

Im Zweifel wegschauen

Weitere Flüchtlingschiffe in Seenot. Hapag-Lloyd empfiehlt Kapitänen, auf Distanz zu bleiben.

Burkhard Illchner

Das Flüchtlingsdrama im Mittelmeer geht weiter: Nachdem am Wochenende schon über 1.000 Menschen ertrunken waren, befanden sich am gestrigen Montag nach bislang unbestätigten Meldungen drei weitere Schiffe mit Hunderten Menschen an Bord in Seenot. Bis zu einer Million Menschen warteten in Libyen auf eine Überfahrt nach Europa, teilte die italienische Justiz mit. Die deutsche Bundesregierung signalisierte, eine neue EU-Rettungsaktion wie das Programm »Mare Nostrum« sei möglich.

Aus der Handelsschifffahrt kommen unterdessen gegenteilige Signale. Hapag-Lloyd, die größte deutsche Reederei, fordert in zurückhaltender Formulierung per Rundschreiben ihre Kapitäne von knapp 200 Containerschiffen auf, nicht wegen jedes Flüchtlingsboots auf dem Mittelmeer den Kurs zu ändern oder die Fahrt zu unterbrechen und nicht jeden Insassen vorsorglich zu bergen. Hapag-Lloyd ist ein teilstaatlicher Konzern, nicht nur der bekannte Logistik-Unternehmer und HSV-Anteilseigner Klaus-Michael Kühne, sondern auch die Freie und Hansestadt Hamburg zählen zu seinen Eigentümern.

Die verklausulierte Aufforderung, nicht so genau hinzuschauen, ist in dem zweiseitigen Rundschreiben »Fleet Circular« enthalten, das mit der Unterschrift von Hapag-Lloyds Flottenchef Richard von Berlepsch mit Datum vom 10. November 2014 an die Kapitäne gefunkt wurde. Das *jW* vorliegende Dokument mit dem Aktenzeichen »SM 05-2014« gilt dem Thema »Distress at Sea«, zu deutsch: Seenot.

Angesichts der Unruhen in Nordafrika müsse mit einer erhöhten Zahl von Flüchtlingen gerechnet werden, heißt es in dem Papier. Dabei werde beobachtet, dass deren Boote die Hauptschiffahrtlinien ansteuerten. »Unglücklicherweise« werde es allerdings immer schwieriger, Länder zu finden, die durch Schiffe geborgene Flüchtlinge aufzunehmen bereit seien. Wie *jW* aus Reedereikreisen erfuhr, kostet ein Tag

Verzögerung pro Containerschiff bis zu 50.000 Euro.

Für Berlepsch ist das zwar Anlass, die Kapitäne ausgiebig auf ihre Verpflichtung zur Hilfeleistung hinzuweisen – dies sei sowohl seemännische Tradition als auch klare Vorschrift der UN-Seerechtskonvention (Artikel 98); die Reederei sei stolz, diese Tradition zu kennen und zu pflegen. Das nachfolgende »Aber« indes hat es in sich: In Zeiten von Piraterie, Epidemien in Afrika und zunehmenden weiteren Herausforderungen sei es von größter Bedeutung, die so genannte »Not-Situation« aus gebührendem Abstand und mit größtmöglicher Vorsicht abzuwägen. Nur weil beispielsweise ein Boot klein sei, müsse es sich nicht zwangsläufig auch in Not befinden, schreibt Berlepsch den Schiffsführungen ins Stammbuch.

Solange Boote oder ihre Insassen nicht offensichtliche Notsignale oder auf Not hinweisende Verhaltensweisen zeigten, seien Kapitäne nicht verpflichtet, sich vom Wohlergehen der Insassen oder ihrer Fahrzeuge zu überzeugen. Woraus Berlepsch die Empfehlung ableitet, aus Sicherheitsgründen auf Distanz zu bleiben und bei Zweifeln, ob und wie zu helfen ist, zunächst ihn zu kontaktieren.

Den Verdacht, dass dies Verzögerungen mit lebensbedrohlichen Folgen bedeuten könne, wies Hapag-Lloyd-Sprecher Nils Haupt auf Anfrage kategorisch zurück: Der Flottenchef sei »24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr erreichbar«, somit könnten »umgehend« Entscheidungen getroffen werden, Zeitverluste seien »insofern auszuschließen«. Zudem gelte das »Fleet Circular« letztlich für alle »Distress-at-Sea«-Fälle weltweit, auch wenn es sich »auf Flüchtlinge von nordafrikanischen Küsten zu beschränken« scheine. Hapag-Lloyd werde »selbstverständlich jederzeit, überall und ohne Einschränkungen« der »Verpflichtung zur Hilfeleistung in Notsituationen nachkommen«, betonte Haupt – erläuterte allerdings nicht, warum es dazu einer spezifischen Definition von »Not« bedarf.

Denn die internationalen Regeln, die sich Hapag-Lloyd ausdrücklich zu eigen macht, bestimmen »Seenot« als »eine Lage, in der angenommen werden muss, dass eine Person, ein Schiff, oder ein anderes Fahrzeug durch eine ernste und unmittelbare Gefahr bedroht ist und sofortiger Hilfe bedarf«. So steht es in den Anlagen zum Internationalen Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See (SAR).

In einem Faltblatt »für Skipper und Crews« leitet etwa der Verein »Pro Asyl« aus dieser völkerrechtlichen Bestimmung ab, von »Seenot« sei nicht erst auszugehen, »wenn Insassen über Bord gegangen sind«, sondern auch bei Manövrierunfähigkeit oder -problemen, bei Schäden am Boot, Überlastung durch zu viele Insassen oder bei mangelhafter Versorgung mit Nahrung, Trinkwasser und notwendigen Medikamenten.

Und zumindest die Manövrierfähigkeit oder eventuelle Überlastung vermögen Seeleute und Kapitäne aufgrund ihrer nautischen Kenntnisse auch aus der Distanz zu erkennen.

Heike Proske, Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission, fürchtet, ein Schreiben wie das von Hapag-Lloyd könne Seeleute in innere Konflikte stürzen: »Der verantwortliche Seemann an Bord wird unter Druck gesetzt«. Das sieht auch der Hamburger Reeder Christopher Opielok so, der eine kleine Flotte von Offshore-Versorgern unter anderem im Mittelmeer betreibt: In einem Agenturinterview hebt er hervor: »Unsere Besatzungen sehen die Menschen sterben; sie ertrinken vor unseren Augen oder erfrieren an Bord.« Viele der Seeleute seien am Ende ihrer Kraft und suchten sich einen anderen Job.

<http://www.jungewelt.de/2015/04-21/053.php>