

Bundespolizei soll Frachter schützen

Der Reederverband schlägt bewaffnete Bord-Kommandos im Piratengebiet vor und hat Beluga um Test gebeten

VON KRISCHAN FÖRSTER

Bremen. In letzter Minute war im Mai vergangenen Jahres die GSG 9 zurückbeordert worden. Tagelang hatte die Eliteeinheit unter strengster Geheimhaltung die gewaltsame Rückeroberung des von Piraten gekaperten Frachters „Hansa Slavanger“ trainiert. Doch dann bekam die Bundesregierung kalte Füße und stoppte die Aktion – wegen zu großer Risiken für die Besatzung, hieß es später. Schwerer noch wogen aber wohl rechtliche Unsicherheiten. Nun aber wird die Debatte über einen möglichen Einsatz bewaffneter Kräfte auf deutschen Schiffen neu angestoßen.

Auslöser dieses Mal ist wiederum ein deutsches Schiff, die „Taipan“ der Hamburger Reederei Komrowski. Auch dieser Frachter wurde entführt, später von niederländischen Soldaten aus der Gewalt der Piraten befreit. Vor wenigen Tagen ist die „Taipan“ wieder in See gestochen. Schiff, Ladung und Besatzung werden dieses Mal bewacht – von bewaffneten Mitarbeitern eines privaten Sicherheitsdienstes. Und weil das auf einem deutschen Schiff rechtlich unsicher gewesen wäre, ist die „Taipan“ jetzt unter der Flagge Liberias unterwegs.

Ein Grund, warum der Verband Deutscher Reeder (VDR) jetzt in die Offensive geht. „Wir würden uns wünschen, wenn künftig Bundespolizisten auf deutschen Schiffen mitfahren“, sagt VDR-Sprecher Max Johns. So, wie die Deutsche Marine, im Zuge der „Operation Atalanta“ ohnehin vor Ort, die Frachter der Welthungerhilfe auf ihrem Weg nach Somalia und Kenia schützt. Auf Handelsschiffen ist ihr dies aber aus verfassungsrechtlichen Gründen untersagt, zudem reichen Kriegsschiffe und Marinesoldaten kaum aus, um den Golf von Aden zu überwachen.

Die Piraten schlagen aber jetzt vermehrt vor der Ostküste Afrikas zu, zum Teil bis zu 500 Kilometer von der Küste entfernt mitten im Indischen Ozean. Der einzige effektive Schutz, so der Reederverband, wären Einheiten der Bundespolizei an Bord der Frachter. Sofern diese unter deutscher Flagge fahren, könnten sie wie ein extraterritoriales Staatsgebiet angesehen werden. Private Sicherheitsleute auf Schiffen lehnt der Verband dagegen ab.

Niemand könne beurteilen, wie seriös und fähig solche Söldner seien. Außerdem seien die Konsequenzen in einem Konfliktfall überhaupt nicht absehbar. Ungeklärt seien etwa Haftungsfragen, auch für die Reeder. „Es gibt zahlreiche Szenarien, die aus unserer Sicht unweigerlich vor Gericht enden würden“, sagt Johns. Und daran, dass immer mehr Schiffe umgeflogt werden, weil andere Länder weniger strenge Vorschriften haben, kann der Verbands- spitze auch nicht gelegen sein. Auch so ist



Die Bremer Reederei Beluga versucht, ihre Schiffe mit diversen Mitteln besser vor Piratennähten zu schützen. Dazu zählen auch leistungsstarke Wasserkanonen. Zusätzlich können dem Wasser Chemikalien beigemischt werden, die den Angreifern in den Augen brennen. FOTO: BELUGA

die einst versprochene Zahl von Schiffen unter deutscher Flagge rückläufig, derzeit sind es noch rund 450, zugesagt waren 500.

Erste Gespräche zwischen Reedereien und der Bundesregierung haben bereits stattgefunden. 40 Schiffe seien regelmäßig vor Ostafrika unterwegs, dazu kämen zahlreiche Liniendienste, die die gefährdeten Seegebiete zumindest streifen. „Wir müssen die Frage erst einmal im Grundsatz klären, danach gehen wir an die Details“, so Johns. Nach den Vorstellungen des Verbandes sollten sechs bis zehn Sicherheitskräften für jeweils zwei bis drei Tage an Bord der gefährdeten Schiffe gehen. Vieles ist aber noch unklar, etwa, wie der Polizeieinsatz auf hoher See logistisch und technisch zu organisieren wäre und wer dafür bezahlen würde. „Wir sind in Gesprächen“, sagt Johns. Man sei zu vielem bereit, deutet er an. Das Vorhaben ist allerdings heikel und sehr umstritten.

Reeder wie der Bremer Niels Stolberg, dessen „BBC Trinidad“ im August 2008 ge-

kapert und erst gegen Zahlung von 1,1 Millionen US-Dollar Lösegeld wieder freigegeben war, hatte danach seine Schiffe massiv auferüstet, allerdings mit ausschließlich technischen Abwehrhilfen wie Stacheldraht, verbarrkadierten Einstiegs-luken und leistungsfähigen Wasserkanonen. Nur die eigens angeschafften Schallkanonen, deren Höllenlärm Piraten abschrecken sollten, wurden nach einer sechsmonatigen Testphase wieder ausrangiert. Die Geräte waren zu groß, ihre Reichweite dagegen bescheiden.

Zudem wurden nach Angaben von Beluga alle Besatzungen geschult, wie sie sich eines Angriffs möglichst erwehren können und was angeraten ist, wenn die Kaperung nicht zu verhindern sei. Insgesamt habe man bereits fünf Millionen Euro in die Flotte und in Trainingsseminare investiert, heißt es bei der Reederei. Darüber hinaus hatte Stolberg bislang immer eine stärkere Militärpräsenz gefordert und in der Vergangenheit den Einsatz von ferngesteuerten

Drohnen vorgeschlagen, um auch größere Seegebiete überwachen zu können. Bewaffnete Trupps auf seinen Schiffen, erst recht, wenn sie von privaten Sicherheitsfirmen gestellt würden, hatte er bislang kategorisch abgelehnt. Zu groß sei die Gefahr, dass die Situation eskalieren könnte. „Niemand weiß, wie die ohnehin unberechenbaren Piraten reagieren, wenn man ihnen mit Waffengewalt gegenübertritt.“ Offenbar bekommt auch für Stolberg das Thema eine andere Note. Der Reederverband hat bei Beluga angefragt, ob man nicht Bundespolizisten an Bord nehmen würde. „Wir prüfen, inwieweit das für uns in Betracht kommt“, sagt eine Reederreisprecherin.

Eine schnelle Entscheidung über den möglichen Einsatz der Bundespolizei ist angesichts der komplizierten Lage nicht zu erwarten. Doch der VDR will „erste positive Signale“ vernommen haben. Und im Bundespolizei-Präsidium in Potsdam arbeitet ein Expertenteam dem Vernehmen nach an denkbaren Einsatzstrategien.