



HAMBURG

WELT AM SONNTAG | NR. 34 | 25. AUGUST 2019 | SEITE 3



Beute im Blick: Ein bewaffneter somalischer Pirat blickt auf ein griechisches Schiff, das von seinen Komplizen besetzt wird

Wie es ist, mit einem **PIRATEN** zu verhandeln

Sie enterten den Frachter kurz vor Mitternacht, und niemand kam der Crew zu Hilfe, obwohl die Millionenstadt Douala in Sichtweite liegt. In der Nacht zum 14. August attackierte eine Gruppe Piraten die „MarMalaita“, die vor der Küste Kameruns ankerte. Sie verschleppten acht der zwölf Crewmitglieder und verschwanden mit ihnen in die Dunkelheit.

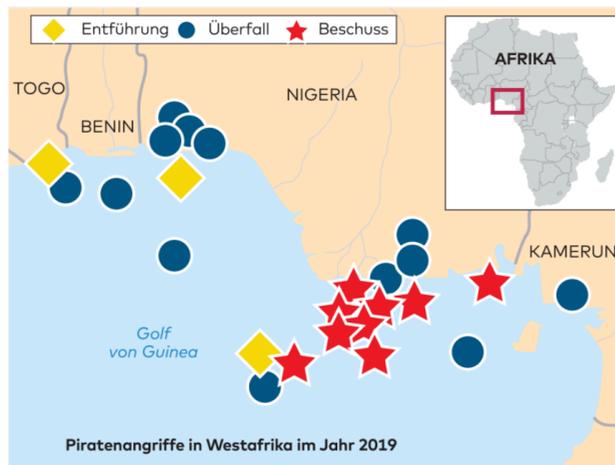
VON PHILIPP WOLDIN

Das Schiff, gebaut 2002, 143 Meter lang, 18 Meter breit, gehört der Hamburger Reederei „MC Schiffahrt“, am Freitag vergangener Woche bestätigt das Hamburger Unternehmen den Überfall in einer knappen Mitteilung. „Unsere Gedanken sind bei allen Familien, die sich um ihre Angehörigen sorgen“, hieß es. Um Steuern und Abgaben zu sparen, fährt der Frachter unter der Flagge von Antigua & Barbuda, einem Kleinstaat, der in der Karibik liegt. Unter den Verschleppten sind drei russische Crewmitglieder, das hat das Außenministerium in Moskau bestätigt, außerdem sollen Ukrainer betroffen sein. Ob Deutsche unter den Verschleppten sind, ist noch unklar. „Zum Schutze der Seeleute“ wolle man keine weiteren Angaben machen, schreibt ein Pressesprecher auf Anfrage. In der Mitteilung heißt es lediglich, man habe einen Krisenstab eingerichtet und arbeite mit einem „Notfall-Team“.

Was kann dieses tun? Wird ein Schiff wie die „MarMalaita“ von Piraten gekapert oder entführen die Angreifer die Crew, kommt ein vorher festgelegtes Prozedere in Gang. Viele Tanker sind teuer versichert, oft verlangen die Versicherungen, dass die Reederei im Falle einer Entführung mit einer Sicherheitsfirma kooperiert. So stehen den Reedereien häufig speziell geschulte Krisenmanager bei, den staatlichen Sicherheitsorganen bleibt meist nur eine Nebenrolle. Entführungen wie die des Hamburger Frachters sind auch die Stunde einer Branche, die gern im Hintergrund bleibt, die der Verhandler.

Deren Spur führt nach London, hier residieren große Versicherungen und Sicherheitsunternehmen, in ihrem Dunstkreis ist eine ganze Industrie aufgeblüht, die sich mit Schiffsentführungen beschäftigt. Anwaltskanzleien werben für ihre Erfahrungen bei Piratenüberfällen, Sicherheitsfirmen preisen ihre Verhandler an, „sehr erfahren bei Kidnapping-Situationen auf See“. Nur öffentlich will kaum einer der Krisenmanager über seine Arbeit reden. Control Risk, eine der größten Risikoberatungen weltweit, lehnt nach einer Bedenkzeit ein Interview ab, die Firma

In der vergangenen Woche kaperten Seeräuber das Hamburger Frachtschiff „MarMalaita“ vor der Küste Kameruns, die Besatzung wird als Geisel gehalten. Externe Krisenmanager erzählen, was nun zu tun ist



Gray Page antwortet nicht auf Anfragen. Andere sagen, ihr Business sei schlicht zu sensibel, man wolle den Piraten in Verhandlungen kein Insiderwissen an die Hand geben.

Doch am Ende findet sich ein Mann. Er ist ein erfahrener Anwalt aus London, hat eine mittlere zweistellige Zahl von Entführungen gemanagt, mit somalischen Piraten über Millionensummen gerungen und Geldtransfers in den Dschungel organisiert. Nur unter einer Bedingung will er über seine Arbeit sprechen. „Nennen Sie nicht meinen echten Namen.“ Somalische Piraten sei-

en zwar auch gefährlich, aber blieben meist in ihrer Region, sagt er. Die nigerianischen Gangs dagegen, die für viele Angriffe der letzten Jahre verantwortlich sind, sprechen Englisch und seien gut vernetzt – bis nach London. „Ich möchte nicht, dass bei mir irgendwann ein Abgesandter der Piraten an die Bürtür klopf.“

Der Mann, der lange beim Militär arbeitete, soll hier John Smith heißen, in manchen Fällen wird er von Reedereien bezahlt, in anderen Fällen von einer Entführung des Hamburger Frachters „MarMalaita“ hat Smith immer wieder erlebt. „Die Geiseln in dem aktuellen Fall werden sicher im Nigerdelta gefangen gehalten, weil die meisten nigerianischen Gangs aus diesem Gebiet kommen“, sagt er. Die Gegend sei weitläufig und unübersichtlich, entführte Seeleute würden meist in einer Hütte in einem Fischerdorf versteckt, nah genug an Supermärkten, um Proviant einzukaufen. Meist werde auch der Koch des Schiffs entführt, damit er die anderen Besatzungsmitglieder versorgen kann.

Der Fokus der Piraterie hat sich in den letzten Jahren verschoben, von Somalia nach Westafrika: Der Golf von Guinea, wo auch der Hamburger Frachter attackiert wurde, entwickelte sich zur weltweiten Schwerpunktregion in Bezug auf Piraterie und maritime Kriminalität, so steht es im aktuellen Pira-

teriebericht der Bundespolizei. Blickt man auf die Seekarte der gemeinnützigen Organisation „International Maritime Bureau“, die wöchentlich Berichte zu Piratenangriffen erstellt, stecken vor der Küste Westafrikas überall kleine Fähnchen, jeder Pin symbolisiert einen Vorfall. Oft sind es nigerianische Piraten, die Schiffe entern, sie schrecken auch nicht vor Auseinandersetzungen mit Marineeinheiten zurück.

Die maritime Branche hat auf die Angriffe reagiert. Jedes größere Frachtschiff unter deutscher Flagge muss heute einen Gefahrenabwehrplan vorlegen, den das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit Sitz in Hamburg genehmigt, sonst darf das Schiff nicht ablegen. Auch die Reeder rüsten auf, viele buchen bewaffnete Sicherheitsleute für ihre Fahrten und richten Notfallräume an Bord ein.

Wenn alle Vorsichtsmaßnahmen nicht gegriffen haben, wartet die Reederei darauf, dass die Piraten Kontakt aufnehmen. Die Verhandlungen gleichen einem klar festgelegten Prozess mit festen Leitplanken, sagt Verhandler John Smith. „Man braucht viel Erfahrung, um zu bemerken, ob die Verhandlung mit den Piraten sich in die richtige Richtung bewegt.“ Es ist eine Art Versteckspiel, beide Seiten tasten sich ab und signalisieren Kooperation. „Es wäre ein großer Fehler, wenn die Reederei zu früh zu aggressiv vorgeht.“ Wer eine erste Lösegeldforderung der Piraten sofort brüsk abweise, gefährde die Verhandlung oder ziehe sie in die Länge. Im Durchschnitt dauern die Gespräche 25 bis 30 Tage, sagt John Smith. Zwischendrin kommt es vor, dass der Verhandler der Piraten droht, die Crewmitglieder zu foltern oder davon spricht, dass sich die Lage an Bord dramatisch verschlechtert habe. „Leider sind solche vorgetäuschten Dramen Teil des Prozesses“, sagt Smith. In den allermeisten Fällen gehe die Piraten sehr am Lösegeld interessiert. „Wer aber diese Taktiken nicht kennt, reagiert sehr betroffen und macht Fehler.“

Früher hätten nigerianische Piraten verstärkt große Mengen an Treibstoff von gekaperten Schiffen abgezapft, angesichts der fallenden Preise für Öl und Treibstoff lohne sich dies nun nicht mehr. Viele Piraten setzten heute verstärkt auf Kidnapping. Die Lösegelder sind in den letzten Jahren in Westafrika gestiegen, mehr entführte Männer bedeuten größere Geldsummen. Er wolle nicht spekulieren, um wie viel Geld es im Fall der „MarMalaita“ gehe. In Westafrika lägen die Lösegeldforderungen deutlich niedriger als in Somalia. Dort habe eine Reederei für ein entführtes Schiff mitsamt der Ladung und der Crew schon mal ein Lösegeld von bis zu zehn Millionen Dollar gezahlt.

Herrscht Einigkeit über die Höhe des Lösegelds, geht es um logistische Schritte, die der Krisenmanager vorantreibt. „Ich fühle mich manchmal wie ein Projektmanager“, sagt John Smith. Es gibt ein System, wie das Lösegeld in das Land kommt, oft über lokale Banken, die Piraten erwarten Dollars, nicht die nigerianische Währung Naira. Wird das Geld von speziell geschulten Sicherheitsmitarbeitern übergeben, kommen auch die Geiseln frei. Es müssen Pässe für sie besorgt werden, Ärzte untersuchen sie und bestimmen, ob sie schon einen Flieger besteigen können.

Jetzt im Spätsommer und im frühen Herbst werden die Piraten zunehmend aktiver, sagt John Smith. Das liege daran, dass zu dieser Zeit die Schulferien in Westafrika enden und die Kinder der Piraten wieder zurück in die Klassen kämen. Der Verhandler meint das ernst. Auch andere Eigenheiten spielen in Westafrika eine Rolle. „Die nigerianischen Piraten sind Christen, sie halten Geiseln nicht gern über Ostern oder Weihnachten gefangen, weil sie dann zu Hause bei ihrer Familie sein wollen.“ Diese kulturellen Eigenheiten hätten Einfluss auf die Länge der Verhandlungen mit nigerianischen Piraten. Es sind kleine Kniffe, die erfahrene Krisenmanager wie John Smith nutzen, wenn wieder ein Schiff in Westafrika in Not gerät.

NORDLICHT

Fegebanks Schattenkämpfe



Hammermeldung am Donnerstag: Die Zweite Bürgermeisterin von Hamburg, Katharina Fegebank, sorgt sich um den politischen Frieden im Senat der Stadt. Hey, aufwachen, weiterlesen! Jetzt kommt's: Der anstehende Wahlkampf werfe seine Schatten voraus und sie habe den Eindruck, dass jeder der beiden Regierungs-Partner Erfolge für sich verbuchen möchte anstatt den Gesamterfolg zu sehen. Das klingt wie Ärger im Ponyhof. Wo man sich sonst im Rathaus doch immer lieb hat und wo nie ein böses Wort fällt, wo man gemeinsam Entscheidungen fällt für das Wohl der Stadt, ohne auf Wähler und Wahlen zu spielen, kommt jetzt dieser böse Streit auf, den man doch längst überwunden glaubte. Die SPD, Schatten ihrer selbst, vereinnahmt grüne Kern-Themen wie Klimaschutz und Wissenschaft, und Fe-

ANZEIGE

GUSTAFSEN & CO.
 EXPERTIN FÜR STADTHÄUSER, VILLEN UND EIGENTUMSWÄNDLUNGEN
 T 040 41 40 95 32 | WWW.GUSTAFSEN.DE

gebank sorgt sich, dass der Eindruck entstehen könne, es werde sich auf „offener Bühne gekabbelt“. Eine nur allzu verständliche Sorge, könnten doch die Hamburger vom Lärm aufwachen und bemerken, dass im Rathaus keine Dauer-Aufführung der „Immenhof“-Filme geboten, sondern, nun ja, Politik gemacht werden soll. Und da geht es um Streit, ums Ringen, und manchmal auch ums Überleben. Im Fegebankschen Perwell-Deutsch aber geschehen dort lauter schöne Sachen, etwa „Dinge auf den Weg bringen“, „Konflikte lösen“, „den Klimawandel in den Griff bekommen“: Sätze wie Seifenblasen. Kaum draußen, schon wieder zerplatzt. Beim Klimaschutz vermeidet Fegebank Reizworte wie Fahrverbot oder City-Maut und nennt mögliche konkrete Ideen „flankierende Maßnahmen“, das klingt nicht nur schön nach nichts, das ist auch so. Und wo nichts ist, tut nichts weh. Nicht einmal die Leere in der Wellness-Oase am Rathausmarkt.

ANZEIGE

PERMANENTE
 Haarelemente & Kosmetik

Grandezza
 Haar-Kreationen
 die unsichtbare Haarintegration

Haarverdichtung
 Haarverlängerung
 Haarsatz
 Perücken
 Friseur
 Kosmetik

GERTRAUD GRUBER
 KOSMETIK KULTUR
 In der Hamburger City

www.permanente.de
 040 - 34 69 66

Permanente Haarelemente
 Alte Oberpostdirektion
 Stephansplatz 1-3
 20354 Hamburg