

Nr. 396D

28.09.2011

# BOFAXE



## Geplante Vereinfachung der Rechtslage zum Einsatz maritimer Sicherheitsdienste

### Autor / Nachfragen

#### Tim René Salomon

Wiss. Mitarbeiter am Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Allgemeine Staatslehre, Völker- und Europarecht der Bucerius Law School, Hamburg; Associate der International Max Planck Research School for Maritime Affairs; Teilnehmer des Forschungsprojekts „PiraT“ ([www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu))

#### Nachfragen:

[tim.salomon@law-school.de](mailto:tim.salomon@law-school.de)

### Webseite

<http://www.ifhv.de>

### Fokus

Die Bundesregierung kündigte an, den Einsatz von Sicherheitsdiensten auf Handelsschiffen zu vereinfachen. Sicherheitsdienste auf Schiffen bringen erhebliche praktische und rechtliche Probleme mit sich, und ihr Einsatz muss mit strikten Qualitätsanforderungen einhergehen.

D. König/T. Salomon,  
Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen,  
PiraT-Arbeitspapier Nr. 2,  
[www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu).

„Schwerbewaffnete Wachleute auf deutschen Handelsschiffen“ – ein Szenario, welches Reeder, Kapitäne und Politiker noch 2010 strikt ablehnten, steht anscheinend vor einer legislativen Förderung. Die Bundesregierung teilte mit, sich mit einer entsprechenden Änderung der Rechtslage zu beschäftigen. Dies ist vor allem eine Reaktion auf die mittlerweile brutalen Methoden der Piraten, die Geiseln immer schwerer misshandeln und sie als menschliche Schutzschilde benutzen. Unverbindliche Handlungsempfehlungen an Reeder und Kapitäne sind hilfreich, können Entführungen aber nicht immer verhindern und auch der Einsatz von Marineeinheiten kann keine Kontrolle des gesamten Indischen Ozeans leisten, sodass in den letzten Jahren vermehrt bewaffnete Dienste auf Schiffen eingesetzt werden.

Jeder Flaggenstaat hat das Recht, über die Zulässigkeit solcher Sicherheitsdienste auf seinen Schiffen zu entscheiden. Nach deutschem Recht ist ein solcher Einsatz von Bewachungsunternehmen, entgegen einer verbreiteten Wahrnehmung, nicht ausnahmslos verboten. Die Gewerbeordnung (GewO) regelt in § 34a zwar die Erlaubnispflichtigkeit des gewerblichen Bewachens von Leben oder dem Eigentum fremder Personen. Die Voraussetzungen einer solchen Erlaubnis sind aber vergleichsweise niedrig, da die Norm vor allem für das Sicherheitsgewerbe an Land (Türsteher, Geldtransporte) konzipiert ist. Aber auch der Schutz von Schiffen fällt unter den Wortlaut von § 34a GewO, kann also durch Unternehmen mit entsprechender Erlaubnis ausgeführt werden. Allerdings erlaubt das Waffengesetz hierzu allein die Nutzung von *erlaubnisfähigen* Waffen und somit z.B. keine automatischen Waffen, die unter anderen Flaggen teils legal sind und auch regelmäßig eingesetzt werden.

Sicherheitsdienste bieten vor allem eines: Eskalations- und Komplikationspotenzial. Zwar drehen Angreifer bisher regelmäßig ab, wenn sie beschossen werden. Ob die Piraten aber ihr profitables „Geschäftsmodell“ vollständig aufgeben, wenn Handelsschiffe mehrheitlich unter bewaffnetem Schutz stehen, ist fraglich. Vermehrt werden Handelsschiffe bereits heute mit mehreren Angriffsbooten („skiffs“) angegriffen. Solche Angriffe sind leicht in der Lage, zivile Wachleute zu überfordern. Auch sind erste Fälle von Schusswechseln von Piraten mit Sicherheitspersonal bekannt. Diese bergen eine große Gefahr für die Mannschaft. Sollten unter bewaffnetem Schutz stehende Schiffe darüber hinaus entführt werden, so könnten diese Entführungen deutlich blutiger enden als bisher, warnen auch Marineverbände. Außerdem trägt der Kapitän rechtlich die Verantwortung für sein Schiff und die Mannschaft. Dies kann auch für die Strafverfolgung gelten und somit steht vor allem er in der Schusslinie, wenn sich Hafen- oder Küstenstaaten zur Strafverfolgung z.B. wegen illegalen Waffenbesitzes entschließen oder etwa, weil ein Schusswechsel in ihren Hoheitsgewässern stattfand.

Der Einsatz privater Sicherheitsleute hat rechtlich, wie auch praktisch, somit erhebliche Nebenwirkungen, die weit über die hier aufgezeigten Umstände hinausgehen. Anerkennt man dem zum Trotz die Notwendigkeit bewaffneter ziviler Wachleute auf Handelsschiffen als *ultima ratio*, so muss dieser Schritt, nicht zuletzt zum Schutz der Mannschaften, von deutlich höheren Qualitätsanforderungen und Kontrollen begleitet werden. Gerade dies ist in der geltenden Gewerbeordnung hinsichtlich auf See tätiger Bewachungsunternehmen nur unzureichend berücksichtigt.

### Verantwortung

Die BOFAXE werden vom Institut für Friedenssicherungsrecht und Humanitäres Völkerrecht der Ruhr-Universität Bochum unter der Leitung von Dr. habil. Hans-Joachim Heintze und Dr. Jana Hertwig, LL.M. (Eur. Integration) herausgegeben: IFHV, NA 02/33, Ruhr-Universität Bochum, 44780 Bochum, Tel.: +49 (0)234/32-27366, Fax: +49 (0)234/32-14208, Web: <http://www.ruhr-uni-bochum.de/ifhv/>. Die BOFAXE werden vom Deutschen Roten Kreuz unterstützt. Bei Interesse am Bezug der BOFAXE wenden Sie sich bitte an: [ifhv-publications@rub.de](mailto:ifhv-publications@rub.de).

Für den Inhalt ist der jeweilige Verfasser allein verantwortlich.