



STANDPUNKT
VEREIN DER KAPITÄNE UND SCHIFFSOFFIZIERE e.V., ROSTOCK
(„VKS RST“)

zur

Überprüfung der Resolution des VDKS vom Verbandstag 2010:

“Der VDKS lehnt eine Bewaffnung von Handelsschiffen oder die Einstellung bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord von Handelsschiffen ab. Der VDKS folgt damit gleich lautenden Stellungnahmen der CESMA und IFSMA und den Empfehlungen der entsprechenden IMO-Zirkulare“

AUFGABENSTELLUNG der AG PIRATERIE auf dem Verbandstag 2011

gem. E-Mail des VDKS vom 05.05.2011;

- „(...)Der Stand der Diskussion* über das Thema Piraterie sowie die Meinung* unserer Mitglieder wird eine Überprüfung des im letzten Jahr getroffenen Beschlusses nötig machen. (...)“<<<
- * Spielt die aktuelle Rechtslage eine Rolle bei der Überprüfung der Resolution?

Der VKS RST stellt in Vorbereitung auf den Verbandstag 2011 und die Diskussion in der AG Piraterie die Frage:

- **WAS HAT SICH SEIT 2010 GEÄNDERT, das ein Abrücken von der vorliegenden Resolution aus Sicht unseres Berufsverbandes rechtfertigt?**
- **WORIN besteht die AUFGABE des BERUFSVERBANDES der KPT & SO?**

SITUATIONSEINSCHÄTZUNG

Seit dem Verbandstag 2010 wird das Thema Piraterie weiterhin in Fachzeitschriften wie auch anderen Publikationen durch Schifffahrtsexperten, Schiffseigner, Charterer, internationale Schifffahrtsvereinigungen, die IMO, IFSMA, CESMA, Seemannsmissionen, Versicherer, ranghohe Militärs der Marinen, private Sicherheitsfirmen, Politiker und international anerkannte Juristen aus ihrer jeweiligen Sicht diskutiert. Betroffene Seeleute kommen kaum zu Wort. Das Medieninteresse an den in Geiselschaft befindlichen bzw. aus ihr frei gekommenen Besatzungen ist gering.

1. **Die Piraterie** (hier vor allem durch somalische Piraten) **wurde nicht in dem** durch die Schifffahrt (Eigner, Charterer, Kapitäne und Besatzungen) **gewünschten Maß zurückgedrängt.**
2. **Das Operationsgebiet der Piraten hat sich** durch den zunehmenden Einsatz von Mutterschiffen mit den als Geiseln genommenen Besatzungen **auf nahezu den gesamten Indischen Ozean ausgedehnt. (Reaktion auf Marinepräsenz)**
3. **Das Gefahrenpotenzial für unsere BERUFSSKOLLEGEN und die Besatzungen hat zugenommen** – nicht nur durch die zunehmende Aggressivität der Piraten sondern **auch durch die Ausübung militärischer Gewalt gegenüber den Piraten** (s. Anlage 1).
Dass es durch die multinationalen maritimen Streitkräfte auch erfolgreiche Aktionen gegeben hat, ändert daran nichts.
4. **Grundsätzliche Lösungen** – vor allem politische und wirtschaftliche - **sind für Somalia nicht erkennbar.**
5. **Passive Schutzmaßnahmen der Schiffseigner**, -managementfirmen und der Schiffsführungen mit den Besatzungen zur Abwehr von Piratenüberfällen – wie Einsatz technischer Hilfsmittel zum Erschweren des An-Bord-Kommens / Enterns, Demobilisierung der Maschinenanlage, Aufsuchen speziell präparierter Schutzräume (mit Proviant/Trinkwasser/Kommunikationsmittel/VERSCHLUSS), Befolgung des Codes of **Best Management Practices** einschließlich der Teilnahme an den Meldesystemen der Nato und „Atalanta“ sowie Fahren im Konvoi – **können das Problem der Piraterie nicht lösen.**
Ihnen ist nur begrenzter Erfolg beschieden.
6. Zunehmend wird dem **Einsatz bewaffneter privater Sicherheitskräfte** („armed guards“) an Bord **das Wort geredet bzw. kommen diese bereits** - mehr oder weniger öffentlich durch verschiedene Reedereien **zum Einsatz** und werden durch Flaggenstaaten, Gewerkschaften, der IMO und Schifffahrtsverbänden stillschweigend geduldet.
Auch diese werden das Problem der Piraterie nicht lösen.
7. **Ungeachtet dessen wächst der externe Druck auf die Kapitäne.**
8. **Parallel** zum kriminellen lukrativen Geschäft der Piraterie **entwickelt sich eine Sicherheitsindustrie, die nur profitabel ist, solange der Status Quo zumindest bestehen bleibt.**

GRUNDSÄTZE der BEWERTUNG

1. Das grundsätzliche Ziel des VDKS als Interessenvertreter seiner Mitglieder und damit des Berufsstandes ist die Forderung nach nationalem und internationalem gesetzlichen, juristischen und zivilrechtlichen Schutz **vor allem der aktiven Kapitäne – als Verantwortungsträger an Bord** – und der Offiziere, um der Fürsorge-

pflicht nach körperlicher und psychischer Unversehrtheit der gesamten Besatzung nachkommen zu können.

Kann das nicht erreicht werden, muss er seine Mitglieder über diesbezüglich bestehende Defizite umfassend informieren und mögliche Konsequenzen aufzeigen.

Befremdlich ist in diesem Zusammenhang, dass der VDKS als Interessenvertreter der aktiven Kapitäne nicht zum s. g. „Piratengipfel“ im BMV eingeladen war. [Die Welt 25.01.2011]

Warum wurde der VDKS nicht als Partner behandelt? Wurde er ausgegrenzt, weil er aufgrund erheblicher rechtlicher Bedenken gegen die Bewaffnung der Schiffe ist?, wie es z.B. „Reeder“ und VERDI (bessere Bezahlung) tun.

2. Einzelne oder auch eine größere Anzahl von Mitgliedern und Berufskollegen außerhalb des Verbandes können durchaus eine andere Auffassung zu einzelnen Sachverhalten und besonders zum Einsatz bewaffneter privater Sicherheitskräfte an Bord haben.
3. **Deshalb muss jeder Kapitän entscheiden, ob er die bewaffnete Piratenabwehr anordnen, durchführen und verantworten will und kann. Will er es nicht, steht das Heuerverhältnis u.U. zur Disposition.**

Der VKS RST verkennt nicht, dass private bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord das [u.U. trügerische] Gefühl erhöhter Sicherheit suggerieren (noch sind keine Todesfälle bekannt geworden), bzw. das Entern tatsächlich erschweren, da dies für Piraten mit größerem Risiko verbunden ist und deshalb im konkreten Fall unterbleibt.

4. **Die umfassende Analyse der aktuellen Situation sowie der nationalen und internationalen Rechtslage muss Voraussetzung für die Entscheidung des VDKS sein.**
5. Die Haltung des VDKS sollte auf den aktuellen IMO Dokumenten basieren, weil sie *Best Practice* darstellen, eine einheitliche Verfahrensweise ermöglichen und unter Mitwirkung aller Flaggenstaaten entstanden sind.

Die IMO Resolutionen sind die Grundlage für die klare Identifikation der Risiken, die z.B. bei bewaffneter Piratenabwehr für Kapitän und Besatzung entstehen, z.B. **ESKALATION** des Waffeneinsatzes mit dem Tod von Besatzungsmitgliedern und größeren Schäden am Schiff.

6. **Der Kapitän ist für die Handlungen** der Besatzung und im Dienste des Reeders stehende Personen, **z.B. bewaffneter privater Sicherheitskräfte, verantwortlich und haftbar** (s. Anlage 2).

BEWERTUNG

1. Grundsätzlich ist der Einsatz von bewaffneten privaten Sicherheitskräften möglich, wenn die Gesetze des Flaggenstaates dies erlauben bzw. dieser es zulässt/genehmigt.

2. In Deutschland gibt es z.Z. kein Gesetz, das den Kapitän ermächtigt, mit Waffengewalt gegen Piraten vorzugehen. Ähnlich dürfte die Situation unter ausländischer Flagge sein ⁽¹⁾.

Daran ändert auch der Einsatz bewaffneter privater Sicherheitskräfte an Bord nichts.

Das Gewaltmonopol des deutschen Staates erlaubt dieses nur der Polizei bzw. dem Militär/der Marine.

Entweder sind die Gesetze zu ändern (was aus Sicht des Grundgesetzes kaum möglich und zu erwarten sein wird) oder

- für den Kapitän, als den Verantwortlichen, muss *Immunität* gewährt werden – wie z.B. in den USA vorgesehen (s. Anlage 3 – verschiedene Artikel).

Eine derartige nationale „Insel“-Lösung bietet dem Kapitän jedoch keine Gewähr, in einem Drittstaat nicht zur Verantwortung gezogen zu werden.

Bei bewaffneter Abwehr von Bord aus ist u.U. nicht mehr klar, **wer ist Pirat und wer ist/dient unfreiwilliger Weise als Geisel/Schutzschild** (Besatzung der als Mutterschiffe eingesetzten gekaperten Schiffe mit ihren Besatzungen)?

Trotz der durch die USA beabsichtigten Immunität ihrer Kapitäne unter US-Recht bedarf es keiner großen Phantasie, was mit einem Kapitän unter ausländischer/deutscher Flagge passiert, wenn es bei der Piratenabwehr zum Tod von US-Bürgern käme.

KONSEQUENZ

1. Der Einsatz bewaffneter privater Sicherheitskräfte wird durch den VKS RST grundsätzlich abgelehnt, da die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind und die Verantwortung beim gewaltsamen Tod von Personen im Rahmen der bewaffneten Piratenabwehr **rechtlich klar beim Kapitän verbleibt** und er

- z. Z. weder national noch international persönliche Immunität genießt und
- damit weder zivil- noch strafrechtlich (s. Anlage 3) oder haftungsrechtlich abgesichert ist – z.B. keine Absicherung im Rahmen der Eigner-Haftpflicht „P&I“.

2. Der VKS RST erwartet, dass die Bundesregierung und die Regierungen der schiffahrtstreibenden Nationen ihren politischen, wirtschaftlichen und - wo sinnvoll - ihren militärischen Einfluss zur politischen und wirtschaftlichen Stabilisierung von

¹ Muss durch Juristen geprüft werden.

Somalia geltend machen, um **das Problem der Piraterie von der Ursache her zu lösen.**

ANTRAG des VKS Rostock an den Verbandstag 2011

Der VKS Rostock stellt die dargestellten Positionen zur Diskussion und ist davon überzeugt, dass die vorgenommene Analyse und Bewertung eine gute Voraussetzung für einen fundierten Vorschlag der AG Piraterie an den Verbandstag 2011 bietet, dieser Linie zu folgen.

Anlagen

Anlage 1

- *Befreiung SAMHO JEWELERY am 21. Jan. 2011 durch Zerstörer der Republik Südkorea – Kpt. mit mehrfachen Schussverletzungen (durch Pirat) – 8 Piraten getötet / 5 gefangen genommen.*
- *Dilettantischer Befreiungsversuch, wie durch das Patrouillenboot der Seychellen bei der BELUGA NOMINATION am 28. Jan. 2011 mit letztlich 3 Toten.*
- *Befreiungsversuch der US-Jacht „QUEST“ durch die US-Navy mit dem Tod aller vier Jachtinsassen am 22. Febr. 2011.*

Anlage 2

IMO-Dokumente zur bewaffneten Piratenabwehr:

[MSC.1/Circ.1334 PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS; Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships.]

Firearms

59 With respect to the carriage of firearms on board, masters, shipowners and companies should be aware that ships entering the territorial sea and/or ports of a

State are subject to that State's legislation. It should be borne in mind that importation of firearms is subject to port and coastal State regulations. It should also be borne in mind that carrying firearms may pose an even greater danger if the ship is carrying flammable cargo or similar types of dangerous goods.

Non-arming of seafarers

60 *The carrying and use of firearms by seafarers for personal protection or for the protection of a ship is strongly discouraged. **Seafarers are civilians** and the use of firearms requires special training and aptitudes and the risk of accidents with firearms carried on board ship is great. Carriage of arms on board ship may encourage attackers to carry firearms or even more dangerous weapons, thereby escalating an already dangerous situation. Any firearm on board may itself become an attractive target for an attacker.*

61 *It should also be borne in mind that shooting at suspected pirates may impose a legal risk for the master, shipowner or company, such as collateral damages. In some jurisdictions, killing a national may have unforeseen consequences even for a person who believes he or she has acted in self defence. Also the differing customs or security requirements for the carriage and importation of firearms should be considered, as taking a small handgun into the territory of some countries may be considered an offence.*

Use of unarmed security personnel

62 *The use of unarmed security personnel is a matter for individual ship-owners, companies, and ship operators to decide. The use of unarmed security personnel to provide security advice and an enhanced lookout capability could be considered.*

Use of privately contracted armed security personnel

63 *If armed security personnel are allowed on board, the master, shipowner, operator and company should take into account the possible escalation of violence and other risks. However, the use of privately contracted armed security personnel on board merchant ships and fishing vessels is a matter for flag State to determine in consultation with shipowners, operators and companies. Masters, shipowners, operators and companies should contact the flag State and seek clarity of the national policy with respect to the carriage of armed security personnel. All legal requirements of flag, port and coastal States should be met.*

Military teams or law enforcement officers duly authorized by Government

64 *The use of military teams or law enforcement officers duly authorized by the Government of the flag State to carry firearms for the security of merchant ships or fishing vessels is a matter for the flag State to authorize in consultation with shipowners, operators and companies. The carriage of such teams may be required or recommended when the ship is transiting or operating in areas of high risk. Due to rules of engagement defined by their Government, or in coalition with other*

Governments, boarding conditions should be defined by the States involved, including the flag State. The shipowner, operator and company should always consult the flag State prior to embarking such teams.>>>

.....

MSC 89/WP.6

Page 8

I:\MSC\89\WP\6.doc

6.15 The Group agreed to delete the key principles that were contained in the working document provided by BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF and P&I Clubs as these reflected the perspectives of some sectors of the industry. The observers from ICS and BIMCO underlined the importance of the following key principles as outlined in the working document and requested they be included in the report:

- 1. Industry is strongly opposed to the arming of seafarers.**
- 2. Industry considers that it is the responsibility of Governments to ensure the freedom of navigation on the high seas and to protect the right of innocent passage.**
- 3. Industry recognises it has a responsibility for self-protection using non-lethal means as an essential part of compliance with Best Management Practices (BMP).**
- 4. Subject to risk analysis, careful planning and agreements, Industry believes the provision of **Military Vessel Protection Detachments** (VPDs) deployed to protect vulnerable merchant ships is the preferred option when considering armed guards.**
- 5. Industry believes that the use, or not, of armed PMSC (**private maritime security companies**) onboard merchant ships has to be a matter for individual ship operators to decide following their own voyage risk assessment. Industry does not however endorse nor recommend the general use of armed PCASP (**privately contracted armed security personnel**).**

6.18 The Group had a lengthy discussion on the professional accreditation of PCASP as it was observed there were currently no procedures in place for such accreditation specific to the maritime industry. While it was noted that there were currently various industries that used private armed security personnel in conjunction with related guidance material developed for such services and that such material might had to be amended to address the maritime industry, the Group agreed that defined criteria could not currently be established because **an international approved set of criteria did currently not exist.**

Anlage 3



Donnerstag, 30. September 2010

- „Die Einsatzleitung der Anti-Piraterie-Mission „Atalanta“ hat erneut eine Unterstützung durch bewaffnete private Sicherheitskräfte abgelehnt. ... Fremde Kräfte einzubeziehen bedeute ein immenses Risiko für die eigenen Soldaten, für Fischer und zivile Seefahrer.“



Lloyd's List, 10 JAN.

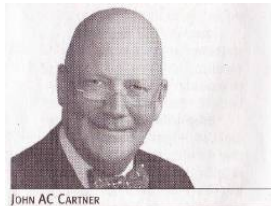
2011

- "...The bottom line is that armed guards have no authority aboard. They are as incompetent in law to accept the master's delegation as an ordinary seafarer.
- **The master is in full dominion, authority and control of armed guards at all times as he or she is of any other person onboard."**

John AC Cartner is a maritime lawyer practising in Washington DC. He holds the US Coast Guard's unrestricted master mariner certification and is the principal author of The International Law of the Shipmaster (2009), Informa/Lloyd's.

HOW TO STIFLE PIRACY WITHOUT GOING TO COURT

LLOYD'S LIST, 11 May, 2011



A legal minefield needs to be cleared before ships' armed guards are granted their licence to kill

Guards are under the command, dominion and control of the master. This is a bottom line, a bright line and the way it is.

Transgression is mutiny. Mutiny is first cousin to piracy. Armed guards are on our turf where our rules prevail. However, everyone's neck is on the line. For our masters to be able to exercise proper command and control to permit our guards to bang away with their guns, we have to change the laws.

Next is an almost amusing conundrum. **Under most current laws, one can carry armed guards but cannot use them lawfully.**

This is because the master's paramount duty is to enforce flag state laws on his vessel. How can he do so if he permits armed guards to shoot putative pirates? He cannot. If the imputed pirate is injured, the master becomes an abettor to the intentional injury as does the company. The laws must be changed to permit the practice.

MICHAEL GREY – Lloyd's List, 28. April, 2011

- **Masters take cover in a hostile world**

"... Professional seafarers need all the protection they can get in these difficult times, **when the reaction of any authorities after any incident will be to arrest the master of the ship, on the grounds that he is in charge and thus responsible.**

A master may be left "on the beach", rotting in a foreign jail, with nobody except his nearest and dearest remembering what it was that put him there."

[Geschrieben in Bezug auf Master Mariner Protect Defense and Legal Benefit Program der IFSMA]

Vizeadmiral AXEL SCHIMPF – SCHIFF UND HAFEN 06/2011

Weltweite Krisenbewältigung steht im Vordergrund

- "Der multinationale maritime Kräfteinsatz müsste enorm gesteigert werden, um dieser Piraterie in weltoffenen Seegebieten zumindest Einhalt zu gewäh-

ren“, fasst Schimpf die derzeitige Situation zusammen. Daher müsse auch die zivile Schifffahrt für die Sicherheit ihrer Schiffe sorgen, fordert der Admiral. Sehr wichtig ist ihm der Hinweis, dass es sich bei der Operation ATALANTA um das „**Bekämpfen von Symptomen**“ handelt. „**Die ‚Wurzel des Übels‘ liegt in Somalia selbst begründet**, nicht in den somalischen Gewässern“, stellt Schimpf klar.

BLOOMBERG BUSINESSWEEK, May 16 – May 22, 2011

SeaDog Millionaires

- There are a lot of fingers in the piracy pie, and it's not just pirates profiting under the equatorial sun. Increasingly, piracy is but one part of a larger economy that includes maritime insurance, with its cash payments (and cash transaction fees); hostage negotiators; an antipiracy equipment manufactory sector; and inevitably, soldier-of-fortune protection services.

*Robert Young Pelton is the publisher of **Somalia Report** and the author of **The World's Most Dangerous Places and Licensed to Kill**.*

Marshall Islands turns down anti-piracy vessels

LLOYD'S LIST, 20 May, 2011

Steve Matthews

THE Marshall Islands will not register the proposed fleet of privately armed anti-piracy patrol vessels, Clay Maitland, managing partner of International Registries Inc, has confirmed. Moreover, until there is an International Maritime Organization convention on the suppression of piracy, as the Marshall Islands is advocating, no reputable open register can do so, he said.

Moreover, until there is an International Maritime Organization convention on the suppression of piracy, as the Marshall Islands is advocating, no reputable open register can do so, he said.

Speaking on behalf of the Marshall Islands government, Mr Maitland said: "The Marshall Islands cannot and will not flag these vessels. The Marshall Islands is an independent state, but has a "compact" with the US government that the US Coast Guard acts as the coast guard for the Marshall Islands."

The Marshall Islands cannot accept military vessels on to its register. "There is no legal basis for the registration of a warship on any open register," he said. Mr Maitland stressed the Marshall Islands is in favour of forceful action against pirates, wherever they are, "**but it must be taken in accordance with the rule of law**".

Such action, other than by navies, cannot be done without an international convention, which does not currently exist. "**The use of mercenaries is not sanctioned under international law.**"

He voiced disagreement with the IMO's position that it is up to individual flag states to sanction any action - and **that piracy is already adequately covered by the United Nations Convention on Law of the Sea.** ...

"In the event of a shooting war with pirates in the Indian Ocean, which is where we are headed, there must be rules of engagement that enable action to be taken against pirate groups. If shooting starts, seafarers will be at risk and in the line of fire. Whatever action is taken must be in accordance with a legal framework that does

not exist," Mr Maitland said. ...

This apparently ambiguous position reflects the uncertain legal status of any privately-sponsored anti-pirary "navy". For the same reason flag states cannot give formal authority for the use of armed guards, but generally take a neutral position while tacitly supporting owners who take that decision.
