

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Heinz-Joachim Barchmann, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Garrelt Duin, Sebastian Edathy, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Maßnahmen im Kampf gegen Piraterie

Die Zahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe in der internationalen Fahrt wächst. Besonders betroffen von den Übergriffen sind jene Länder, die wie Deutschland über große Schiffsflotten verfügen. Wurde früher die Besatzung eines Schiffes ausgeraubt und die Fracht gestohlen, verlegen sich die Piraten inzwischen zunehmend auf Menschenraub und stellen immer höhere, millionenschwere Lösegeldforderungen. Die Piraterie gefährdet wichtige internationale Schifffahrtsrouten und stellt eine Bedrohung für Leib und Leben der Seeleute dar.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe in der internationalen Fahrt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die Zahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe deutscher Eigner aufgeschlüsselt nach deutscher und fremder Flagge in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?
3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der versuchten und gelungenen Piratenangriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner aufgeschlüsselt nach deutscher und fremder Flagge sowie die Zahl der versuchten und gelungenen Schiffsentführungen in den vergangenen 20 Jahren?
4. Wie hoch ist die Anzahl der Piratenangriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner aufgeschlüsselt nach deutscher und fremder Flagge sowie differenziert nach Schiffstypen in diesem Zeitraum?
5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Anzahl der Piratenangriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner unter deutscher und fremder Flagge differenziert nach Langsam- bzw. Schnellläufern vor?

6. Treffen nach Einschätzung der Bundesregierung Berichte zu, dass die Geschwindigkeit eines Schiffes wesentlicher Faktor für die Vermeidung eines Überfalles ist, zahlreiche Schiffe aber mit dem Ziel der Kostensenkung auch in sog. gefährlichen Gewässern nicht auf volle Fahrt gehen?
7. Treffen nach Erkenntnissen der Bundesregierung Berichte zu, dass ein deutsches Kreuzfahrtschiff erst kürzlich mit unzureichender Motorleistung durch sog. gefährliche Gewässer gefahren ist?
8. Wie stellt sich die Anzahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge nach Regionen in diesem Zeitraum dar?
9. Wie verteilen sich die Übergriffe in diesen Seegebieten auf die 12-Seemeilen-Zone nationaler Territorialgewässer und den Bereich der Hohen See?
10. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie viele der Angriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge außerhalb der besonders gesicherten Transitkorridore erfolgt sind?
11. Nach welchen Formen der Piraterie lassen sich die Angriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge unterscheiden (bitte unterscheiden nach Entwendung von Fracht, Beschädigung von Schiffen und Ware, Entführungen von Schiffen und Besatzungen)?
12. Wie viele Tote oder Verletzte gab es auf Seiten der Besatzungen in den vergangenen 20 Jahren bei Piratenüberfällen auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge, und in welchen Seegebieten waren die Todesfälle zu verzeichnen?
13. Wie viele Besatzungsmitglieder von Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge sind in den vergangenen 20 Jahren als Geiseln genommen worden, und wie lange dauerten diese Geiselnahmen im Durchschnitt?
14. Wie viele deutsche Seeleute, die auf Handelsschiffen deutscher Eigner beschäftigt sind, befinden sich derzeit in Geiselhaft (bitte getrennt angeben nach deutscher oder ausländischer Staatsangehörigkeit der Seeleute und deutscher oder fremder Flagge der Schiffe)?
15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Zahlung von Lösegeldern durch deutsche Reedereien vor, und wenn ja, welche Summe umfassten diese?
16. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über Abwehrmaßnahmen von Seiten der Besatzungen bei Piratenüberfällen und deren Erfolg vor?
17. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Anzahl der auf den Handelsschiffen eingesetzten Wachposten und dem Überfallrisiko?
18. Wie viele Schiffsbewegungen sind in den besonders gefährdeten Passagen pro Monat zu verzeichnen, und wie viele Schiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge befahren diese Schiffsrouten monatlich?
19. Welchen Anteil haben die von Piratenüberfällen besonders betroffenen Schiffsrouten am Gesamtaufkommen des seewärtigen Weltcontainerhandels bzw. am Gesamtvolumen des deutschen Seetransports?
20. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die ökonomischen Kosten der Piratenüberfälle (durch Frachtdiebstahl, den Verlust oder die Beschädigung von Schiffen und Ware oder durch Lieferverzug) für die deutsche Wirtschaft vor, und wie stehen diese Kosten im Verhältnis zum Wert des deutschen Seefrachthandels?

21. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Piratenübergriffen vor?
22. Wie interpretiert die Bundesregierung die Regelungen des UN-Seerechtsübereinkommens hinsichtlich eines Schutzes der Schifffahrt vor Piraterie?
23. Bei wem liegt innerhalb der Bundesregierung die Federführung bei der Sicherung der Seewege für die deutsche Handelsflotte?
24. Wann wird die Bundesregierung die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeitsgruppe präsentieren, die von den für die Seesicherheit zuständigen Bundesministerien eingerichtet worden ist?
25. Welche Maßnahmen kommen aus Sicht der Bundesregierung im Anti-Piraterie-Kampf grundsätzlich infrage, und welche Maßnahmen umfasst der im Rahmen der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung vorgelegte Prüfkatalog?
26. Schließt die Prüfung die Forderung von Reedervertretern nach einem Einsatz hoheitlicher Kräfte der Marine oder der Bundespolizei an Bord der gefährdeten Schiffe ein?
27. Schließt diese Prüfung die vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung angeregte engere Kooperation zwischen privaten und staatlichen Sicherheitsdiensten ein, und wie soll diese nach Auffassung der Bundesregierung aussehen?
28. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über den Einsatz privater Wach- und Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge in internationalen Gewässern vor, und wie beurteilt die Bundesregierung derartige Schutzmaßnahmen?
29. Wie bewertet die Bundesregierung die Bewaffnung von Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge, sei es durch zivile Sicherheitsdienste oder durch Bewaffnung der Besatzung, und wie begründet sie ihre Haltung?
30. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge, an den Endpunkten der gefährdeten Schiffsrouten Schiffe des Bundes zu stationieren, von denen aus Teams hoheitlicher Sicherheitskräfte auf die einfahrenden Handelsschiffe versetzt werden?
31. Wie bewertet die Bundesregierung die Haltung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. in dieser Frage?
32. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge, die besonders kontrollierten Transitkorridore entlang des Horns von Afrika auszuweiten?
33. Für wie viele Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge ist die vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung vorgeschlagene Umfahrung Afrikas als Alternative zur Schiffspassage durch den Suez-Kanal möglich (bitte in Prozent angeben), und wie würde sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung eine solche Verlängerung von Routen und Fahrtzeiten auf die Treibstoff- und die Transportkosten auswirken?
34. Spiegelt die Position des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, wonach die deutschen Reedereien zunächst mehr Schiffe unter deutsche Flagge bringen sollten, bevor sie staatliche Hilfe fordern, die Haltung der Bundesregierung wider, und wenn ja, wie begründet sie ihre Auffassung?
35. Welche politischen und organisatorischen Voraussetzungen müssen aus Sicht der Bundesregierung erfüllt sein, um hoheitlichen Schutz der deutschen Handelsschiffe zu gewähren?

36. Inwieweit bietet das Atalanta-Mandat aus Sicht der Bundesregierung eine rechtliche Grundlage für den Schutz von zivilen Handelsschiffen, die nicht im Rahmen des Welternährungsprogramms der Vereinten Nationen (United Nations World Food Programme/WFP) unterwegs sind, durch mitfahrende hoheitliche Sicherheitskräfte?
37. Bedürfte es aus Sicht der Bundesregierung einer ausdrücklichen gesetzlichen Aufgabenzuweisung vergleichbar dem Luftsicherheitsgesetz und dem Bundespolizeigesetz, und wie begründet sie ihre Haltung?
38. Prüft die Bundesregierung ein gemeinsames Vorgehen von Bundespolizei und Marine zum Schutz der Handelsschiffe deutscher Eigner sowohl unter deutscher als auch unter fremder Flagge?
39. Wären aus Sicht der Bundesregierung die bestehenden Kapazitäten der Bundespolizei (Personal, Ausstattung) für einen solchen Einsatz auf Dauer ausreichend, und wie begründet sie ihre Einschätzung?
40. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, eine dem französischen Abkommen zwischen Reedern und Marine vergleichbare Regelung für den Schutz von Handelsschiffen deutscher Eigner zu schaffen?
41. Sind der Bundesregierung andere Maßnahmen bzw. Vorschläge von betroffenen Schifffahrtsnationen zur Abwehr von Piratenüberfällen bekannt, und wie bewertet sie diese?
42. Welche Kosten sind dem Bund bisher für die Präsenz der Marine im Rahmen der Operation Atalanta entstanden (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln), und wie viele Bundeswehrsoldaten sind bislang im Rahmen der EU-Mission eingesetzt worden?
43. Welche Summe hat Deutschland im Jahr 2010 in den sog. Trust Fund zur nichtmilitärischen Bekämpfung der Piraterie eingezahlt, und hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wofür diese Mittel im Einzelnen verwendet worden sind?
44. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Berichte zu, wonach im Jahr 2010 nur 12 Prozent der Schiffe im deutschen Eigentum beim Schiffsmeldewesen angemeldet waren, obgleich seit Beginn der Atalanta-Operation 2008 kein einziges Schiff entführt wurde, das sich am Schiffsmeldewesen des Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) und des UK Maritime Trade Operations Office (UKMTO) beteiligt und die Verhaltensempfehlungen der IMO (Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area/BMP) befolgt hat, und wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass dieses Instrument von den Reedereien stärker genutzt wird?
45. Wie häufig wurden seit 2007 von Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge Alarmmeldungen an den „Point of Contact“ im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven gerichtet?
46. In wie vielen Fällen konnten dadurch Piratenübergriffe verhindert werden, und aus welchen Gründen ist dies aus Sicht der Bundesregierung in den anderen Fällen nicht gelungen?
47. Welche Zeitspanne liegt im Durchschnitt zwischen der Auslösung eines „stillen Alarms“ beim „Point of Contact“ und der Einleitung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr am Ort des Überfalls?
48. Sind die Sicherheitsanforderungen nach europäischem Recht nach Erkenntnissen der Bundesregierung höher als nach den allgemeinen Vorschriften des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code)?

49. Wie unterscheiden sich in diesem Zusammenhang die Anforderungen an Ausbildung und Mannschaftsstärke bei Handelsschiffen unter deutscher Flagge und ausgeflaggten Handelsschiffen deutscher Eigner?
50. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die in den BMP zusammengefassten Präventionsmaßnahmen für die Sicherheit von Handelsschiffen durch deutsche Reedereien und die von ihnen beschäftigten Besatzungen befolgt werden?
51. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie viele Reedereien die empfohlenen präventiven Piraterie-Schutzmaßnahmen anwenden und wie viele Schiffe dies betrifft?
52. Plant die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit Reedervertretern eine Erweiterung der Verhaltensempfehlungen BMP, und welche Kriterien legt sie dabei zugrunde?
53. Wie überprüft das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) die Einhaltung der Gefahrenabwehrpläne und die damit verbundenen regelmäßigen Übungen der Schiffsbesatzungen?
54. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die zwischen der internationalen Reederschaft und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) vereinbarten Notfallpläne ab 2011 tatsächlich erarbeitet und umgesetzt werden?
55. Findet im Falle einer Geiselnahme eine psychologische Nachbetreuung der betroffenen Besatzungsmitglieder statt, und wenn ja, durch wen wird diese veranlasst?
56. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die psychischen Auswirkungen der Geiselnahme unter den deutschen Besatzungsmitgliedern vor, und wenn ja, beruhen diese Erkenntnisse auf einer psychologischen Betreuung unmittelbar nach der Freilassung oder auf im Nachhinein bekannt gewordenen Verfahren zur Anerkennung von Erwerbsminderung oder Berufsunfähigkeit infolge psychischer Gesundheitsbeeinträchtigungen?
57. Wie viele Verfahren zur Anerkennung von Erwerbsunfähigkeit oder -minderung bzw. Berufsunfähigkeit aufgrund psychischer Erkrankungen nach Geiselnahmen hat es in den vergangenen 20 Jahren gegeben (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent der Anerkennungen), und in wie vielen Fällen handelte es sich um Opfer von Piratenüberfällen?
58. Wie beurteilt die Bundesregierung Vorschläge der Gewerkschaft ver.di, von deutschen Werften entwickelte technische Innovationen für Präventionsmaßnahmen an deutschen Schiffen steuerlich zu fördern?
59. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit der bisherigen multinationalen militärischen Maßnahmen zum Schutz der Besatzungen und Handelsschiffe im weltweiten Verkehr, und wie lässt sich die Kooperation aus ihrer Sicht verbessern?
60. Auf welchen politischen Ebenen und in welchen internationalen Gremien setzt sich die Bundesregierung für eine weltweit koordinierte Vorgehensweise gegen das Piraterie-Problem ein, und welche Initiativen hat sie bisher ergriffen?
61. Inwieweit wird sich die Bundesregierung für bessere rechtliche Voraussetzungen einsetzen, um die aufgebrachten Piraten durch geeignete Staatsorgane inhaftieren zu lassen und die Piratenboote zu beschlagnahmen, und welche Initiativen hat sie dazu bisher ergriffen?

62. Auf welchen politischen Ebenen und in welchen internationalen Gremien setzt sich die Bundesregierung für die Einrichtung eines internationalen oder internationalisierten Mechanismus der Strafverfolgung von Piraterie ein, und welche der derzeit diskutierten Varianten präferiert sie?
63. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung auf nationaler und internationaler Ebene, um die Ursachen der Piraterie an Land zu bekämpfen?

Berlin, den 29. Juni 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

