



E-Interview mit Kurt Bodewig, Maritimer Botschafter der EU-Kommission



Titel des Interviews: Wirtschaftliche Folgen der Piraterie
Name: Kurt Bodewig
Funktion: Maritimer Botschafter der EU-Kommission und Mitglied des Bundestages
Datum: Dezember 2008

Piraterie wird zu einem globalen wirtschaftlichen Problem. Das International Maritime Bureau (IMB) schätzt, dass in Folge der Piraterie in Somalia rund 1.200 „Arbeitsplätze“ entstanden sind. Die menschlichen Tragödien sind die eine Seite des Übels. Auf der anderen Seite sind Reeder in Deutschland, der EU und der ganzen Welt zunehmend dem Risiko ausgesetzt, ganze Schiffe zu verlieren und deutlich höhere Versicherungsbeiträge zu bezahlen.

Sehr geehrter Herr Bodewig,

Frage 1:

Reeder werfen der Politik vor, den Ernst der Lage immer noch nicht erkannt zu haben und daher das Problem bis heute nicht richtig anzugehen. Wie sehen Sie den Fortgang der politischen Diskussion und Prozesse und welches sind aus Ihrer Sicht heute noch die Hindernisse zu einer wirkungsvollen Bekämpfung der Piraterie?



Mehr als 75 Schiffe wurden dieses Jahr bereits von Piraten vor der somalischen Küste angegriffen. Im November wurden ca. 15 Schiffe am Horn von Afrika entführt. Die vor Somalia operierenden Piraten haben laut UNO-Generalsekretär Ban Ki-moon in diesem Jahr bereits mindestens 30 Millionen Dollar (23,7 Mio. Euro) Lösegeld erpresst.

Diese Zahlen belegen: Es muss mehr getan werden!



Die Lösung ist ein koordiniertes militärisches Vorgehen. Beispielhaft ist das Vorgehen in der Straße von Malakka: An dieser teils nur drei Kilometer breiten Lebensader des Welthandels hat sich die Situation drastisch gebessert. Im Jahr 2003 wurden noch 120 Überfälle gemeldet, in diesem Jahr waren es bisher 28. Die Zahlen belegen, dass gemeinsame Aktionen Schutz bieten. Doch in Bezug auf Somalia gibt es ein großes Hindernis: Der Staatszerfall. Eine ähnliche Situation gilt für Nigeria, in deren Gewässern die Piraterie die letzten Jahre ebenso stark anstieg. Diese Staaten können sich nicht alleine wehren, hier muss die internationale Staatengemeinschaft eingreifen. Wichtig sind dabei eindeutige und klare Mandate für die Kriegsschiffe und deren Besatzungen.

Frage 2:

Welche wirtschaftlichen Bedingungen begünstigen die Piraterie, wird dieses Problem langfristig bestehen bleiben? Wie können diesen Bedingungen durch Politik verändert werden?



Hier muss man differenzieren. Zu einem spielt Armut, fehlende Arbeit und Staatszerfall wie in Somalia eine große Rolle. Militäraktionen können hier nur reaktiv wirken, proaktiv müssen Gesellschaft und Staat wieder aufgebaut und stabilisiert werden: ein Aufgabe deutscher und europäischer Entwicklungsprogramme.

Zum anderen gibt es die sogenannte Pirate Society. So entwickelten die Bewohner an der Küste vor der Straße von Malakka eine Neigung zum Seeraub, genährt durch die Verarmung der Bevölkerung. In der indonesischen Inselwelt war die Piraterie im 19. Jahrhundert eng mit Stammeskonflikten und Inselreichgründungen verbunden. Demnach spielen in diesen Gesellschaften nicht nur ökonomische Ursachen eine Rolle für Piraterie, sondern auch kulturelle Hintergründe sorgen für Akzeptanz und Verbreitung von Piraterie in Teilen der Bevölkerung.



Frage 3:

Welche Rolle sollten europäische Länder hierbei spielen – oder welche Rollen können sie dabei gerade nicht erfüllen?



Die Europäische Union und ihre Staaten nehmen eine aktive Rolle im Kampf gegen Piraterie ein. Als Maritimer Botschafter bei der EU-Kommission verweise ich auf zwei wichtige Missionen: Die EU NAVCO und die EU NAVOR Mission.

Die EU NAVCO Aktion¹ steht für die Einrichtung einer Koordinierungszelle in Brüssel. Ziel ist es, die Einsätze von Schiffen aus EU-Ländern und Drittstaaten zu koordinieren. Sie dient zur Unterstützung der UN-Resolution 1816².

Die EU-NAFOR Somalia geht noch einen Schritt weiter: Für die zweite Dezemberhälfte findet die Marinemission „Antalanta“ statt, die in der kommenden Woche auch im Deutschen Bundestag beschlossen werden soll. An ihr werden zunächst eine Fregatte der Bundeswehr sowie Kriegsschiffe aus Griechenland, Frankreich und Großbritannien teilnehmen. Hinzu kommen zwei Überwachungsflugzeuge aus Italien und Frankreich.

Doch weil die EU seerechtlich nicht über einen vollen Status verfügt, werden die teilnehmenden Schiffe und Flugzeuge weiterhin an ihr eigenes nationales Recht gebunden sein. Diese Situation kann zu Problemen führen, die die Europäische Union nicht für die Mitgliedsstaaten lösen kann. Ein Beispiel in dieser Hinsicht stellt der Richtervorbehalt (Art. 104 GG): Nur ein Richter – der nicht vor Ort ist – kann in Deutschland entscheiden, ob ein Pirat verhaftet werden kann oder nicht.

¹ Gemeinsame Aktion 2008/749 betreffend die militärische Koordinierungsaufgabe der Europäischen UNION zur Unterstützung der Resolution 1816

² Die Koordinierungszelle steht unter der Leitung des Militärausschusses der EU. Kontrolliert wird dieser durch das Politische und Sicherheitspolitische Komitee, das nach Art 25 EU-Vertrag eingerichtet worden ist.



Frage 4:

Welche Chancen entstehen aus der aktuellen, eher angespannten Lage? Wird es international einen strukturellen und strategischen Wandel bei der Überwachung und Sicherung der Meere geben?

Für welche Branchen könnte die Gefahr von Piraterie sogar einen positiven Einfluss haben?



Neue Gefahren zu See bieten zugleich Chancen, alte Strategien zu überdenken und neue zu entwerfen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist ein multidimensionaler Ansatz, der sowohl die Ursachen als auch die Wirkungen von Piraterie bekämpft.

Konkret:

Die Ursachen liegen oft in den jeweiligen Länder und ihrer sozial-ökonomischen und politischen Lage. Wichtig ist hier Good Governance zu stärken: Transparenz, Effizienz, Partizipation, Verantwortlichkeit, Marktwirtschaft, Rechtsstaatlichkeit, Gerechtigkeit sowie Demokratie.

Insbesondere Verantwortlichkeit und Rechtsstaatlichkeit vor Ort ist wichtig, damit die Piraterie sofort effizient und effektiv bekämpft werden kann. Hierfür ist eine starke Justiz und Polizei notwendig.

Lässt sich die Piraterie vor Ort nicht effizient und effektiv bekämpfen, muss die internationale Gemeinschaft eingreifen wie das Beispiel Somalia dokumentiert.

Erstens sind hier militärische Koordinierungsmaßnahmen wichtig: auf regionaler und internationaler Ebene. Denkbar sind die Einbeziehung der NATO und deren Partner wie etwa Russland, sofern dieses sinnvoll ist.

Zweitens müssen die Einsätze auf einer fundierten Rechtsgrundlage stattfinden. Wichtig dabei ist, dass Piraterie im Normalfall (ohne UN-Mandat) bisher nur außerhalb der Küstenzone (12-Meilenzone) bekämpft werden darf. Für die Bekämpfung in der 12-Meilenzone sind wiederum die jeweiligen Nationalstaaten zuständig.

Drittens ist es daher notwendig, die nationale Bekämpfung von Piraterie durch internationale Standards zu stärken und weiterzuentwickeln, und zwar im Sinne von Best-Practice Methoden.

Beispielhaft hierfür ist die vom Comité Maritime International (CMI) eingesetzte Arbeitsgruppe zur



Entwicklung eines Musterentwurfes für ein staatliches Pirateriegesetz. Der erarbeitete Entwurf liegt seit 2002 vor und kann als Grundlage für Good Governance im Bereich Piraterie angesehen werden.

Weil Pirateriebekämpfung ein äußerst komplexes Problem ist, lassen sich nachhaltige Lösungen nicht schnell umsetzen. Deshalb bietet der Selbstschutz von Schiffen eine Alternative. Dass sich Schiffe auch selbst schützen können, beweisen folgende Zahlen: Zwischen 2001 und 2003 konnten 310 Überfälle durch die Schiffsbesatzungen vereitelt werden. Die Diskussion über sinnvolle Schutzsysteme, wie etwa Schallkanonen (mit Hochfrequenztönen sollen Angreifer abgewehrt werden), dem „Electric Fence“, dass jedem Angreifer einen Stromschlag versetzen soll und eine Reihe anderer Vorschläge ist zurzeit im Gange.

Ortungssatellitensender, die die Positionen von gestohlenen Schiffen nachvollziehen können, werden schon jetzt kostengünstig angeboten. Dagegen ist Einsatz von sogenannten Sea-Marshals (analog zu Sky-Marshals) nicht sinnvoll: Bewaffnete Kräfte an Bord lassen eine Brutalisierung der Piraterie-Akte erwarten. Zudem herrscht in vielen Häfen ein Schusswaffenverbot. Hier zeigen sich eindeutig die Grenzen des Selbstschutzes. Die europäische und internationale Politik muss Verantwortung übernehmen, um die Seeschifffahrt und vor allem ihre Besatzungen zu schützen.

Herr Bodewig, vielen Dank für dieses Interview!