



Piraterie - Rechtliche Risiken beim Einsatz privater Sicherheitsdienste

von Rechtsanwältin Katharina Oechsle* und Rechtsanwalt Dr. Jan-Erik Pötschke**

I. Einleitung

Aufgrund der zunehmenden Gefährdung von Schiffen und Schiffsbesatzungen durch Piraten versuchen Reeder weltweit verstärkt, die Sicherheit ihrer Flotte mit unterschiedlichen Mitteln zu gewährleisten. Obwohl immer mehr internationale Streitkräfte im Rahmen der NATO-Mission "Ocean Shield" und der EU-Mission "Atalanta" die Piraterie zu bekämpfen versuchen, gibt es - wie auch in anderen sicherheitsrelevanten Bereichen - für Handelsschiffe zunehmend die Tendenz, die nötigen Schutzmaßnahmen durch private Unternehmen durchzuführen. Der Schutz der deutschen Polizei oder Marine reicht wegen der zu geringen Anzahl hierfür ausgebildeten Personals und des sich stetig ausbreitenden Gefährdungsgebiets nicht mehr aus, um die Handelsflotte wirksam zu schützen. Während die Kriegsschiffe vornehmlich im besonders gefährdeten Golf von Aden zwischen Somalia und Jemen patrouillieren, haben die Seeräuber ihren Aktionsradius zunehmend auf den Indischen Ozean verlagert. Der Bedarf nach privatem Schutz der Schiffe steigt entsprechend.

Im Folgenden soll darauf hingewiesen werden, welche Konflikte mit nationalem und internationalem Recht auftreten können, wenn Reeder private Sicherheitsunternehmen zum Schutze ihrer Handelsschiffe einsetzen. Dabei wird zunächst auf völkerrechtliche Aspekte und sodann auf die deutsche Gesetzgebung, insbesondere auf waffen- und strafrechtliche Voraussetzungen eingegangen.

II. Völkerrechtliche Aspekte

Grundsätzlich bestimmt die Staatsangehörigkeit eines Schiffes, welches nationale Recht an Bord des Schiffes gilt. Der jeweilige Flaggenstaat übt gemäß Art. 92 SRÜ die ausschließliche Hoheitsgewalt über seine Schiffe aus, hat also die alleinige Rechtssetzungs- und Durchsetzungsgewalt und bestimmt, welcher Staat gegen das Schiff Zwangsmaßnahmen auf Hoher See durchführen darf. Für die Zulässigkeit des Einsatzes privater Sicherheitsdienste und des Tragens von Waffen an Bord von

Handelsschiffen ist daher in erster Linie die jeweilige Rechtsordnung des Flaggenstaats entscheidend.

Gleichwohl müssen Reeder unter völkerrechtlichen Gesichtspunkten auch mit Konflikten mit anderen Rechtsordnungen rechnen, wenn ihre Schiffe mit bewaffneten privaten Sicherheitskräften an Bord entlang den Küsten fremder Staaten fahren.

1. Grundsätzliches Recht auf friedliche Durchfahrt und Küstenstaatsregelungen

a) Für den Fall, dass Handelsschiffe fremde Küsten passieren, bestimmen Art. 17-32 SRÜ für Schiffe aller Flaggen, dass diesen ein Recht auf „friedliche Durchfahrt“ zusteht. Dies bedeutet, dass die Küstenstaaten Handelsschiffen die Durchfahrt gewähren müssen, „solange sie nicht den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaats beeinträchtigt“, was dann der Fall sein könnte, wenn das Schiff „eine Übung oder ein Manöver mit Waffen jeder Art“ oder sonstige, nicht mit der Durchfahrt unmittelbar zusammenhängende Tätigkeiten durchführt. Sofern sich die bewaffneten Sicherheitskräfte aber lediglich passiv an Bord befinden ohne die Waffen zu benutzen, müssen die Küstenstaaten dies nach dem Völkerrecht als friedliche Durchfahrt i.S.d. Art. 19 Abs. 1 SRÜ ansehen und diese ungehindert gewährleisten.

b) Ein Küstenstaat ist auch nicht berechtigt, hiervon abweichende Gesetze oder sonstige Vorschriften zur Regelung der friedlichen Durchfahrt zu erlassen, welche der Zulässigkeit privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord friedlich durchfahrender Schiffe entgegenstehen könnten.

Zwar dürfen Küstenstaaten gem. Art. 27 SRÜ ausnahmsweise ihre territoriale Strafgerichtsbarkeit wegen einer an Bord eines durchfahrenden Schiffes begangenen Straftat ausüben. Daraus ergibt sich aber nicht die Befugnis, Maßnahmen gegen private Sicherheitsdienste wegen bloßen Waffenbesitzes zu ergreifen, auch dann nicht, wenn das nationale Waffenrecht des Küstenstaates den Waffenbesitz verbietet. Das Recht auf friedliche Durchfahrt verhindert dies, da sich die Folgen der an



Bord begangenen Straftat bei bloßem Waffenbesitz nicht auf den Küstenstaat erstrecken und die Straftat nicht geeignet ist, den Frieden des Landes oder die Ordnung des Küstenmeeres zu stören. Solange die mitgeführten Waffen also nicht abgefeuert werden, muss der Küstenstaat die (friedliche) Durchfahrt gewähren und darf auch bei Verstößen gegen sein nationales Waffenrecht an Bord dieses nicht strafgerichtlich durchsetzen.

Leider ist die tatsächliche Lage jedoch etwas unsicherer als rechtlich vorgesehen: So zeigt eine von Saudi-Arabien Mitte 2010 abgegebene Erklärung, welche es Eignern von Handelsschiffen erlaubt, zum Selbstverteidigungseinsatz gegen Piraten bestimmte Waffen an Bord bereit zu halten, sofern die Waffen in saudischen Hoheitsgewässern unter Verschluss bleiben [vgl. D. Osler: Weapons allowed in Saudi waters, LL v. 26.05.2010], dass dieser Staat fälschlicherweise von einer Berechtigung zur Regulierung dieser Angelegenheit und damit auch zur Durchsetzung von Maßnahmen bei Verstößen ausgeht. Es muss daher damit gerechnet werden, dass Küstenstaaten teilweise solche dem Seevölkerrecht widersprechende Regelungen getroffen haben und im Konfliktfall auch Maßnahmen zu ihrer Durchsetzung ergreifen könnten.

2. Hafestaatsregelungen

Wenn Schiffe in Häfen einlaufen, sind stets die Gesetze des jeweiligen Hafestaates zu berücksichtigen. Von ihnen hängt es z. B. ab, ob dem „bewaffneten“ Schiff der Hafenzugang gewährt wird und inwieweit Verstöße gegen das nationale Waffenrecht auf dem fremden Schiff im Hafen sanktioniert werden. Für die völkerrechtliche Zulässigkeit solcher Regelungen muss im Einzelfall beurteilt werden, ob die Waffen an Bord den Frieden und die Sicherheit und Ordnung des Hafestaates stören. Da die in einen Hafen eingebrachten Waffen durchaus eine gewisse Erhöhung des Risikopotentials für die Hafensicherheit beinhalten dürften und die Bedrohungen durch den internationalen Terrorismus zugenommen haben, ist zukünftig mit einer verstärkten Regelungspraxis zu rechnen. Hieraus ergeben sich nur schwer überschaubare Risiken für den Reeder, der – abhängig von den jeweils geltenden nationalen Regeln – im Einzelfall mit der Verweigerung des Hafenzugangs, der Beschlagnahme der Waffen oder gar mit Gefängnisstrafen für die Besatzung rechnen muss, wenn der Waffenbesitz dem Hafestaatsrecht widerspricht. Besonderes Augenmerk ist in diesem Zusammenhang auf das nationale Zollrecht zu richten. Insbesondere in afrikanischen und südamerikanischen Ländern werden Verstöße im Zusammenhang mit verbotenem Waffenbesitz oft sehr streng geahndet. Vor jedem Anlaufen fremder Häfen ist sicherzustellen, dass alles korrekt deklariert wird und der konkrete Waffenbesitz auch zulässig ist.

Auch die Versagung von Versicherungsschutz kann die Folge solcher Verstöße sein. Vor der Beauftragung privater bewaffneter Sicherheitsdienste sollte daher auch eine entsprechende Prüfung und gegebenenfalls eine Anpassung der Versicherungsvertragsbedingungen erfolgen.

II. Deutsches Recht

Wie bereits erwähnt, ist auf Schiffe unter deutscher Flagge die deutsche Rechtsordnung anwendbar. Dies betrifft auch ausländische Sicherheitsdienstleister, die auf deutschen Handelsschiffen zum Einsatz kommen. Folgende rechtliche Voraussetzungen bzw. potentielle Konfliktbereiche des deutschen Rechts sind beim Einsatz privater bewaffneter Sicherheitsunternehmen zu beachten:

1. Waffenrecht

Sofern private Sicherheitsdienstleister erlaubnisfähige zivile Waffen wie Handfeuerwaffen mitführen wollen, fordert das Waffengesetz neben der Einhaltung der gewerbe- und waffenbesitzrechtlichen Regeln, dass der Bewachungsgewerbetreibende ein Bedürfnis zum Erwerb, Besitz und Führen von Schusswaffen und Munition hat. Dieses Bedürfnis wird anerkannt, wenn glaubhaft gemacht wird, dass die Bewachungstätigkeiten zu Gunsten gefährdeter Personen i.S.d. § 19 WaffG oder eines gefährdeten Objekts den Einsatz von Schusswaffen erfordern, was hinsichtlich Piraten stets der Fall sein dürfte.

Kriegswaffen, zu denen nach dem deutschen Kriegswaffenkontrollgesetz auch Maschinengewehre, voll- und halbautomatische Gewehre, tragbare Panzerabwehrwaffen oder Handgranaten gehören, dürfen von privaten Sicherheitsunternehmen nicht mitgeführt werden. In anderen Ländern wird dies oft weniger restriktiv gehandhabt (so ist es z.B. in den USA erlaubt, an Bord von Handelsschiffen bis zu drei halbautomatische Waffen mit bis zu 1000 Schuss mitzuführen). Unter deutscher Flagge fahrende Schiffe sind in ihrer Abwehr gegen Piraten, welche häufig mit Maschinengewehren und Panzerfäusten angreifen, insofern oft benachteiligt.

Für die Mitnahme der Waffen in andere EU-Mitgliedsstaaten an Bord des Schiffes bedarf es eines Europäischen Feuerwaffenpasses und der Erlaubnis des anderen Mitgliedsstaates. Für das nicht-europäische Ausland gelten die jeweiligen internationalen Abkommen sowie das jeweilige nationale Recht (s.o.).

2. Strafrecht

Von Relevanz sind zudem mögliche strafrechtliche Konsequenzen für bewaffnete Dienste und Reeder, wenn es zu Maßnahmen gegen Piraten kommt.



Das deutsche Strafrecht findet an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge Anwendung (§ 4 StGB). Entscheidend für die Strafbarkeit der Akteure wird in der Regel die Frage der Rechtmäßigkeit des Handelns der Sicherheitsdienste und damit die Frage nach dem Vorliegen einer Notwehr- oder Nothilfesituation (§ 32 StGB) bzw. einer Selbsthilfesituation (§ 229 BGB) aufgrund des Piratenangriffs sein.

a) Folgende Voraussetzungen müssten zum Zeitpunkt der Abwehrmaßnahme vorliegen, um eine Strafbarkeit der Sicherheitsleute auszuschließen:

Es müsste eine Notwehrlage, also ein gegenwärtiger und rechtswidriger Angriff der Piraten gegeben sein. Die „Rechtswidrigkeit“ ist bei Piratenangriffen evident, natürlich muss aber jeweils ohne Zweifel feststehen, dass es sich tatsächlich um Piraten und nicht etwa um Fischer handelt. „Gegenwärtig“ ist ein Angriff dann, wenn dieser entweder unmittelbar bevorsteht, gerade stattfindet oder noch fort dauert. Bei Angriffen auf Handelsschiffe ist dies spätestens dann der Fall, wenn sich bewaffnete Piratenboote bis auf Schussdistanz genähert haben und ein weiteres Zuwarten die Erfolgchancen einer Abwehr schmälern würde, was einzelfallabhängig beurteilt werden muss.

Sodann darf der Angegriffene bzw. das nothelfende Sicherheitsunternehmen im Rahmen der Notwehrhandlung alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um den Angriff abzuwehren. Erforderlich ist seine Verteidigung dann, wenn sie geeignet ist, den Angriff sicher und endgültig zu beenden, wobei der Notwehrübende dabei das relativ mildeste Mittel zu wählen hat. Auf Risiken bei der Verteidigung muss er sich jedoch nicht einlassen. Ebenso wenig ist er zu einer Flucht verpflichtet, da das Recht dem Unrecht nicht weichen muss. Sofern kein krasses Missverhältnis zwischen den gefährdeten Werten und der Abwehrhandlung besteht, darf auch von Schusswaffen Gebrauch gemacht werden. Wenn also ein Angriff auf die körperliche Unversehrtheit, Freiheit oder das Leben der Besatzung oder auch auf große wirtschaftliche Werte an Bord anders als durch eine Tötung des Angreifers nicht abgewehrt werden können, ist das Handeln ebenfalls gerechtfertigt.

Nimmt der Abwehrende irrtümlich Umstände an, welche sein Handeln bei ihrem tatsächlichen Vorliegen gerechtfertigt hätten (irrt er sich z.B. über die Eigenschaft der sich Nähernden als Piraten oder über deren Bewaffnung), so ist der - vermeintlich - in Notwehr Handelnde nur dann straflos, wenn die Fehleinschätzung der Situation nach den Umständen nicht vermeidbar war. Unter Umständen kommt aber auch eine Strafbarkeit wegen fahrlässigen Handelns in Betracht. Dies ist gänzlich vom Einzelfall abhängig. In der Praxis ist der Schusswaffengebrauch für den Handelnden auch bei letalen Folgen für

die Angreifer aber bislang nur selten strafrechtlich problematisch geworden.

b) Zwar gebietet das Völkerrecht in Art. 107 SRÜ, dass ein Aufbringen (also ein „Fortbringen“) von Piratenschiffen ausschließlich durch Kriegsschiffe oder Militärluftfahrzeuge oder andere Schiffe oder Luftfahrzeuge, die deutlich erkennbar als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet und hierzu befugt sind, erfolgen darf. Private Sicherheitsdienstleister, welche sich an Bord eines von Piraten bedrohten Schiffes oder eines eigenen Begleitschiffes befinden, können sich für das Aufbringen eines Piratenschiffes jedoch grundsätzlich auf das allgemeine Selbsthilferecht aus §§ 229, 230 BGB stützen, welches als Rechtfertigungsgrund ihre Strafbarkeit ausschließen kann. Es erlaubt ihnen in einer Angriffssituation, in der "obrigkeitliche Hilfe" nicht rechtzeitig zu erlangen ist und ohne sofortiges Eingreifen zumindest die Gefahr einer wesentlichen Erschwerung der Verwirklichung eines eigenen Anspruchs droht, die angreifenden Piraten ausnahmsweise selbst zu überwinden, in Gewahrsam zu nehmen und an ein Kriegsschiff oder die zuständigen Behörden zu übergeben.

Für Kapitäne und Schiffseigner kann dieses Selbsthilferecht der bewaffneten Sicherheitsdienste in Verbindung mit der in Art. 98 SRÜ geregelten Hilfeleistungspflicht des Kapitäns allerdings unerwünschte strafrechtliche und kostenträchtige „Nebenwirkungen“ haben: So hat diese Hilfeleistungspflicht zur Folge, dass bewaffnete bzw. mit bewaffneten Begleitbooten fahrende Handelsschiffe anderer, sich in der Nähe befindlichen Schiffen ihres Flaggenstaates im Rahmen des Zumutbaren zur Hilfe eilen müssen, wenn diese bedroht werden. Tut ein Kapitän dies nicht, obwohl ihm dies - aufgrund der Bewaffnung wohl in der Regel - zumutbar gewesen wäre, so kann er sich nach deutschem Recht wegen unterlassener Hilfeleistung gemäß § 323c StGB strafbar machen. Sofern ein Reeder ihn hierzu angewiesen hat, kann auch dieser wegen Anstiftung des Kapitäns zu dessen Straftat gemäß §§ 323c, 26 StGB strafrechtlich zu belangen sein.

c) Spürbar werden die Folgen eines Schusswaffeneinsatzes auf seinem Schiff für den Reeder meist auch durch die dann folgenden staatsanwaltlichen Durchsuchungen. Neben dem Kapitän und der Schiffsbesatzung muss der Reeder zudem i.d.R. auch als Zeuge zur Verfügung stehen, verbunden mit all den negativen, insbesondere finanziellen Folgen des Ausfalls einer gesamten Schiffsbesatzung.



III. Fazit

Zusammenfassend halten wir fest, dass wegen des jeweiligen nationalen Umganges des Hafenstaates mit „bewaffneten“ Handelsschiffen vor allem in zollrechtlicher Hinsicht erhebliche Rechtsunsicherheit besteht. Eine für alle Hafenstaaten allgemein gültige Regelung gibt es nicht, sind doch die nationalen Rechtsgegebenheiten so verschieden wie die anzulauenden Länder selbst. Bei der Beauftragung privater bewaffneter Sicherheitsdienste ist es daher zwingend erforderlich, sich Informationen über die jeweilige nationale Rechtslage der anzulauenden Häfen einzuholen, um negative Überraschungen und - insbesondere bei Verstößen gegen das nationale Waffenrecht - nicht selten erhebliche rechtliche Konsequenzen auszuschließen.

Hinsichtlich der jeweils einzusetzenden Sicherheitsfirmen ist es unerlässlich, dass der Reeder sichere Informationen darüber hat, dass das gewählte Unternehmen zuverlässig ist. Nur so kann weitestgehend ausgeschlossen werden, dass aus seinem Einsatz keine für ihn oder die Besatzung negativen finanziellen oder rechtlichen Folgen erwachsen. Es ist daher dringend zu raten, dass sich der Reeder von dem Sicherheitsunternehmen alle nach dem Gewerbe- und Waffenrecht erforderlichen Erlaubnisse und Bescheinigungen vorlegen lässt.

Schließlich ist der jeweilige Flaggenstaat des Schiffes in die Planung einzubeziehen. Zum einen ist bei der Beauftragung privater Sicherheitsdienste ein Konflikt mit der Rechtsordnung des Flaggenstaates auszuschließen, z. B. wegen unberechtigten Mitführens von Waffen, zum anderen müssen die Besetzungs- und Sicherheitsvorschriften des Flaggenstaates die zusätzlichen Besatzungsmitglieder erfassen.

Das eigentliche Problem der Piraterie wird durch die Beauftragung privater Sicherheitsdienste wohl nicht gelöst werden. Statt dessen besteht durchaus die Gefahr, dass sich die Situation durch den Einsatz „bewaffneter Schiffe“ noch verschärft. Deshalb und auch wegen der rechtlichen Unwägbarkeiten ist hier die internationale Staatengemeinschaft gefordert, die Handelswege in der betroffenen Region wieder sicherer zu machen. Das Problem kann nicht auf dem Rücken der Reeder ausgetragen werden.

Hinweis

Unser Jusletter beruht auf einer sorgfältigen Recherche der Rechtslage. Deren allgemeine Darstellung kann die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalles jedoch nicht berücksichtigen. Der Jusletter dient nur der Information und ist keine vertragliche Beratungsleistung. Er kann deshalb eine individuelle Rechtsberatung nicht ersetzen.

Kontakt

Ahlers & Vogel _ Bremen
Contrescarpe 21 _ 28203 Bremen
Telefon +49 (421) 33 34-0
Telefax +49 (421) 33 34-111
E-Mail: bremen@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Hamburg
Schaarsteinwegsbrücke 2 _ 20459 Hamburg
Telefon +49 (40) 37 85 88-0
Telefax +49 (40) 37 85 88-88
E-Mail hamburg@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Leer
Königstraße 32 _ 26789 Leer
Telefon +49 (0491) 45 45 229-0
Telefax +49 (0491) 45 45 229-99
E-Mail leer@ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel _ Rostock
Gerhart-Hauptmann-Str. 24 _ 18055 Rostock
Telefon +49 (381) 491 39-0
Telefax +49 (381) 491 39-99
E-Mail: rostock@ahlers-vogel.de

* **Katharina Oechsle** ging in Hamburg und Delaware, USA, zur Schule und studierte Rechtswissenschaften mit zivilrechtlicher Schwerpunktsetzung in Hamburg und Prag. Im Jahre 2010 legte Frau Oechsle ihr Assessorexamen in Hamburg ab und wurde im selben Jahr als Rechtsanwältin zugelassen. Seit 2011 ist sie für unsere Sozietät im Bereich des Seerechts tätig. Frau Oechsle ist Mitglied des Hamburgischen Anwaltsvereins e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht e.V.

****Dr. Jan-Erik Pötschke** studierte Rechtswissenschaften in Trier und Freiburg und promovierte anschließend über die Haftung von Reedern nach deutschem und englischem Recht. Zu seiner internationalen Ausbildung gehören Tätigkeiten in Seerechtskanzleien in Bombay und Singapur sowie bei der Deutsch-Indischen Handelskammer in Bombay. Nach seiner Tätigkeit als Syndikusanwalt bei einem Versicherungsmakler in Hamburg wechselte Herr Dr. Pötschke 1999 in unsere Sozietät und ist seit 2002 Partner. Er ist Mitglied in verschiedenen Juristenvereinigungen, u.a. im Deutschen Verein für Internationales Seerecht und der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht e.V.