



Interviewrunde zum Thema „Sicherheit auf den Weltmeeren: Aktuelle Bedrohungen des Seeverkehrs durch Piraterie“

Die Zunahme und die Bedeutung des Seeverkehrs stehen einem Zuwachs an Bedrohungen durch Piraterie und geopolitische Unwägbarkeiten gegenüber. Für die ökonomische Entwicklung und Stabilität sowohl der Industrienationen als auch der Schellen- und Entwicklungsländer haben sichere Seewege größte Bedeutung. Gleichzeitig hat die Verwundbarkeit des Seeverkehrs durch immer besser gerüstete Piraten bei oftmals regional schwierigen politischen Verhältnissen zugenommen.

In dieser Interviewrunde diskutieren Experten Ausmaß und Erscheinungsformen von Piraterie. Fragen zum Umfang der ökonomischen Risiken, zu geeigneten Strategien sowie zu den sicherheitspolitischen Optionen (Marine) bilden den Kern der Aussagen. Ein Ausblick auf die Entwicklung der nächsten 5 – 10 Jahre schließt die Interviewrunde ab.

Begriffsabgrenzung: wodurch unterscheidet sich Piraterie von Terror?

Die Definition des IMB lautet: „*Piracy* is the act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in the furtherance of the act.“ Dem ist anzufügen, dass Piraterie grundsätzlich allein zum privaten Vorteil (Gewinnerzielung) betrieben wird, ohne politischen Hintergrund.

Terrorismus ist der politisch oder politisch-religiös motivierte gezielte Gewaltakt nichtstaatlicher Akteure gegen Leib und Leben von Menschen oder wertvolle Güter, oder die Drohung damit, um ein eigenes Anliegen in den medialen Fokus zu rücken sowie beim Gegner ein Klima von Angst und Schrecken zu erzeugen und somit eine Beeinflussung seiner politischen Entscheidungsprozesse zu bewirken.

Sehr geehrter Herr Dr. Stehr,

Frage 1: Wo stehen wir heute, was die Anzahl, Formen und Ausbreitung betrifft? Hat sich da in den letzten 10 bis 15 Jahren viel verändert?

Die vom IMB registrierten Überfälle summierten sich weltweit 1992 noch auf 106, in 2003 auf 445. Seither ist der Anstieg durch Gegenmaßnahmen schon eingedämmt worden, 2004 waren es noch 345, 2005 noch 276 registrierte Überfälle. Die Dunkelziffer soll nach Schätzungen drei- bis fünfmal höher sein. Insbesondere kleine regional operierende Reedereien vermeiden oft die Meldung an die Behörden, um weiteren Ärger zu vermeiden. Die Fallzahlen gehen zurück, die Gewaltbereitschaft



hat aber zugenommen, insbesondere vor Somalia ist der Schusswaffengebrauch durch die Angreifer an der Tagesordnung. Die Hauptproblemgebiete der neunziger Jahre – Südchinesisches Meer, Hongkong, Philippinen – sind heute relativ ruhig. Gebessert hat sich die Situation in der Malakka-Straße (75 Überfälle in 2000, 28 in 2003 und nur 12 in 2005). Indonesien, das sich seit Anfang der neunziger Jahre zu einem gefährlichen Hotspot entwickelt hat, ist nach wie vor der Spitzenreiter bei den Überfallzahlen, rund ein Drittel aller weltweit registrierten Überfälle geht auf das Konto indonesischer Täter. Somalia ist ein neuer, seit Ende 2004 zu verzeichnender Hotspot auf der Weltkarte der Piraterie. Auch auf den Ankerplätzen vor den Häfen des Irak werden seit 2005 Überfälle verübt. Die Formen haben sich insoweit verändert, dass neben den klassischen Überfällen zum Entwenden kleinerer Gegenstände, dem organisierten Ladungsdiebstahl und dem Wegnehmen ganzer Schiffe zur Verwendung als Phantomschiff seit Ende 2003 auch die Entführung von Besatzungsmitgliedern zur Erpressung von Lösegeld zunehmend praktiziert wird – Somalias Küsten sind in dieser Hinsicht die gefährlichsten.

Frage 2: Was bedeutet das für die Handelsschifffahrt auf den wichtigsten Routen? Was sind die Schwerpunkte regional? Wie ist der Zusammenhang mit regionalen politischen Konflikten?

In der Nähe der gefährlichen Küsten ist verstärkte Aufmerksamkeit gefordert, oft helfen dann schon Ausweichmanöver, Erhöhung der Geschwindigkeit oder der Einsatz der Druckwasserschläuche gegen die Angreifer. Wenn möglich, sollte Abstand von den Küsten gehalten werden, das ist allerdings in engen Gewässern, z.B. in der Malakka Straße und am Eingang zum Roten Meer (Bab-el-Mandeb) nicht möglich, zudem erhöhen z.B. somalische Banden ihre Reichweite durch Verwendung von Mutterschiffen für die durchweg kleinen und stark motorisierten Booten. Regionale Schwerpunkte: Somalia, Malakka-Straße, Indonesien, Nigeria. Am Beispiel Somalia läßt sich der Zusammenhang zur Konfliktlage leicht sehen, in den letzten Jahren konnte man das evtl. auch für die indonesische Provinz Aceh begründet vermuten. In anderen Gegenden sind verstärkt Hintergründe wie Armut, Wegfall der Fischerei als Erwerbsquelle und rein kriminelle Motivationen zu sehen.

Frage 3: Was ist das häufigste Szenario eines Angriffes von Piraten? Wie können sich Schiffbesatzungen schützen? Was sind Verhaltensweisen zur Prävention, zur Abwehr und zum „Überleben“?

Grundsätzlich gilt: aufmerksame Wachen sind unverzichtbar. Zwei Angriffsszenarien. Nächtlicher Überfall im Hafen, Hit-and-Run-Taktik, eher wenig Gewaltbereitschaft der Täter, hier genügt oft eine rasche Alarmreaktion, um die Täter zu vertreiben. Schwieriger bei Überfällen auf See, wenn Schusswaffen eingesetzt werden, hier empfehlen sich Ausweichmanöver, Einsatz des Druckwasserschlauchs gegen



Angreifer und ihre kleinen offenen Boote. Wenn die Täter an Bord Menschen in der Gewalt haben, hilft nur Deeskalation.

Frage 4: Woher kommen Piraten? Was sind das für Personen? Wie sind diese organisiert? Was sind deren Strategien?

Das Spektrum reicht von kleinen Gangs in den Häfen, über Fischer, die sich einen Zusatzerwerb suchen bis hin zu international organisierten mafiösen Banden, die es fertig bringen, bis zu einige Tausend Tonnen Dieselöl zu stehlen und mit eigenen Schiffen in den Markt zu schleusen. Zuweilen werden auch ganze Schiffe gestohlen, mit neuer Identität versehen und als Phantomschiff für einige Monate verwendet.

Frage 5: Wie groß ist das Problem in ökonomischen Dimensionen? (Frachtvolumen, Werte, Anzahl Schiffe etc.)

Aufgrund der Dunkelziffern läßt sich das konkrete Volumen kaum bemessen. Die Verluste durch Betrügereien, Seeschlag, Havarie und Kollision sind sicher noch deutlich höher. Einen ökonomisch signifikanten Aderlass stellt die Piraterie für den Seehandel derzeit nicht dar.

Frage 6: Wie gehen Versicherer und Reeder damit um?

Versicherungsraten orientieren sich an nachvollziehbaren Risiken, sie können aufgrund von Ballungen von Überfällen in bestimmten Fahrtgebieten durchaus anwachsen. Viele Reeder reagierten schon früher mit einfachen Sicherheitsmaßnahmen während der Durchfahrt durch gefährdete Gebiete, z.B. schließen der Schotten in Küstennähe, mehr Wachsamkeit, Bereitschaft an den Druckwasserschläuchen. Seit Inkrafttreten des ISPS-Code sind diese Maßnahmen und etliche weitere allgemein verbindlich durchzuführen.

Frage 7: Welche Rolle spielen militärische Kräfte, insbesondere die Marinen, für den Schutz heute und vor allem zukünftig?

Seeraumüberwachung hat eine abschreckende Wirkung auf Piraten. Sie suchen möglichst leichte Beute und scheuen naturgemäß die Auseinandersetzung mit bewaffneten Kräften. An der Entwicklung in der Malakka-Straße seit 2000 läßt sich die Wirkung intensiver Patrouillentätigkeit ablesen. Seit die Royal Malaysian Marine Police intensiv mit Flugzeugen, Hubschrauber, insbesondere aber mit etlichen kleinen stark motorisierten Booten die gefährdeten Abschnitte überwacht, sind die Überfallzahlen bemerkenswert zurückgegangen. Auch die indonesischen Behörden verstärken ihre Präsenz in der Malakka-Straße seit 2004. Vor den Küsten Somalias und im indischen Ozean operiert im Rahmen der Operation „Enduring Freedom“ eine



Vielzahl von Kampfschiffen, die sich allerdings auch in einen großen Raum aufteilen müssen. Demgemäss gab es einzelne Erfolge. Es konnten Überfälle abgewehrt und verdächtige Fahrzeuge auch schon im Vorfeld aufgebracht werden. Wirksam abgeschreckt hat das die Somalis nicht, die Überfälle nehmen zu, die Täter operieren verstärkt entfernt von den Küsten (bisher bis zu 390 Seemeilen).

Ausblick: Abschätzung, Entwicklung in den nächsten 5 bis 10 Jahren.

Seeraumüberwachung und konsequente Kriminalitätsbekämpfung an Land haben Erfolge gebracht, Beispiele sind die Küsten Chinas in den neunziger Jahren und die Malakka-Straße seit 2004. Einige Staaten mit gefährdeten Seegebieten haben dies erkannt. In der Bekämpfung der Piraterie kommt man in den nächsten Jahren sicher weiter. Somalia zeigt aber, dass jederzeit neue Problemzonen entstehen können. Zudem ist die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, dass eine Minderheit der Täter versucht, aufzurüsten. Eine Steigerung der Gewaltbereitschaft ist nicht auszuschließen.