



Eine Seefahrt die ist lustig...

Eine Seefahrt kann tatsächlich lustig sein - für jene die eine Kreuzfahrt gebucht haben. Für das Personal auf einem Schiff ist eine Seefahrt viel weniger lustig, sie ist Arbeit unter erschwerten Bedingungen. Die Weltlage machte es notwendig, dass zum Personal eines Kreuzfahrtschiffes jetzt auch Sicherheitsbeamten gehören. Im folgenden Bericht wollen wir die kleine Truppe von Sicherheitsbeamten, die eine IPA-Kreuzfahrt in die Karibik begleitete, vorstellen.



Der Unterschied der Sicherheitsmaßnahmen einer Kreuzfahrt vor einigen Jahren und heute ist nicht zu übersehen. Während man früher mehr oder weniger ohne Kontrolle ein Schiff betreten konnte, gibt es heute Sicherheitschecks wie auf einem Flughafen. Alle Personen, die das Schiff betreten, müssen einen Metalldetektor passieren und ihr Handgepäck muss durch eine Röntgenstraße. Was vermutlich den meisten Passagieren entgangen ist, war, dass auch ihr Großgepäck einer Röntgenkontrolle unterzogen wurde. Natürlich tut sich diese Arbeit nicht von alleine, sie kann auch nicht von einfachen Seeleuten ohne entsprechende Ausbildung durchgeführt werden. Auf Grund internationaler Vereinbarung haben daher alle Passagierschiffe

die Pflicht Sicherheitspersonal einzustellen, die diese und noch weitere Aufgaben zu erfüllen haben.

Die Costa Classica, jenes Schiff mit dem unsere IPA-Gruppe im Dezember des Vorjahres die kleinen Antillen in der Karibik bereiste, verfügt über eine 9 Mann starke, unbewaffnete Security-Truppe. Sie tragen die Verantwortung für die Sicherheit von 1.200 Passagieren und 600 Mann Besatzung, sowie von Sachwerten in Millionenhöhe. Natürlich ist der Kapitän auf einem Schiff die höchste Instanz, doch hat er sich eher um navigatorische Dinge zu kümmern. Die Aufgabe der „inneren Sicherheit“ hat er daher seinem Stellvertreter dem 2. Kapitän übertragen. Auch dieser kann sich nicht mit Details

beschäftigen, für die tatsächliche praktische Arbeit hat er einen Sicherheitschef.

Aufgaben und Ausbildung

Die Aufgabe eines Security Chiefs ist mit der eines Wachkommandanten zu vergleichen. Er organisiert und kontrolliert den Dienst und verteilt die Sicherheitsaufgaben auf seine 8 Mann starke Truppe. Die Aufgaben der Securitys unterscheiden sich wesentlich darin, wo das Schiff gerade ist. Im Hafen haben sie vor allem den Ein- und Ausgang von Personen und Waren zu kontrollieren. Eine Tätigkeit, die 3 – 5 Mann voll ausfüllt. Sollten Passagiere zusteigen, ist auch noch zusätzlich die Großgepäckkontrolle durchzuführen. Da die Gangway dauernd besetzt sein muss, unterscheidet sich auch die Arbeitszeit zwischen Hafen und See. Während im Hafen eine Arbeitszeit von 10 Stunden üblich ist, reduziert sich diese auf See auf 6 Stunden. Auf See sind nämlich grundsätzlich nur zwei Mann rund um die Uhr auf Patrouille. Weitere Arbeit entsteht nur, falls ein Unfall oder eine kriminelle Tat passiert und der Sachverhalt von den Securitys aufgenommen werden muss.

Selbstverständlich werden die Securitys bei Brand- oder bei einem Seenotfall entsprechend eingesetzt. Alle Securitys waren in ihren Heimatländern bereits einschlägig tätig und waren bisher Sicherheitsbeamte in Hotels, auf Flughäfen oder ähnlichen Bereichen. Der Chief selbst kann

noch auf eine 6 monatige höherwertige Ausbildung verweisen. Vor dem praktischen Einsatz auf einem Schiff werden alle noch von der Reederei speziell geschult, denn die Arbeit auf See inkludiert zusätzliche Aufgaben als ein gleichartiger Posten an Land. So sind zwar die Securitys nicht für den Brandschutz verantwortlich (es gibt eine eigene

Übers Ziel geschossen

Die Kontrolle von Personen die in ein Schiff betreten, ist zu begrüßen. Waffen oder vielleicht sogar Sprengstoff haben auf einem Verkehrsmittel nichts zu suchen. Verständlich ist auch, dass man einem Flugpassagier ein Taschenmesser abnimmt. Es soll kein einziges als Waffe zu benützendes Gerät an Bord sein. Wie ist das aber auf einem Schiff?

Containerweise wird Versorgungsgut an Bord gebracht, es ist unmöglich jeden Karton im Detail zu kontrollieren. In der Bordküche lagern zwangsläufig Dutzende von Messern, Gabeln und ähnliches Küchengerät. Feueräxte müssen für den Fall der Fälle bereit sein. Nichts desto trotz wurde bei unserer Reise einem Reisetilnehmer sein Taschenmesser abgenommen.

Kein Problem er hätte sich in der Einkaufszeile an Bord ein neues kaufen können.



Sie sorgen für Sicherheit an Bord – 2. Kapitän (links) und Securitychief (rechts).



Der Fall ACHILLE LAURO

Der einzige Fall eines Terroraktes gegen ein Passagierschiff hielt im Oktober 1985 für drei Tage die Welt in Atem. Am 7. Oktober hatten vier PLF-Mitglieder unter Führung von Mohammed Abu Abbas das italienische Passagierschiff Achille Lauro mit 545 Passagieren auf seiner Fahrt nach Ägypten in ihre Gewalt gebracht. Die Terroristen verlangten die Freilassung von 50 Gesinnungsgenossen die in israelischer Haft waren. Um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen töteten sie den behinderten US-Staatsbürger Leon Klinghoffer. Am 9. Oktober gingen die Terroristen nach Zusage freier Abzuges in Port Said von Bord ohne ihr Ziel erreicht zu haben. Die ägyptische Chartermaschine, die die Terroristen nach Tunis bringen sollte, wurde über dem Mittelmeer von amerikanischen Kampfflugzeugen abgefangen und zu einer Landung in Sizilien gezwungen. Die Entführer wurden festgenommen und den italienischen Behörden übergeben, von diesen aber auf freiem Fuß gelassen. In Abwesenheit wurde Abu Abbas danach zu 5x lebenslanger Haft verurteilt. Er ging erst im April des Vorjahres den US-Truppen in Bagdad ins Netz.



Obligatorisch beim Eingang – Personen- und Gepäckkontrolle.

Schiffsfeuerwehr), doch haben sie im Brand- oder Notfall entsprechende Aufgaben zugewiesen bekommen. Interessant ist, dass zur Zeit alle Securitys, einschließlich dem Security Chief, aus Indien oder Nepal kommen. Es ist diese Tätigkeit aber keineswegs auf Staatsbürger bestimmter Länder beschränkt, denn es werden auf anderen Schiffen auch Israelis oder Europäer eingesetzt. Ein möglicher Grund, warum man die Securitys von einer anderen Nationalität nimmt, als der Rest der Besatzung, liegt wohl darin, um Nachlässigkeiten wegen gemeinsamer Nationalität zu vermeiden. Grundsätzlich wird die Besatzung genauso kontrolliert wie alle Passagiere.

See- und Landrecht

Die rechtliche Situation auf einem Schiff ist relativ kompliziert, denn sie hängt im wesentlichen davon ab, wo sich das Schiff befindet.

Auf hoher See, also in internationalen Gewässern, gilt das Recht des Registrierungslandes, im Falle der Costa Classica eben italienisches Recht. Im Hafen und innerhalb der nationalen Gewässer (Drei Meilen-Zone) gilt das Recht des jeweiligen Landes. Das es bei dieser Regelung zu Meinungsunterschieden kommen kann, ist vorprogrammiert. Erschwerend ist sicher auch, dass es zwischen der Security-Truppe und der Polizei keine direkte Zusammenarbeit gibt. Sollte ein Unfall stattgefunden

oder eine kriminelle Tat auf dem Schiff begangen worden sein, so hat der Geschädigte selbst bei der Polizei eine Anzeige zu machen. Die Frage der Zuständigkeit könnte hier keine unbedeutende Rolle spielen und wird wohl so manches Opfer von einer Anzeige abhalten. Von den Securitys wird der Polizei nur auf deren Wunsch ein Protokoll der Tatbestandsaufnahme zur Verfügung gestellt. Kompliziert wird eine Straftat auch dann, wenn der Täter ermittelt wird, denn an Bord eines Passagierschiffes gibt es keinen Arrest. Zwar ist die Flucht von einem Schiff schwer möglich, doch könnte der Fall eintreten, dass ein Täter aus irgend einem Grund unter Aufsicht gestellt werden muss. In

diesem Fall wird er in seine Kabine verbannt, egal ob er ein Passagier oder ein Besatzungsmitglied ist. Die Gefahr, dass man an Bord eines Schiffes Opfer einer Straftat wird, ist jedenfalls relativ geringer als an Land, denn die Unmöglichkeit der Flucht und die Begrenztheit der Gelegenheitspersonen, verhindert schon einiges. Auch die Gefahr eines Terroraktes ist eher als gering einzustufen und ist in der Geschichte des Terrors auch nur ein einziger Fall bekannt. Schlussendlich spukt der Geist von Piraten eher in Büchern und Filmen als in Wirklichkeit. So gesehen ist eine Kreuzfahrt eine sichere Sache. Eine Schifffahrt kann daher doch ganz lustig sein.

Richard Benda

Leserbrief

Ein Dank aus Hamburg

Zunächst erst mal Dank für den Artikel „Jesus von Nazareth“ der mich nach allen Ostergesprächen mit Kindern, Enkeln und meinen Ur-Enkeln nun alles klargestellt hat. Der Artikel kam gerade zur rechten Zeit. Danke. Ich möchte gerne Bezug nehmen auf den Artikel über die Internationale Polizei Sternfahrt nach Innsbruck in der Ausgabe Nr. 190. Ich selbst bin von 1953 bis 1983 alljährlich mitgefahren und war 30 Jahre IPMC-Schriftführerin. Ich möchte gerne



Sternfahrt 1953. Frau Hammermeister und Tochter als Beifahrerinnen auf einer BMW des Afrika-Korps.



Josef Hasiba im Gespräch mit IPMC-Gründer Weber.

einige sachlichen Ergänzungen geben. Der Hamburger Oberst der Schutzpolizei Weber hat 1930 diese Sternfahrten für die Polizei Motorsportabteilungen gegründet, um in der Welt alle Polizisten zusammenzubringen. Ab 1936 waren sie wieder verboten.

Im Jahre 1952 konnte das neutrale Österreich wieder mit den Internationalen Polizei-Sternfahrten anfangen. Seit damals fuhr auch Sepp Hasiba (ehemaliger Präsident. Anm. d. Redaktion) mit. Das war der Anfang Eurer IPA. Ich selbst bin 1955 der IPA bei der Sternfahrt nach Paris beigetreten.

Ich möchte hiermit betonen, dass durch die IPMC nicht nur einzelne Verbindungsstellen der IPA ins Leben geweckt wurden, sondern eigentlich die gesamte IPA in Österreich.

Hildegard Hammermeister