

Die Probleme einer Seemacht ohne Seestreitkräfte

Wie Luxemburg sich gegen Piraten wehrt



Foto: Tageblatt-Archiv

Die Bourbon Liberty 249 wurde im Oktober 2012 vor der Küste Westafrikas von Piraten angegriffen, sieben Matrosen wurden gekidnappt

Christian Muller

Als Seemacht, unter dessen Flagge fast 250 Schiffe durch die Weltmeere kreuzen, ist Luxemburg mit Problemen konfrontiert, die es ohne eigene Seestreitkräfte nicht so meistern kann wie andere Länder. Dennoch, das Land hat seinen Weg gefunden.

In den letzten drei Jahren wurden drei Luxemburger Schiffe von Piraten angegriffen. Der erste Fall passierte im Juli 2010 in der Seestraße zwischen Malaysia und Singapur. Die Bourbon Liberty 226 wurde von Schnellbooten angegriffen. Mit waghalsigen Manövern des Kapitäns und Matrosen, die die Piraten mit Hilfe vom Wasserstrahl aus Feuerwehrschräuchen daran hindern, an Bord zu klettern. Mit Erfolg.



Foto: Tageblatt-Archiv

Die Amerigo Vespucci, ein Luxemburger Baggerschiff, wurde 2010 vor der Küste Kameruns von Piraten angegriffen. Zwei Matrosen wurden verschleppt.

Drei Angriffe in drei Jahren

Der zweite Fall passierte im September des gleichen Jahres: Die Amerigo Vespucci, ein Luxemburger Baggerschiff der Jan-de-Nul-Gruppe, wurde vor der Küste Kameruns von Piraten angegriffen. Zwei Matrosen wurden verschleppt. Nach etwa einem Monat kamen sie wieder frei. Der dritte und bisher letzte Fall passierte im Oktober vergangenen Jahres. Das Versorgungsschiff Bourbon Liberty 249 wurde vor der Küste Nigerias von Piraten angegriffen, sieben Matrosen wurden gekidnappt. Etwa zwei Wochen später kamen sie wieder frei.

Kein Schiff sei vor Piraten sicher, unterstrich dann auch Freddy Bracke, Präsident des Luxemburger „Cluster maritime“, das Netzwerk der Luxemburger Schiffsunternehmen. Piraterie war dann auch das Hauptthema beim Neujahrsempfang der Luxemburger Schifffahrt am Donnerstagabend in der Handelskammer.

Das Problem der Piraterie ist nicht neu, es hat sie zu allen Zeiten gegeben. Und dennoch erleb-

te sie im letzten Jahrzehnt eine weltweite Renaissance. Ein Problem für Seefahrer und Schiffbesitzer, die nach Wegen suchen, um sich zu schützen. Waffen darf ein ziviles Schiff im Normalfall nicht mit sich führen – auf Luxemburger Schiffen gilt das Luxemburger Waffengesetz. Auch die OMI („Organisation maritime internationale“) rät stark davon ab, Waffen an Bord zu haben – die Gefahr, dass Unfälle passieren, sei zu groß.

Spezialisierte Sicherheitsabteilungen

Die Versuche, gekidnappte Matrosen freizubekommen, sind jeweils ein großes – und kompliziertes – Unterfangen. Da arbeiten die betroffenen Staaten (Herkunftsland des Schiffs, der Matrosen, usw.) zusammen mit den spezialisierten Sicherheitsabteilungen von großen Schiffunternehmen wie etwa der Bourbon Group. Diese bedient mit ihren 456 Schiffen (davon 55 in Luxemburg registriert) vor allem die

Offshore-Öl- und Gasindustrie. „Sie können uns überall dort finden, wo es Erdöl gibt – also auch in Westafrika“, so Frédéric Moulin von VP Fleet Management Bourbon, in seinem Vortrag über die Sicherheitsmaßnahmen, die die Gruppe an der Küste Nigerias getroffen hat.

Bei den heutigen Piraten ginge es nicht um Romantik wie in so manchen Kinofilmen, warnte Robert Biwer, Luxemburgs „Commissaire maritime“. „Moderne Piraten kommen mit Kalaschnikows und Raketenwerfern. Sie sind eines der großen Risiken für den Sektor.“ Allein vor der Küste

Somalias wurden im vergangenen Jahr 71 Zwischenfälle gezählt, 212 Matrosen wurden entführt.

Im November 2008 wurde Luxemburg erstmals mit dem Problem konfrontiert. Ein großes Luxemburger Passagierschiff fuhr, kurz nach mehreren Überfällen, durch den Suez-Kanal. „Glücklicherweise passierte nichts“, erzählt Robert Biwer,

„aber uns wurde klar, dass wir nicht auf den Ernstfall vorbereitet sind.“ Im Jahre 2009 sei dann das unter belgischer Flagge fahrende Schiff Pompei der Jan-de-Nul-Gruppe (die auch in Luxemburg vertreten ist) Opfer eines Piratenangriffs geworden. Belgien bot den Luxemburger Behörden an, den Fall zu begleiten. „So konnten wir, noch vor unserem ersten Fall, Erfahrungen sammeln“, so Biwer. Nach 70 Tagen kamen die Matrosen frei.

Beteiligung an Mission vor Somalia

Im Jahr 2009 hatte die Luxemburger Regierung dann entschieden, sich an den Anti-Piraterie-Maßnahmen der EU vor Somalia zu beteiligen. Da das Land jedoch über keine eigenen Seestreitkräfte noch über eine Luftwaffe verfügt, wurde ein Luxemburger Privatunternehmen, CAE Aviation, beauftragt, auf die Seychellen zu fliegen.

Die 1971 gegründete Firma zählt 120 Mitarbeiter und 17 Flugzeuge. „Doch wir transportieren keine Passagiere“, so Hugo Zeller, Marketingchef der Firma. Man baue die Maschinen um, um Platz für Sensoren und weitere technische Ausrüstung zu schaffen. „Von den Seychellen aus überwachen wir (mit 15 Personen und zwei Flugzeugen) eine Küstenregion (vor Somalia) von der Größe der USA“, unterstreicht er. Von hoch über den Wolken aus können die Boote der Piraten so gefunden und gefilmt werden. Selbst nachts sei man technisch in der Lage, vom Flugzeug aus die Anzahl der Menschen auf einem Schiff zu zählen. Schiffe in der Gegend können gewarnt und die Seestreitkräfte der Atalanta-Mission gerufen werden.

Die geschossenen Bilder können zudem später als Beweismittel verwendet werden, erzählt Hugo Zeller. Sobald die Piraten eine Gefahr für sich erkennen, werfen sie ihre Waffen ins Meer. Dann könne man im Normalfall nichts mehr gegen sie unternehmen. Dabei sei es hilfreich, dass „die Piraten nur sehr selten ihre Kleider wechseln“, scherzte er – ohne wirklich zu scherzen.

Ortung mit Hilfe von Satelliten

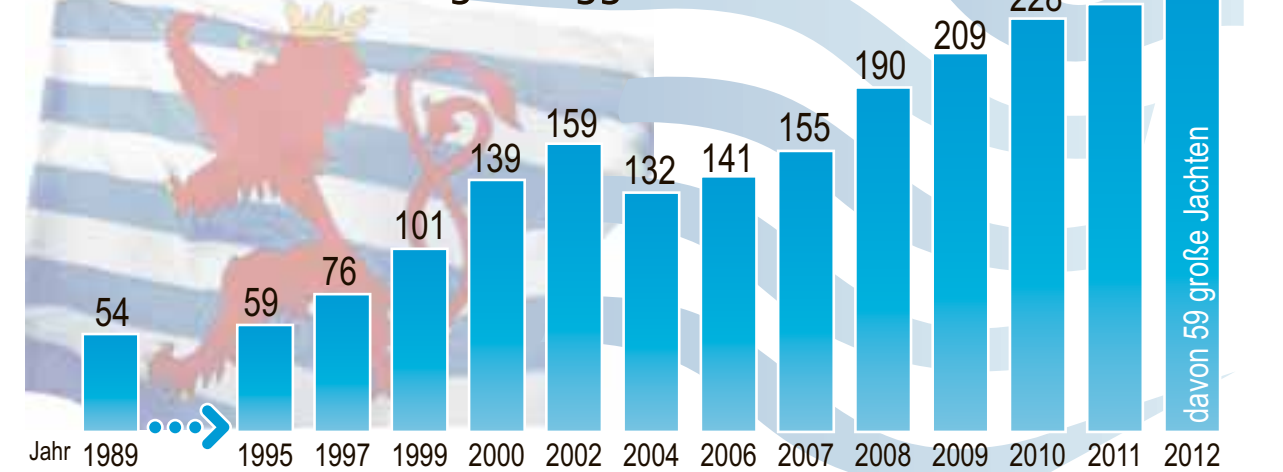
Auch hat ein weiteres Luxemburger Unternehmen eine Technik entwickelt, die im Kampf gegen die Piraten – oder um gekaperte Schiffe wiederzufinden – hilfreich sein kann. Dabei handelt es sich um das kleine Unternehmen LuxSpace, Tochter eines deutschen Unternehmens, aus Betzdorf. Dieses hat in Betzdorf einen Satelliten

„Kein Schiff ist vor Piraten sicher“
Freddy Bracke, Präsident des „Cluster maritime“

„Soldaten an Bord zu schicken, war für uns keine Option“

Robert Biwer, „Commissaire maritime“

Schiffe unter Luxemburger Flagge



Quelle: ministère de l'Économie

Grafik: Tageblatt/Bob Felz

gebaut und entwickelt, der Funk-signale der Schiffe auf den Ozeanen auffangen kann.

Zu den Vorsichtsmaßnahmen, auf die Schiffe zurückgreifen können, die durch gefährliche Gebiete fahren müssen, gehören das Fahren in Konvois, sichere Korridore herstellen, militärischer Schutz oder bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord zu nehmen. Für Luxemburger Schiffe ist Letzteres seit geraumer Zeit möglich. Es muss aber beim staatlichen „Commissariat maritime“ angefragt werden, „und entschieden wird von Fall zu Fall“, so Robert Biwer. „Soldaten an Bord zu schicken, war für uns keine Option.“ Und es sei noch kein Schiff mit „private armed guards“ in die Hände von Piraten gefallen.

Ein sicherer Rückzugsort

Zudem haben die meisten Schiffe heute ein „safe haven“, einen sicheren Ort mitten im Schiff, wohin sich die Mannschaft zurückziehen kann, falls Piraten das Schiff entern. Die Piraten können dann zwar stehen, was sie wollen, aber die Besatzung ist abgeschirmt. „Die können einfach auf das Eintreffen der Kavallerie warten“, so Frédéric Moulin von Bourbon. Das hilft aber nicht in Somalia – dort kapern die Piraten ganze Schiffe.

Schlechte Wirtschaftslage

Auf der Neujahrsfeier des Luxemburger maritimen Sektors ging es nicht nur um Piraten. Es wurde auch zurückgeblickt auf das Jahr 2012. Und gar nicht zufriedenstellend für den Sektor war die Weltwirtschaftslage. Die lahme Konjunktur ist nicht gut für den Handel – was wiederum nicht gut für die Schifffahrt ist, so Freddy Bracke. „Nicht jedes Unternehmen hat oder wird diese Zeit überleben.“ Und was das angehende Jahr angeht, so könne

man nur hoffen, dass sich all die großen „Wirtschaftsforschungsinstitute mit ihren Prognosen grundlegend geirrt haben“.

Diese weltweite Depression sei jedoch nicht in Luxemburg zu spüren, unterstrich er. Die Anzahl der in Luxemburg registrierten Schiffe ist im vergangenen Jahr auf fast 250 angestiegen. Zudem habe das Land eine „relativ junge (6,3 Jahre) und damit auch eine der modernsten Flotten“. Auch das „Cluster maritime“ hat sich gut entwickelt.

„Moderne Piraten kommen mit Kalaschnikows und Raketenwerfern

Robert Biwer, „Commissaire maritime“

Luxemburg hat seinen Platz gefunden

Obwohl Luxemburg kein Land mit Meereszugang ist, hat es mittlerweile einen festen Platz in der Gemeinschaft der europäischen Seefahrernationen gefunden. Bestes Zeichen dafür ist, dass das jährliche Treffen des „European Network of Maritime Clusters“ (ENMC) 2012 in Luxemburg stattfand. Das noch relativ junge Luxemburger maritime Cluster ist seit seiner Gründung im Jahr 2008 Mitglied im ENMC. Mit Fabrice Maire von Intershipping stellt Luxemburg seit 2012 den Vizepräsidenten. Paul Marceul, Manager des Luxemburger Clusters, ist gleichzeitig zuständig für das Generalsekretariat des ENMC. Auch die Zahl der Mitglieder des Clusters ist 2012 weiter angestiegen, um zehn Prozent auf 54 gestiegen.

Für das Jahr 2013 hat das Cluster große Pläne: So will man die Maritime Labor Convention der ILO („Bureau international du travail“) – ganz im Sinne des Luxemburger Modells, wie Freddy Bracke unterstrich – umsetzen. Zudem hofft man auf ein neues Gesetz für den maritimen Sektor, und man will das große Projekt Green Shipping weiter vorantreiben.

INTERNET

www.cluster-maritime.lu



Ein „moderner“ Pirat mit Kalaschnikow an der Küste Somalias

Foto: AFP/Mohamed Dahir



Eines der 17 Flugzeuge von CAE Aviation

Foto: CAE Aviation



Freddy Bracke, Präsident des „Cluster maritime“



Einige der 150 Gäste beim Neujahrsempfang vor dem Modell eines Luxemburger Schiffes der Jan-de-Nul-Gruppe

Foto: Isabella Finzi



Robert Biwer, Luxemburgs „Commissaire maritime“



Hugo Zeller, Marketingchef von CAE Aviation