Viele offene Fragen

Deutsche Zulassungen im Kampf gegen Piraterie

Ab dem 1.12.2013 dürfen zum Schutz von Schiffen unter deutscher Flagge nur zugelassene Sicherheitsunternehmen tätig werden. Das Gesetz ist wegweisend, die Umsetzung allerdings steht noch aus. Wenn man die Hintergründe des Gesetzes, die wesentlichen Bestandteile, mögliche Schwierigkeiten und die Bedeutung für die Sicherheitsbranche erörtert, wird schnell deutlich, dass viele Fragen noch offen sind.

Piraterie bedroht die Handelsrouten. Durch teilweise hohe Lösegeldzahlungen (bis zu zehn Millionen US-Dollar) entwickelte sich am Golf von Aden eine florierende organisierte Kriminalität. Die Banden weiteten ihr Einsatzgebiet durch den Einsatz von „Mutterschiffen" – oft gekaperten Fischkuttern – weit in den indischen Ozean aus und rüsteten sich mit Sturmgewehren und Raketenwerfern.

Die internationale Gemeinschaft reagierte durch Verstärkung von Marinekräften in dem „Hochrisikogebiet" (High risk Area – HRA). Die Reeder gaben sich einen „BMP 4" („Best Management Practice") genannten Verhaltenskodex. Dieser sieht unter anderem die schnelle Querung des Gebiets, ständige Besetzung eines Ausgucks, Ausweichmanöver und Informations- und Positionsabgleich vor.

Die Schiffe selbst werden mit Stacheldrahtverhauen, Schutzräumen („Zitadellen") und anderen Maßnahmen gegen Angriffe gesichert. Verstärkt werden auch bewaffnete Sicherheitskräfte eingesetzt. In der Regel bestehen diese Vier-Mann-Teams aus ehemaligen Militärangehörigen. Je nach Flagge, unter der das Schiff fährt, werden auch halb- oder vollautomatische Waffen eingesetzt.

All diese Maßnahmen zeigen auch Erfolg. In den letzten Monaten nahmen die Angriffe in der HRA deutlich ab. Stattdessen wird vermehrt eine auf Raub (vor allem Bunkeröl) ausgerichtete Piraterie im Golf von Guinea an der Westküste Afrikas verzeichnet.

Die Bewaffnung der Sicherheitskräfte auf Schiffen ist noch strittig. Bilder: Thinkstock

Bedeutung Deutschlands

Die Zulassung ist zwar nur für die ungefähr 440 zurzeit noch unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe relevant. Allerdings verfügt Deutschland mit knapp 3.550 Schiffen über die drittgrößte Handelsflotte der Welt. 2011 führten nach Angaben des Verbands deutscher Reeder (VdR) Schiffe unter deutscher Flagge 933 Mal den „Transit" durch die HRA durch (1.700 Transits deutscher Schiffe insgesamt). Nach einer Studie von Pricewaterhousecoopers aus 2012 setzten bis zu 80 Prozent der deutschen Eigner bewaffnete Sicherheitskräfte für den Transit ein. Die deutsche Schifffahrt, wenn auch nicht die deutsche Flagge, hat also ein erhebliches Gewicht.

Heutige Rechtslage

Die Rechtslage bis zum 1.12.2013 ist vom Einsatz bewaffneter Sicherheitskräfte auf Schiffen überfordert. An Bord unter deutscher Flagge gilt deutsches Recht. Die Bewachung von Schiff, Seeleuten und Ladung ist nach §34a Gewerbeordnung (GewO) möglich. Die hoheitlichen Anforderungen hieran orientieren sich an „normalen" Bewachungsaufgaben. Bei diesen Dienstleistungen kann innerhalb kürzester Zeit die Polizei zu Hilfe kommen, und die gewerberechtliche Nachschau ist möglich.

Dies geht bei einem Piratenangriff natürlich nicht. Auf See

→ AUTOR

***Michael Karschau** ist Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht mit dem Schwerpunkt Sicherheit in Lieferketten in der Kanzlei Grimme & Partner, Hamburg.*
Tel.: +49 40 32578770
E-Mail: m.karschau@grimme-partner.com
www.grimme-partner.com

Moderne Piraterie – eine Form der organisierten Kriminalität.

operierende Sicherheitskräfte müssen notfalls mit Schusswaffen Angriffe abwehren – und das womöglich unter gleichzeitigem Beschuss. Es handelt sich daher um eine vollständig andere Bewachungsaufgabe. Fremde Rechtsgüter können in erheblich höherem Maße beeinträchtigt werden, die Polizei ist nicht verfügbar und eine Nachschau nicht möglich.

Piraterieschutzgesetz

Dies wird sich am 1.12.2013 ändern. Ab dann müssen Sicherheitsunternehmen über eine vom Bundesamt für Außenwirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) erteilte Zulassung verfügen. Das Zulassungsverfahren wird jedes Unternehmen zwischen 8.000 bis 16.000 Euro kosten. Die Unternehmen müssen eine Vielzahl von Nachweisen erbringen, beispielsweise über Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit leitender Personen, Einsatzplanung, Trainingsstand, Auswahl und Kenntnisse und Fähigkeiten des Personals und den Umgang mit Waffen. Deutsche und ausländische Unternehmen können gleichermaßen zugelassen werden.

Viele Sicherheitsfirmen sind wegen langfristiger Verträge auf die Zulassung angewiesen. Die Voraussetzungen sind immer noch unklar, Zulassungsverfahren noch nicht in Gang. Deswegen verlängerte der Bundestag kürzlich (28.2.2013) mit einem nur als Nacht-und-Nebel Aktion zu bezeichnenden Vorgehen den ursprünglich auf den 1.8.2013 gesetzten Termin auf den 1.12.2013. Denn die Zeit wäre sonst zu knapp geworden.

Und es gibt auch noch viele offene Fragen: Müssen die Sicherheitskräfte beispielsweise deutsch sprechen können? Zur Kommunikation ist dies nicht zwingend notwendig; denn die Sprache der internationalen Schifffahrt ist Englisch.

Offene Fragen gibt es auch bezüglich des Waffenrechts. Ein deutscher Sicherheitsdienstleister kritisiert zu Recht Unklarheiten im Waffengesetz. Die Waffenbehörde Hamburg wird zentral für die waffenrechtlichen Erlaubnisse zuständig sein – aber gilt das auch für deutsche Unternehmen auf fremdgeflaggten Schiffen?

Der aktuelle Verordnungsentwurf sieht eine Pflichtversicherung wie bei der Bewachungsverordnung (BewachV) vor, allerdings mit einer Deckungssumme von fünf Millionen Euro und gültig für alle Schäden. Der Interessenverband der Versicherungswirtschaft forderte jedoch im Januar 2013 je nach Schaden eine geringere Haftungssumme. Sollte sich dies durchsetzen, würden die Versicherungen für die Sicherheitsunternehmen ungeeignet sein.

International ist der Standardbewachungsvertrag „Guardcon“ verbreitet. Dieser sieht keine Abstufung nach Schäden vor. Der Einsatz eines Sicherheitsunternehmens ohne eine entsprechende Deckung wäre damit nicht nur ein Verstoß gegen Guardcon. Auch der Schiffsversicherer könnte bei einer Entführung eventuell die Deckung verweigern. Dieses Risiko werden die Reeder nicht eingehen wollen. Und ebenfalls immer noch ungelöst ist der Einsatz von Subunternehmern.

Bedeutung für die Branche

Das Piratenschutzgesetz ist sehr innovativ, international eingebettet und verlangt einen sehr hohen Standard.

Vor allem aber ist das Gesetz eine erste Abkehr von den üblichen Zulassungen nach § 34 a GewO. Erstmals wird ein Unternehmen und nicht mehr eine Einzelperson geprüft und zugelassen. Es wird argumentierbar, dass solche Zulassungen auch für vergleichbare kleinere Bereiche der Bewachungswirtschaft eingeführt werden können.

Denkbar sind Einsätze in Krisengebieten, die Bewachung von Botschaften und Konsulaten und Hilfsdienste für Bundeswehreinsätze. Dafür muss sich das Piraterieschutzgesetz bewähren. □

Artikel als PDF
www.sicherheit.info
Webcode: 1128851