

Die Handelsschifffahrt braucht eine starke Marine

Ralf Nagel

Im Heft 1-2/2016 haben wir umfangreich über das 8. Maritime Expertengespräch in Laboe mit dem Thema „Die Bedrohung wächst: Seehandelswege in Gefahr?“ berichtet. Leider fehlte der Beitrag des Geschäftsführenden Präsidiumsmitglieds des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Ralf Nagel, wegen dessen starker Arbeitsbelastung im Vorfeld der Jahreshauptversammlung des VDR. Aber, was lange währt, wird endlich gut, und wir reichen hiermit den Artikel über die Notwendigkeit einer starken Deutschen Marine nach.

DEUTSCHE
MARITIME
AKADEMIE

Eine Stiftung des
Deutschen Marinebundes e.V.

Wenn ein Lkw-Fahrer mit seinem Truck über die Autobahn in Deutschland fährt, beschäftigen ihn Fragen wie: Wo werde ich heute im Stau stehen? Komme ich rechtzeitig bei meinem Kunden an? Er wird sich jedoch kaum fragen: Werde ich heute überfallen? Bleibe ich dabei unversehrt? Nehmen mich die Verbrecher als Geisel, um Lösegeld zu erpressen? Werden sie mich foltern?

Für die Transport-Logistiker auf Deutschlands Straßen sind solche Fragen absurd. Polizei und Justiz sorgen nicht nur dafür, dass Straftaten verfolgt und die Täter verurteilt werden. Allein die

Präsenz des Rechtsstaates entfaltet eine präventive Wirkung. Selbst wenn keine Polizisten unmittelbar vor Ort sind, warten auf dem Seitenstreifen der Autobahn keine bewaffneten Gangster auf vorbeifliegende Beute.

Beitrag der Schifffahrt zu Wohlstand und Versorgungssicherheit unverzichtbar

In anderen Teilen der Welt ist die Sicherheitslage eine andere – nicht nur auf den Straßen, sondern auch in den Häfen, in der Nähe der Küsten und auf dem

offenen Meer. Handelsschiffe sind überall auf der Welt unterwegs, auch da, wo es gefährlich ist. Sie müssen es sein, um Wirtschaft und Verbraucher zu versorgen, etwa mit Rohstoffen für die Industrie und mit Lebensmitteln und Kleidung für die Menschen.

Als Exportnation ist Deutschland in besonderem Maße auf die Schifffahrt angewiesen. Der deutsche Maschinen- und Anlagebau, die Automobilindustrie und viele weitere Wirtschaftszweige leben von zuverlässigen Exportmöglichkeiten über das Meer. Die Schifffahrt transportiert rund 90 % des Welthandels. Globalisierung und unser Maß an Wohlstand wären ohne den Seetransport nicht denkbar.

Deutschland ist mit über 3.000 Schiffen die viertgrößte Schifffahrtsnation der Welt. Und auch wenn viele dieser Schiffe nie in deutsche Häfen kommen, weil sie Eisenerz von Australien nach Nordamerika bringen oder Erdöl aus Nigeria nach Indien, profitiert die deutsche Volkswirtschaft von diesem Geschäft. Deutsche Reedereien sichern rund 24.000 Arbeitsplätze an Land und tragen jährlich 1,1 Mrd. Euro an Steuer- und Sozialbeiträgen bei. Mit gutem Grund darf man für die 1,5 Mio. Seeleute weltweit fordern, dass sie ihrer unverzichtbaren Arbeit ebenso sicher nachgehen können wie der anfangs beschriebene Lkw-Fahrer auf der Autobahn in Deutschland.

Weltweite Piratenangriffe unverändert hoch – Geiselnahmen vor Westafrika

Die Realität zeigt, dass die Gefahr vor Überfällen, körperlicher Gewalt und Entführung für Seeleute in verschiedenen Regionen der Welt nach wie vor real ist. Der jüngste Piraterie-Bericht des Piracy Reporting Centre bei der International Chamber of Commerce verzeichnet für das Jahr 2015 246 Piraten-Angriffe auf zivile Handelsschiffe – das sind unvermindert viele Fälle wie im Vorjahr (245). 14 Seeleute wurden dabei verletzt, ein Seemann verlor bei einem Angriff sogar sein Leben. Es wurden zwar weniger Seeleute als Geiseln genommen (nämlich 271 – in 2014 waren es noch 442), aber die Zahl der Besatzungsmitglieder, die bei einem Überfall von ihren Schiffen an Land verschleppt und für die Lösegeld erpresst wurde, hat sich verdoppelt (von 9 auf 19).

Die 19 Geiselnahmen zur Lösegelderpressung – und auch die Tötung eines



Foto: DMB

Ralf Nagel ist Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR)

Seemanns – erfolgten im Golf von Guinea, vor Nigeria und Ghana. In der Region gibt es keinen zuverlässigen Schutz durch die Marinen und Küstenwachen der Anrainerstaaten. Darüber hinaus dürfen die Reedereien ihre Schiffe nicht mit ihren eigenen Sicherheitskräften beschützen.

Der VDR fordert daher von der Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die Reeder eigene private bewaffnete Sicherheitsdienste auch im Bereich der Hoheitsgewässer der Anrainerstaaten in Westafrika einsetzen können. Darüber hinaus sind eine verlässliche Lagebild-erstellung und der grenzüberschreitende Datenaustausch wichtig. Die bisherigen Ansätze dazu müssen stärker auch von Deutschland unterstützt werden. Die erfolgreiche Kooperation der Küstenstaaten in der Straße von Malakka in Südost-Asien – einem Hotspot für Raubüberfälle auf vorwiegend kleinere Schiffe – könnte Vorbild dafür sein.

Kooperation gegen Piraterie in Südost-Asien

Wie erfolgreich das sein kann, zeigen die Anrainerstaaten der Straße von Malakka, einer der wichtigsten Schifffahrtsstraßen der Welt. Dort gibt es zwar die höchste Zahl von Piratenangriffen, aber dabei handelt es sich vor allem um Gelegenheitsdiebstähle. Die Piraten verschaffen sich vorwiegend Zutritt zu klei-

nen Tankschiffen, rauben die Besatzung aus und pumpen Teile der Ladung ab. Es geht nicht darum, Seeleute als Geiseln zu nehmen und Lösegeld zu erpressen.

In den letzten Jahren haben die Küstenstaaten ihre Zusammenarbeit im Kampf gegen die Piraterie intensiviert. Grenzüberschreitende Verfolgung von Straftätern und die jüngsten Festnahmen von führenden Köpfen der Verbrecherkartelle zeigen, dass Piraterie zurückgedrängt werden kann, wenn staatlicherseits Mittel und Wille vorhanden sind und zusammengearbeitet wird.

Piraterie am Horn von Afrika bleibt große Bedrohung

Wie sieht es auf der östlichen Seite des afrikanischen Kontinentes aus? Noch vor wenigen Jahren kam es dort regelmäßig zu Kaperungen und Geiselnahmen. Im Jahr 2015 gab es keine Angriffe. Ist das eine gute Nachricht? Die Bedrohungslage am Horn von Afrika lässt sich mit einem Schwelbrand vergleichen: solange die Sauerstoff-Zufuhr unterbunden ist, glimmt er vor sich hin. Eine immense Gefahr, jedoch außerhalb der Wahrnehmung. Sobald aber frische Luft an den Brandherd kommt, lodern die Flammen auf. Wer dann nicht rechtzeitig löschen kann, droht zu verbrennen.

In Teilen Somalias schwelt die Piraterie vor sich hin. Die Präsenz der Marinekräfte im Golf von Aden und die Überwachung aus der Luft sorgen dafür, dass den kriminellen Strukturen an Land bislang der Sauerstoff fehlt. Für diesen Einsatz gebührt der Deutschen Marine und

den weiteren militärischen und polizeilichen Spezialkräften der ausdrückliche Dank der Schifffahrt. Im Zusammenspiel mit den Schutzmaßnahmen der Reeder an Bord ihrer Schiffe – vor allem die abschreckende Wirkung privater bewaffneter Sicherheitskräfte – konnten die Piraten in die Defensive gebracht werden. Seit drei Jahren gab es in der Region keine neuen Fälle von aufgebrachteten Schiffen, gequälten und als Geiseln für Lösegeldzahlungen gefangen gehaltenen Seeleute. Jedoch befinden sich weiterhin 29 asiatische Seeleute in der Hand von Piraten – seit Jahren.

Nachhaltig gelöscht ist der Brandherd aber noch lange nicht. In weiten Teilen Somalias fehlt es an staatlichen Strukturen, die Sicherheit und Rechtsstaatlichkeit garantieren können. Dazu treten Armut und Perspektivlosigkeit für weite Teile der Bevölkerung. Das verbrecherische Geschäftsmodell der Geisel-Piraterie findet weiterhin einen fruchtbaren Nährboden in Somalia. Angesichts des anhaltenden Bürgerkriegs im Jemen – direkt auf der gegenüberliegenden Seite der schmalen Meerenge im Golf von Aden – zerfallen staatliche Ordnungs- und Sicherheitsstrukturen.

Vor diesem Hintergrund wäre es buchstäblich brandgefährlich, den Einsatz der Marine aufgrund der ausbleibenden Angriffe in der Region für überflüssig zu erklären. Genau dadurch würden die Piraten frischen Wind erhalten und sofort wieder zuschlagen. Verdächtige Boote werden immer wieder von unseren Handelsschiffen beobachtet. Die Piraten scheinen zu testen, ob wir uns noch aus-



Fotos: Bundeswehr

Soldat Marineschutzkräfte auf Fregatte SCHLESWIG-HOLSTEIN beim Eskort

reichend schützen. Daher appelliert der Verband Deutscher Reeder immer wieder an die Politik, das Mandat für die EU-Mission Atalanta zu verlängern. Auch die Schifffahrt selbst hält an den Schutzmaßnahmen fest, die vom Informationsaustausch mit den Marinekräften vor Ort, über passive Maßnahmen wie Stacheldraht an Bord bis hin zum Einsatz von Sicherheitsteams an Bord reichen. Erst wenn an Land vernünftige Strukturen entstehen, kann das Piraterie-Problem nachhaltig zurückgedrängt werden.

Mit einem Bildungszentrum versucht der VDR gemeinsam mit der Organisation SOS-Kinderdörfer in Dschibuti nahe der Grenze zu Somalia, jungen Menschen – überwiegend Flüchtlinge aus dem gezeichneten Nachbarland – echte Perspektiven für eine Arbeit zu schaffen. In der Region gibt es vor allem in der maritimen Wirtschaft großen Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften (mehr Informationen: <http://bit.ly/1Qx1XzX>). Unser Engagement ist nur ein kleiner Beitrag, aber nur über eine gute Entwicklung an Land werden wir langfristig und nachhaltig für Sicherheit sorgen können. Bis es aber soweit ist, braucht die Handelsschifffahrt in der Region die Marine, um das Leben der Seeleute zu schützen.

Marine entlastet Handelsschifffahrt bei der Rettung von Flüchtlingen im Mittelmeer

Dass die Handelsschifffahrt und unsere Seeleute nicht nur vom Schutz der Marine vor Piraten profitieren, ist im Jahr 2015 bei einem anderen Thema deutlich geworden – ein Thema, das die öffentliche Debatte in Europa seit Monaten bestimmt: die Flucht hunderttausender Menschen aus den Kriegs- und Krisenregionen im Nahen Osten und Teilen Afrikas nach Europa. Bevor die sogenannte Balkan-Route zur Haupttransitroute für die Flüchtlinge wurde (ein Umstand, der sich angesichts der zunehmenden Grenzschließungen schnell wieder auf andere Wege verlagern könnte), gelangten immer mehr Flüchtlinge auf völlig seeuntauglichen und überladenen Booten über das Mittelmeer.

Nach dem Ende der italienischen Rettungsmission „Mare Nostrum“ im Mittelmeer Ende 2014 geriet die Handelsschifffahrt unfreiwillig in die Rolle von Seenotrettern. Ab dem Frühjahr 2015 schnellte die Zahl der Bootsflüchtlin-

ge – und auch die der schrecklichen Unglücke mit hunderten Toten – in die Höhe. Allein deutsche Handelsschiffe haben im ersten Halbjahr 2015 über 2.500 Menschen vor dem Ertrinken gerettet. Die Seeleute gerieten dabei immer wieder an ihre körperlichen und psychischen Grenzen.

Handelsschiffe sind nicht für die Rettung einer großen Zahl von Menschen geeignet. Wenn hunderte, oftmals traumatisierte Menschen, an Bord geholt werden, fehlt es an hinreichender medizinischer Betreuung, an sanitären Einrichtungen, an Sicherheitskräften, Dolmet-

lebensbedrohlichen Situationen gerettet werden und an Bord angemessen versorgt werden konnten. Diese Arbeit verdient größten Respekt und die tiefe Dankbarkeit der Seeleute im Mittelmeer, die spürbar entlastet wurden. Nur noch in Einzelfällen kamen seitdem Handelsschiffe bei Rettungsaktionen zum Einsatz.

Die staatliche Seenotrettung im Mittelmeer muss dringend weitergeführt und intensiviert werden. Handelsschiffe und ihre Besatzungen können nicht die Aufgabe von professionell geschulten und ausgerüsteten Rettungskräften übernehmen. Klar ist aber auch: wir werden wei-



Seefernaufklärer PC3 ORION in Dschibuti

schern und vielem mehr. Hinzu kommen dramatische Ereignisse, wenn etwa ein überladenes Flüchtlingsboot bei der Rettung kentert, weil alle Menschen gleichzeitig auf eine Seite drängen. Dann kämpfen auf einen Schlag Frauen, Männer und Kinder ohne Schwimmwesten im kalten Wasser ums Überleben. Die Besatzungen können dann selbst unter äußerstem Einsatz ihrer zur Verfügung stehenden Mittel viele Menschen nicht retten und müssen mit ansehen, wie sie vor ihren Augen ertrinken – eine schier unvorstellbare Belastung.

Aufgrund des hohen politischen Drucks, den u.a. die internationale Seeschifffahrt auf die europäischen Staats- und Regierungschefs aufgebaut hatte, wurden die hoheitlichen Rettungsmaßnahmen im Mittelmeer seitens der EU im Sommer 2015 ausgeweitet. Unterstützt wurden sie durch die Entsendung weiterer Marineeinheiten einzelner EU-Mitgliedstaaten, darunter auch der Bundesrepublik. Dem professionellen Einsatz der Marine ist es zu verdanken, dass mittlerweile viele tausend Flüchtlinge aus

terhin jederzeit Flüchtlinge im Mittelmeer retten. Das ist nicht nur international verbindliches Recht, sondern auch moralische Pflicht eines jeden, der zur See fährt.

Engagement der Marine auch in Zukunft wichtig für die Schifffahrt

Das vergangene Jahr hat gezeigt, dass der Seehandel nicht nur auf Schutz vor der andauernden Bedrohung durch die Piraterie angewiesen ist. Die Flüchtlingsrettung im Mittelmeer hat insbesondere die Besatzungen vor eine in ihrem Ausmaß völlig neue Situation gestellt, mit der sie überfordert war. Das Engagement der Marine ist für die Schifffahrt unverzichtbar. Wir werden zukünftig wohl eher in zunehmendem Maße vom Schutz, von der Expertise und der Unterstützung der Marine abhängig sein. Wir hoffen, dass die Marine für diese zentralen Aufgaben hinreichend ausgestattet sein wird, für die Sicherheit unserer Seeleute und Gewährleistung eines friedlichen Handels auf See. ▲