



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 Schwellen- 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. Der seerechtliche Begriff der Piraterie (Art. 101 UNCLOS) ist auf rechtswidrige Gewalttaten von einem Schiff auf ein *anderes* Schiff beschränkt.

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 Professor Jenisch,

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

Piraterie bzw. Seeraub hat es als allgemeine kriminelle Erscheinung und als „zweitältestes Gewerbe“ seit der Antike bis heute zu allen Zeiten gegeben. Nach den Angaben der zuständigen Informationsstellen (Lloyds List in London und



International Maritime Bureau IMB in Kuala Lumpur) ist die Anzahl der (gemeldeten) Piraterieüberfälle in den letzten Jahren leicht rückläufig (2005: 276 (345)). Dies gilt auch für die Zahl der Toten, Verletzten und der spurlos Verschwundenen. Allerdings gibt es große Dunkelziffern, da nicht alle Überfälle gemeldet werden. Auch könnte der Rückgang in 2005 mit der Tsunami-Katastrophe vom 26. Dezember 2004 zusammen hängen. Die Brutalität, die Bewaffnung und Ausrüstung mit leistungsfähigen Fahrzeugen der Piraten nimmt jedenfalls zu.

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?

Die regionalen Schwerpunkte sind unverändert und liegen grob gesprochen in einem Gürtel nördlich des Äquators. Schwerpunkte sind Westafrika, Somalia, Indien, Bangla Desh, Malacca Straße, Indonesien und Südchinesisches Meer. Irak und die südamerikanische Küste von der Karibik bis nach Brasilien treten in letzter Zeit stärker hervor. Meerengen, wo wenig Ausweichmöglichkeiten bestehen, sind besonders gefährdet. Die Intensität der Piraterie hängt häufig davon ab, ob die Küstenstaaten ausreichende staatliche Aufsicht über kriminelle und terroristische Aktivitäten auf dem Wasser ausüben, ob überhaupt eine staatliche Kontrollmacht existiert (Problem der „failing states“ wie Nigeria, Somalia, Irak), und ob die vorhandene Staatsmacht korrupt ist (und Piraterie duldet oder sich gar daran beteiligt).

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“?

War die Vorgehensweise bisher häufig durch sogen. „Barfußpiraten“ geprägt, wandelt sich das Erscheinungsbild hin zu militärähnlichem Auftreten (Uniformen, automatische militärische Waffen und Speedboote), teilweise auch (Somalia) von harmlos auftretenden Mutterschiffen aus. Fingierte Notrufe werden als List eingesetzt, um Opfer anzulocken.

Zur Vorbeugung an Bord der Handelsschiffe bleiben

- volle Information über das Seegebiet, alle Melde- und Trackingverfahren nutzen
- verstärkte Brückenwache und Deckswache
- Mitfahrt von Sicherheitspersonal (insbes. auf Kreuzfahrtschiffen)
- küstenferne Kurse (wenn möglich)
- frühzeitiges Erkennen des Angriffs, hohe Geschwindigkeit, Rammen der Angreifer



- Alarmsysteme (ShipLoc), volle Beleuchtung, Suchscheinwerfer, Schotten dicht, einbruchssichere Aufbauten („Zitadelle“)
- Notsignale einsetzen, auch MAYDAY
- nicht-tödliche Abwehrwaffen (C-Schläuche unter Druck, Wasser an Deck, akustische, elektronische Abwehrmittel)
- Schulung und regelmäßige Übungen der Besatzung über Abwehr- und Verhaltensmaßnahmen einschl. „Deeskalationstraining“ zum Schutz des eigenen Lebens (unterbleibt häufig, weil bisher nicht vorgeschrieben).

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

Tiefere Ursachen der Piraterie sind politisches Chaos, Armut, Perspektivlosigkeit, Bandenbildung, organisiertes Verbrechen bis hin zu Terrororganisationen, die Piraterie zur Geldbeschaffung oder zur Beschaffung „eigner“ Handelsschiffe (phantom ships) betreiben.

Insofern ist die auseinanderdriftende Entwicklung in der Welt zwischen Arm und Reich und die Zunahme regionaler Konflikte ursächlich. Hier ist die allgemeine Politik, auch Sicherheits- und Entwicklungshilfepolitik gefordert.

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

Es wird ein jährlicher Schaden für die Transportwirtschaft in dreistelliger Millionenhöhe genannt. Die Höhe des Schadens ist aber wohl kaum überprüfbar und dürfte geringer sein als die üblichen Schäden durch Betrug, Diebstahl, Kollisionen und Seeschaden. Größte annehmbare Schäden wären

- der Untergang eines großen Schiffes mit nachfolgender längerer Sperrung eines strategischen Fahrwassers,
- ein Angriff auf einen Tanker (oder anderes Schiff mit Gefahrgut) mit nachfolgender massiver Umweltverschmutzung,
- ein Angriff auf ein Kreuzfahrtschiff mit Tod von Passagieren.



Frage 6: Wie gehen Versicherer und Reeder damit um?

Normalerweise sind Piraterieschäden an der Ladung mitversichert, aber es besteht die klare Tendenz zu Erhöhung der Versicherungsprämien, teilweise Einführung des „Kriegsrisikos“.

Seriöse Versicherer entwickeln eigene Strategien zur Beobachtung der Szene, zur Beratung der Kunden, zur Verbesserung des Sicherheitsbewußtseins und zum Schadensmanagement im Ernstfall. Dies schließt Verhaltensregeln gegenüber den Tätern und ihren Schutzorganisationen ein.

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

Die Marinen der USA und auch Indiens gehen gelegentlich energisch gegen Piraten vor. Die Eingriffsmöglichkeiten sind durch das Seerecht und durch restriktive nationale Vorschriften stark eingeschränkt, besonders für die Deutsche Marine. Die rules of engagement/Ständige Befehle der Marinen (selbst in der NATO) sind unterschiedlich, teilweise sehr zurückhaltend oder diffus.

Das Rechtsproblem ist kompliziert und läßt sich in der Kürze dieser Darstellung wie folgt zusammenfassen:

Im Küstenmeer (12 Sm), wo die meisten Überfälle zu verzeichnen sind, ist nur der Küstenstaat für Sicherheit und Ordnung zuständig (nicht das fremdflaggige Marineschiff). Auf der Hohen See ist grundsätzlich nur der Flaggenstaat für die Sicherheit und Ordnung seiner Schiffe zuständig. Kriegsschiffe dürfen gem. Art 100 ff UNCLOS (UN Seerechtsübereinkommen von 1982) auf der hohen See gegen Piraten vorgehen. Aber der geltende Pirateriebegriff im Seerechtsübereinkommen gilt für Gewalttaten zu *privaten Zwecken* gegen ein *anderes* Schiff. Er erstreckt sich also nicht auf die modernen Formen des Hijacking, der Einschleusung von Tätern und des Terrors.

Eine nennenswerte Bereitschaft der Staaten zur Änderung des Seerechtsübereinkommens ist nicht erkennbar. Verdachtsunabhängige Kontrollen eines fremden Schiffes sind grundsätzlich nur mit Zustimmung des Flaggenstaates des suspekten Schiffes zulässig. Lediglich Nothilfe bei Lebensgefahr und Seenot gem. Art. 98 z. B. angesichts unmittelbar erfolgreicher Angriffe (es fließt Blut....) ist jederzeit und überall zulässig. Die Rechtsgrundlage zur Inspektion auf See (einschließlich boarding) kann jedoch durch bilaterale Abkommen zwischen Flaggenstaaten geschaffen werden, wie es die USA mit Panama und Liberia praktizieren. Das SUA Protokoll von 2005 (Suppression of Unlawful Acts at Sea), das noch nicht in Kraft ist, will die Möglichkeit zu einer Inspektion schaffen, falls nicht innerhalb von 4 Stunden die (elektronische) Zustimmung des Flaggenstaates vorliegt.



Der Schwerpunkt der völkerrechtlichen Antworten auf die Terrorbedrohung liegt im ISPS Code des SOLAS-Übereinkommens, in der SUA Convention von 1988 (und SUA Protokoll 2005), in der Proliferation Security Initiative PSI der USA (Kontrolle der Massenvernichtungswaffen und ihrer Herstellung), in den Bemühungen zur Containersicherheit CSI und in bilateralen Verträgen.

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

Die Grenzen zwischen Piraterie, organisierter Kriminalität und Terror sind fließend. Wahrscheinlich wird die traditionelle Piraterie zurück gehen. Dagegen werden Terrorüberfälle, auch auf Offshore-Anlagen, Terminals, Windanlagen zunehmen. Geiselnahmen gegen Lösegeld nehmen zu ebenso der gezielte Diebstahl von besonders hochwertigen Containern. Die Überwachung und Sicherung (mechanisch und elektronisch) der gesamten Transportkette von Containern und LKW wird erforderlich.

Allgemein gilt, die Gewaltbereitschaft und technologische Aufrüstung der Piraten/Terroristen wird zunehmen. Neues Völkerrecht entsteht zu zögerlich. Regionale Zusammenarbeit der Marinen und der Küstenwachen in den besonders gefährdeten Regionen kann eine glaubwürdige Abschreckung bieten.

Schließlich gibt es eine kommerzielle bzw. industrielle Seite des Problems: Der Bedarf an aktiven und passiven Sicherheitsvorkehrungen hinsichtlich Bau (auch Umbau) Ausrüstung und Betrieb von *Handelsschiffen und Plattformen* wird zunehmen. Das Spektrum der zivilen Abwehrmaßnahmen reicht von Alarmsystemen bis zu neuen (nicht-tödlichen) Abstandswaffen (Long Range Acoustic Device LRAD) über elektrische Zäune, „Elektronikkanonen“, Mikrowellentechnik (Active Denying System ADS), Antitraction Gel, verborgene Satellitensender, Drohnen,

Seitens der *staatlichen Gegenmaßnahmen* besteht Bedarf an Datennetzen, Melde- und Lagezentren. Zur Bekämpfung sind insbesondere see- und interventionsfähige Boote, Schiffe und Flugzeugen/Hubschrauber für die Küstenwachen der Zukunft erforderlich. Interventionsfähige Schiffe müssen hohe Geschwindigkeit, geeignete Bewaffnung, Seeausdauer und Hubschrauber, mit anderen Worten *Schnellboote neuen Typs* bieten. Unter dem Gesichtspunkt der Repression bieten aktive zivile und/oder militärische Seeraumüberwachung die besten Abschreckungs- und Abwehrmöglichkeiten.

Die *Sicherheit von Containern* ist ein besonderes Problem, denn neben dem Risiko des Mißbrauch zu Terrorzwecken spielen Diebstahl, Betrug und Überbordgehen eine Rolle. Der neue Markt für Containersicherheitslösungen („smart containers“) läuft auf transponder und chips hinaus, die jede Veränderung am gepackten Container, die



aktuelle Position usw registrieren und im Hafen sowie unterwegs per Satellit abfragbar sind. Problem ist jedoch, dass die elektronischen Systeme überlistet werden können. U. a. sind die Firmen IBM, Maersk, Siemens und EADS tätig (DVZ v. 07.03.06).

Zur Ergänzung der vorstehenden Informationen sei verwiesen auf die Veranstaltung des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht am 19.04.2006 in Hamburg zum Thema Piraterie/Mandat der Bundeswehr/Völkerrecht/Transportversicherung; weitere Einzelheiten in Michael Stehr: „Piraterie, Terrorismus und Weltwirtschaft – Selbstschutz der zivilen Seeschifffahrt“, MarineForum 2006, Nr. 4, S. 4 –7; vgl. a. Bericht 2005 des IMB: www.icc-ccs.org.uk.

Uwe Jenisch, Kiel 20.04.2006