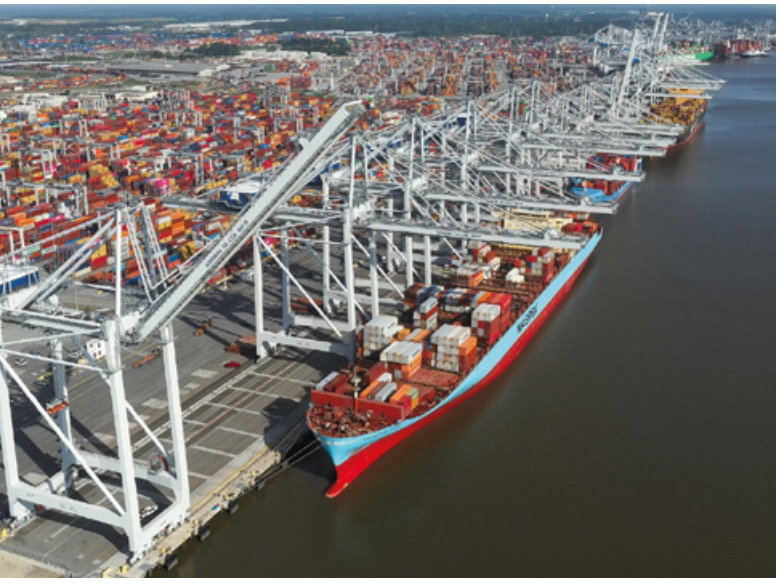
US-Marine-Kooperation mit Reedern als Blaupause für Europa?

Über »US Maritime Security Program« und das »Tanker Security Program« sichert sich der Staat bereits in Friedenszeiten den Zugriff auf geeignete Tonnage. Gerade die Verbindung von kommerzieller Nutzung und staatlich gesicherter Verfügbarkeit macht diese Modelle interessant. Über Verfügbarkeitsverträge zwischen Marine und Reedern

Im Verteidigungsfall benötigt eine Marine nicht nur Kriegsschiffe, sondern auch Seetransport- und Logistikkapazitäten. Containerschiffe, RoRo-Schiffe, Tanker sowie Heavy-Lift- und Multipurpose-Schiffe können militärischen Nachschub, Fahrzeuge, schweres Gerät und Treibstoff transportieren. Entscheidend ist daher, wie der Staat sicherstellen kann, dass geeignete zivile Schiffe im Krisenfall kurzfristig zur Verfügung stehen.

Die USA haben hierfür 1996 das Maritime Security Program (MSP) eingeführt. Es sichert der US-Regierung langfristig den Zugriff auf kommerziell betriebene, militärisch nutzbare Schiffe und die damit verbundenen Logistikkapazitäten. Das MSP umfasst derzeit 60 Schiffe.

Die teilnehmenden Reeder erhalten eine jährliche Verfügbarkeitsvergütung von rund 6 Mio. $ pro Schiff. Im Gegenzug können sie das Schiff weiterhin kommerziell nutzen, müssen es aber im Bedarfsfall für staatliche Zwecke bereitstellen. Bei Aktivierung erhalten sie zusätzlich eine marktgerechte Vergütung. Das Schiff muss zudem mit einer entsprechend qualifizierten US-amerikanischen Besatzung betrieben werden, damit im Einsatzfall nicht nur das Schiff, sondern auch eine geeignete Crew verfügbar ist.



© Georgia Ports

Zum MSP-Programm gehören aktuell rund 60 Schiffe, darunter RoRo- und MPP-Schiffe sowie viele Containerschiffe, unter anderem von Maersk, Hapag-Lloyd und APL. Auch die »Maersk Denver« ist Teil des Programms

Für welche Reeder kommt das in Betracht?

Ergänzt wird das MSP durch das eigenständige Tanker Security Program (TSP). Dieses sichert dem US-Verteidigungsministerium derzeit den Zugriff auf zehn kommerziell betriebene und US-registrierte Produktentanker. Sie können insbesondere zur Versorgung der Streitkräfte mit raffinierten Erdölprodukten eingesetzt werden und bleiben außerhalb eines Einsatzes im kommerziellen Betrieb.

Gerade die Verbindung von kommerzieller Nutzung und staatlich gesicherter Verfügbarkeit macht diese Modelle für Europa interessant. Der Staat sichert sich bereits in Friedenszeiten den Zugriff auf geeignete Tonnage.

Verfügbarkeitsverträge eignen sich insbesondere für Reeder und Betreiber, die über einen unmittelbaren und verlässlichen Zugriff auf geeignete Tonnage verfügen und diese innerhalb einer vereinbarten Frist bereitstellen können. Schwieriger wird die Umsetzung bei langfristig an Dritte vercharterten Schiffen, weil das staatliche Zugriffsrecht mit bestehenden Charterrechten vereinbar sein muss.

Was muss ein Verfügbarkeitsvertrag regeln?

Wesentlich sind die verfügbaren Schiffe oder Schiffstypen, Aktivierungsvoraussetzungen und Vorlaufzeiten, Einsatzgebiet und Einsatzdauer sowie technische und operative Anforderungen an Schiff und Crew. Zu regeln sind ferner die Verfügbarkeits- und Einsatzvergütung, Crew- und Repositionierungskosten, War-Risk-Prämien sowie Haftung, Versicherung und Entschädigung. Auch bestehende Charterverträge und Finanzierungen müssen berücksichtigt werden.

In Europa bestehen bereits vergleichbare Ansätze. Über das deutsch-dänische Projekt ARK/GGSS können Deutschland und Dänemark über einen Vertrag mit DFDS auf kommerziell betriebene RoRo-Schiffe für militärische Seetransporte zugreifen.

Das MSP und das TSP können als Blaupause für Deutschland und andere europäische Staaten dienen. Entscheidend ist, ihre Kernelemente – kommerzieller Betrieb, Vergütung, definierte Aktivierungsmechanismen sowie die Einsatzbereitschaft von Schiff und Crew – an europäische und nationale Anforderungen anzupassen.

Autor:
Clemens Hillmer
NoordenJones