

Das Video zeige die Realität, sagt Ben. Was darin zu sehen ist, habe er selbst vor der Küste von Somalia erlebt. Er sei dort als bewaffneter Wachmann auf Schiffen deutscher Reeder unterwegs gewesen. Ben heißt in Wirklichkeit anders, sein Name darf nicht genannt werden.

Auf dem Video, das Ben meint, fährt ein Frachtschiff mitten auf dem Indischen Ozean dahin, als plötzlich Hektik an Bord ausbricht. Es handelt sich um den amerikanischen Massengutfrachter *Avocet*. Nach Angaben des Nachrichtenagentur Bloomberg entstand das Video im März 2011.

Durch die Fenster der Brücke ist in der Ferne ein kleines Boot auf dem blauen Meer zu sehen, das rasch näherkommt. »Ich gebe die Waffen frei«, sagt ein Mann in sein Funkgerät. »Los, Warnschuss!« Dann läuft er von der Brücke nach draußen. Dort feuert ein Wachmann vom Aufbau des Schiffs mit einem Sturmgewehr auf das Boot. Patronenhülsen fliegen, Salven knattern. Das beschossene Boot prallt gegen die Bordwand. »Ein zweites Schiff«, ruft ein dritter bewaffneter Wachmann. Erneut fallen Schüsse.

Die Männer mit den Gewehren sind private Sicherheitsleute, die den Frachter schützen sollen. Im Boot vermuten sie Piraten. Eine der Wachen hat die Schießerei gefilmt. Die Aufnahmen landen im Sommer 2012 im Internet auf Videoplattformen. Ob die Männer in den Booten tatsächlich Seeräuber waren oder doch nur Fischer, lässt sich nicht klären. Ein Manager des Sicherheitsunternehmens Trident Group, das die Männer gestellt haben soll, sagte der Nachrichtenagentur Bloomberg, einige der Bootsinsassen seien vermutlich getötet oder verletzt worden. Die Sicherheitsleute an Bord der *Avocet* seien von den Booten aus beschossen worden. Auf dem Video ist das nicht zu sehen. Fragen der *ZEIT* wollte Trident nicht beantworten.

Ben arbeitet für ein deutsches Sicherheitsunternehmen, das seine Männer an Reedereien vermietet. In einem gediegenen Café in einer deutschen Großstadt berichtet er von seinen Einsätzen vor Ostafrika. Er zeigt Fotos auf seinem Handy, auf denen er mit Schutzweste, Funkgerät und Sturmgewehr an Bord



## Mit Söldnern gegen Seeräuber

von Schiffen zu sehen ist. Ben hat sein Handwerk bei der Bundeswehr gelernt – wie die meisten Deutschen, die sich als bewaffnete Wachen in Krisengebieten verdingen. Mehrmals hat er Frachter und Containerschiffe begleitet.

Die Sicherheitsleute operieren mit vier Mann starken Teams. Sie gehen in Häfen in Sri Lanka, Indonesien, Singapur oder Indien an Bord, wenn die zu schützenden Schiffe von Asien nach Europa wollen. Wenn die Frachter und Tanker die Fahrt in Europa beginnen, sind Ägypten oder Malta beliebte Startpunkte. Manchmal werden die Sicherheitsleute auch von einem Schnellboot zu den Schiffen gebracht. Waffen besorgen spezielle Agenturen, die in der Region ansässig sind und die Gewehre bei einheimischen Sicherheitskräften oder auf dem Schwarzmarkt kaufen. Die Waffen werden dann von Mittelsmännern auf hoher See an Bord gebracht. Nach der Passage schmissen die Wachleute die Gewehre ins Meer, um Scherereien

mit Zollbehörden aus dem Weg zu gehen, sagt Ben. Er erzählt von einem österreichischen Kollegen, der bei der Einreise nach Ägypten mit einem Nachtsichtgerät, das zu einem Gewehr gehörte, beim Zoll auffiel und mehrere Wochen ins Gefängnis kam.

Maritime Sicherheitskräfte oder *Vessel Protection Officers* nennen sich die meisten Wachleute. Ben findet auch den Ausdruck Söldner in Ordnung, den Kritiker häufig verwenden. Schließlich seien viele der Kollegen, mit denen er an Bord zusammenarbeite, als Spezialisten für amerikanische und britische Firmen in Afghanistan oder im Irak gewesen. Für einen üppigen Sold hätten sie Aufgaben der Militärs übernommen. Vor Somalia lasse sich heute ebenfalls gutes Geld verdienen, sagt Ben. Und Schiffe zu beschützen sei weniger risikoreich, als Lastwagenkolonnen an den Taliban vorbei durch Afghanistan zu führen.

Bisher findet der Einsatz von bewaffneten Wächtern an Bord in einer rechtlichen Grauzone statt. Der Einsatz von privaten Sicherheitskräften auf deutschen Schiffen ist von den Gesetzen nicht vorgesehen. Reeder klagen, dass sie und ihre Kapitäne mit einem Bein im Gefängnis stünden. Trotzdem haben sie Tatsachen geschaffen. Fast 60 Prozent der deutschen Reedereien haben Anfang 2012 auf die Dienste von bewaffneten Wachleuten an Bord ihrer Schiffe zurückgegriffen, ergab eine Umfrage der Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers unter 101 Reedereien.

Nachdem die Bundesregierung lange gezögert hatte, dem Begehren der Branche nachzugeben, brachte sie kurz vor der parlamentarischen Sommerpause den Entwurf für ein Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen auf den Weg. Damit sollen die Gewerbeordnung und das Waffenrecht geändert werden.

Für den bewaffneten Schutz bezahlen Reedereien derweil stolze Preise: Rund 100 000 Dollar kostet eine Passage mit einem erfahrenen Sicherheitsteam. Auf dem Markt tummeln sich Firmen wie Xe Services, der Nachfolger der skandalumwitterten US-Söldnerfirma Blackwater, ebenso wie zahllose Kleinunternehmen aus Deutschland. Fast täglich gingen neue, meist unseriöse Angebote von Sicherheitsfirmen bei ihm ein, klagt ein Reeder. Oft strotzten die E-Mails von Rechtschreibfehlern und zeigten die Selbstüberschätzung der Möchtegernsöldner.

»Wir wollen keine Rambos«, versichern Reeder und Politiker immer wieder. Die Bundesregierung will mit dem Gesetzentwurf und einer Zulassungspflicht für Sicherheitskräfte verhindern, dass schießwütige Söldner den Schutz von deutschen Schiffen übernehmen. »Wir stellen sicher, dass die zugelassenen Bewachungsunternehmen nur persönlich und fachlich geeignete Sicherheitskräfte an



Schwedische (links) und britische Soldaten (rechts) bei einem Anti-Piraten-Manöver vor Ostafrika

Die Regierung will Bewaffnung auf deutschen Schiffen erlauben. Wie es vor der Küste Somalias zugeht, erzählt ein Ex-Soldat

VON HAUKE FRIEDERICH

Bord einsetzen«, sagt Hans-Joachim Otto, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) soll künftig die Sicherheitsanbieter zertifizieren. Mitte 2013 kann die Zulassung beginnen – wenn der Bundestag dem Gesetz zustimmt.

»Eine staatliche Zulassung der Sicherheitskräfte hilft Reedereien und Kapitänen und gewährt ein Mindestmaß an Rechtssicherheit«, sagt Max Johns, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR). »Der Einsatz von privaten Sicherheitskräften an Bord ist aber nur die zweitbeste Lösung.« Der VDR hatte die Regierung aufgefordert, Bundespolizisten für den Schutz der deutschen Schiffe abzustellen, aber dieser Vorschlag fand wenige Unterstützer. Weder bei der Polizei noch bei der Bundeswehr gebe es dafür Kapazitäten, hieß es. Also greifen die Reeder auf private Wachen zurück – durchaus mit Erfolg. Die Bundespolizei vermerkt in ihrem

Pirateriebericht über das 1. Quartal 2012 einen Rückgang der Überfälle vor der somalischen Küste um 56 Prozent. »Der zunehmende Einsatz von bewaffneten Sicherheitsteams an Bord der Handelsschiffe ist diesbezüglich als wesentlicher Faktor« zu werten, so die Bundespolizei, die überdies feststellt: »Bislang ist es den Piraten nicht gelungen, ein Schiff mit einem bewaffneten Sicherheitsteam an Bord zu boarden bzw. zu entführen.«

Der Bedarf bleibt weiter hoch. Allein in diesem Jahr wurden nach Angaben des Marinebüros der Internationalen Handelskammer bis Mitte Juli weltweit 180 Schiffe angegriffen und 20 entführt – die meisten Attacken fanden vor Ostafrika statt. Elf Schiffe und 174 Geiseln befinden sich momentan in den Händen somalischer Seeräuber. Reedereien aus Deutschland waren 2011 mit 14 Überfällen besonders betroffen, im laufenden Jahr registrierte die Bundespolizei bereits 17 Attacken auf deutsche Schiffe.

Seit vier Jahren häufen sich auch die Entführungen deutscher Schiffe vor Somalia: Im Mai 2008 kaperten Seeräuber als erstes deutsches Schiff die *Lehmann Timber*. Im August desselben Jahres wurde die *BBC Trinidad* der Beluga Shipping entführt. 1,1 Millionen US-Dollar in bar bezahlte die Bremer Reederei, um Schiff und Mannschaft freizubekommen. Am 4. April 2009 kaperten Piraten die *Hansa Stavanger*, Anfang September 2010 die *Magellan Star* und im April 2011 die *Susan K.* Bei einem weiteren Überfall im Februar 2011 auf den deutschen Frachter *Beluga Nomination* töteten Piraten drei Seeleute.

Wie es ist, wenn das Schiff der eigenen Reederei gekapert wird, hat Roland Höger erfahren. »Als bei uns das Telefon klingelte und es hieß, eines unserer Schiffe sei überfallen worden, das war ein dramatisches und traumatisches Erlebnis«, sagt Höger. Am Ostermontag 2010 griffen Piraten in zwei Booten die *Taipan* an. Das Schiff der Hamburger Reederei Komrowski hatte keine Sicherheitsleute an Bord, also

flohen die Seeleute der *Taipan* in einen sicheren Raum und verschanzten sich dort. Die Mannschaft setzte einen Hilferuf ab, bevor die Piraten das Schiff enterten. Niederländische Soldaten kamen dem Handelsschiff zur Hilfe, befreiten die Seeleute und nahmen zehn Somalier fest. Sie stehen seit November 2010 in Hamburg vor Gericht.

Komrowski reagierte auf den Überfall und setzt nun Wachmänner ein. »Wir haben bewaffnete Sicherheitsleute an Bord. Auf Waffengewalt kann man nur mit Waffengewalt reagieren«, sagt Höger. Er zeigt in seinem Büro ein Stahlrohr mit zwei Löchern. Das Projektil einer Kalaschnikow hat das Metall durchschlagen. Das Rohr stammt von der Brücke

der *Taipan*. Das Schiff sei von den Piraten massiv beschossen worden. Professioneller Schutz solle verhindern, dass dies erneut geschehe. »Wir wollen mit Sicherheitskräften lediglich Angreifer abschrecken. Das Letzte, was wir gebrauchen können, ist, dass Wachleute einen Piraten erschießen«, sagt Höger. Von jedem bewaffneten Wachmann, der an Bord kommt, schaut sich die Reederei deswegen vorher den Lebenslauf an.

Auf seriöse Wachleute an Bord bestehen mittlerweile auch viele Kriegsversicherungen, mit denen sich Reedereien gegen die Folgen der Seeräuberattacken absichern. »Ohne Sicherheitskräfte an Bord kosten die Kriegsversicherungen deutlich mehr«, sagt Hans-Christoph Enge, geschäftsführender Gesellschafter von Lampe & Schwartze aus Bremen. Das Unternehmen bietet gemeinsam mit Partnern seit April 2011 die Kriegsversicherung *German War Cover* an. »Wir empfehlen unseren Kunden die Zusammenarbeit mit bewährten Sicherheitsunternehmen«, sagt Enge. »Wenn es Probleme mit Sicherheitskräften an Bord gibt, wenn die beispielsweise ihre Waffen nicht legal in ein Land eingeführt haben, dann muss der Kapitän sich vor Gericht verantworten, und das Schiff kommt an die Kette.«

Die meisten Kapitäne haben keine Wahl, ob sie Wachleute mitnehmen oder nicht – das entscheidet die Reederei. »Wenn es zu einem Feuergefecht kommt, möchte ich nicht an Bord sein«, sagt der Schifffahrts-Experte Peter Irminger. Denn in den »Containern können auch brennbare oder explosive Stoffe sein.« Der Schweizer fuhr als Kapitän jahrelang zur See, wechselte dann an Land. Heute leitet er Zass International, ein Schaden- und Regressbüro aus Hamburg. Er lehrt zudem Seerecht und Navigation an der Hochschule Bremen. Für Reeder hat er Lösegeldverhandlungen mit somalischen Piraten geführt, zuletzt 2010 für ein



Soldaten seilen sich auf den deutschen Frachter »Taipan« ab

lettisches Unternehmen. Die Verhandlungen mit den Entführern seien anstrengend und zeitaufwendig, Irminger spricht von einer »Basarmentalität« der Piraten. Trotz der Entführungen ist er gegen gemietete Kämpfer. »Auf Söldner an Bord haben Somalis längst eine Antwort gefunden«, sagt Irminger. In der Nähe der Straße von Hormus haben jüngst bereits 30 Piratenboote gemeinsam einen Tanker angegriffen. Dann helfen vier Bewaffnete an Bord auch nicht mehr.«

Für Ben sind die besten Einsätze die, bei denen er nicht schießen muss. Meist reiche es, wenn er und seine Kameraden ihre Waffen zeigten und deutlich sichtbar an Bord patrouillierten. Dann brächen Piraten ihre Attacken ab und suchten sich ein ungeschütztes Opfer. »Wenn die Boote nicht abdrehen, dann kriegen sie einen in den Motor.« Und wenn das nicht reicht? Ben murmelt, dass Angreifer »schon mal einen mitgekriegt« haben. Die Piraten schossen auch nicht mit Spielzeugknarren, sagt Ben. Wer auf ihn schieße, müsse damit rechnen, dass das Feuer erwidert werde. Er könne allerdings besser schießen als die Somalis.

Die Recherchen wurden durch ein Stipendium der Otto-Brenner-Stiftung mitfinanziert