine Arbeit über dieses Thema zu schreiben. Der Konflikt, den ich soeben erwähnt habe, entsteht dadurch, dass europäische Länder zurzeit sehr strenge Gesetze zur Einreise von Migranten haben. Trotzdem gibt es ständig Menschen auf See, vor allem Flüchtlinge, die in Not geraten und auf Hilfe angewiesen sind. Diese Menschen müssen, aufgrund der Situation, in der sie sich befinden, so schnell wie möglich gerettet und ans nächste Land gebracht werden. In der Theorie scheint dies ein leichtes Verfahren zu sein, in meiner Arbeit werde ich allerdings näher darauf eingehen, warum dies in der Praxis nicht der Fall ist. Dies werde ich anhand ähnlicher Fallbeispiele wie dem Fall Carola Rackete oder der gesamten Flüchtlingspolitik in Australien weiter erläutern. Bevor wir jedoch dazu kommen, werden die Grundbegriffe erst einmal in einem Kapitel erklärt. Was ist Ethik? Was ist Moral? Gibt es einen Unterschied? Und was ist eigentlich die Definition eines Gesetzes? Ich werde mich außerdem damit beschäftigen, wie die Außengrenzregelung der Europäischen Union funktioniert und warum dies ein Problem für die Flüchtlingspolitik darstellt. Auch auf die Verbindung, die Europa und insbesondere Italien, zu Libyen hat, werde ich etwas genauer eingehen. Ich werde mich mit dem sogenannten „Seerechtsübereinkommen“ beschäftigen in dem die Regeln und Gesetze festgehalten sind, die auf dem Meer gelten, wodurch etwas klarer wird, warum diese Konflikte mit den Gesetzen des Landes entstehen. Zudem habe ich mir auch den historischen Aspekt der Seenotrettung etwas genauer angesehen. Ich habe mich mit dem Fall der *Laconia* aus dem zweiten Weltkrieg befasst, wo ein deutsches Kriegs-U-boot sich dazu entschied die Besatzung eines ganzen Schiffes zu retten, das sie zuvor im Gefecht bombardiert hatten. Anschließend werde ich noch einmal kurz zusammenfassen, worin in den jeweils genannten Fällen der ethische Aspekt besteht und wie dieser in manchen Fällen mit dem Gesetz in Konflikt tritt, bevor ich dann letztendlich zu meiner Schlussfolgerung übergehe.

2. Begriffserklärungen

Was ist Moral/Ethik?

Moral: „Gesamtheit von ethisch-sittlichen Normen, Grundsätzen, Werten, die das zwischenmenschliche Verhalten einer Gesellschaft regulieren, die von ihr als verbindlich akzeptiert werden“ -Duden

Ethik: „philosophische Disziplin oder einzelne Lehre, die das sittliche Verhalten des Menschen zum Gegenstand hat; Sittenlehre, Moralphilosophie“ -Duden

Allein von ihrer Definition her scheinen sich Moral und Ethik nicht allzu sehr voneinander zu unterscheiden. Im Alltagsgebrauch verzichtet man normalerweise darauf, die beiden Wörter voneinander zu unterscheiden. In der Philosophie und der Wissenschaft, ist es allerdings wichtig, den Unterschied zu machen.

Bei der Moral handelt es sich um die konkreten Verhaltensregeln, die unter Menschen gelten. Sie beschreibt die Werte, wie man sich verhalten *soll*, also sozusagen die Vorschriften, an die man sich laut ungeschriebenem Gesetz halten soll.

Bei der Ethik handelt es sich im Gegenzug darum, über die Moral nachzudenken. Man sucht nach einer Begründung der Moral und vergleicht verschiedene moralische Systeme miteinander. Im Grunde genommen geht es bei der Ethik also darum über die Moral zu philosophieren, weshalb sie auch ein Teil der Philosophie ist.

Was ist ein Gesetz?

Laut Duden handelt es sich bei einem Gesetz um eine „vom Staat festgesetzte, rechtlich bindende Vorschrift“. In Luxemburg werden neue Gesetze entweder von der Abgeordnetenversammlung (Chambre des Députés) oder von der Regierung selbst bestimmt. Da Luxemburg (wie viele andere europäische Länder auch) über ein demokratisches Regierungssystem verfügt, liegt es an den Bürgern, ihre Landesvertreter zu wählen. Bevor ein Gesetz in Luxemburg allerdings anerkannt werden kann, muss dieses erst vom Staatsrat überprüft werden. Anschließend muss ein weiteres Mal über das Gesetz abgestimmt werden und es tritt dann erst endgültig in Kraft, wenn es vom Großherzog verkündet wurde und im Amtsblatt „*Mémorial*“ veröffentlicht wurde.

Ein Gesetz kann also nicht von heute auf Morgen ins Leben gerufen werden, und das aus gutem Grund. Alle Angehörige eines Staates sind nämlich dazu verpflichtet, sich an die von diesem Staat festgelegten Gesetze zu halten. Wenn sie es nicht tun, werden sie strafrechtlich verfolgt und im schlimmsten Falle bestraft. Diese Bestrafung kann je nach Vergehen unterschiedlich aussehen: Zahlung einer Geldsumme, Sozialarbeit, Gefängnisaufenthalt, ... Die Gesetzgebung variiert jedoch von Land zu Land. Sogar in Europa gibt es minimale Unterschiede in den verschiedenen Gesetzgebungen, diese sind allerdings nicht

wirklich ausschlaggebend und wer schon einmal in Europa gereist ist, weiß, dass man nicht vor der Einreise in ein fremdes Land alle Gesetzestexte durchlesen muss, um dort nicht im Gefängnis zu landen.

Gesetze haben unterschiedliche Hintergründe. Sie existieren entweder zum Schutz der eigenen Person, zum Schutz dritter Personen, oder zum Schutz von der Natur oder Objekten. So soll man sich zum Beispiel während dem Autofahren anschnallen, damit man im Falle eines Unfalls nicht aus dem Auto geschleudert wird. Außerdem ist es verboten bei Rot weiterzufahren, da man Gefahr läuft, mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zusammenzustoßen. Schusswaffen sind in Luxemburg ohne gültigen Waffenschein verboten, damit man nicht sein eigenes und das Leben anderer gefährdet.

Somit scheint der Hintergrund von Gesetzen (zumindest in Europa) für den Staatsbürger gerechtfertigt. Sie dienen immerhin zum Schutz zahlreicher Menschen und Dinge. Das war aber nicht immer so in Europa und ist es auch heute noch in vielen Ländern außerhalb und sogar innerhalb Europas nicht. Warum werde ich in einem späteren Kapitel erläutern.

3. Grenzreglung innerhalb und außerhalb der EU

Im Jahr 2015 ereignete sich eine Migrationskrise in Europa. Nachdem über lange Zeit ein geregelter Fluss an Migranten nach Europa reisten, erreichte Europa in dem Jahr erstmals wieder eine Welle von Flüchtlingen, mit der so keiner gerechnet hatte. Dies, und auch die zunehmenden Terroranschläge in mehreren EU-Staaten, ist wohl ausschlaggebend für eine Verstärkung der europäischen Außengrenzen. Unter anderem aus diesem Grund wurde im Oktober 2016 die europäische Organisation für Grenz- und Küstenwache gegründet, die auch unter dem Namen „Frontex“ bekannt ist. Die Aufgabe von Frontex besteht darin, potenzielle Sicherheitsbedrohungen möglichst frühzeitig zu erkennen und somit schnell abwehren zu können. Das Ziel ist hierbei wohl eine „wirksamere Migrationssteuerung“, eine „Verbesserung der inneren Sicherheit der EU“ und eine „Wahrung des Grundsatzes der Freizügigkeit“¹

Aber auch die Regelung der Binnengrenzen Europas hat sich an die Migrationskrise angepasst. Seit 1985 besteht der sogenannte „Schengen-Raum“. Dieser Raum wurde erschaffen, um europäischen Bürgern die problemlose In- und Ausreise in europäischen Ländern ohne Grenzkontrolle zu ermöglichen. Momentan sind 26 Länder Teil des „Schengener Abkommens“, was bedeutet, dass an ihren Binnengrenzen keine Personenkontrollen mehr durchgeführt werden, und an den Außengrenzen lediglich Kontrollen nach ganz strengen Kriterien durchgeführt werden. Keine Personenkontrollen bedeutet in



Abbildung 1

diesem Fall aber nicht, dass es gar keine Kontrollen mehr geben darf. Polizeikontrollen sind immer noch erlaubt, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Polizei konkreter Verdacht auf mögliche Bedrohungen oder Sicherheitsrisiken vorliegt. Nebenbei wird ständig daran gearbeitet, das Schengener Grenzsystem zu optimieren. Im Zeitraum von 2014 bis 2020 wurden insgesamt eine Menge von 2,76 Milliarden Euro

¹ Definition Freizügigkeit: “ Jeder Unionsbürger [darf] seinen Arbeitsplatz innerhalb der EU frei wählen, ohne dass es einer besonderen Arbeitserlaubnis bedarf.” Quelle: <https://www.juraforum.de/lexikon/arbeitnehmerfreizuegigkeit> <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=457&langId=de>

allein zum Ausbau der Außengrenzkontrollen bereitgestellt. Das Ziel lag hierbei darin, illegale Einwanderungen vorzubeugen und Visum-anträge schneller bearbeiten zu können.

Um als Drittstaatsangehöriger in den Schengenraum einreisen zu dürfen, bedarf es in den meisten Fällen eines Visums. Die Bestimmungen, um ein kurzzeitiges Visum zu erhalten, sind in allen Schengen-Staaten gleich. Ein kurzzeitiges Visum erlaubt es dem Halter sich bis zu einer Dauer von bis zu maximal 180 Tagen binnen des Schengen-Raums frei zu bewegen. Flüchtlinge, die in Europa ankommen, müssen also unter anderem neben einem gültigen Reisedokument zudem bestenfalls über ein Visum oder einen Aufenthaltstitel verfügen.

Europa versucht eben, mit allen Möglichkeiten die Grenzen des Schengen-Raums so sicher wie möglich zu machen. Viel Geld wird in die Verbesserung der Grenzkontrollen investiert. Immerhin geht es um die Sicherheit unserer Länder und dagegen kann man nicht argumentieren. Man muss sich vor Augen rufen, wie immer wieder Anschläge in verschiedenen Ländern verübt werden. Natürlich sind diese mal mehr, mal weniger gravierend, und man kann auch nicht davon ausgehen, dass jeder einzelne Anschlag von illegalen Migranten verübt wird. Dennoch ist es verständlich, dass deswegen Maßnahmen ergriffen werden müssen. Rückblickend erinnert man sich vor allem an das Attentat auf die Redaktion der Satirezeitschrift „*Charlie Hebdo*“ im November 2015 oder an den Anschlag auf den Flughafen in Brüssel im März 2016. Zu beiden Anschlägen hat sich die islamistische Terrorgruppe IS bekannt. Es stellt sich also die Frage, ob diese Terroranschläge durch strengere Grenzkontrollen hätten verhindert werden können. Dennoch ist diese Grenzpolitik nicht vorteilhaft, wenn es um die Aufnahme von Flüchtlingen geht. Bootsflüchtlinge zum Beispiel tragen im Großteil der Fälle keine gültigen Papiere bei sich, und haben auch nicht die Möglichkeit, welche zu besorgen. Trotzdem bedeutet dies nicht, dass sie nicht als Flüchtlinge anerkannt werden sollten. Die Tatsache, dass Flüchtlinge auf diese Art von illegalen Transportmitteln zurückgreifen zeugt von der Not, in der sie sich befinden. Dennoch, wenn sie in Europa ankommen gestaltet sich der Aufnahmeprozess leider sehr schwer. Man muss hier beide Seiten verstehen. Auf der einen Seite kann ein Land nicht jeden aufnehmen; vor allem, wenn er sich nicht ausweisen kann, ist es verständlich, dass man skeptisch gegenüber der Person ist. Außerdem kann eine unkontrollierte Masse an illegalen Migranten sich negativ auf die Wirtschaft eines Landes auswirken, indem im Extremfall die Ressourcen auf einmal knapp werden. Auf der anderen Seite steht ein Mensch, der eine lange, gefährliche Reise hinter sich hat und darauf wartet, in einem neuen Land Schutz zu finden. Hier stehen also die Einreisebedingungen eines Landes im Konflikt mit dem Seerechtsübereinkommen, und obwohl versucht wird, eine Lösung für das Problem zu finden, gestaltet sich dies doch eher schwierig, da es momentan keinen Mittelweg gibt. Das Seerecht besagt, dass jeder Mensch in Not gerettet werden muss, wie auch in Kapitel 4 weiter erläutert wird. Ein Land im Gegenzug kann laut Einreisegesetz eben nicht jeden ohne gründliche Überprüfung einreisen lassen.

4. Das Seerechtsübereinkommen der vereinten Nationen

Das Seerechtsübereinkommen (SRÜ)² wurde am 10. Dezember 1982 unterschrieben und trat ein paar Jahre darauf, am 16. November 1994 in Kraft. Später wurde es am 28. Juli 1994 durch das Übereinkommen zur Durchführung der Regelungen zum Meeresbergbau ergänzt. Folgende Bereiche des Seevölkerrechts werden durch das Seerechtsübereinkommen geregelt: die Abgrenzung der verschiedenen Meereszonen (Küstenmeer, Anschlusszonen, Meerengen, ausschließliche Wirtschaftszone, Festlandsockel und Hohe See), die Nutzung dieser Gebiete (Schifffahrt, Fischerei, wissenschaftliche Meeresforschung), der Schutz der Meeresumwelt, die Regulierung des Meeresbodenbergbaus und die Streitbeilegung. Das Übereinkommen dient als Rechtsgrundlage für Territorialfragen, Ressourcennutzung und Umweltschutz in der Arktis. Zu diesem

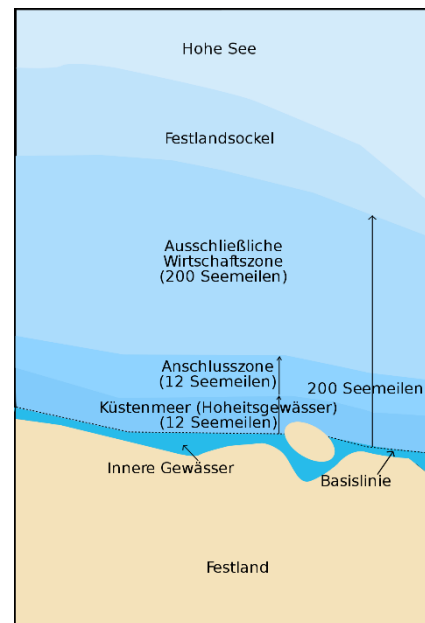


Abbildung 2

Zeitpunkt sind 167 Staaten (einschließlich der EU) Mitglied des SRÜ. Die USA sind die einzigen unter den fünf „arktischen Staaten“, welche dem Abkommen bisher nicht beigetreten sind.

Artikel 98

Pflicht zur Hilfeleistung

(1) Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist,

a) jede Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;

b) so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung vernünftigerweise von ihm erwartet werden kann;

c) nach einem Zusammenstoß dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Fahrgästen Hilfe zu leisten

und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, den Registerhafen und den nächsten Anlaufhafen mitzuteilen.

(2) Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung, den Einsatz und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf

² United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS

und über der See zu gewährleisten; sie arbeiten erforderlichenfalls zu diesem Zweck mit den Nachbarstaaten mittels regionaler Übereinkünfte zusammen.³

Die Mitgliedschaft des SRÜ bedeutet aber offensichtlich nicht, dass alle jeweiligen Staaten auch bereit dazu sind, auf Basis des SRÜ zu handeln. Australien zum Beispiel ist seit längerer Zeit schon dafür bekannt, keine Bootsflüchtlinge aufnehmen zu wollen. Nachdem im Jahr 2013 allerdings etwa 20 000 Flüchtlinge illegal nach Australien einwanderten, beschloss der neuwählte australische Ministerpräsident

Tony Abbott die australischen Grenzen endgültig zu schließen. In den folgenden Jahren ist daraufhin auch kein einziges Flüchtlingsboot nach Australien gelangt. Abbott ist außerdem Gründer der „Operation Sovereign Borders“. Seit 2013 patrouillieren demnach Militärschiffe der australischen Marine die Gewässer rund um Australien, um so Flüchtlingsschiffe abzufangen, und sie wieder zurückzuschicken, bevor sie überhaupt in Australiens Küstengewässer einfahren können. Befinden sich die Flüchtlinge auf seeuntauglichen Booten, stellt das australische Militär ihnen sogar Rettungsboote zur Verfügung. Australien vermeidet somit also jegliche Verantwortung den Flüchtlingen gegenüber. Sie helfen in der Theorie den Menschen, die in Not sind, indem sie sie auf sichere Boote überladen und entgehen somit der Pflicht, die Flüchtlinge in ihr Land aufzunehmen, da diese sich zu dem Zeitpunkt noch nicht in australischen Küstengewässern befinden. Flüchtlinge, die von der australischen Marine an Bord genommen werden, werden sogleich in Sri Lanka, Vietnam oder Indonesien wieder abgesetzt. Andere Flüchtlinge werden wiederum in Flüchtlingslager auf dem Inselstaat Nauru oder auf einer Insel in Papua Guinea gebracht. Diese Flüchtlingslager bilden jedoch keinen sicheren Raum für Menschen. Die Lager seien völlig ungeeignet, um dort Menschen unterzubringen, so die ehemalige Mitarbeiterin, Liz Thompson. Australien bietet mit seiner Politik also keine Lösung für die Flüchtlinge, sondern schiebt diese lediglich in ein anderes Land ab, ganz nach dem Motto, nicht mein Problem. Trotz, oder gerade wegen der harten Flüchtlingspolitik stößt der australische Ministerpräsident auf viel Unterstützung bei seinen Wählern. Etwa 70% aller australischen Wähler wählen die sogenannte „Stop-the-boats“-Politik (Stand 2015).



Abbildung 3

Wie bereits erwähnt existierte Australiens Wunsch, keine Flüchtlinge mehr bei sich aufzunehmen jedoch bereits lange vor Abbotts Regierung. Folgender Fall ereignete sich bereits im Jahr 2001, etwa 14 Jahre, bevor Abbott gewählt wurde. Der norwegische Frachter „Tampa“ war zu der Zeit gerade auf dem Weg von Freemantle nach Singapur, als er unterwegs 433 in Not geratene Flüchtlinge an Bord nahm. Die australische Küstenwache war auf die Notlage des Holzbootes aufmerksam geworden und alarmierte

³ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:DE:PDF>

sobald die „Tampa“. Nachdem sich die Lage an Bord des norwegischen Frachters aufgrund mangelnder Ressourcen verschlechterte, nahm er Kurs auf die australische Weihnachtsinsel, in der Hoffnung, dort an Land gehen zu können. Die Einfahrt in die australischen Territorialgewässer und somit den Hafen, wurde der „Tampa“ allerdings untersagt. Nachdem die Bitte des Kapitäns, um medizinische Hilfe unerwidert blieb, entschied sich dieser (ähnlich wie Carola Rackete ein paar Jahre später) trotzdem in die australischen Gewässer einzufahren. Daraufhin versuchte die australische Küstenwache die „Tampa“ aufzuhalten, was darin endete, dass der Frachter von 45 Soldaten der „Special Armed Services“ belagert wurde.

Der Konflikt in dieser Situation besteht eigentlich darin, dass 1994 im SRÜ wohl festgehalten wurde, dass jeder dazu verpflichtet ist, Menschen in Seenot zu retten. Allerdings wurde nicht festgehalten, was danach mit den geretteten Menschen passiert. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens war die Situation einer Flüchtlingsrettung nicht richtig bedacht. Es war vorgesehen, dass es sich bei den aus Schiffsnot Geretteten überwiegend um Schiffsbesatzung handelt. Demnach ist vorgesehen, dass diese einfach am nächstgelegenen sicheren Hafen abgesetzt werden sollen und mittels anderen Transports wieder zurück in ihren Heimatsstaat kehren. Bei Flüchtlingen allerdings gestaltet sich diese Situation etwas anders. Diese Menschen können nicht einfach so wieder dahin zurückgeschickt werden, von wo sie kommen. Sobald sich Flüchtlinge also im Hafen eines fremden Landes befinden, stellt sich direkt die Frage eines neuen Aufenthaltsortes. Meist verharren die Flüchtlinge dann in dem Land, wo sie angekommen sind, bis ihr Flüchtlingsstatus anerkannt wird und sie zumindest temporäres Asyl erhalten (beide Verfahren können oft mehrere Monate dauern); oder aber, ihr Flüchtlingsstatus wird nicht anerkannt und sie werden wieder in ihr Heimatland zurückgebracht.

Im Fall der „Tampa“ ereignete sich offensichtlich ein Notfall an Bord des Frachters. Das Schiff, das ursprünglich für eine Kapazität von maximal 50 Personen gebaut worden war, war durchaus überladen, mit einer 25-köpfigen Crew und 433 geretteten Passagieren an Bord. Darüber hinaus war das Schiff nicht mit genügend medizinischem Material oder Sanitäreinrichtungen ausgestattet, um alle verwundeten Passagiere versorgen zu können, geschweige denn von dem wahrscheinlichen Mangel an Nahrungsmitteln. Die „Tampa“ befand sich demnach offensichtlich in einer Notlage und dies stellte eine Bedrohung für die Gesundheit aller Passagiere dar. Rechtlich gesehen war es dem Kapitän der „Tampa“ nach Artikel 18 des SRÜ erlaubt, in den nächsten Hafen einzufahren. Australiens Verweigerung, die „Tampa“ einlaufen zu lassen, hatte keine rechtliche Grundlage. Die Rechte der „Tampa“ wurden sogar dadurch verletzt, dass ihr die Einfahrt in den australischen Hafen verwehrt wurde. Australien wäre dazu verpflichtet gewesen, die Flüchtlinge an Bord der „Tampa“ zumindest temporär aufzunehmen, da dies der einzige Weg gewesen wäre, um die „Tampa“ aus ihrem Notstand zu befreien. Zudem wäre Australien, bevor es überhaupt zu einer Rettung der Flüchtlinge durch die „Tampa“ kam, selbst dazu verpflichtet gewesen, dem Holzboot zur Rettung zu kommen, da sich die Pflicht zur Seenotrettung nicht nur auf Küstengewässer reduziert. Australien war in diesem Fall also durch und durch im Fehler.

Europas Verbindung zu Libyen

Libyen ist ein wichtiges Transitland für viele Flüchtende. Die geographische Lage des Landes bietet sich an, um später über das Mittelmeer nach Europa zu gelangen. Vor allem Flüchtlinge aus afrikanischen oder arabischen Ländern wählen daher die Route über Libyen. Dem Land mangelt es allerdings an legalen Möglichkeiten, Flüchtlinge über das Wasser zu bringen, weshalb viele Menschen versuchen, auf illegale Weise das Land zu verlassen.

Von Libyen aus gelangt man am einfachsten über die zentrale Mittelmeerroute nach Italien. Diese Route ist bekannt dafür, dass sie häufig von Flüchtlingen frequentiert wird.

Das Regierungssystem Libyens ist aufgrund des ständigen Bürgerkrieges instabil. Dennoch steht das Land bis heute in einer Kooperation mit der EU, insbesondere mit Italien, in Bezug auf die Migrationspolitik. Das eigentliche Ziel einer solchen Zusammenarbeit ist es, dass libysche Behörden Flüchtlinge und andere Migranten daran hindern sollen, das Mittelmeer zu überqueren und sie wieder bei sich aufzunehmen, wenn sie von europäischen Sicherheitskräften aufgegriffen werden. Im Gegenzug erhält Libyen finanzielle Unterstützung und militärische Ausrüstung von der EU. Seit dem Jahr 2004 hat Italien somit tausende Flüchtlinge wieder zurück nach Libyen gebracht. Obwohl libysche Flüchtlingslager wie bereits erwähnt aufgrund der politischen Situation Libyens ein Sicherheitsrisiko für Flüchtlinge darstellen. Dennoch erkennt die Europäische Union, und besonders Italien, diese Risiken nicht an. Italien unterstützt die libysche Küstenwache. Flüchtlingsboote, die auf hoher See von Booten der italienischen Grenzpolizei aufgegriffen werden, werden an die libysche Küstenwache zurückgegeben, welche die Flüchtlinge dann wieder nach Libyen bringt. Außerdem finanziert Italien, aber auch Europa, die libysche Küstenwache und bezahlt sie dafür, Flüchtlinge in Lagern zu halten. Die Rede ist von etwa Zehntausend Lagern in Libyen, in denen Flüchtlinge festgehalten werden. Nebenbei hat Italien aber auch einen „humanitären Korridor“ erschaffen, der Flüchtlingen die Einreise nach Italien auf legalem Weg ermöglichen sollte. Migranten, deren „Flüchtlingsstatus“ offiziell anerkannt ist, sollen somit mittels eines Flugzeuges nach Italien gebracht werden. Das Problem hierbei ist nur, dass die etwa 200 Menschen, die somit pro Transport gerettet werden, nicht vergleichbar sind mit den hunderttausenden von Menschen, die in Libyen festsitzen. Man sollte natürlich nicht denken, dass die Bemühungen um ein solches Konzept verwerflich sind, nur weil man mit dem System nicht jeden retten kann. Immerhin wurden seit 2016 über 2 800 Menschen über diesen legalen Weg nach Italien gebracht. Man sollte nur bedenken, dass es sich bei diesem „humanitären Korridor“ wohl um einen Ansatz für eine Lösung handelt. Man sollte sich nur nicht auf diesem minimalen Erfolg ausruhen, denn allen Migranten, die in Libyen festsitzen ist damit noch nicht geholfen.

Menschenrechtsorganisationen kritisieren jedoch bei dieser Zusammenarbeit eine Missachtung der Rechte der betroffenen Personen. Sie basieren sich dabei auf das sogenannte „Non-Refoulement-Prinzip“, was darin besteht, dass Personen nicht in ein Land zurückgebracht werden dürfen, in dem sie einer lebensbedrohlichen Gefahr oder Verfolgung ausgesetzt sind. In Dokumentarfilmen, wie zum

Beispiel „die Mission der Lifeline“ oder „Sea Watch – Rettung in letzter Sekunde“ erzählen Flüchtlinge, oder auch Crew-Mitglieder des Rettungsbootes, was sie in Libyen durchgemacht haben. Flüchtlingen droht in Libyen eine gravierende Verletzung der Menschenrechte, wie beispielsweise Folter, willkürliche Inhaftierung oder Ermordung. Dabei sind besonders Menschen die ursprünglich nicht aus Libyen stammen davon betroffen. Weitere Verletzungen der Menschenrechte sind hier Entführungen mit Lösegelderpressungen, Zwangsarbeit oder Vergewaltigungen durch Schmuggler, Milizen oder Behörden. Menschenrechtler konnten dies bisher immer wieder dokumentieren, aber dagegen etwas unternehmen kann bis heute keiner.

Im Jahr 2013 gründete Italien die Operation „Mare Nostrum“, mit deren Hilfe 150 000 Flüchtlinge gerettet wurden. Außerdem wurden zahlreiche Schleuser festgenommen. 2014 wurde „Mare Nostrum“ von der EU-Operation „Triton“ abgelöst, welche von der europäischen Küstenwache „Frontex“ überwacht wurde. Diese war allerdings auf europäische Hoheitsgewässer reduziert und finanziell schlechter ausgestattet. Eine räumliche und finanzielle Erweiterung ergab sich im Jahr 2015 nachdem es wieder viele weitere Todesfälle gegeben hatte. Zeitgleich verstärkte sich der Kampf gegen Schlepperringe. Es begannen sich private Seenotrettungsorganisationen zu bilden, welche mit zusätzlichen Patrouillen auf dem Mittelmeer operierten. Dennoch stehen Seenotretter noch bis heute in ständiger Kritik. Der häufigste Vorwurf wäre wohl, dass die Seenotrettung den Schleppern das Geschäft vereinfacht. Schlepper rechnen wohl schon oft damit, dass die Flüchtlinge auf ihrer Reise von einem besseren Boot gerettet werden und sie aufgrund dessen ein sicheres Geschäft machen, indem sie Flüchtlinge in Schrottbooten auf das Mittelmeer schicken. Die Boote, aus denen Flüchtlinge gerettet werden sind meist aus Gummi oder Holz. Der Treibstoff im Tank ist oft nicht ausreichend für eine so weite Reise. Außerdem sind die Boote normalerweise dermaßen überfüllt, dass es für die Flüchtlinge nicht mehr genug Raum gibt, um sich hinzusetzen.

Anfang 2017 beschloss die EU, den Flüchtlingsfluss über Libyen nach Europa zu reduzieren. Es war sogar die Rede von einer „Schließung“ der Mittelmeerroute, was sich bis heute aber nicht durchsetzen konnte. Zudem sollten Ausrüstung und Ausbildung der libyschen Marine und Küstenwache weiter von der EU finanziert werden. Diese sollten dann Flüchtlingsboote noch in nationalen libyschen Gewässern vor der Küste abfangen. Dadurch würde das Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte von 2012 nicht verletzt werden⁴, da die EU rechtlich gesehen nicht für die Flüchtlinge zuständig wäre. Italien will Libyen darüber hinaus finanzielle Mittel zur Verfügung stellen, um die Gesundheitsversorgung und Aufnahmebedingung in den Auffangzentren zu verbessern. Zusätzlich will Italien Libyen dabei helfen, ihre südlichen Landesgrenzen stärker zu kontrollieren und zu sichern. Bisher hat sich allerdings nicht wirklich etwas an der Situation geändert.

⁴ „No-Refoulement-Prinzip“, also dass Menschen nicht in ein Land zurückgebracht werden dürfen, aus dem sie aufgrund Gefahrenrisikos geflohen sind.

Menschenrechts- und UN-Organisationen sind nicht mit der erweiterten Zusammenarbeit mit Libyen einverstanden. Besonders die Tatsache, dass aufgegriffene Migranten in libysche Auffanglager gebracht werden, wo ihnen systematische Verletzung der Menschenrechte droht, steht in der Kritik. Zudem ist in vielen Dokumenten festgehalten, wie die libysche Küstenwache mit gefährlichen Aktionen das Leben von Flüchtlingen und Mitglieder von Rettungsorganisationen in Gefahr gebracht haben. So auch zum Beispiel im Dokumentarfilm „die Mission der Lifeline“, wo die libysche Küstenwache ungebeten auf das Deck der Lifeline übertritt und die Crew mit Waffen bedroht. Die Schwerfälligkeit dieses Eindringens an Bord der Lifeline wird noch einmal dadurch betont, dass sich die Lifeline zu diesem Zeitpunkt in internationalen Gewässern befand, und nicht in libyschen Hoheitsgewässern. Laut Seerechtsübereinkommen hatte die libysche Küstenwache also überhaupt kein Recht darauf, die Crew der Lifeline dazu aufzufordern, ihnen die Flüchtlinge zu übergeben. Die libysche Küstenwache hat allerdings erst wieder den Rückzug angetreten, als sie darüber informiert wurden, dass das Schiff unter Videoüberwachung steht. Die EU muss sich durch das Abkommen mit Libyen rechtlich also nicht weiter wegen der Flüchtlingspolitik verantworten. Politisch und moralisch jedoch ist es schwer, sich der Verantwortung zu entziehen.

5. Seenotrettung Heute

Die Schilderungen der Kapitänin Pia Klemp waren der eigentliche Ausschlaggeber, der mich dazu bewegt hat, diese Arbeit zu schreiben. In einer Live-Sendung des deutschen TV-Senders Pro7, schilderte die ehemalige Kapitänin der Iuventa 10 ihre Erlebnisse als Seenotretterin auf dem Mittelmeer und davon, wie sie täglich ihr Leben riskiert, um Menschen in Not zu retten.

Die Iuventa ist ein Schiff, das im Jahr 2016 von der Organisation „Jugend Rettet“ aufgekauft wurde, um zur Seenotrettung eingesetzt zu werden. Seither wurden mit der Iuventa rund 14 000 Menschenleben gerettet, bevor sie im August 2017 im Hafen von Lampedusa, Italien beschlagnahmt wurde, wo sie seither stillliegt. Pia Klemp war zu diesem Zeitpunkt Kapitänin des Schiffs. Trotzdem lässt sie sich nicht davon abhalten, weiter Leben zu retten und führt weitere Missionen auf der Seawatch3 aus. Klemp berichtet davon, wie auf dem Mittelmeer Menschen ihr Leben riskieren, um an sicheres Land zu gelangen. Davon, wie Flüchtlingsboote von europäischen Kriegsschiffen ignoriert werden und Menschen brutal von der libyschen Miliz entführt werden. Die Aufgabe von Seenotrettern ist es, Flüchtende von „seeuntauglichen Schrottbooten“ zu retten und sie sicher an Land zu bringen. Dies gestaltet sich dabei mittlerweile oft nicht immer so einfach, wie es eigentlich sein sollte. Rettungsschiffe wie der Iuventa werden häufig das Anlegen an europäische Häfen nicht genehmigt. Menschen, die sich dessen widersetzen und trotzdem anlegen, werden wegen illegaler Einwanderungshilfe angeklagt. Bei einer Verurteilung drohen den Angeklagten bis zu 20 Jahre Haft. Über 100 Ermittlungsverfahren laufen derzeit gegen zivile Seenotretter wegen sogenannter „Solidaritätsverbrechen“, „dabei geht es um banale Dinge, wie das Bereitstellen von Wasser, Nahrung, Obdach“.

„Tagelang fuhr ich mit einem toten 2-jährigen Jungen in der Tiefkühltruhe in internationalen Gewässern auf und ab, weil kein europäisches Land ihn retten wollte als es noch möglich war und sie uns dann einen sicheren Hafen verwehrten. Seine Mutter war auch bei uns an Bord, lebendig. Was sage ich einer traumatisierten Frau, deren Kind da in meinem Tiefkühler liegt über den Friedensnobelpreisträger EU?“⁵

Der Fall Pia Klemp bleibt allerdings nicht der einzige, der in der Öffentlichkeit für Aufsehen sorgt. Auch die Seawatch3 Kapitänin Carola Rackete geriet Ende Juni 2019 in die Schlagzeilen. Rackete traf in der Nacht vom 29. Juni 2019 eine Entscheidung, die Konsequenzen mit sich brachte. Trotz Verbotes steuerte die Kapitänin mit ihrem Schiff den italienischen Hafen von Lampedusa an. Das Problem entstand bei dieser Entscheidung dadurch, dass am 14. Juni 2019 bereits ein Gesetz in Kraft getreten war, das „die Anlandung geretteter Menschen durch zivile Rettungsorganisationen kriminalisiert“. Zu dem Zeitpunkt befanden sich etwa 40 Flüchtlinge an Bord des Schiffes, die bereits seit 2 Wochen auf dem Rettungsschiff verharren mussten. Italienische Behörden versuchten mit einem Schnellboot das Anlegen

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=S76hI3tjb4Y>

der Seawatch³ zu verhindern, was ihnen allerdings nicht gelang. Die Seawatch wurde im Hafen umgehend von den italienischen Behörden beschlagnahmt und Rackete wurde verhaftet. Sie wurde unter anderem wegen „Beihilfe zur illegalen Einwanderung“ angeklagt.

Auf die Frage, warum sie trotz Verbot den Hafen von Lampedusa ansteuerte, antwortet Rackete, dass die Sorge um die gesundheitlichen Zustände der Passagiere einfach zu groß wurde. „Die Menschen kommen aus libyschen Lagern, einige wurden gefoltert. Sie haben zum Teil damit gedroht, von Bord zu springen. [...] Ich kann die Risiken für die psychische und physische Gesundheit der Menschen an Bord nicht weiter verantworten. Die Menschen haben Grundrechte, derer sie lange genug beraubt wurden.“⁶ Warum die italienische Behörde der Seawatch das Anlegen verweigerte, war wahrscheinlich aus dem Grund, weil die Seawatch zum derzeitigen Moment bereits einen Funk der libyschen Küste erhalten hatte, der das Rettungsschiff dazu aufforderte, die geretteten Flüchtlinge zurück nach Libyen zu bringen.

Im Jahr 2012 wurde Italien bereits einmal der Verletzung der Menschenrechte beschuldigt, nachdem sie Flüchtlinge kurz vor der Küste Lampedusas von der libyschen Küstenwache aufgreifen und nach Libyen zurückbringen ließen. Damals verurteilte der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) Italien, aufgrund mehrerer Menschenrechtsverletzungen. Die Flüchtlinge hätten damals nicht dürfen nach Libyen zurückgeschickt werden, da ihnen dort Gewalt und Verfolgung drohen. Außerdem verstieß Italien mit der Abweisung der Flüchtlinge gegen das Verbot der Kollektivausweisung ausländischer Personen⁷. Auch im Fall Rackete wäre das Zurückbringen der Flüchtlinge nach Libyen also ein Verstoß gegen die Menschenrechte und somit illegal gewesen. Der libysche Hafen Tripolis wurde bei den Aufforderungen der libyschen Küstenwache allerdings als „sicher“ bezeichnet, ohne zu erwähnen, dass den geretteten Leuten nach ihrer Ankunft „*illegale Haft, Vergewaltigung, Folter und Sklaverei drohen*“, so Carola Rackete. Sogar der italienische Innenminister Salvini forderte die Seawatch dazu auf, den Anweisungen der „libyschen Küstenwache“⁸ nachzugehen. Aus humanitären Gründen entschied sich die Kapitänin jedoch dazu der Aufforderung nicht nachzugehen. Lampedusa war zur Zeit der nächst gelegene Hafen, weshalb er zum Anlegeziel der Seawatch wurde. Da die Seawatch allerdings auch nach einem weiteren Tag nicht die Erlaubnis erhielt, in Lampedusa anzulegen und sich die Situation an Bord progressiv verschlechterte, traf Rackete die folgenschwere Entscheidung, trotz Verbots, in den Hafen von Lampedusa einzulaufen. Die Kapitänin hatte die italienische Grenzpolizei vor dem Eintritt in die italienischen Hoheitsgewässer über die kritische Situation an Bord der Sea Watch informiert. In einem Funkspruch erwähnte Rackete, dass sich das Schiff in einer Notsituation befand und sie aus diesem Grund den italienischen Hafen ansteuern würde. Auch nachdem die italienische Grenzpolizei

⁶ <https://www.spiegel.de/politik/ausland/sea-watch-3-kapitaenin-carola-rackete-im-interview-bereit-die-konsequenzen-zu-tragen-a-1274507.html>

⁷ „Unter einer Kollektivausweisung im Sinne des Artikels 4 des Protokolls Nr. 4 wird jede Maßnahme verstanden, die Ausländer als Gruppe zwingt, ein Land zu verlassen“ – Menschenrechtskonvention, Artikel 4, Protokoll 4

⁸ Im Quelltext als „sogenannte libysche Küstenwache“

allerdings über den Notstand der Sea Watch informiert wurde, verweigerten sie jegliche Hilfe und zeigten kein Verständnis. Somit wurde Rackete bei ihrer Ankunft im Hafen Lampedusas verhaftet.

6. Der Laconia Befehl

Am 1. September 1942, mitten während dem 2. Weltkrieg, verließ der englische Truppentransporter *Laconia* die Gewässer Kapstadts, um nach England zu gelangen. An Bord befanden sich neben dem Kapitän Rudolph Sharp insgesamt 2.741 Passagiere. 1809 davon, waren italienische Kriegsgefangene, die weit mehr als die Hälfte der Passagiere ausmachten. Des Weiteren befanden sich 80 Zivilisten, darunter Frauen und Kinder, an Bord. Elf Tage später, am 12. September wird die *Laconia* mitten im Atlantik zweimal hintereinander vom deutschen Kriegs-U-Boot U-156, was unter der Leitung von Kommandant Werner Hartenstein operierte, torpediert. Die *Laconia* blieb schwer beschädigt liegen. Folglich setzt der britische Kapitän einen Funkspruch mit Lagebericht und der geographischen Lage seines Truppentransporters ab. Alle Passagiere der *Laconia* waren gezwungen, das Schiff zu verlassen. Allein Captain Sharp blieb auf dem Schiff und sank mit ihm zusammen in den Tod.

Der Funk, welcher von Sharp abgesetzt wurde, erreichte auch den deutschen Kommandanten Hartenstein, welcher daraufhin die U-156 auftauchen lässt. Er glaubte, ihre geographische Position sei nun sowieso bekannt und er plante die leitenden Schiffsoffiziere des englischen Schiffes gefangen zu nehmen. Erst, als sich das U-Boot sich der zerstörten *Laconia* näherte, wurden der Besatzung der U-156 die Ausmaße der Katastrophe bewusst. Mehr als 2.000 Menschen kämpften im Wasser ums Überleben. Die Besatzung des deutschen Kriegs-U-Bootes war vor allem überrascht italienische Hilferufe zu hören. Italien und Deutschland waren zu dem Zeitpunkt verbündet und aufgrund mangelnder Informationen, wusste die deutsche Besatzung vor dem Angriff nicht, dass sich Verbündete auf dem Schiff befanden. Außerdem war vor der Attacke nicht bekannt, dass sich so viele Zivilisten, darunter Frauen und Kinder an Bord des Schiffes befunden hatten. Die *Laconia* hatte zwar eigentlich genug Rettungsboote an Bord, aber da ein paar durch den Angriff zerstört wurden und weitere nicht aufs Wasser gelassen werden konnten, durch die schräge Neigung des Schiffes, musste ein Großteil der Passagiere der *Laconia* ins Wasser flüchten. Bei Anbetracht dieser Katastrophe leitete Kommandant Hartenstein zusammen mit seinem 1. Wachoffizier Mannesmann eine Rettungsaktion ein. Hartenstein setzte am 14. September um 6:00Uhr einen Funkspruch aus, in dem er über den Untergang der *Laconia* berichtete und Schiffe in der Nähe unter dem Versprechen, sie nicht anzugreifen, darum bittet zur Hilfe zu kommen um Schiffbrüchige zu bergen: *„If any ship will assist the ship-wrecked LACONIA crew, I will not attack her providing I am not being attacked by ship or air forces. I picked up 193 men. 4, 52 South, 11, 26 West. – German submarine.“*⁹ Zu dem Zeitpunkt waren die Rettungsboote der U-156 bereits besetzt. Zudem waren bereits Schiffbrüchige an Bord der U-156 aufgenommen worden und weitere befanden sich in Rettungsbooten im Schleptau des U-Bootes. Hartenstein meldete sein Vorhaben zudem an den

⁹ http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/Laconia_Befehl

derzeitigen Oberbefehlshabenden Admiral der deutschen Kriegsflotte, Dönitz, der Verständnis für Hartensteins „seemännische und humane Haltung“¹⁰ zeigte und zwei weitere U-Boote zur Hilfe sendete.

Nach dem Funkspruch rührte sich die U-156 für zweieinhalb Tage nicht von der Stelle. Erst am 15. September um 11:30Uhr stieß die U-506 unter der Leitung des Kapitäns Erich Würdemann und später dann die U-507 unter der Leitung des Korvettenkapitäns Harro Schacht dazu. Das italienische U-Boot *Cappellini* stieß ebenfalls dazu. Die vier U-Boote machten sich inklusive Rettungsbooten im Schlepptau auf den Weg zur afrikanischen Küste, wo die Schiffbrüchigen von Kriegsschiffen der französischen Vichy-Flotte übernommen werden sollten. Nach Vollzug der Rettungsaktion meldeten sowohl Würdemann als auch Schacht sich per Funk bei Dönitz. Würdemann meldete lediglich die Anzahl der Geretteten bei ihm an Bord, ohne Nationalitäten zu nennen, während Schacht bekanntgab, 95 Briten und Polen im Schlepptau zu haben. Würdemann durfte daraufhin samt allen geretteten Passagieren weiterfahren, während Schacht den Befehl erhielt, sich von den verfeindeten Geretteten zu trennen.

Am 16. September überflog ein US-Flugzeug die U-156. Zu dem Zeitpunkt hatte Hartenstein sein U-Boot über Funk neutralisiert. Dies bedeutet, dass er einen Funkspruch rausgab, in dem er versicherte, sein U-Boot stelle keine weitere Gefahr für umliegende Kriegsgüter dar. Die Menschen an Bord hatten notdürftig Rot-Kreuz-Flaggen aus Laken gefertigt, welche über die Geschütze des Bootes gehängt waren. Der Kapitän kommunizierte mit dem US-Flugzeug durch Morsecode mit den Scheinwerfern des Unterseebootes und teilte ihm mit, dass sie sich in einer Notsituation befinden und auf Hilfe angewiesen sind. Lieutenant James D. Harden gab diese Informationen an seinen Luftwaffenstützpunkt *Wideawake Field* auf der Insel Ascension weiter. Aufgrund des improvisierten roten Kreuzes über dem U-Boot, das angeblich nicht vielversprechend aussah und demnach kein Vertrauen erweckte, fiel die U-156 laut Behörden allerdings nicht unter den Angriffsschutz und wurde deshalb als potentielle Gefahr gesehen. Captain Robert C. Richardson III bemerkte, dass das deutsche U-Boot wahrscheinlich bloß die Passagiere der *Laconia* gerettet hatte, weil sich italienische Kriegsgefangene an Bord befunden hatten. Außerdem befand sich die U-156 zu dem Zeitpunkt in strategisch wichtigen Gewässern nahe Ascension. Er erteilte den Befehl „*Sink sub*“ (U-Boot versenken) und etwa eine Stunde später wurde die U-156 von einem weiteren Flugzeug bombardiert. Eines der Rettungsboote wurde bei dem Angriff getroffen und die U-156 schwer beschädigt. Aufgrund des hohen Schadens mussten alle Personen, die nicht zur Besatzung des U-Bootes gehörten von Bord und die Taue zu den Rettungsbooten wurden gekappt.

Am 17. September erreichte die U-156 der Befehl, die Rettungsaktion einzustellen, um das Boot und die Besatzung nicht weiter zu gefährden und den Rückmarsch anzutreten. Die Schäden der U-156 wurden bei der Weiterfahrt Unterwasser notdürftig mit Bordmitteln größtenteils behoben. Die U-507 übergab am selben Tag 310 Briten, 20 Polen und 163 Italiener an französische Kriegsschiffe. Noch am selben Abend gab Dönitz einen Funkspruch unter dem Namen „*Laconia*“ raus, welcher dazu aufruft, ab

¹⁰ <http://dubm.de/der-fall-laconia/>

diesem Zeitpunkt, keine Schiffbrüchigen gekenterter feindlicher Schiffe mehr zu retten. Die Begründung zu diesem Befehl erklärt sich wohl daran, dass „Rettung [...] den primitivsten Forderungen der Kriegführung nach Vernichtung feindlicher Schiffe und Besatzungen [widerspreche].“¹¹ Nach Ende des Kriegs wurde Dönitz mitunter aufgrund der Erteilung dieses Befehls als Hauptkriegsverbrecher angeklagt und schuldig gesprochen.

¹¹ <https://www.welt.de/fernsehen/article13691942/Die-Laonia-und-der-gute-Nazi-Werner-Hartenstein.html>

7. Der ethische Aspekt

Die Frage, die sich mir bei diesen Fällen der Seenotrettung also stellt, lautet: „Warum begeben sich Menschen trotz Verbots freiwillig in Lebensgefahr, um andere zu retten?“. Die Antwort auf diese Frage ist vielleicht einfacher zu verstehen, als man denkt. Es handelt sich dabei nämlich um ethisches Handeln verbunden mit menschlichem Verstand.

Bevor wir uns weiter den Begebenheiten während des zweiten Weltkriegs widmen, muss erwähnt werden, dass das Konzept eines Krieges an sich nicht ethisch vertretbar ist. Es geht gegen die menschliche Natur, in den Krieg zu ziehen und andere, zum Teil unschuldige, Menschen zu verletzen oder zu töten. Auch wenn sich das Beispiel des Laconia-Befehls also unter unethischen Voraussetzungen begab, ließ dies dennoch Raum für gewissenhaftes und somit ethisches Handeln des Einzelnen. Zu Zeiten des zweiten Weltkrieges war es üblich, alle Befehle ohne Hinterfragung auszuführen. Somit bombardierte die U-156 die Laconia im September 1942 nur aus dem Grund, weil beide Schiffe aus verfeindeten Ländern stammen. Über die einzelnen Menschen, die dabei ihr Leben verlieren, wurde in der Situation überhaupt nicht nachgedacht, wie im Krieg so selten. Eine Eigenschaft eines Krieges ist wohl, dass es sich bei dem „Streit“ nicht um eine Auseinandersetzung zwischen den kämpfenden Armeen handelt, sondern vielmehr um eine komplexe politische oder wirtschaftliche Auseinandersetzung zwischen den Führungskräften zweier oder mehrerer Länder. Die Armeen werden folglich an die Front geschickt, um diese Auseinandersetzung auszutragen. Der einzelne Soldat an sich hat wohl kein persönliches Problem mit seinem Gegenüber, da er allerdings Teil der Armee seines Landes ist, ist er dazu verpflichtet, dieses mit Leib und Leben zu verteidigen. Besonders im Zweiten Weltkrieg, wo die meisten Soldaten zwangsrekrutiert wurden, hatten diese oft keine andere Wahl, als blind den Befehlen von oben zu folgen. Wie jedoch im Beispiel der Laconia klar wird, gab es auch Menschen, denen das ethische Handeln wichtiger war als der blinde Gehorsam. Der Fall Laconia sticht dadurch heraus, dass es sich hierbei um eine genehmigte Rettungsaktion handelt, während die meisten Menschen, die sich dem Nationalsozialismus widersetzen, dies im Geheimen tun mussten.

Das Seerechtsübereinkommen, wie man es heute kennt, gab es zu Zeiten des zweiten Weltkrieges so noch nicht. Obwohl ein solches Dokument zu der Zeit sicher bereits bestand, kann man nicht sicher überprüfen, ob Artikel 98, welcher da besagt, dass man dazu verpflichtet ist, Menschen in Not zu retten, damals bereits so existierte. Dennoch kann man argumentieren, dass der Mensch egal wie eigentlich durch ethisches Handeln selbst dazu in der Lage hätte sein müssen, so zu überlegen, dass es falsch wäre, hilflose Menschen sich selbst zu überlassen.

Als die U-156 also die Laconia bombardierte und sich dem Wrack näherte, um eventuell Überlebende der gegnerischen Besatzung festzunehmen, bemerkten sie plötzlich, dass ein großer Teil der Menschen an Bord der Laconia Italiener waren, und somit Verbündete. Sobald begann die U-156 also eine Rettungsaktion einzuleiten, um so viel wie möglich Passagiere zu retten. Nun stellt sich einem die Frage,

ob das Handeln des Kommandanten Hartenstein tatsächlich einen ethischen oder eher einen strategischen Ursprung hatte, da er die Rettungsaktion ja erst einleitete, als er bemerkte, dass sich Verbündete an Bord befunden hatten. Man könnte wahrscheinlich davon ausgehen, dass die U-156 den Überlebenden nicht geholfen hätte, wenn sich ausschließlich Kriegsfeinde an Bord befunden hätten. Man kann sich nicht sicher sein, dass die Anwesenheit von Frauen und Kindern an Bord ausschlaggebend genug dafür gewesen wäre, sie zu retten. Ihr Status als Zivilisten hätte dennoch vielleicht Bedenken beim Kommandanten ausgelöst. Man kann nicht wissen, wie die Situation unter diesen Voraussetzungen ausgegangen wäre. Hartensteins Agieren bleibt jedoch bis heute in der Geschichte des zweiten Weltkriegs ein einmaliges Phänomen.

Die Frage, die sich einem hierbei also stellt, ist folgende: Worin besteht das ethische Handeln in dieser Situation, wenn es bei der Rettung eigentlich in erster Linie um die Rettung der Italiener ging? Die Ausführung des Befehls der Bombardierung allein spricht gegen jegliche ethischen Vorsätze. Die Antwort, ist in diesem Fall etwas komplizierter. Kommandant Hartenstein war in dem Moment dazu gezwungen, den ihm zugeteilten Befehl auszuführen. Bei einer Widersetzung, hätten ihm selbst wohl Konsequenzen gedroht. Sie haben ihren Fehler zwar erst dann bemerkt, als sich italienische Verbündete zur Erkennung gaben, dennoch galt es ab dem Moment, jeden einzelnen Überlebenden zu retten, abgesehen von seiner Herkunft. Selbst später, als die beiden anderen U-Boote hinzutreffen, meldet der Kapitän Würdemann über Funk bewusst lediglich die Anzahl der geretteten Personen an Bord, ohne ihre Nationalität zu erwähnen. Im Gegensatz zu Schacht, welcher anschließend gezwungen war, die Geretteten verfeindeter Länder zurückzulassen.

Nach der erfolgreichen Rettung der überlebenden Passagiere der Laconia, kontaktierte die U-156 ein US-Flugzeug und bat um Hilfe. Daraufhin wurde der Rettungstrupp, wie bereits erwähnt vom selben Flugzeug attackiert. Als Ausrede wurde im Nachhinein gesagt, dass die U-Boote in ihrer Aufmachung offenbar nicht vertrauenserweckend wirkten und eine potentielle Gefahr darstellten. Obwohl die Alliierten aufgrund der Funksprüche über die notdürftige Situation an Bord der U-156 Bescheid wusste, befahl der befehlshabende US-General Robert C. Richardson die Versenkung des U-Bootes. Viele Jahre später erklärt er sein Handeln mit der Aussage, dass obwohl er zu dem Zeitpunkt nicht wusste, dass sich ebenfalls Briten an Bord befanden, hätte dieses Wissen seine Entscheidung wahrscheinlich nicht beeinflusst. „Es war Krieg, und das U-Boot mußte vernichtet werden.“

Kommen wir nun zum zweiten Fall. Im Gegensatz zur „spontanen“ Seenotrettungsaktion im zweiten Weltkrieg, begeben sich heute viele Organisationen freiwillig auf die Suche nach Menschen in Seenot. Obwohl viele Menschen das Problem der Flüchtlinge im Mittelmeer anerkennen, gibt es reichlich wenige Leute, die tatsächlich aktiv etwas dagegen unternehmen. Die Menschen, die sich dazu entschieden haben, eine solche private Seenotrettungsorganisation zu gründen oder einer beizutreten, haben somit entschieden, sich nicht nur mental, sondern auch im körperlichen Einsatz der Rettung der

Flüchtlinge zu widmen. Heutzutage steht auch sicher im Seerechtsübereinkommen festgehalten, dass jeder dazu verpflichtet ist, Menschen in Seenot zu retten, wenn er dazu in der Lage ist.

Bei Organisationen, wie zum Beispiel der „*Sea Watch*“ oder „*Juventa*“ handelt es sich um private Organisationen. Es gibt allerdings auch Seenotrettungsorganisationen, die vom Staat finanziert werden, wie zum Beispiel „Ärzte ohne Grenzen“. Im Gegensatz zu den vom Staat finanzierten Organisationen, leisten die Mitarbeiter der „*Sea Watch*“ zum Beispiel ehrenamtliche Arbeit, für die sie dementsprechend auch nicht bezahlt werden. Aus diesem Grund sind sie auf Sponsoren angewiesen. Die „*Sea Watch*“ steuert momentan insbesondere die Mittelmeerroute an, um sich dort nach Hilfesuchenden umzusehen. Wie bereits erwähnt ist die Strecke über das Mittelmeer zwischen Libyen und Italien eine der meist benutzten Strecken von Flüchtlingen, die nach Europa flüchten wollen. Die Arbeit der Hilfsorganisationen speziell in diesem Gebiet ist deshalb so wichtig, weil viele andere Schiffe, wie zum Beispiel Kreuzfahrtschiffe oder Privatboote, die ebenfalls an die Vorschriften des Seerechtsübereinkommens gebunden sind, Gegenden wie diese absichtlich meiden, um eben nicht helfen zu müssen. Die Leistungen dieser ehrenamtlichen Seenotretter zeugen von ethischem Verhalten. Im Vordergrund stehen also der Wille, etwas Gutes zu tun und Nächstenliebe, statt Hass. Sie handeln auf Basis der Menschenrechte, wonach jeder Mensch das Recht auf ein freies und sicheres Leben hat.

In Gefahrensituationen geht es also gerade einmal nicht darum, wer wem den Arbeitsplatz klaut und wer nicht welche Sprache beherrscht, sondern es geht einfach nur darum, Menschen in einer gefährdeten Situation zu helfen, wo man nur kann. Vielen Menschen fällt es offensichtlich schwer sich in die Lage anderer zu versetzen und begegnen somit Flüchtlingen statt mit offenen Armen mit Hass. Für mich ist dies nicht verständlich, weil die Situation genauso gut umgekehrt sein könnte. Theoretisch könnte Europa ein Kriegsgebiet sein und Afrika der einzige sichere Kontinent. Wir als Europäer würden ebenfalls solch gefährliche Reisen auf uns nehmen und unser ganzes Geld in Spekulationen investieren für eine Hoffnung auf ein besseres Leben in einem sicheren Land. Wir wären in dem Moment auf die Hilfe anderer angewiesen. Wie würden wir uns fühlen, wenn wir die Hölle durchgemacht hätten? Freunde und Familie wurden zurückgelassen und alles Geld auf der Reise verloren; alles damit man an seinem Ziel ankommt, um dann von Einwohnern, von denen man ein herzliches Willkommen erhofft hat, beschimpft und bedroht zu werden.

Man sieht also, dass in beiden genannten Fällen Menschen in Seenot geholfen wurde. Auch wenn die Beweggründe dahinter wohl nicht dieselben sind, so haben sie doch eine Gemeinsamkeit. Normale Menschen, wie du und ich, wurden zu Helden, indem sie auf menschlicher und somit ethischer Basis gehandelt haben, auch wenn sie damit gegen Befehle oder Gesetze verstoßen haben.

Ich finde allerdings, dass besonders auf die heutigen Seenotrettungsfälle bezogen, die europäische Politik keine richtigen Maßnahmen ergreift, um Flüchtlingen zu helfen. Anstatt darüber zu diskutieren, wie man am besten Grenzen schließen kann und somit Flüchtlinge auf dem offenen Meer auf den sicheren Tod warten lässt, sollten die Ressourcen viel mehr dazu gebraucht werden, um das Problem an

der Wurzel zu bekämpfen. Dies gilt vor allem für die Flüchtlinge, die aus Kriegsgründen flüchten, oder aber die fragwürdige Verbindung, die Europa mit Libyen hat. Flüchtlingen, die aus Wirtschaftsgründen ihr Land verlassen müssen, sollten ebenso in Europa aufgenommen werden, ohne jegliche Gründe zu hinterfragen. Das Problem sollte hierbei also nicht sein, dass zu viele Menschen nach Europa flüchten wollen, und dies auf einem illegalen Weg machen, sondern dass diese Menschen sich überhaupt in einer Lage befinden, die ihnen keinen anderen Ausweg ermöglicht, als sich in Lebensgefahr zu begeben, um der Gewalt in ihrem Land zu entkommen. Statt also immer mehr Geld in die Verstärkung der Grenzpolizei zu investieren, sollte man zusehen, dass man das Problem als das erkennt, was es ist: Krieg, und nicht die Menschen, die davor flüchten.

8. Schlussfolgerung

Meine Arbeit hat damit begonnen, dass ich mich gefragt habe, wodurch die Ungerechtigkeiten bei der Seenotrettung von Flüchtlingen entstehen.

Ich wusste von Anfang an, dass die Menschen, die es auf sich nehmen, diese Flüchtlinge zu retten, allein auf ethischer Basis handeln. Dazu musste ich zunächst definieren, was Ethik eigentlich ist. Dabei habe ich herausgefunden, dass Ethik auf der Moral basiert. Unter Moral versteht man die Handlungsregeln, die unter Menschen gelten, während Ethik eher der philosophische Teil ist. Sie sucht die Begründung der Moral. Anschließend habe ich den Begriff des Gesetzes definiert und dabei hat sich rausgestellt, dass ein Gesetz eine „vom Staat vorgegebene Vorschrift“ ist, an die sich jeder halten muss. Gesetze variieren von Land zu Land. Dennoch gibt es landesübergreifende Gesetze, die in vielen Ländern der Welt gelten. Wer sich nicht an Gesetze hält, muss mit Konsequenzen rechnen.

Im folgenden Kapitel habe ich mich mit der Grenzreglung innerhalb und außerhalb Europas beschäftigt. Der Schengenraum spielt dabei eine besondere Rolle. Ein Großteil der europäischen Länder ist Teil des Schengenraums, was bedeutet, dass es allen Bürgern dieser Staaten möglich ist, von einem Land innerhalb des Schengenraums in ein anderes zu reisen, ohne kontrolliert zu werden. Drittstaatsangehörige müssen in der Mehrheit der Fälle ein Visum und gültige Einreisepapiere haben, um in den Schengenraum einreisen zu dürfen. Dies bereitet ein Problem für Bootsflüchtlinge, da diese auf illegalem Weg versuchen nach Europa zu kommen und oft keine gültigen Papiere besitzen. Es wird ständig an der Verstärkung der Grenzen des Schengenraums gearbeitet, um illegale Einwanderungen zu verhindern. Dies ist einerseits gut, weil dadurch Gefahren wie Terroranschläge oder ein Wirtschaftszusammenbruch verhindert werden kann, andererseits bereitet dies jedoch eine weitere Schwierigkeit für Flüchtlinge, problemlos in ein sicheres Land einreisen zu können. Es entsteht also ein Konflikt dadurch, dass Bootsflüchtlinge auf illegalem Weg nach Europa reisen, weil sich ihnen keine andere Möglichkeit bietet und gleichzeitig die europäischen Außengrenzen verstärkt werden, da eine unkontrollierte Masse an illegalen Migranten Gefahren für Europa bedeuten könnten.

Nachdem also feststand, was die Bedingungen sind, um als Drittstaatsangehöriger überhaupt in ein europäisches Land einreisen zu dürfen, habe ich mir auch einen Teil des Seerechtsübereinkommens der vereinten Nationen angesehen. In diesem Seerechtsübereinkommen sind alle Regeln und Gesetze festgehalten, die auf dem Meer gelten. In einem der Artikel steht so auch geschrieben, dass jeder Mensch, der auf See in Not gerät, ein Recht auf Rettung hat, unabhängig von seiner Herkunft. Dennoch gibt es, auch nachdem das SRÜ in Kraft getreten ist, Konflikte, die durch Unklarheiten in den Gesetzestexten entstehen. So zum Beispiel im Jahr 2001, als Australien trotz des Notstandes des norwegischen Frachters „Tampa“, nach der Rettung von über 400 Flüchtlingen, das Einlaufen in die australischen Territorialgewässer verbietet. Ein weiteres Beispiel ereignete sich im Sommer 2019, als der italienische Innenminister Salvini der im Notstand stehenden „Sea Watch 3“ die Einfahrt in die italienischen Küstengewässer verwehrte.

In einem Unterkapitel habe ich mich danach etwas mehr mit der Verbindung zwischen Europa und Libyen beschäftigt. Libyen ist heute ein wichtiges Transitland für viele Flüchtlinge aus afrikanischen Ländern. Die Mittelmeerroute zwischen Libyen und Italien ist eine der am häufigsten benutzten Wege, um über See illegal nach Europa zu gelangen. Libyen steht mit Europa, und insbesondere mit Italien, in einer Kooperation, was die Migrationspolitik angeht. Die libysche Küstenwache soll Flüchtlinge daran hindern, auf illegalem Weg nach Europa zu reisen. Im Gegenzug erhält Libyen finanzielle Unterstützung. Tausende Flüchtlinge wurden somit bisher davon abgehalten, Libyen zu verlassen. Das eigentliche Problem besteht dabei darin, dass Libyen aufgrund des dort herrschenden Bürgerkriegs unter einem instabilen Regierungssystem steht. Die libysche Küstenwache kann man laut Aussagen nicht einmal als solche bezeichnen, da sie nach ihren eigenen Regeln handeln. Demnach ist Libyen für Flüchtlinge kein Ort, an dem sie sicher sind. Aussagen nach zu urteilen befinden sich libysche Flüchtlingslager in katastrophalem Zustand und es sollen „KZ-ähnliche Verhältnisse“ dort herrschen. Menschenrechtler fragen sich also zurecht, warum Europa ein solches Land weiter unterstützt. Obwohl von Seiten Europas Bemühungen hervorgehen, Flüchtlinge auf legalem Weg nach Europa zu holen, bleiben die Erfolge doch vergleichbar minimal. Es reicht nicht, ein paar tausend Flüchtlinge auf legalem Weg zu retten, wenn trotzdem Zehntausende in Libyen gefangen bleiben. Außerdem wurden immer wieder vom Staat finanzierte Seenotrettungsorganisationen ins Leben gerufen, die sich auf Dauer jedoch alle als nicht effizient entpuppten. Daraufhin bildeten sich im Jahr 2015 die ersten privaten Seenotrettungsorganisationen, die aus eigenen Stücken das Mittelmeer patrouillieren, um auf diesem Weg Flüchtlinge zu retten. Bis heute müssen sich Seenotretter allerdings heftiger Kritik entgegenstellen. Der häufigste Vorwurf ist dabei, dass sie angeblich Schleppern das Geschäft vereinfachen.

Anschließend habe ich mich mit zwei rezenten Fällen der Seenotrettung auseinandergesetzt. Die Kapitänin Pia Klemp berichtet in einem Interview davon, wie sie tagelang mit geretteten Flüchtlingen an Bord durch das Mittelmeer fahren musste, ohne Hilfe von irgendeinem Küstenstaat angeboten zu bekommen. Sie erzählt davon, wie sich viele Flüchtlinge in einem physisch und psychisch schlechten Zustand befinden, und wie man diese Situation als Kapitänin nicht auf Dauer verantworten kann. Sie berichtet davon, wie einem als Seenotretter Haftstrafen drohen, nur weil man Menschen in Not hilft. Viele Länder klagen private Seenotretter wegen Hilfe zur illegalen Einwanderung an. Ein ähnlicher Fall ereignete sich im Sommer 2019, als die Kapitänin der Sea Watch 3 Carola Rackete unerlaubt in die italienischen Küstengewässer einfährt und am Hafen von Lampedusa anlegt. Die Kapitänin hatte zu dem Zeitpunkt etwa 40 Flüchtlinge an Bord, die in gesundheitlich schlechter Verfassung waren, dennoch verweigerte der italienische Staat die Einfahrt in die italienischen Gewässer. Bei ihrer Ankunft, wurde Rackete festgenommen und rechtlich verfolgt.

Daraufhin wollte ich mir den historischen Teil der Seenotrettung etwas genauer ansehen. Ein Fall ist mir dabei ins Auge gestochen. Der Fall der Laconia berichtet von einem Schiff, das im Herbst 1942 von Kapstadt nach England ablegte. Unterwegs wurde die Laconia allerdings von einem deutschen Kriegs-

U-Boot torpediert und das Schiff sank. Als der Kommandant des U-Bootes, Hartenstein, jedoch bemerkte, dass sich außer der englischen Crew zudem Zivilisten und italienische Kriegsgefangene an Bord befanden, entschied er sich dazu, eine Rettungsaktion einzuleiten. Nach der Rettungsaktion erteilte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Dönitz, den sogenannten „Laconia-Befehl“, welcher besagte, dass es ab dem Zeitpunkt untersagt ist, in Not geratenen feindlichen Kriegsschiffen jegliche Hilfe zukommen zu lassen.

Schließlich habe ich mir sowohl die aktuellen als auch den historischen Fall angesehen und analysiert, worin jeweils der ethische Aspekt bei der Rettung lag. Beim Fall der Laconia hat sich dabei herausgestellt, dass der Kommandant des U-Bootes erst die Laconia versenkte, bevor er sich dazu entschied, die Passagiere zu bergen. In erster Linie ist es ihm dabei darum gegangen, die alliierten Italiener zu retten, jedoch machte er bei der Rettung schließlich keinen Unterschied bei den Nationalitäten. Weitere U-Boote wurden zur Hilfe gerufen und auch sie retteten jeden, unabhängig von seiner Nationalität. Obwohl die Rettungsaktion anfangs also eine strategische Tat zu sein scheint, entpuppt sich diese doch zum Schluss als eine auf Ethik basierende Handlung.

Bei den Fällen der Iuventa oder der Sea Watch hingegen handelt es sich um private Seenotrettungsorganisationen, die sich dazu bereit erklärt haben, ihr Leben auf dem Mittelmeer zu riskieren, um in Not geratene Flüchtlinge zu retten. Der größte Unterschied zum Fall der Laconia besteht wohl darin, dass es sich hierbei um Menschen handelt, die sich mit der Mission auf die Reise begeben, Menschenleben zu retten. Bei der Laconia handelte es sich eher um eine spontane Rettungsaktion. Private Seenotretter erkennen, dass die EU nicht genug unternimmt, um das Problem der sterbenden Flüchtlinge auf dem Mittelmeer zu lösen und fühlen sich persönlich dazu verpflichtet dies zu ändern. Sie nehmen Kritik und das Risiko auf eine rechtliche Verfolgung in Kauf, um Menschen in Not zu retten.

Letztlich wollte ich meine persönliche Meinung zum Thema Seenotrettung und den damit verbundenen ethischen Handlungen äußern. Viele Flüchtlinge sterben noch heute auf der gefährlichen Reise über die Mittelmeerroute zwischen Libyen und Italien. Der Grund warum diese überhaupt einen solchen illegalen Weg wählen, um nach Europa zu gelangen ist einfach. Vielen Flüchtlingen fehlen die Mittel, um eine legale Reise nach Europa zu finanzieren. Außerdem tragen viele keine gültigen Papiere bei sich. Italien ist außerdem Teil des Schengenraums, was bedeutet, dass Drittstaatsangehörige ein Visum beantragen müssen, um überhaupt erst einreisen zu dürfen. Flüchtlinge müssen zudem über den offiziell anerkannten Flüchtlingsstatus verfügen, was in vielen Fällen nicht gegeben ist. Dies rechtfertigt allerdings nicht, dass ihre Beweggründe, ihr Heimatland zu verlassen nicht berechtigt sind. Insgesamt gestaltet sich der Einreiseprozess nach Europa für Flüchtlinge viel zu schwierig. Viele Europäer verstehen außerdem nicht, was diese Flüchtlinge alles hinter sich haben. Flüchtlinge werden bei ihrer Ankunft in Europa beschimpft und nicht akzeptiert. Diese Menschen sollte man wachrütteln und daran erinnern, warum Flüchtlinge in erster Linie nach Europa kommen. Sie würden sicher auch lieber da bleiben, von wo sie kommen, können dies aber nicht und müssen ihre Heimat aufgrund verschiedener

drohender Gefahren verlassen. Ich weiß, dass es dem europäischen Parlament nicht möglich ist Kriege, Wirtschaftskrisen oder weiteres in Drittstaaten zu lösen. Ich finde allerdings, dass durchaus etwas an der Weise geändert werden könnte, wie Flüchtlinge in Europa aufgenommen werden und dass legale Einwanderungswege von Libyen nach Europa geschaffen werden müssen. Somit könnte man die Flüchtlinge wenigstens aus der Hölle Libyens befreien.

9. Quellen

Kapitel 2: Begriffserklärungen

Moral und Ethik

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Ethik>

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Moral>

Der Unterschied zwischen Moral und Ethik / von Philosoph Dr. Christian Weilmeier:

<https://www.youtube.com/watch?v=q9QpwpOc-3U>

Gesetze

<https://www.demokratiewebstatt.at/wissen/alles-ueber-gesetze/>

<https://www.demokratiewebstatt.at/wissen/alles-ueber-gesetze/warum-gibt-es-gesetze/>

<http://luxembourg.public.lu/de/le-grand-duche-se-presente/systeme-politique/constitution-lois/index.html>

<https://www.addendum.org/staat/warum-gesetze/>

Kapitel 3: Grenzreglung innerhalb und außerhalb der EU

Grenzreglung Europa

<https://www.consilium.europa.eu/de/policies/migratory-pressures/strengthening-external-borders/>

<https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/eu-grenzen/20190612STO54307/schengen-europa-ohne-grenzkontrollen>

<https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/eu-grenzen/20190404STO35073/frontex-10-000-grenzbeamte-zur-starkung-der-aussengrenzen>

<https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/eu-grenzen/20170627STO78419/eu-grenzkontrollen-und-migrationsmanagement>

https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/e-library/docs/schengen_brochure/schengen_brochure_dr3111126_de.pdf

Abbildung 1: https://www.germany-visa.org/wp-content/uploads/2020/02/schengen_area_eu_countries.png

Kapitel 4: Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen

Abbildung 2: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/15/Zonmar-de.svg/1200px-Zonmar-de.svg.png>

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:179:0003:0134:DE:PDF>

<https://www.juraforum.de/lexikon/arbeitnehmerfreizuegigkeit>

<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=457&langId=de>

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/arktis/rechtlicher-institutioneller-rahmen-der-arktis/das-seerechtsuebereinkommen-der-vereinten-nationen#seerechtsuebereinkommen-sru>

<https://www.uni-erfurt.de/forschung/einblicke/text-beitraege/meere-und-ozeane/das-internationale-seerecht/>

<https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2019/11/19/border-management-eu-signs-agreement-with-serbia-on-european-border-and-coast-guard-cooperation/>

Abbildung 3:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/43/Law_of_the_Sea_Convention.svg/750px-Law_of_the_Sea_Convention.svg.png

<https://www.spiegel.de/politik/ausland/australien-schickt-alle-fluechtlingsboote-zurueck-loest-aber-das-problem-nicht-a-1029454.html>

Europas Verbindungen zu Libyen

<https://www.bpb.de/gesellschaft/migration/kurzdossiers/250481/libyen>

https://www.deutschlandfunk.de/fluechtlingspolitik-italiens-umstrittene-zusammenarbeit-mit.795.de.html?dram:article_id=407957

<https://www.domradio.de/themen/soziales/2017-12-23/humanitaerer-korridor-bringt-fluechtlinge-aus-libyen-nach-rom>

<https://www.santegidio.org/pageID/30112/langID/de/Humanit%C3%A4re-Korridore.html>

Kapitel 5: Seenotrettung heute

<https://iuventa10.org/>

Joko & Klaas Live – 15 Minuten | ProSieben: <https://www.youtube.com/watch?v=S76hI3tjb4Y>

<https://www.spiegel.de/politik/ausland/sea-watch-3-kapitaenin-carola-rackete-im-interview-bereit-die-konsequenzen-zu-tragen-a-1274507.html>

<https://sea-watch.org/sea-watch-fordert-anlandung-43-geretteten-weltfluechtlingstag/>

<https://sea-watch.org/sea-watch-3-faehrt-in-italienische-gewaesser/>

Sea Watch - Rettung in letzter Sekunde | WDR Doku:

<https://www.youtube.com/watch?v=wU5oFVzeycs>

Exklusiv: Was geschah auf der Sea-Watch 3? | STRG_F:

<https://www.youtube.com/watch?v=mRvzVpTCuVY>

Kapitel 6: Der Laconia Befehl

http://www.ubootarchiv.de/ubootwiki/index.php/Laconia_Befehl

<http://dubm.de/der-fall-laconia/>

<https://www.welt.de/fernsehen/article13691942/Die-Laconia-und-der-gute-Nazi-Werner-Hartenstein.html>

https://www.focus.de/wissen/mensch/geschichte/zweiter-weltkrieg/untergang-der-laconia-vor-75-jahren-deutscher-u-boot-kommandant-beschloss-schiffbruechigen-zu-helfen-und-geriet-mit-seiner-crew-in-grosse-gefahr_id_7473940.html

https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_D%C3%B6nitz#Angeklagter_im_N%C3%BCrnberger_Prozess_gegen_die_Hauptkriegsverbrecher

Kapitel 7: Der ethische Aspekt

<https://verschwiegenegeschichtedrittesreich.wordpress.com/2018/07/10/laconia-befehl/>