

Mit Söldnern gegen Piraten

Seeräuber machen das Seegebiet vor Ostafrika unsicher. Jetzt denkt die Koalition über den Einsatz privater Schutzleute nach.

Von Arnold Petersen

Berlin – Seit Ende 2008 patrouilliert die Deutsche Marine vor der Küste Somalias. Eine Fregatte mit zwei Hubschraubern an Bord pflügt ständig durch den Indischen Ozean und den Golf von Aden. Ab September werden es sogar zwei Fregatten sein. Ihr Auftrag: Zusammen mit drei weiteren Schiffen aus EU-Ländern die von Somalia aus operierenden Piraten abschrecken.

Doch bislang hat dieser Einsatz, die so genannte Atalanta-Mission, die Sicherheit auf der wichtigen Schifffahrtsroute von Asien und dem Mittleren Osten in das Rote Meer und weiter nach Europa nicht erhöht. Im Gegenteil: Die Zahl der Überfälle steigt, erklärte Hans-Joachim Otto, Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium und Maritimer Koordinator der Bundesregierung (siehe Artikel rechts).

Etwa 30 000 Schiffe fahren jedes Jahr durch das Revier vor Ostafrika. Um den Piraten das einträgliche Geschäft zu erschweren, setzt die Bundesregierung auf mehr Selbstschutz in dem riesigen Seegebiet von der Größe Europas. Die Reeder sollen private Sicherheitskräfte anheuern, die im Ernstfall die Angreifer in die Flucht schlagen. Schon jetzt vertrauen viele Reeder auf solche Dienste. Das Geschäft mit der Sicherheit auf dem Wasser brummt. Kleinere Schiffe werden in der Regel mit zwei, größere mit vier angeheuerten Söldnern besetzt. Meist handelt es sich dabei um ehemalige Soldaten.

Raus aus der rechtlichen Grauzone

Aber jetzt soll aus dieser Grauzone ein klar geregeltes Schutzmandat werden. „Wir wollen rechtlich prüfen, ob wir private Sicherheitsunternehmen beauftragen und zertifizieren können, zusätzlich neben dem Atalanta-Mandat dafür zu sorgen, dass unsere Handelsschiffe geschützt werden“, verkündete dieser Tage der innenpolitische Sprecher der Unionsfraktion, Hans-Peter Uhl (CSU). Das Innenministerium bestätigt Überlegungen in diese Richtung.

Die privaten Begleitschützer sollten künftig nautische und schiffstechnische Kenntnisse vorweisen, nachgewiesen durch eine Prüfung, sagte der Parlamentarische Staatssekretär Ole Schröder (CDU) dem LN. An der Zertifizierung, so die Überlegung des Ministeriums, könnte das Pirateriezentrum der



Im Angesicht der Gefahr: ein Pirat an der somalischen Küste, im Hintergrund der von den Seeräubern im vergangenen Jahr gekaperte griechische Frachter „Filitsa“.

Foto: afp

Bundespolizei im holsteinischen Neustadt beteiligt werden. Genauso müsse ein sicherer Umgang mit Waffen gewährleistet sein, fordert Schröder.

Waffen – sie sind der heikle Punkt. Schon jetzt dürfen auf Schiffen unter deutscher Flagge bewaffnete Sicherheitskräfte mitfahren. Eine entsprechende Erlaubnis kann nach dem Waffengesetz erteilt werden. Kriegswaffen dürfen Private aber grundsätzlich nicht führen. Die fangen bei Maschinenpistolen an. Da die Piraten kräftig aufgerüstet haben, will Uhl diese Beschränkung kippen. Auch die Sicherheitsbegleiter sollen aufrüsten können. Deren Bewaffnung müsse sich danach bemessen, dass sie Piratenangriffe abwehren können, fordert der CSU-Mann. Wenn nötig, mit der Maschinenpistole.

„Ich bin in jedem Fall für Waffengleichheit“, unterstützt der FDP-Verteidigungsexperte Burkhardt Müller-Sönksen Uhls Ansatz. „Aber es wäre höchst problematisch, wenn man nicht-zertifizierte Kräfte, womöglich Söldner aus

dem außer-europäischen Raum, anheuert und mit beliebigen Kriegswaffen ausstattet“, warnt der Hamburger Liberale. Da sehe er gesetzlichen Regelungsbedarf.

Andererseits halten den ganzen Ansatz für falsch. Die Bundesregierung plane einen Dammbreak, warnt Valerie Wilms von den Grünen. „Keine Kriegswaffen in Privathänden“ – dieser jahrzehntelangen Grundsatz deutscher Politik solle fallen. Die Piraterie befeuchtet eine Spirale der Gewalt. „Die Piraten werden hinsichtlich Bewaffnung und Überfalltaktik auf die aufgerüsteten Handelsschiffe reagieren“, sagte sie.

„Wer den Schutz vor Kriminellen privatisieren will, sägt am Gewaltmonopol des Staates“, warnt Paul Schäfer von der Linken. Und befindet sich damit in seltener Eintracht mit Niedersachsens christdemokratischen Innenminister Uwe Schönemann. „Die Bekämpfung der Piraterie ist und bleibt eine hoheitliche Aufgabe“, kritisiert der die Berliner Pläne. Das Gewaltmonopol des Staates schließe „den sinnvollen Not-

wehr-Schutz des Einzelnen nicht aus“, hält dem wiederum Müller-Sönksen entgegen.

Schutz nur unter deutscher Flagge

Die Schiffseigner betrachten privaten Begleitschutz nur als „zweitbeste Lösung“, wie es beim Verband Deutscher Reeder heißt (siehe Interview). Sie hätten am liebsten deutsche Soldaten oder Polizisten an Bord. Doch die Bundeswehr darf nicht das Begleitkommando übernehmen, da deutsche Schiffe als deutsches Hoheitsgebiet gelten. Die Begleitung wäre damit ein vom Grundgesetz untersagter Inlandseinsatz. Die Bundespolizei dürfte zwar tätig werden, sei dazu aber weder logistisch noch finanziell oder operativ in der Lage, winkt das Innenministerium ab.

Ohnehin könnte es staatlichen Schutz nur für Schiffe geben, die unter deutscher Flagge fahren. Die deutschen Reeder haben aber fleißig ausgeflaggt, die meisten Schiffe führen nicht Schwarz-Rot-Gold am Heck. „Wenn man Billigflagge bucht, kann man sich nicht hinter das Sicherheitspaket der Bundesrepublik Deutschland wünscheln“, hält Müller-Sönksen den Reedern entgegen.

Das staatliche Gewaltmonopol

„Alle Staatsgewalt geht vom Volke aus“, heißt es in Artikel 20 Grundgesetz. Darin findet letztlich seine Begründung und Legitimation, dass dem demokratischen Staat das Gewaltmonopol zukommt. Er allein darf durch

seine Institutionen wie Justiz, Verwaltung oder Polizei grundsätzlich Gewalt ausüben. Nur in Ausnahmefällen wie Notwehr ist dazu auch der Einzelne berechtigt. Das Gewaltmonopol ist ein Wesensmerkmal souveräner Staaten.

Jeden Tag ein Angriff

Piraterie nimmt weltweit zu – vor allem vor Somalia.

Vorgestern, 8.41 Uhr Ortszeit, Golf von Aden: Fünf bewaffnete Piraten in einem weißen Boot verfolgen ein Containerschiff und schießen auf es. Der Kapitän schlägt Alarm, erhöht die Geschwindigkeit, weicht aus und bittet per Funk ein Kriegsschiff um Hilfe. Nach 20 Minuten geben die Piraten die Jagd auf. Fast jeden Tag ist im „Live Piracy Report“ der Internationalen Handelskammer (ICC) mindestens ein Piraterie-Vorfall zu lesen – und dies ist noch einer der harmloseren.

Im ersten Halbjahr 2011 gab es nach Angaben der ICC 128 ausgeführte und 138 versuchte Angriffe von Piraten auf Handelsschiffe – deutlich mehr als im gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres und mehr als doppelt so viele wie vor vier Jahren. 495 Besatzungsmitglieder wurden entführt, 32 Vorfälle. Immerhin scheinen die Sicherheitsmaßnahmen der Reeder und die Militärpräsenz vor Somalia und im Golf von Aden nicht ganz ohne Wirkung zu bleiben: Obwohl die Anzahl der Angriffe gestiegen ist, gab es dort im ersten Halbjahr 2011 ein Viertel weniger Schiffsentführungen als ein Jahr zuvor. kab

Küste von Benin einen Tanker mit unbekanntem Ziel; und zwei Männer raubten Stückgut von einem Frachter in Belawan (Indonesien).

Für mehr als 60 Prozent der Überfälle macht die ICC somalische Piraten verantwortlich – die immer höhere Risiken in Kauf nehmen. Die somalische Küste und der Golf von Aden sind das mit Abstand gefährlichste Seegebiet der Welt, gefolgt von Indonesien, dem Roten Meer, der Küste von Benin (Westafrika), Malaysia und dem Südchinesischen Meer. Vor Benin hatte es im vergangenen Jahr noch gar keine Vorfälle gegeben. Schiffe deutscher Reeder wurden 33 Mal angegriffen – häufiger als alle anderen. An zweiter Stelle folgen Schiffe aus Singapur mit 32 Vorfällen.

Immerhin scheinen die Sicherheitsmaßnahmen der Reeder und die Militärpräsenz vor Somalia und im Golf von Aden nicht ganz ohne Wirkung zu bleiben: Obwohl die Anzahl der Angriffe gestiegen ist, gab es dort im ersten Halbjahr 2011 ein Viertel weniger Schiffsentführungen als ein Jahr zuvor. kab

„Es ist eine gute zweitbeste Idee“

Die deutschen Reeder wünschen sich staatlichen Schutz, setzen aber pragmatisch auf private Sicherheit.

Piraten haben Respekt vor bewaffneten Kräften an Bord, sagt Max Johns, Sprecher des Verbands Deutscher Reeder (Hamburg).

Lübecker Nachrichten: Ist es eine gute Idee, Schiffstransporte von privaten Sicherheitsdiensten bewachen zu lassen?

Max Johns: Es ist eine gute zweitbeste Idee. Nach wie vor möchten wir gerne, dass es hoheitliche Kräfte an Bord gibt, so wie es auch das internationale Seerecht vorschreibt. Nur wenn Deutschland dazu nicht in der Lage ist und es diese Kräfte realistisch gesehen nicht gibt, müssen wir Private einsetzen, wie wir es ja auch schon jetzt gezwungen sind zu tun. Und dafür brauchen wir einen klareren Rechtsrahmen als bisher.

LN: Wo setzen Sie Private ein?

Johns: Die Mannschaften verlangen auch jetzt schon bewaffnete private Kräfte an Bord, weil man manche Schiffstypen nicht mehr anders durch diese kritische Gegend vor Ostafrika fahren lassen kann. Das ist unter fremder Flagge gut möglich, aber unter deutscher besonders schwierig. Deshalb mussten auch schon mehrere deutsche Reedereien ausflaggen.

LN: Aber stiehlt sich der Staat mit der Zulassung privater Sicherheitsdienste nicht aus seiner Verantwortung?

Johns: Es ist pragmatisch. Wir wünschen uns ausdrücklich hoheitliche Kräfte an Bord, aber wenn das nicht möglich ist, muss man andere Lösungen finden.



Sprecher Max Johns. Foto: VDR

LN: Ist es letztlich nicht eine Kapitulation vor den Piraten?

Johns: Nein, das wäre es, wenn man gar nicht mehr durch dieses Seegebiet fahren würde. Davon sind wir glücklicherweise noch weit entfernt. Man muss da jetzt für Sicherheit sorgen, und bewaffnete Kräfte an Bord scheinen im Moment das geeignete Mittel zu sein.

LN: Anders lässt sich das Problem dort nicht mehr in den Griff bekommen?

Johns: Im Moment scheint es so zu sein. Die Piraten passen ihre Strategie ja sehr flexibel den immer wieder neuen Gegebenheiten an. Anfangs haben uns passive Maßnahmen wie Training, Stacheldraht oder Wasserkanonen sehr gut ge-

holfen, nur stoßen wir da jetzt an Grenzen. Aber wir wissen: Bislang ist kein Schiff, das staatliche oder private bewaffnete Kräfte an Bord hatte, gekapert worden.

LN: Verteuern sich dadurch die Transporte merklich?

Johns: Ja, aber im Moment geht es nicht so sehr um die Kosten, sondern um die Sicherheit der Seeleute, die wir anders kaum gewährleisten können. Die Piraten haben es ja weder auf die Schiffe noch auf die Ladung, sondern nur auf die Besatzung abgesehen, und die muss man schützen. Natürlich wird es teurer, aber wir haben ja immer gesagt, dass wir auch für einen hoheitlichen Schutz zahlen würden. Es wird letztlich auf den Konsumenten umgelegt, aber das wird man bei einem normalen Produkt kaum spüren. Interview: P. Intelmann

