

## Bewaffnung von Handelsschiffen / Einsatz von privaten Sicherheitskräften an Bord von Handelsschiffen – sinnvolle Elemente der Piratenabwehr oder zusätzliche Erhöhung des Gewaltpotentials durch Piraten?

Eine ganz persönliche Sichtweise von Gunter Schütze, Kapitän auf Containerschiffen, Mitglied des VKS Rostock:

In Ihrer Oktoberausgabe 2009 von „**Schiff & Hafen**“ rufen sie zu Stellungnahmen zur Thematik einer möglichen Bewaffnung von Handelsschiffen, als Antwort auf die gut organisierten und zunehmenden Piratenübergriffe am Horn von Afrika, dem Golf von Aden und angrenzenden somalischen Gewässern im Indischen Ozean und dem Roten Meer, auf.

Es ist schon verwunderlich, dass es von der Beschlussfassung zu dieser Mitgliederbefragung des VKS, während des Verbandstages im Monat Juni 2009 (!!), bis zu seiner Veröffentlichung in der „Schiff und Hafen 10/2009“ knapp drei Monate dauerte. Es stellt sich hierbei die durchaus berechtigte Frage, ob die Thematik der Piraterie eher als nebensächliches Problem betrachtet wird.

Dabei ist dieses Thema mehr als aktuell, werden unsere aktiven Seeleute bei der Passage der oben benannten Region tagtäglich mit Piratenübergriffen konfrontiert und das trotz permanenter Präsenz internationaler Marineeinheiten in dieser Region.

Eine Stellungnahme meinerseits zu den gehandelten Vorschlägen in Schifffahrtskreisen, Handelsschiffe zu bewaffnen oder mit militärischen bzw. paramilitärischen Sicherheitskräften auf- oder auszurüsten betrachte ich als notwendig, da abenteuerlich und gelinde gesagt der Verstand dabei auf der Strecke zu bleiben scheint. Ich selbst war fast zwanzig Jahre Angehöriger und Offizier in der deutschen Marine, habe bis kurz vor meinem Ausscheiden aus der Marine meinen Dienst an Bord von Fregatten im operativen Bereich versehen und war unter anderem auch in internationalen Marineverbänden eingesetzt, die im Auftrag der Vereinten Nationen Aufgaben zu erfüllen hatten.

Heute bin ich als Chief Mate auf Containerschiffen weltweit unterwegs und komme natürlich auch in den „Genuss“, den inzwischen berüchtigten Golf von Aden und das Rote Meer zu befahren. Ich denke mir also, dass mich diese zwei so unterschiedlichen Sichtweisen des maritimen Lebens und die daraus gewonnenen Erfahrungen dazu berechtigen, sich zu der Problematik der Bewaffnung von Handelsschiffen zu äußern.

Wie allgemein in der internationalen Seeschifffahrt bekannt sein sollte, wird durch das internationale Seerecht im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, Teil 7 „High Sea“, Artikel 100 bis 107, unmissverständlich definiert, was unter Piraterie, Piratenschiff oder -fahrzeug und allen damit zusammenhängenden weiteren Handlungen zu verstehen ist. Ebenso eindeutig ist geregelt wann, wie und wer dazu berechtigt ist, Piratenschiffe, -fahrzeuge zu verfolgen und aufzubringen. Ich erlaube mir hierbei besonders den Verweis auf **Artikel 107**, in dem im englischen Originaltext folgendes fixiert ist:

**„Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy. A seizure on account of piracy may be carried out only by warships and military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.“**

Da das Seerechtsübereinkommen auch eindeutig definiert, was unter einem Kriegsschiff und einem Staatsschiff im Staatsdienst, ausschließlich anderen als Handelszwecken dienend, zu verstehen ist (nachzulesen im Teil 2, Unterabschnitt C, Artikel 29) erübrigen sich weitere tiefschürfende juristische Verweise, zumal sie meine juristische Kompetenz bei

weitem übersteigen. Das überlasse ich dann doch lieber den Fachleuten. Aber allein der Verweis auf diese zwei Artikel dürfte ausreichend genug sein, um zu erkennen, welche Probleme sich bei der Bewaffnung von Handelsschiffen stellen. Es ist nicht zu erwarten, dass IMO und UNO auch nur einen Schritt unternehmen werden, um die für mich eindeutigen Formulierungen des Seerechtsübereinkommens aufzuweichen.

Das immer wieder ins Feld geführte Argument des Rechts auf Selbstverteidigung bei Piratenangriffen vermag ich nicht zu teilen und wird übrigens auch von Militärs abgelehnt. Die derzeit geführte Diskussion über den Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten zur Sicherung von Handelsschiffen gegen Piraten entspringt wohl eher dem Wunsch privater Sicherheitsunternehmen, die ein schnelles hochprofitables Geschäft wittern und ein nicht zu unterschätzendes Potential an Lobbyisten in ihrem Rücken wissen, die Beziehungen bis in höchste Regierungs-, Militär- und Rüstungskreise unterhalten. Natürlich ist nicht zu erwarten, dass die ihre Dienste anpreisenden Sicherheitsunternehmen das zum Selbstkostenpreis tun werden. Mitnichten. Die zu erwartenden Kosten für Reedereien dürften sich, wie die aufgelaufenen Kosten seit Einführung von ISPS, in lukrativen Millionenbeträgen bewegen, was die Security-Kostenspirale noch weiter in die Höhe treibt.

Und es ist überhaupt nicht gewährleistet, dass private oder auch militärische Special Forces die Sicherheit von Handelsschiffen erhöhen. Ich persönlich glaube es definitiv nicht! Beispiele der Vergangenheit beweisen das Gegenteil. Die angeblichen Sicherheitskräfte sprangen bei Piratenattacken als erste über Bord.

Eher ist davon auszugehen, dass sich eine neue Qualität modernen Söldnertums herausbilden wird, schließlich ist zu erwarten, dass die zum Schutz von Handelsschiffen rekrutierten Sicherheitsdienste aus dem Personal ehemaliger militärischer Eliteeinheiten und allen möglichen zwielichtigen Abenteurern zusammengestellt werden. Das Prinzip einer Privatarmee a la „Blackwater Worldwide“ (seit Februar 2009 in „Xe Services, LLC.“ umbenannt), wie im Irak in der Vergangenheit praktiziert, dürfte dann auch in der Seefahrt Schule machen.

Ein weiteres Problem stellt die Zuständigkeit für die Einsatzentscheidung von Sicherheitskräften bei bewaffneter Piratenabwehr dar. Es ist eine unumstößliche rechtliche Tatsache, dass der Kapitän an Bord eines Handelsschiffes die alleinige Befehls- und Entscheidungsgewalt über sein Schiff besitzt.

Das schließt Teamentscheidungsfindungen überhaupt nicht aus. Aber die letzte Entscheidung wird durch den Kapitän getroffen, schließlich übernimmt er für diese Entscheidungen auch die volle Verantwortung.

Da militärische und paramilitärische Gruppierungen nach einem streng hierarchischen Prinzip geführt werden, ist davon auszugehen, dass sich die Führer solcher Gruppierungen nur ungern in ihre Entscheidungs- und Befehlsgewalt hineinreden lassen, schon gar nicht von Zivilisten. Anhand dieser Konstellation ist mit relativ hoher Sicherheit davon auszugehen, dass sich Konflikte zwischen Sicherheitskräften und Schiffsführung anbahnen können, die dem eigentlichen Ziel, der Erhöhung der Sicherheit von Schiff und Besatzung bei der Passage von Piratengebieten kontraproduktiv gegenüber stehen.

Kurz einige Anmerkungen zur gegenwärtigen Diskussion über die Ausrüstung von Schiffen mit Handfeuerwaffen. Gleich zu Anfang stelle ich aus meiner Sicht klar, dass dieses Ansinnen als Unfug aufzufassen ist. Zivile Schiffe mit ziviler Besatzung sind dazu nicht geschaffen. Hier liegt die Betonung auf ziviler Besatzung. Zum sachgerechten Umgang mit Handfeuerwaffen gehört etwas mehr als nur in der Luft herumzuballern. Auch Waffenumgang will gelernt sein, besonders dann, wenn es darum geht, diese Waffen hoch effektiv einzusetzen. Ich weiß von was ich schreibe.

Die meisten Schiffsbesatzungen haben noch nie mit Waffen zu tun gehabt, sind also logischerweise weder geübt noch geschult. Aber nur eine fachlich versierte Ausbildung mit dem damit verbundenen Schießtraining wären eine Grundvoraussetzung, um an Bord be-

findliche Waffen auch wirkungsvoll anwenden zu können. Das kann ich schlicht als Illusion bezeichnen, denn wer soll dafür die Kosten übernehmen.

Außerdem sollte nicht aus dem Blick verloren werden, dass Waffen an Bord ein zusätzliches Sicherheitsrisiko darstellen. Bei den heutigen multinationalen und multikulturellen Besatzungen können Zwischenfälle nicht ausgeschlossen werden, die darauf hinauslaufen, dass an Bord befindliche Waffen gegen die eigene Besatzung oder Schiffsführung gerichtet werden, um Interessenkonflikte auf diese Art zu lösen. Auch der beste Aufbewahrungsort von Waffen an Bord ist kein Garant, dass er absolut sicher ist.

Aus meiner persönlichen Sicht kann ich nur feststellen, dass die fixe Idee der Bewaffnung von Handelsschiffen bzw. der Einsatz von Sicherheitskräften an Bord die denkbar ungünstigsten Alternativen darstellen. Sie würden eine weitere Eskalation der Gewalt bei Piratenangriffen und damit ein nicht vertretbares Risiko für Leib und Leben von Schiffsbesatzungen bedeuten.

Gegenwärtig ist die Piraterie, bei sachlicher Betrachtung und Analyse der bisherigen Überfallszenarien, besonders am Horn von Afrika, davon geprägt, Schiffe und Besatzungen in ihre Gewalt zu bringen, um Lösegeldforderungen durchzusetzen. Den Piraten oder besser ihren Auftraggebern dürfte also momentan nicht daran gelegen sein, Schiffe und Besatzungen zu eliminieren.

Sie würden sich damit ihrer eigenen Einnahmequelle berauben. Natürlich ist das nicht beruhigend zu wissen, doch am Prinzip der Deeskalation führt kein Weg vorbei.

Die IMO hat in ihrer 86. Session des MSC im Juni 2009 in den Circulars 1332, 1333 und 1334 zur Thematik der Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen klare Handlungsempfehlungen für Regierungen und deren Behörden, Flaggenstaaten, Schiffseigner, Reeder, Charterer u.a.m. herausgegeben, die deutlich hervorheben, **dass von der Bewaffnung von Handelsschiffen und dem Einsatz privater bewaffneter Sicherheitsdienste Abstand genommen werden sollte**, um einer weiteren Eskalation der Gewalt entgegenzuwirken.

Dem kann ich nur zustimmen. Zumal auch die am Horn von Afrika agierenden Marineverbände der EU-NAVFORCES auf ihrer Internetseite [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) auf die genannten Circulars der IMO Bezug nehmen und neben den Verhaltensempfehlungen für Kapitäne bei Passage dieses Gebietes auch Maßnahmen zur Erhöhung des Eigenschutzes und der Piratenabwehr empfehlen. Zusätzlich möchte ich noch darauf verweisen, dass durch den ISPS Code ebenfalls Verhaltensregeln und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in Abhängigkeit des vorgegebenen Security-Levels an Bord durchzusetzen sind. Dazu sollte es eigentlich auf allen Schiffen durch deren Reedereien entsprechende vorgegebene Security- und Safety-Managementpläne geben, die sich an möglichen Krisenszenarien orientieren müssen, die im ISM Management fixiert sind. Hierzu gehört auch, Besatzungen, Landdienststellen der Reedereien und Behörden und natürlich auch sich selbst auf etwaige Konfliktsituationen mental vorzubereiten, um übertrieben geschürte Ängste mittels Krisen- und Konfliktmanagement abzubauen und im tatsächlichen Ernstfall auf deeskalierendem und kooperativem Wege Konflikte zu lösen. Das setzt natürlich entsprechende Schulungs- und Ausbildungsangebote für das verantwortliche Personal, wie z.B. Schiffsführungspersonal und Krisenstäbe an Land, voraus.

In den letzten Einsatzmonaten (Ende August habe ich letztmalig vor meinem Urlaub den Golf von Aden passiert) musste ich feststellen, dass der durch die NAVFORCE überwachte und empfohlene Korridor im Golf von Aden nicht von allen Schiffen genutzt wird. Ebenso, die speziell für langsam laufende Schiffe geschaffene Möglichkeit, der durch Marineeinheiten begleiteten Konvois wird durch einzelne Schiffe ignoriert, mit fatalem Ergebnis. Ist es Leichtsinn oder geschieht dies auf Anordnung der Eigner?

Fakt ist in jedem Falle, dass das Risiko in der Region um Somalia durch Piraten angegriffen zu werden für kleinere und langsam laufende Schiffe nicht zu unterschätzen ist. Fakt ist aber auch, dass bei Nutzung der derzeit durch die verschiedenen internationalen Marineeinheiten und Marineverbände eingerichteten und angebotenen Überwachungs- und Hilfsinstrumente, wie Korridore, Konvois und nicht zu vergessen das Reporting der Reiseroute im Vorfeld der Passage durch das Risikogebiet an UKTMO Dubai oder MSCHOA, zu einer Verringerung des Risikos, Opfer von Piratenübergriffen zu werden, führt bzw. die Handlungsfähigkeit der Marineeinheiten erhöht, um Handelsschiffen auf schnellstmöglichem Wege bei der Abwehr von Piratenangriffen zu unterstützen. Eine lückenlose Kontrolle und Überwachung dieses riesigen Gebietes ist jedoch auch den bestausgestatteten Marinen der Welt nicht möglich.

Dazu bedarf es auch unserer Unterstützung als aktive Seefahrer, die wir in diesem Gebiet unterwegs sind.

***Vorstehender Artikel von Kapitän Gunter Schütze - im November 2009 geschrieben - wurde in SCHIFF & HAFEN 01/2010 veröffentlicht.***

\*\*\*\*\*

### **Nachtrag des Autors vom 01.November 2011 zum Artikel vom November 2009**

Seit Erscheinen meines Artikels in der Schiff & Hafen 1/ 2010 haben sich die Ereignisse überschlagen. Der VDR und deutsche Reedereien ziehen nicht nur in Erwägung private Sicherheitsdienste für die Passage des Golfs von Aden anzuheuern, nein sie praktizieren es inzwischen, obwohl es dafür in Deutschland keine rechtlich Handhabe, geschweige denn juristisch untermauerte Grundlagen und Regelungen gibt.

Das internationale Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 schließt solcherart Einsätze auf Handelsschiffen aus. Was bildet also die rechtlichen Grundlagen um Kapitäne davor zu bewahren, zum Spielball juristischer Zänkereien im Falle von bewaffneter Piratenabwehr durch Sicherheitskräfte mit Todesfolge bei den Piraten und der eigenen Besatzung zu werden? Hier wäre dringend angeraten, juristisch die Immunität von Kapitänen in solchen Fällen zu garantieren. Nur wann wird es dazu Entscheidungen in Deutschland geben? Die deutsche Bundesregierung hat den Einsatz von Marine und Polizei als Sicherheitskräfte an Bord deutscher Handelsschiffe abgelehnt. Aus für mich durchaus nachvollziehbaren Gründen, die sich jedem erschließen, wenn er sich die Mühe macht, die Seerechtskonvention von 1982 in den von mir angegebenen Artikeln zu studieren.

In Presse, Funk, Fernsehen, in politischen Kommentaren und militärischen Statements sowie Äußerungen aus EU und UN-Kreisen wird gebetsmühlenhaft darauf hingewiesen, dass sich zahlreiche Marinen der internationalen Staatengemeinschaft am Einsatz zur Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika beteiligen. Wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich hierbei hauptsächlich um den Internationalen Korridor im Golf von Aden und angrenzende Gewässer handelt, die mittels Geleitkonvois und militärischer Überwachung gesichert werden. Da sich aber bekanntlich die Bedrohungsszenarien äußerst dynamisch entwickeln und sich inzwischen auf den ganzen Indischen Ozean bis 70 Grad Ost ausgeweitet haben, erlaube ich mir anzumerken, dass die Region auch durch die besten Marinen der Welt nicht lückenlos überwacht werden kann. Im Übrigen weise ich darauf hin, dass auch der Einsatz privater Sicherheitsdienste nur eine scheinbare Sicherheit für Schiffe bringt. Es wird zwar von offiziellen Stellen und Statistiken darauf verwiesen, dass Schiffe mit bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Piraten nicht geentert wurden und sich diese Abschreckung als wirkungsvoll erweisen würde. Es dürfen jedoch auch berechtigte Zweifel angemeldet werden. Die Spirale der Aufrüstung auch bei den Piraten

dürfte nur noch mehr befeuert werden, und wo soll dieser Trend hinführen? Das eigentliche Übel und seine Ursachen werden dabei nicht im Geringsten beseitigt. Ich sehe eher die Gefahr, dass die Risiken für Schiffe und Besatzungen stetig zunehmen und unberechenbarer werden.

Vielleicht sollte wohl eher einmal darüber nachgedacht werden, dass gefangen genommenen Piraten und der Piraterie insgesamt mit den rechtstaatlichen Mitteln der westlichen Demokratien, überhaupt nicht beizukommen ist, weil genau diese Problematik durch die Rechtsprechung zumindest bis zum heutigen Zeitpunkt nicht oder nur sehr begrenzt erfasst wird. Wir sehen dies momentan sehr deutlich an der Entwicklung im Prozess gegen somalische Piraten in Hamburg.

Ich höre schon den Aufschrei von Menschenrechtsverfechtern und besonders von ganz speziellen Gutmenschen, die uns tagtäglich beweisen wollen, dass sie über alles im Bild sind und dabei genau genommen nichts darüber wissen, was sich in dieser „vergessenen Region“ der Erde abspielt.

Aus meiner Sicht wäre es mehr als wünschenswert, dass sich genau diese Gruppen, die sich so vehement für die Durchsetzung der Menschenrechtscharta für Kriminelle einsetzen, denn unter genau diese Rubrik muss man Piraterie einordnen, sich darüber Gedanken machen würden, wie es um die Durchsetzung der Menschenrechte für alle meine internationalen seefahrenden Kollegen aussieht, die nichts anderes tun, als ihrem Beruf nachzugehen, wenn sie durch Piraterie gejagt, gefangen genommen und unter unwürdigsten Bedingungen gefangen gehalten werden, um dann anschließend wie auf dem Viehmarkt um ihren Preis zu schachern.

Ich spare mir die Zahlen durch Piraterie getöteter, verwundeter oder sich noch in Gefangenschaft befindlicher Seeleute zu nennen. Die Statistiken sprechen eine eindeutige Sprache.

Es wäre sehr wünschenswert, wenn alle diejenigen, die sich anmaßen die Situation an Bord von Schiffen bei der Passage von Pirateriegebieten zu kennen, sich zurück nehmen würden. Denn sie haben nicht die geringste Vorstellung davon, welchen psychischen und physischen Belastungen Schiffsführung und Besatzungen schon im Vorfeld des Wissens um die Passage und erst recht während der Passage dieser Gebiete, und hierbei ganz speziell der Gebiete südliches Rotes Meer, Golf von Aden, Indischer Ozean ausgesetzt sind. Und das über einen Zeitraum von Tagen.

Aber das lässt sich auch auf alle anderen Piraterie gefährdeten Regionen, wie Westafrika übertragen. Da können sie soviel ISPS lesen und Security-Level auslösen, einschließlich der erforderlichen und durchaus sinnvollen Maßnahmen, wie sie wollen.

**Bis jetzt ist nicht zu erkennen, dass es ein ernsthaftes Bestreben der internationalen Gemeinschaft gibt, diesem Spuk mit aller Härte und Konsequenz entgegenzutreten und ein Ende zu bereiten.**

Wobei ich hierbei durchaus den Stimmen Recht gebe, mit Härte allein werden die Probleme am Horn von Afrika nicht gelöst. Es muss im gleichen Zug auch begleitende Maßnahmen geben, die den Menschen vor Ort wieder Hoffnung und eine Basis für ihre Existenz geben. Doch dazu bedarf es enormer Anstrengungen und Akzeptanz und einem Ende der rücksichtslosen Plünderung somalischer Fischgründe durch Fischfangflotten aus Asien und Europa.

gez. G. Schütze