

Wirtschaftliche Prosperität und maritime Sicherheit

PIRATERIE Aktuell ist eine eklatante Zunahme von Piratenüberfällen auf Handelsschiffe insbesondere am Horn von Afrika zu verzeichnen. Hier gilt es, in enger internationaler Zusammenarbeit geeignete und dauerhafte Problemlösungen zu erarbeiten.

Lutz Feldt

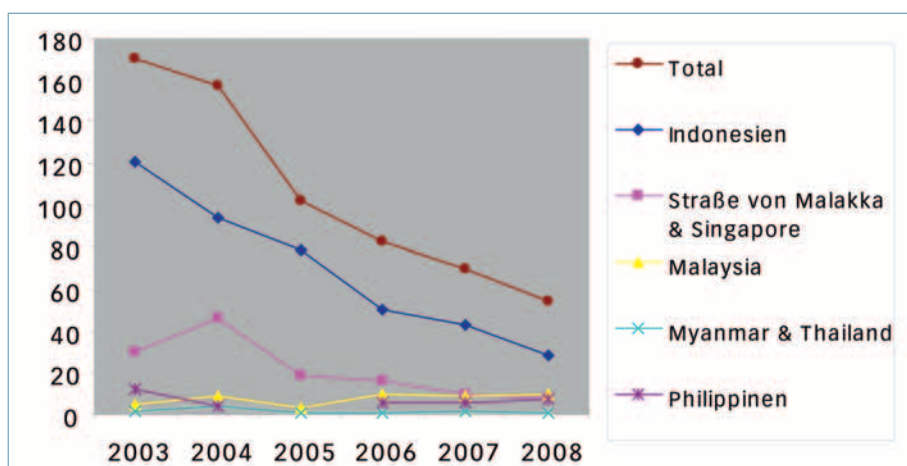
Unabhängig von der gegenwärtigen Wirtschaftskrise wird auch weiterhin der größte Teil des Welthandels über den Seeweg abgewickelt werden. Daher ist die Sicherheit dieses lebenswichtigen Teils der Transportkette generell von Bedeutung.

Die Piraterie, die in vielen Teilen der Welt eine lange Geschichte hat, ist aktuell wieder erstarkt. Lange Jahre der Duldung durch Staaten, die ihre Territorialgewässer nicht kontrollieren konnten oder wollten und das Fehlen jeder staatlichen Autorität haben dazu genauso beigetragen wie das Desinteresse der internationalen Gemeinschaft. Diese Gemeinschaft hat sich unterschiedlich organisiert: als Europäische Union, als Nordatlantische Verteidigungsgemeinschaft und vor allem als die Vereinten Nationen. Deutschland hat allen internationalen Abkommen zugestimmt, auch denen des Seerechtsübereinkommens von 1982, in dem die Bekämpfung der Piraterie in den Artikeln 100 bis 107 angemahnt wird. Aber auch die Konvention zur Bekämpfung der Geiselnahme von 1976 ist eine internationale Verpflichtung, der Deutschland zugestimmt hat.

Es hat aber nicht nur in Deutschland lange gedauert, bis der Verlust von Besatzungen, Schiffen und ihrer Ladung zu einer Änderung des Bewusstseins geführt hat. Inzwischen gibt es eine ganze Reihe von militärischen und zivilen Aktivitäten, die das gemeinsame Ziel haben, die Sicherheit auf See zu verbessern oder wiederherzustellen.

Lösungsansätze in Südostasien

In den in der Vergangenheit am meisten von der Piraterie betroffenen Seegebieten Südostasiens wie die Straße von Malakka und Singapur sind erste positive Tendenzen erkennbar. Die Statistik des Piracy Reporting Centers in Kuala Lumpur und die Zahlen, die das regionale Information Sharing Centre des ReCAAP in Singapur veröffentlichten, belegen dies deutlich. Seit der durch Indonesien, Malaysia und Singapur erzielten Abkommen, die Piraterie in ihrer Region gemeinsam zu bekämpfen, ist zumindest die Bedrohung der internationalen Schifffahrt sehr stark zurückgegangen.



Piratenangriffe Süd-Ost-Asien

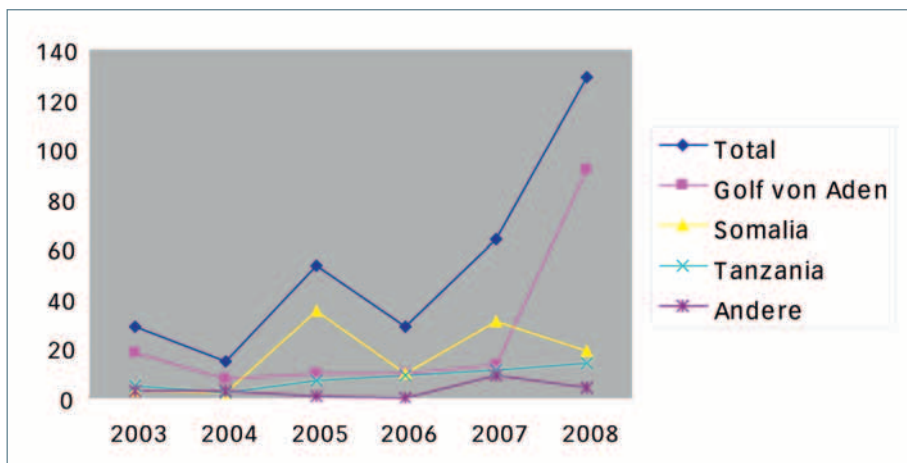
Leider trifft das nicht im gleichen Maße für die regionale Küstenschifffahrt und die Fischerei zu. Dies zu lösen, ist die Aufgabe der Staaten in der Region. In jedem Fall ist die Entwicklung ein sehr ermutigendes Beispiel dafür, was erreichbar ist, wenn der politische Wille vorhanden ist.

Aktuelle Probleme am Horn von Afrika

Die heute stark gefährdete Sicherheit im Golf von Aden, in der Straße von Bab el Mandeb und im Westindischen Ozean ist seit Ende des vergangenen Jahres verstärkt in das Blickfeld der Öffentlichkeit getreten. Die Abhängigkeit von der Sicherheit der Schifffahrt in diesem Teil der Welt auch für Europa ist erkannt worden. Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen hat im Jahr 2008 mit vier unterschiedlichen Resolutionen den rechtlichen Rahmen für militärische Operationen gesetzt und alle Nationen aufgefordert, sich an der Bekämpfung der Piraterie zu beteiligen. Auslöser war die Kaperung von Schiffen, die im Auftrag der Welthungerhilfe Lebensmittel nach Somalia transportieren sollten. Der Sicherheitsrat hat ein robustes Mandat beschlossen, das zwar vom Grundsatz her reaktiv ist, jedoch alle militärischen Fähigkeiten zulässt. Dass dabei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gilt, ist für uns selbstverständlich. Die Europäische Union hat daraufhin die Marineoperation ATALANTA beschlossen, die im Dezember 2008 gestartet wurde und

an der sich auch die Deutsche Marine mit Schiffen und Personal beteiligt. Die NATO hatte schon vorher eine zeitlich befristete Operation begonnen und setzt diese jetzt zum zweiten Mal fort. Die US-Marine hat einen eigenen Verband gebildet, der auch, genau wie die Operation ATALANTA unter bestimmten Bedingungen für andere Nationen offen ist. Die seit Februar 2002 im gleichen Seegebiet operierende Task Force 150 in der Operation „Enduring Freedom“, deren Aufgabe der Einsatz gegen den internationalen Terrorismus ist, liefert Informationen und Aufklärung an alle Einheiten. Dass dieser Verband nicht in die Bekämpfung der Piraterie eingebunden wurde, ist eine politische Entscheidung, die der Zunahme der Piraterie Vorschub geleistet hat.

Neben den organisierten Marineverbänden haben auch einzelne Staaten Schiffe für begrenzte Zeit in die Region entsandt, und sind damit dem Appell des Sicherheitsrates gefolgt. Dies sind zur Zeit China, Russland, Indien, Malaysia, Japan und Saudi-Arabien. Diese Einheiten sind bis auf Saudi-Arabien in keinem der Verbände integriert, jedoch gibt es vor Ort eine ausreichende Koordinierung. Die üblichen zivilen Fernmeldemittel wie Mobiltelefon und Internet, aber vor allem die VHF-Kanäle 16 und 8 sind dafür ausreichend. Es sind immer zwischen 20 und 30 Einheiten im Gebiet. Wichtig ist auch die Aufklärung aus der Luft durch Seefernaufklärer der Marinen, von denen die Nationen



Piratenangriffe Golf von Aden und Ostafrika

aber leider zu wenig zur Verfügung stellen. In Anbetracht der Dimension des Seegebietes und der Tatsache, dass die Piraten, die erst als solche erst zu erkennen sind, wenn sie angreifen, den Vorteil der Überraschung auf ihrer Seite haben, wird deutlich, dass die laufenden Operationen das Risiko reduzieren werden, aber eine absolute Sicherheit damit nicht erreichbar sein wird.

Die seit Dezember andauernde Operation der EU ist auf ein Jahr angelegt. Dieser Zeitraum wird bei dem eher reaktiven Handeln nicht ausreichen, wäre jedoch bei einer Verlängerung mittelfristig erfolgreich. Dabei ist die Frage wichtig, welche Maßnahmen an Bord im Vorfeld getroffen werden können, um das Risiko zu mindern. Die Diskussion um die Bewaffnung der Besatzungen oder die Einschiffung von privatem Sicherheitspersonal wird immer wieder geführt werden. Die Operation ATALANTA, aber auch zum Beispiel die Küstenwache des Yemen, bieten die Einschiffung von Soldaten – bewaffnet oder unbewaffnet – für die Passage des gefährdeten Seegebietes an. Auch die Deutsche Marine hat für diese Aufgabe Soldaten ausgebildet.

Anders ist nach meiner Meinung die Bewaffnung der Besatzung oder das Engagement von privaten Sicherheitsdiensten zu beurteilen. Noch kann davon ausgegangen werden, dass das Ziel der Überfälle das Erpressen von Lösegeld ist. Damit wird die Anwendung von Gewalt durch Piraten in erster Linie zur Durchsetzung dieses Zieles erfolgen. Bei einer bewaffneten Abwehr von Piraten, die schon an Bord eines Schiffes sind, ist das Risiko des Todes von Besatzungsmitgliedern sehr hoch. Die Abschreckung durch bewaffnete Sicherheitskräfte oder Besatzungsmitglieder ist möglich und sicherlich auch für eine gewisse Zeit erfolgversprechend, aber es ist auch ein Eskalationsschritt. Die Piraten werden sehr schnell auf diese Lage reagieren. Damit wird das Sicherheitsrisiko, wenn überhaupt, nur für eine kurze Zeit gemindert, aber die Gefahr der Eskalation der Gewalt erhöht. Dies gilt es zu bedenken, wenn es um die Rückeroberung eines gekaperten Schiffes geht.

Die aktuellen Kommandoeinsätze der Franzosen und nun auch der Amerikaner haben Möglichkeiten und Grenzen aufgezeigt. Wer dieses Risiko eingehen will, muss es kennen und muss die Konsequenzen tragen.

Die weitaus bessere, risikoärmere und erfolgversprechendere Lösung besteht darin, die Anzahl von Schiffen und vor allem auch Seefernaufklärern deutlich zu erhöhen, um das riesige Seegebiet effektiver überwachen zu können. Vor allem jedoch sollte ein Mandat zur Verfolgung der Piraten erteilt werden, was bislang nicht geschehen ist. Hinzu kämen Abkommen mit den Staaten der Region, bilateral oder durch die EU, NATO oder VN, die es den Einheiten erlauben, unter bestimmten Umständen zeitlich befristet die jeweiligen Territorialgewässer zur Verfolgung zu befahren. Dies ist nicht einfach zu erreichen, aber die zivilen Unterstützungsprojekte der EU, der USA und Frankreich und Großbritanniens, wären ein Anreiz diese Abkommen zu unterzeichnen. Die in Südostasien erzielten Ergebnisse, die durch eine gute Zusammenarbeit in der Region, vor allem aber durch die

Aufstellung von Küstenwachen und die tat- und finanzkräftige Hilfe von Japan, China, der Republik Korea, Griechenland und vor allem auch der IMO sind ermutigend. Dieser nicht einfache aber erfolgreiche Prozess kann im Grundsatz als Beispiel für die Region am Horn von Afrika dienen. Wenn dieser auch vor der Küste Somalias erfolgreich verlaufen soll, gilt es zuerst, den regionalen Staaten ihre Verantwortlichkeit zu verdeutlichen und sie dann mit Respekt für ihre Souveränität zu unterstützen. Dies geschieht zum Teil bereits durch entsprechende Programme der Europäischen Union und der Europäischen Kommission. Der Schwerpunkt lag und liegt hier bei der Ausbildung in allen Bereichen von „Safety“ und „Security“. Dazu gehören die Erstellung eines eigenen Lagebildes, und damit die Schaffung von regionalen Meldestellen sowie der Aufbau von Kräften für eine Küstenwache, die die eigenen Territorialgewässer kontrollieren und damit vielen aktuellen, die Sicherheit bedrohenden Gefahren, entgegen treten kann.

Die Begleitung der militärischen Operationen durch diese und andere Maßnahmen ist zeitkritisch und muss parallel geschehen, denn das Problem lässt sich nur für eine gewisse Zeit militärisch lösen. Schon der römische Befehlshaber Pompeius hat im Jahr 67 v. Chr. seinen Auftrag zur Bekämpfung der Piraterie im gesamten Mittelmeer bis zu 50 Meilen landeinwärts ausgedehnt und ein Ansiedlungsprogramm damit verknüpft. Auf diese Weise hat er die „Pax Maritima“ wieder hergestellt. Vielleicht nicht die schlechteste Lösung.

Der Autor:

Lutz Feldt, Vizeadmiral a.D. und Präsident des Deutschen Marine Instituts, Bonn

► BUCHBESPRECHUNG

Zwischen Küstenverteidigung und Weltpolitik – Die politische Geschichte der preußischen Marine 1848 bis 1867 Preußen wurde in der Vergangenheit kaum als Staat mit maritimen Interessen wahrgenommen. Der Fokus der Geschichtsschreibung lag stets auf seiner Armee. Eingebettet in den allgemeingeschichtlichen Kontext, basierend auf den nahezu vollständig erhaltenen Akten des Marinearchivs, auf Beständen des preußischen Staatsministeriums, des Außen- und Finanzministeriums sowie Nachlässen der wichtigsten Zeitzeugen arbeitet Henning Krüger die Bedeutung dieser Marine für die preußische Außenpolitik in der Jahrhundertmitte heraus.



Deren Neuausrichtung zielte durch politische, wirtschaftliche und militärische Integration auf die Einheit Deutschlands. In diesem Rahmen war der Aufbau einer Marine auch ein Angebot an andere deutsche Staaten, deren Küsten zu verteidigen sowie ihre Handelsschiffe und ihre Interessen in Übersee zu schützen. Dies richtete sich insbesondere an die norddeutschen Staaten, die so zunächst militärisch und dadurch politisch an Preußen gebunden werden sollten.

Zwischen Küstenverteidigung und Weltpolitik – Die politische Geschichte der preußischen Marine 1848 bis 1867
 Henning Krüger, Verlag Dr. Dieter Winkler
 282 Seiten, Kartoniert: ISBN 978-3-89911-096-8, 35,25 Euro
 Bibliotheksleinen: ISBN 978-3-89911-111-8, 53,25 Euro