

Bremer Reeder fühlen sich im Stich gelassen

Sind das Leben und die Würde unserer Besatzungsmitglieder abhängig von der Flagge unter denen ihre Schiffe fahren?

Die erneute Aussage des Maritimen Koordinators der Bundesregierung Hans-Joachim Otto, anlässlich seines Besuches der Lloyd Werft am 2. Februar in Bremerhaven, dass die deutschen Reeder grundsätzlich um das Kap der Guten Hoffnung fahren sollen, statt die Suez Kanal Passage zu nutzen, ist genauso auf das Unverständnis der Bremer Reeder gestoßen, wie seine Forderung vom 1. Februar 2011 in der FAZ, den Indischen Ozean und den Suez Kanal zu sperren. Geradezu despektierlich wird die Aussage Herrn Ottos empfunden, dass den Schiffen deutscher Reeder besser geholfen werden kann, wenn sie ihre Schiffe unter deutsche Flagge setzen würden. Dazu sagte der Vorsitzter des Bremer Rhederverein Thorsten Mackenthun:

„1. Seit wann sind das Leben und die Würde unserer Besatzungsmitglieder abhängig von der Flagge, unter denen ihre Schiffe fahren? Es gibt gute Beispiele anderer demokratischer Staaten, wie zum Beispiel Frankreich, in denen ein Abkommen zwischen Marine und Reeder zum Schutz der Handelsschiffe geschlossen wurde. Oder Japan – mit ähnlichen verfassungsrechtlichen Problemen wie in Deutschland – wo eine gemeinsam Aktion von Marine und Polizei beschlossen wurde, die die Handelsschiffe, unabhängig von der Flagge, schützt. Bei der Bedrohung durch Piraten handelt es sich nicht nur um verbrecherischen Menschenraub, sondern bereits um eine Form von Terrorismus.

2. Herr Otto möchte bitte einmal konkret formulieren, wie denn die besseren Hilfen aussehen würden. Fakt ist, dass einer Hamburger Reederei vom Bundesinnenministerium der Einsatz von bewaffneten Kräften auf einem unter deutscher Flagge fahrenden Containerfrachter untersagt wurde und diese Reederei daraufhin ihr Schiff ausflaggte, um ihre Leute an Bord mit bewaffneten Kräften erfolgreich zu unterstützen. Auf dem Treffen am 25. Januar zum Thema Piraterie, zu dem der Maritime Koordinator eingeladen hatte, hatte ein Vertreter des Verteidigungsministers klar formuliert: „ Wir treten an Atalanta heran, um „Vessel Protection Detachment Teams“ auf alle gefährdeten Handelsschiffe auszuweiten. Atalanta unterscheidet nicht nach der Flagge.“ Mit seiner Aussage fällt der Koordinator der ihm anvertrauten Branche in den Rücken. Atalanta ist eine hervorragende Mission, allerdings müsste sie ihr Einsatzgebiet entsprechend der Piratenaktivitäten ausweiten. Wie bereits der Präsident des Verband Deutscher Reeder (VDR), Herr Michael Behrendt, mitgeteilt hat, sind die deutschen Reeder bereit, sich an den Kosten zur Pirateriebekämpfung zu beteiligen.

3. Die Sperrung des Indischen Ozeans und des Suez Kanals sind vergleichbar mit der Forderung, das mitteleuropäische Autobahnnetz weiträumig zu umfahren. Dieser Vorschlag ist für die meisten Reedereien nicht praktikabel. Veröffentlichungen des Ocean Beyond Piracy Project zufolge würde das Umfahren (Re-Routing) aller Schiffe die ansonsten durch den Suez Kanal fahren, Kosten in Höhe von 2,4 bis 3 Mrd. US-Dollar verursachen. Insgesamt kostet die Piraterie die internationale Handelsschiffahrt laut dieser Studie bereits zwischen 7 und 12 Mrd. US-Dollar pro Jahr.

4. Darüber hinaus darf Recht nicht dem Unrecht weichen. Afrika zu umfahren würde Piraten überall auf der Welt ermutigen, ihre Aktivitäten weiter auszudehnen. Das Grundgesetz und das internationale Seerechtsübereinkommen beinhalten den Schutz der Handelsschiffahrt vor Piraten und von daher besteht seitens der Bundesregierung die Pflicht, die deutsche Handelsschiffahrt zu schützen. Herr Otto, als Maritimer Koordinator der Bundesregierung, sollte hierin seine derzeitig dringlichste Aufgabe

sehen und sich vor allem bei den Beteiligten kundig machen, bevor er in der Öffentlichkeit Äußerungen von sich gibt, die sachlich und fachlich schlichtweg falsch und unpraktikabel sind.“

Konkrete Vorschläge zur Verbesserung der momentanen Situation, liegen seitens des Verbandes seit längerem vor.