07. Februar 2011, von Michael Schöfer Der Wert eines Menschenlebens

Piraterie ist nur im Kino spaßig, echte Piraten sind nicht mit Jack Sparrow (Fluch der Karibik) oder dem Held des Films "Sir Francis Drake - Der Pirat der Königin" vergleichbar. Die somalischen Piraten sind nicht nur äußerst lästig, sondern brandgefährlich. Das hat zuletzt der missglückte Befreiungsversuch des gekaperten Frachters "Beluga Nomination" gezeigt, bei dem drei Seeleute ums Leben kamen (zwei davon wurden von den Piraten exekutiert). Niels Stolberg, Chef der Beluga-Reederei, möchte deshalb bewaffnete Kräfte auf seinen Schiffen mitfahren lassen. "Die Brutalität und Grausamkeit der Entführer ist schier unfassbar", sagt Stolberg. [1] Die Piraten seien außerdem immer besser ausgerüstet, heißt es. Schiffe kapern ist offenbar ein einträgliches Geschäft. Und der, der genug Geld hat, kann sich auf dem internationalen Waffenmarkt fast nach Gutdünken bedienen.

Die bereits im Rahmen der "Operation Atalanta" patrouillierenden Kriegsschiffe sind überfordert. Am Einsatz im östlich von Afrika gelegenen Seegebiet beteiligen sich dem Auswärtigen Amt zufolge mittlerweile "rund 40 Kriegsschiffe verschiedener Staaten". Nicht vollkommen wirkungslos, aber offenbar viel zu wenige. Angeblich seien für eine lückenlose Überwachung 500 Kriegsschiffe notwendig - so viele hat nicht einmal die größte Flotte der Welt, die US-Navy. Was also tun? Tatsächlich deutsche Soldaten auf den Handelsschiffen mitfahren lassen? Das ist in mehrfacher Hinsicht problematisch. Laut Grundgesetz wäre auf den Schiffen die Polizei zuständig, aber die ist dafür unzureichend ausgerüstet. Soldaten könnte man nur nach einer Verfassungsänderung einsetzen, doch die ist wiederum schwer zu bekommen. Rechtsstaatliche Bedenken wiegen nun mal eindeutig schwerer, als der subjektiv durchaus verständliche Wunsch der Reeder.

Darüber hinaus steht dem Ansinnen das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen im Wege. "Schiffe fahren unter der Flagge eines einzigen Staates und unterstehen auf Hoher See seiner ausschließlichen Hoheitsgewalt", bestimmt Artikel 92 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. [PDF-Datei mit 694 kb] Die "Hoheitsgewalt und Kontrolle" auf den Frachtern übt ausschließlich der Flaggenstaat aus, "jeder Staat ergreift für die seine Flagge führenden Schiffe die Maßnahmen, die zur Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlich sind" (Artikel 94).

Mit anderen Worten: Deutsche Sicherheitskräfte, gleichgültig ob Polizisten oder Soldaten, hätten auf dem Hoheitsgebiet fremder Schiffe überhaupt nichts zu suchen. Aber genau das ist ein gravierendes Argument: Von den 70 Schiffen der Beluga-Reederei fahren nämlich bloß zwölf unter deutscher Flagge. Gewiss, die Reederei, also der Eigentümer der Schiffe, sitzt in Deutschland, das ist juristisch allerdings ohne Belang. "Von 3559 Schiffen mit deutschen Eigentümern fahren (...) nur 566 Schiffe unter der schwarz-rot-goldenen Flagge", meldet die Badische Zeitung. [2] "2993 Handels- und Kreuzfahrtschiffe fahren unter Billigflaggen von Liberia, Panama oder Antigua." Auch für die "Beluga Nomination" wäre laut internationalem Seerecht der karibische Inselstaat "Antigua und Barbuda" (86.754 Einwohner, 245 Soldaten) zuständig gewesen. Nur jetzt, nachdem das Schiff in die Hände von Piraten gefallen ist, dürfen fremde Marinesoldaten - juristisch vom Seerecht gedeckt - zu Hilfe eilen.

Ausgeflaggt wird ein Schiff mit dem Ziel, Kosten zu sparen. "Gespart wird vor allem an den Steuern, welche durch die zum größten Teil geringere Besteuerung in den Billigflaggenstaaten, geringere Lohnkosten bei den Reedereien erzeugen, aber auch durch oft geringere Sozialleistungen für die Besatzungsmitglieder (festgelegt durch das jeweilige Lohntarifsystem). Auch die Sicherheits- und Besetzungsstandards eines Teils der Billigflaggen-

staaten sind einfacher, und damit kostengünstiger einzuhalten." [3] Anders ausgedrückt: Die deutschen Reeder wollen zwar auf Kosten des deutschen Steuerzahlers geschützt werden, möchten aber zum hiesigen Steueraufkommen möglichst wenig beitragen. Das war, wie sich gerade zeigt, ziemlich kurzsichtig. Davon abgesehen, juristisch heikel bliebe das Ganze trotzdem.

Niels Stolberg erwägt, seine Schiffe wieder vermehrt unter deutscher Flagge fahren zu lassen. Die Absicht liegt auf der Hand: In einer Zwangslage kehrt man notgedrungen unter den Rockzipfel von Vater Staat zurück. Sollte die Situation irgendwann einmal bereinigt sein, was aller Voraussicht nach jedoch nicht so schnell geschehen wird, kann man die heimischen Gefilde ja wieder verlassen. Manche bewerten eine solche Haltung als zynisch. Immerhin würden deutsche Polizisten oder Soldaten ihr Leben riskieren. Der Umweg um Südafrika herum würde pro Schiff bis zu 500.000 Dollar Mehrkosten verursachen, beklagt Stolberg. Daraus können wir indirekt auf den Wert eines Menschenleben schließen. Mehr als die besagte Summe beträgt er jedenfalls nicht, denn sonst würden die Reeder ihre Schiffe längst ums Kap der Guten Hoffnung fahren lassen. Piraterie ist zugegebenermaßen schlimm. Aber die Geisteshaltung mancher Unternehmer sicherlich ebenso.

[1] Süddeutsche vom 07.02.2011

[2] Badische Zeitung vom 07.02.2011

[3] Wikipedia, Ausflagung, Schifffahrt