



Maritime Polizei an der kroatischen Küste: Kontrolle von Sportbooten.

Sichere Küsten

Die Küsten und Inseln Kroatiens werden rund um die Uhr von Mitarbeitern des nationalen Zentrums für die Überwachung der Seefahrt in Zadar kontrolliert.

Ive Mustač und seine drei Kollegen sitzen vor großen Bildschirmen in einem Großraumbüro, das an ein Flugkontrollzentrum erinnert. An der Wand hängt ein großer Monitor, an dem der Verlauf der Adria abgebildet ist. Eine Unzahl von kleinen Dreiecken in verschiedenen Farben bewegen sich darin. „Die grünen Dreiecke stellen Handelsschiffe dar, die blauen sind Passagierschiffe und die orangefarbenen sind Fischkutter“, erklärt Mustač. Mithilfe des automatischen Identifizierungssystems werden die Position und andere relevante Daten der Wasserfahrzeuge laufend an das Kontrollzentrum übermittelt. Mit 15 Radarstationen und 19 Kameras, davon sieben mit Wärmebildtechnik, ist eine effiziente Überwachung des gesamten Küstenverlaufes möglich. „Das Zentrum ist die Einsatzzentrale für alle sechs regional operierenden Einheiten unserer Polizeikräfte zur See, die gleichzeitig Teil der Grenzpolizei sind“, erklärt Dienststellenleiterin Mirna Kovač Basič.

Die Aufgabe des 2012 gegründeten maritimen Zentrums besteht darin, die Sicherheit aller Wasserfahrzeuge in den kroatischen Hoheitsgewässern zu gewährleisten. Mit der Initiative „Phare

2006“ erklärte die kroatische Regierung die gesamte Meeresregion zur ökologischen Schutzzone. Mit Beginn der EU-Beitrittsverhandlungen begann der Aufbau des Seeüberwachungszentrums. Das kroatische Innenministerium wurde dabei von der deutschen Bundespolizei und der italienischen Küstenwache unterstützt. Ursprünglich war geplant, alle für die Seefahrt relevanten Behörden in die neue Institution einzubinden, wie den Zoll, die Marine und die Hafenerweiterer. Letztlich wurde entschieden, eine Überwachungszentrale für den gesamten Seeverkehr vor der kroatischen Küste einzurichten, die ausschließlich dem Innenministerium untersteht. „Eine wesentliche Aufgabe ist es, alle Daten und Informationen über die Geschehnisse in unseren Hoheitsgewässern und im unmittelbar angrenzenden Seegebiet zu sammeln und auszuwerten, um im Bedarfsfall Maßnahmen setzen zu können“, sagt Ive Mustač. Die Mitarbeiter der Seepolizei kontrollieren den Grenzverlauf auf See und ahnden Verstöße. Dazu kommen viele andere Polizeiaufgaben. Die 24-stündige Überwachung des Meeres bedingt, dass ständig Einheiten auf See sind, um bei Grenzverletzungen einzuschreiten, Kontrollen

durchzuführen und in Seenot geratene Schiffsbesatzungen zu retten.

Die Länge der kroatischen Küstenlinie beträgt 1.778 Kilometer; mit den Inseln sind es über 6.000 Kilometer. 47 der 1.244 Inseln sind bewohnt.

54 Wasserfahrzeuge. An der kroatischen Küste sind 54 Schiffe und Boote im Einsatz. Die sieben größeren Schiffe, intern als Typ A bezeichnet, sind bis zu 25 Meter lang und werden in küstenferneren Bereichen eingesetzt. Die Besatzung ist in der Lage, am offenen Meer Schiffe aufzubringen. Die 16 mittleren Wasserfahrzeuge im Patrouillendienst (Typ B) sind zwischen 10 und 18 Meter lang. Die Besatzungsmitglieder unterstützen die Kollegen auf den Typ-A-Schiffen bei Interventionen.

Für Überwachungsfahrten im küstennahen Dienst und im Bereich der Inseln werden 31 kleinere Wasserfahrzeuge (Typ C) eingesetzt. Sie sind bis zu 10 Meter lang und erreichen eine Geschwindigkeit von 35 Knoten. Mit diesen Einsatzbooten werden auch Touristen in ihren Segel- oder Sportbooten überprüft, die bei ihrem Eintritt in kroatische Hoheitsgewässer nicht entsprechend der Vorschrift den ersten Hafen



Flotte des Seepolizeizentrums Kroatien: Polizeischiff Nikola Tavelić; Polizeiboot des Typs C bei einer Übung.

mit einer Grenzkontrollstelle aufsuchen, um ihre Reise- und Schiffsdokumente vorzuweisen. 550 Mitarbeiter sind im Seepolizeidienst eingesetzt. 2015 griffen sie 589 über die Seegrenze illegal Einreisende auf, 2016 waren es 542.

„Seegrenzen haben einen gänzlich anderen Charakter als Landgrenzen. Dort geht es um zwei Staaten, die jeweils entsprechend ihrer Gesetze die Ein- und Ausreise der Verkehrsteilnehmer beobachten. Am Meer grenzen wir an die ganze Welt. In den internationalen Gewässern bewegen sich Schiffe aller zur See fahrenden Nationen“, sagt Maksimilian Surič, Kommandant der Seepolizeieinheit im Hafen von Zadar.

Es bestehen sechs regionale Seepolizeizentren – in Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split und Dubrovnik.

Unfälle und Grenzverletzungen. Maksimilian Surič ist mit einem Type-B-Patrouillenboot unterwegs, gebaut im Jahr 2010 in der Schiffswerft „Grebën“ in Vela Luka. Die zwei je 620 PS starken Cummins-Dieselmotoren verleihen dem Einsatzfahrzeug beachtlichen Schub. Erstes Ziel ist der Hafen Gaženica, einige Kilometer außerhalb des Zentrums von Zadar. Hier wird das neue Dienstgebäude der Seepolizei errichtet. „Eine Stelle, die wir regelmäßig überwachen, ist die Meerenge zwischen den Inseln Pašman und Ugljan, die durch einer Straßenbrücke verbunden sind. Dort dürfen Boote nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens acht Knoten durchfahren. Einige Sportbootfahrer halten sich nicht daran und werden bestraft“, erläutert Surič. Die Durchfahrts- höhe beträgt maximal 16 Meter. Segelboote mit einem höheren Mast müssen umkehren oder eine andere Route wählen.

Nach einigen schweren Unfällen im vergangenen Jahrzehnt bestrafen die Sicherheitskräfte rücksichtslose Vergehen schwerer. Tomislav Grbić, der das Polizeiboot „Sveti Donat“ steuert, hat einige tragische Unfälle auf dem Meer erlebt. „In der Nähe von Dugi Otok haben wir vor einigen Jahren einen toten Mann aus dem Wasser gefischt – einen älteren Fischer, der nach einem Herzinfarkt aus seinem Boot gefallen ist. Er ist ungefähr zwölf Stunden im Wasser gelegen, wie sich nach der Obduktion herausgestellt hat“, erzählt Grbić. 2005 waren Grbić und sein Team im Sucheinsatz, nachdem auf der Brücke bei Maslenica ein Auto mit eingeschaltetem Licht und offenen Türen entdeckt worden war. „Wir sind sofort aufgebrochen, zwischen drei und vier Uhr in der Früh. Erst gegen sechs Uhr haben wir den Leichnam im Meer treibend gefunden“, berichtet Grbić.

Die Bergung von Menschen nach Schiffsunfällen gehört zu den schwierigsten Aufgaben der Besatzungen. Als Teil der Grenzpolizei bringen sie Schiffe auf, die ohne Genehmigung in die Hoheitsgewässer einfahren, und eskortieren sie in den nächsten Hafen. „Im April 2017 haben wir einen italienischen Fischkutter veranlasst, uns zu folgen. Wir haben den Kapitän und die Be-

satzung bei Gericht angezeigt. Sie sind wegen illegalen Grenzübertritts verurteilt worden. Dem Kapitän haben wir auch verbotenen Fischfang nachgewiesen. Die Strafe dafür ist nach dem Wert des Fanges bemessen worden“, schildert Maksimilian Surič.

Angehörige der kroatischen Seepolizei nahmen 2016/17 an der Operation „Poseidon Sea“ vor der griechischen Insel Chios teil. Der Maschineningenieur der „Sveti Donat“, Mirko Čosić, berichtet, die Crew sei auf überladene Flüchtlingsboote gestoßen, sie habe unterkühlte und kranke Menschen gerettet, darunter Babys.

Von römischen Amphoren bis zu den Schiffswracks der Gegenwart hat jede Epoche ihre Spuren am Meeresgrund der Adria hinterlassen. Auch Piraten und Schmuggler beherrschten über Jahrhunderte diesen Teil des Mittelmeeres. Heute sind dunkle Mächte im Schutz der Inseln oder Meeresbuchten aufgrund moderner Technik nahezu unmöglich. Die Radaranlagen des dänischen Herstellers Terma kontrollieren alle Schiffsbewegungen im gesamten Verlauf der Adria. Die „Augen“ des Zentrums zur Überwachung der Seefahrt sind die Videokameras des US-amerikanischen Herstellers CohuHD Costar. In der Nacht und bei schlechter Witterung beobachten Sicht- und Aufnahmegeräte des deutschen Unternehmens FLIR die Bewegungen aller Wasserfahrzeuge. „Eine FLIR-Kamera, speziell angefertigt für die Anforderungen der kroatischen Seepolizei, kostet samt der Anbindung an das Überwachungssystem 250.000 Euro. Wir haben damit auch die Möglichkeit, beispielsweise bei einer Schiffshavarie sofort zu reagieren“, erklärt Ive Mustač.

Michael Ellenbogen



Besatzung des Bootes „Donat“.