



Piraterie, Terrorismus und der Kampf um freie Seewege

Dr. Stephan Maninger

I. Einleitung

Im Januar 2006 unterschrieb Indien als erste Nation neben 15 weiteren asiatischen Ländern, darunter Australien, ein Kooperationsabkommen zur Bekämpfung der Piraterie, die entlang den Küsten Asiens ernsthafte Ausmaße angenommen hat. Vor der westafrikanischen Küste lassen Ölfirmen ihre Anlagen mittlerweile von privaten Sicherheitsfirmen gegen Piraten und terroristisch motivierte Anschläge absichern, während die African Union (AU) ihre sicherheitspolitischen Hoffnungen in eine noch zu bildende Eingreifgruppe der südafrikanischen Marine zu setzen scheint. Diese soll die Ostküste des Kontinents zwischen Mosambik und Somalia ab 2008 gegen Piraten bewachen und die Seewege offen halten.

All diese Ereignisse deuten darauf hin, dass die Weltmeere in einem Ausmaß von nichtstaatlichen Akteuren bedroht werden wie schon seit 150 Jahren nicht mehr. Für die Jahre 2003 und 2004 wurden weltweit jeweils circa 500 Piratenangriffe registriert. Der kommerzielle Schaden wurde auf jährlich ca. 16 Milliarden Dollar berechnet. Weitaus komplexer gestaltet sich dieses Phänomen, wenn berücksichtigt wird, dass nicht nur kommerzielle, sondern auch ideologische Aspekte an Bedeutung zunehmen. Einiges spricht dafür, daß der Anti-Piraterie-Kampf zukünftig weitaus enger mit dem Kampf gegen den internationalen Terrorismus verflochten sein kann.

Der Bundesverband Sicherheitspolitik an Hochschulen (BSH) ist der Dachverband sicherheitspolitischer Hochschulgruppen an deutschen Universitäten. Der BSH setzt sich aus sicherheitspolitisch interessierten Studierenden, Doktoranden und Lehrkräften aller Fachrichtungen zusammen. Die Mitgliedschaft im BSH steht allen sicherheitspolitisch interessierten Personen mit akademischem oder praktischem Hintergrund offen, welche die Grundsätze und Ziele des BSH teilen.

Grundsätze des BSH

Der BSH steht ein für die Verteidigung der Werteordnung des Grundgesetzes. In unserer sicherheitspolitischen Arbeit bildet die Auseinandersetzung mit Bedrohungen dieser Werteordnung einen Schwerpunkt. Zudem ist uns die Aufrechterhaltung der akademischen Freiheit ein besonderes Anliegen. Die Schaffung von Erkenntnis im Wettbewerb der Ideen setzt voraus, daß alle Stimmen gehört werden.

Die Arbeit des BSH

Die Arbeit des BSH richtet sich an alle Studierenden und erfolgt überparteilich und überkonfessionell. Die Aktivitäten des BSH umfassen:

- Sicherheitspolitische Bildungsarbeit an Hochschulen
- Akademische Nachwuchsförderung im sicherheitspolitischen Bereich
- Wissenschaftliche Auseinandersetzung mit sicherheitspolitischen Fragestellungen
- Weiterbildungs- und Qualifikation der Mitglieder im Bereich politische Bildung und Sicherheitspolitik

Impressum

Wissenschaft & Sicherheit wird herausgegeben durch die AG Wissenschaft & Sicherheit des BSH und erscheint in unregelmäßigen Abständen. Kontakt und kostenloses elektronisches Abonnement unter gs@sicherheitspolitik.de.

Kontakt

Bundesverband Sicherheitspolitik an Hochschulen
- Geschäftsstelle -
Provinzialstr. 91
53127 Bonn
Tel.: 0228/2590 914
Fax: 0228/2590 950
Im Internet: www.sicherheitspolitik.de

ISSN: 1613-5245 (elektronische Ausgabe)

II. Maritimhistorischer Rückblick – Dimensionen der Piraterie

Piraterie gehört zu den ältesten Phänomenen der Menschheit. Piraten waren nicht immer nur Seeräuber im Sinne von Raub durch Kaperei, sondern praktizierten über Jahrhunderte hinweg auch den Menschenhandel oder irreguläre Militärunternehmen, sozusagen als „Söldner unter verschiedenen Flaggen“. Schon die Wikinger kombinierten solche Praktiken mit ihren eigenen „globalen“ Handelstätigkeiten. Abgesehen von der üblichen Lokalpiraterie litt Europa ab dem 15. Jahrhundert immer stärker unter einer gezielten und organisierten Form der Piraterie. Die Küstenbewohner des europäischen Mittelmeers wie auch die Handelsschiffe aller christlichen Nationen wurden zum Ziel muslimischer Piraten – eine weitere Dimension des jahrhundertlangen Konfliktes zwischen den beiden Religionen. Hunderttausende wurden auf diese Weise in die nordafrikanische Sklaverei verschleppt. Die so genannten „Barbary Pirates“¹ – ein Sammelbegriff für staatlich organisierte Piraterie durch die Herrscher von Marokko, Algerien, Tunesien und der Osmanen – unterschieden sich von ihren europäischen „Kollegen“ in einem entscheidenden Punkt: Ihre Piraterie beinhaltete den organisierten Menschenhandel auf Anweisung der Fürsten ihrer Herkunftsländer und zielte dabei ausdrücklich auf Christen.² Über den Zeitraum 1600 bis 1640 war das Ausmaß der Bedrohung messbar an den allein 800 Schiffen englischer, schottischer oder irischer Herkunft, die aufgebracht wurden, was mit der Versklavung von rund 12 000 Menschen einherging. Laut der britischen Historikerin Linda Colley³ war dies nur ein Bruchteil der Europäer, die auf diese Weise nach Nordafrika kamen. Tausende Schiffe wurden

aufgebracht und europäische Staaten zahlten bis Anfang des 19. Jahrhunderts Lösegeld und Tribut, um ihre Bürger frei zu kaufen oder ihre Handelsschiffe vor Angriffen zu schützen. Noch 1799 ließen sich die damals sehr jungen Vereinigten Staaten erpressen und zahlten ein Schutzgeld in Höhe von 18 000 Dollar an Tripolis.⁴

In den vorangegangenen Jahrhunderten, vor allem infolge eines intensiveren Kolonialwettbewerbs, waren auch europäische Piraten oft mit Kaperbriefen ausgestattet. Sie wurden durch Regenten einer kriegführenden Macht ausgestellt und mußten den Angriff auf befeindete Schiffe ausdrücklich erlauben.⁵ Als solches agierten diese Piraten praktisch als Söldner und erfüllten die Rolle von irregulären Streitkräften bzw. Hilfstruppen. Sie genossen einen „legalen“ Status, insofern sie von einem souveränen Staat zu Kapertätigkeiten ermächtigt worden waren. Nur jene, die ohne Kaperbriefe agierten, wurden grundsätzlich als Piraten und somit als vogelfrei betrachtet. Der Angriff auf Schiffe in Friedenszeiten war verboten und führte zur Verfolgung, während er in Kriegszeiten als legitimes Mittel galt. Nur die wachsende Macht größerer staatlicher und disziplinierter Flottenverbände führte zur zunehmenden Ächtung der Piraterie in jeglicher Form.

Im Mittelmeerraum kam es durch den relativen Machtverlust der Osmanen zu einer Kräfteverschiebung, die durch ein konsequentes militärisches Vorgehen gegen Piraterie begleitet wurde. Die USA führten zwischen 1801 und 1815 ihre ersten Kriege außerhalb ihrer Grenzen – gegen die staatlich sanktionierte Piraterie der so genannten „Barbary states“. Diese Kämpfe beendeten die staatlich organisierte

¹ Der Begriff spielt auf die Rolle von Khair ad Din (genannt „Barbarossa“) an, der 1510 Algerien eroberte.

² Obwohl nicht in gleichem Ausmaß praktizierten auch die Ritter Maltas eine gezielte Piraterie gegen die muslimische Schifffahrt des Mittelmeers. Circa 10 000 Muslime befanden sich um 1720 noch in der Sklaverei in Malta oder als Galeerenklaven, eingesetzt für Seemächte wie Genua oder Venedig.

³ Captives – Britain, Empire and the World 1600-1850, Jonathan Cape Publishers, London 2002, S. 44.

⁴ Zwei Jahre später beging Tripolis den Fehler, die Schutzgeldzahlungen zu erhöhen. Die Amerikaner reagierten militärisch und trugen zur Beendigung der Piraterie in der Region maßgeblich bei.

⁵ Sir Francis Drake wurde im 16. Jahrhundert aufgrund seiner Raubzüge gegen spanische Schiffe vor Südamerika (und seiner Rolle bei der Abwehr der spanischen Armada 1588) als englischer Held gefeiert. Auch Ludwig XIV., der „Sonnenkönig“, erklärte im 18. Jahrhundert französische Korsaren zu „Helden“ des Königreiches.

Piraterie auch in diesem Teil der Erde. Zumindest fielen ihr keine europäischen Schiffe mehr zum Opfer.

Der Aufstieg westlicher Staaten im frühen 19. Jahrhundert führte dazu, dass dem Phänomen der Piraterie Einhalt geboten wurde und eine generellen Ächtung einsetzte. Die Anstrengungen zur Bekämpfung wurden verstärkt, bis 1830 wurden die meisten europäisch-stämmigen Piraten gestellt. Die Hauptseewege waren gesichert und entlang der Randgebiete mussten Piraten damit rechnen, dass Angriffe auf Schiffe, die unter dem Schutz der Kolonialmächte standen, zu massiven Militärschlägen gegen ihre Unterschlüpfen führen würden. Die Kolonialmächte verstärkten Mitte des 19. Jahrhunderts die Bekämpfung von Sklavenhändlern und Lokalpiraten innerhalb ihrer jeweiligen Kolonialgebiete. Durch aggressives Patrouillieren der Marine, zusammen mit dem Errichten von Festungen zur Kontrolle der Flussmündungen wurden den Piraten Bewegungsspielräume und Zufluchtmöglichkeiten genommen. 1856 führte die Pariser Konferenz unter den Europäern zur völkerrechtlich verankerten Ächtung bzw. Bekämpfung der Institution „Piraterie“ in jeglicher Form.⁶ Das Haager Seekriegsabkommen von 1907 definierte die Begriffe neu und stellte Regeln für Prisengelder und ähnliche „legale“, d. h. staatlich geförderte Piraterie in Kriegszeiten auf.⁷ Während der beiden Weltkriege gab es nur noch das Phänomen der so genannten „Hilfskreuzer“, die als Handelschiffe getarnt Jagd auf gegnerische Handelschiffe als Teil des Seekrieges machten.

III. Neue Formen der Piraterie

⁶ Die Konföderierten versuchten während des amerikanischen Bürgerkrieges, die Piraterie neu zu organisieren und die Schiffe der Union anzugreifen. Dies scheiterte an der Kosten/Nutzen-Analyse der potenziellen Piraten, die sich eher damit begnügten, als Blockadebrecher zu fungieren und somit nicht am Galgen zu enden.

⁷ Vgl. Peter Pierson, in: Robert Cowley and Geoffrey Parker (Hrsg.), *The Reader's Companion to Military History*, Houghton Mifflin Company, Boston 1996, S. 364.

Das letzte Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts brachte die Rückkehr der Piraterie mit sich. Registrierte man in indonesischen Gewässern bis 1988 noch durchschnittlich sieben Überfälle im Jahr, erhöhte sich deren Zahl 1989 auf 28 und im Jahre 2002 schon auf 271 solcher Vorfälle.⁸ Der Trend war auch vor den Küsten Chinas, Nigerias, Somalias oder in der Karibik zu beobachten, wenn auch von weitaus geringerer Intensität. Seit 2003 werden elektrische Zäune an Bord vieler Schiffe eingerichtet und seit Juli 2004 sind Schiffe über 500 Tonnen verpflichtet, mit Alarmsystemen ausgestattet zu sein, die im Notfall Ortungssignale senden.⁹

Die Spätfolgen der Dekolonisierung und die extreme Schwächung der Nationalstaaten – so weit, daß manche als „gescheiterte Staaten“ betrachtet werden – gelten als zwei entscheidende Faktoren, die dazu beigetragen haben, dass die Piraterie langsam wieder zugenommen hat.

85 % bis 90 % der Piraterie wurde bis 2002 laut einer Studie des International Maritime Bureau durch „normale“, d. h. ökonomisch bedingte Raubmotive begleitet. Die Täter in den größtenteils armen Regionen und Ländern, die durch Piraterie besonders betroffen sind, sehen wenige Alternativen. Insofern handelte es sich überwiegend um Kriminalität auf See. In Ostasien waren Piraten bisher größtenteils der organisierten Kriminalität zuzuordnen und Schiffe werden nicht selten auf Bestellung gekapert. Piraten sind dort oftmals integraler Bestandteil von Syndikaten, bestehend aus korrupten Beamten, schlecht bezahltem Sicherheitspersonal, Hafenarbeitern und gewaltbereiten Räufern. Sie sind hervorragend informiert über die Bewegungen der Schiffe, Frachthalte und die Fähigkeit bzw. Bereitschaft der Besatzung, sich zur Wehr zu setzen.

Doch sind es zwei weitere Faktoren, die der modernen Seepiraterie momentan starken Auftrieb geben:

⁸ Marineforum, März 2003, S. 18

⁹ Gal Luft and Anne Korin, *Terrorism on the High Seas*, Foreign Affairs, November/December 2004, S. 68.

eine zunehmende Ideologisierung und Technologisierung.

– Ideologische Aspekte

Die erfolgreiche Unterbindung der Finanzströme terroristischer Organisationen nach 2001 hat dazu beigetragen, dass islamistisch-extremistische Gruppen sich zunehmend der Piraterie als alternativer Einnahmequelle bedienen. Insofern verschwimmen die Grenzen zwischen kommerzieller und politischer Piraterie bzw. terroristischen Angriffen auf Schiffe. Südostasien bildet in dieser Hinsicht die Region mit den größten Problemen, wobei Indonesien weltweit insgesamt die höchste Anzahl von Piraterievorfällen zu verbuchen hat. Im Jahre 2003 haben 42 % aller Piraterievorfälle entlang der 1000 Kilometer langen Malakkastraße stattgefunden, wovon ein unbekannter Anteil mittlerweile dem islamistischen Terrorismumfeld zugeschrieben wird. So hat beispielsweise die Bewegung „Freies Aceh“, eine indonesische Separatistengruppe mit extrem islamistischer Gesinnung, verstärkt Schiffe angegriffen und deren Besatzungen als Geiseln gehalten, um die Freisetzung von gefangenen Glaubensbrüdern zu erzwingen. Offene Angriffe mit klarem Terrormotiv sind bisher selten. Allerdings verübte die Extremistengruppe „Abu Sayaf“ im Februar 2004 einen Anschlag auf eine Fähre, bei dem mehr als 100 Menschen zu Tode kamen. Gefangene Mitglieder der indonesischen „Jemah Islamiya“ haben die Malakkastraße zum potentiellen Anschlagziel erklärt.¹⁰

Anderswo haben Al Kaida nahe Organisationen schon in der Vergangenheit mit Angriffen auf Hafenziele wie US-Kriegsschiffe oder Öleinrichtungen auf sich aufmerksam gemacht. Aus Sorge

um den maritimen Terrorismus wurden auch nach den Anschlägen des 11. Septembers 2001 deutsche Marinekräfte am Horn von Afrika stationiert. In einem konkreten Fall haben marokkanische Behörden eine Gruppe von Männern verhaftet, die Anschläge auf britische und US-amerikanische Tanker in der Meerenge von Gibraltar geplant haben sollen. Zudem befürchteten Nachrichtendienste, dass Al Kaida über mindestens ein Dutzend gekaperter Schiffe verfügt, die mit Neuanstrich und falschem Schiffsnamen versehen zu Rammeinsätzen gegen Ziele verwendet werden könnten. So gab es Vorfälle in Südostasien, bei denen Piraten Schiffe gekapert haben, diese eine Stunde lang steuerten und danach wieder verschwanden.¹¹ Sie nahmen nichts mit, sondern erwarteten lediglich von der Mannschaft, dass sie ihnen während des Steuerns technische Auskunft gab. Dies deuten Sicherheitsfachleute als „Übung“ für den Einsatz von Schiffen als Waffe, ähnlich wie beim Einsatz von Passagierflugzeugen am 11. September 2001. Dabei kämen nicht nur Schiffe wie Supertanker sondern auch Häfen, Bohrinseln und Ölverladeeinrichtungen als potenzielle Ziele in Frage. Vor allem die Unterbrechung des Ölflusses scheint dabei ein immer bedeutenderes strategisches Ziel zu sein.¹² Im April 2004 griffen drei Boote mit Selbstmordattentätern das Terminal von Basra an. Schon im Sommer 2003 wurde eine Gruppe in Saudi Arabien verhaftet, deren Ziel es war, Ras Tanura anzugreifen, eine Ölverladerampe die ein Drittel des saudischen Exports bedient.

Der gesamte Nahe Osten hat mit seinen strategischen „Würgepunkten“ wie der Straße von Hor-

¹⁰ Gal Luft and Anne Korin, *Terrorism on the High Seas*, Foreign Affairs, November/December 2004, S. 63.

¹¹ Für eine vollständige Analyse der Sicherheitslage in dieser Region siehe: Felix Heiduk und Kai Müller, *Maritimer Terrorismus in Südostasien und die Regional Maritime Security Initiative*, Diskussionspapier der Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, Juli 2004

¹² Aussagen von führenden Al Kaida Führer haben wiederholt auf Öl als „Lebensader der Kreuzritter“ hingewiesen und dazu aufgerufen, die „Arterien“ zu kappen.

mus und Bab el Mandeb ein Sicherheitsproblem mit maritimen Terroristen, die sich an diesen Stellen positionieren könnten, um Tanker anzugreifen. Selbst der Bosphorus wird von 5000 Tankern voller kaspischen und russischen Öls jährlich passiert. Die schon erwähnte Malakkastraße wird täglich von mehr als 600 Schiffen durchquert, die Hälfte der regionalen Öllieferungen und zwei Drittel der Gaslieferungen werden hier durchgeschleust. Diese Straße ist der Hauptseeweg des gesamten Ostens. 40% des Welthandels, 80% der chinesischen und 100 % der japanischen Öllieferungen durchfließen diesen strategischen Punkt.¹³

– Technologische Aspekte

Was die Ausstattung der Piraten bzw. Terroristen betrifft, so gibt es sicher starke Unterschiede. Allerdings ist ein Trend entlang aller betroffenen Küsten zu beobachten, der sicherheitspolitisch bedenklich ist: Piraten sind immer mehr mit hochwertiger Technologie ausgestattet. Es ist absehbar, dass in naher Zukunft keine Scheinwerfer und Hochdruckschläuche zur Abwehr von Piratenangriffen ausreichen werden.

Die Vorzugstransportmittel sind Schnellboote, die auf dem Radarschirm selten vorkommen und die Flucht vom Meer in die Binnengewässer der nahe liegenden Küsten oder Inseln ermöglichen. Mit mehreren Schnellbooten bewegen sich Piraten meist nachts und entern Schiffe oft unbetmerkt. Nachtsichtgeräte bieten ihnen dabei neue Möglichkeiten, sich an ihr Ziel heranzuarbeiten. Sie ermöglichen ihnen auch, die Gegenmaßnahmen der meist nicht mit Nachtsichtgeräten ausgestatteten Besatzung zu unterdrücken. In einigen Fällen eröffnen Piraten das Feuer, um

Schiffe zum Anhalten zu zwingen. Dabei zeigte sich in den vergangenen Jahren ein Aufrüstungsprozess, bei dem bereits Maschinenkanonen und Raketen zum Einsatz gekommen sind. Seltener, aber dafür umso wirksamer waren sprengstoffbeladene Schnellboote mit Selbstmordattentätern. Diese zählen allerdings ausschließlich zur Gruppe der ideologisch motivierten Täter.

Ob kriminelle oder politische Piraterie – die Seewege der Welt sind in wachsendem Maße unsicherer geworden. Ein erfolgreicher Anschlag mit weitreichenden wirtschaftlichen und ökologischen Folgen scheint lediglich eine Frage der Zeit zu sein.

IV. Gegenmaßnahmen

Die Seewege sind von globalstrategischem Interesse, die zunehmende Seewege-Problematik betrifft jeden Staat der Welt. Für terroristische Akteure, die auf eine Erschütterung der Weltwirtschaft abzielen, reicht es aus, ein lohnendes Ziel in einer abgelegenen oder weniger stark beschützten Region anzugreifen. Abgesehen von der Symbolik ist der Anschlag auf einen Supertanker auf offener See von gleicher Auswirkung auf die Weltwirtschaft, als wäre dies in der Straße von Hormus oder im Hafen von New York gelungen. Mittlerweile zeigt sich eine wachsende Bereitschaft zur Kooperation auf politischer Ebene, obwohl gerade in den betroffenen Gebieten die Regierungen oft sehr sensibel auf vermeintlichen Souveränitätsverlust durch multilaterale Gegenmaßnahmen reagieren. Während Malaysia sich beispielsweise gegen „ausländische Patrouillen“ innerhalb der eigenen Hoheitsgewässer ausspricht, hat sich das Land zu gemeinsamen Patrouillen bereit erklärt. Ebenso ist die Ablehnung einer stärkeren US-Präsenz keineswegs absolut. Technische und nachrichtendienstliche Unterstützung wird gerne angenommen.

¹³ Asia Pacific Bulletin, 2 July 2004, Asia Pacific Foundation of Canada.

Die Sorge vor zu starkem US-Engagement in der Region beruht auch auf der Erfahrung, dass US-Stützpunkte verstärkt Terroristen anlocken. Regierungen, die sich ohnehin im eigenen Lande unter dem starken Druck islamistischer Bewegungen befinden, fürchten die politischen Folgen einer zu starken „Assoziation“ mit den USA.

Insofern erachten asiatische Länder eigenständigen Handlungsbedarf für notwendig und haben in der Piraterieabwehr ihre Kooperation verbessert, wie beispielsweise die Regional Maritime Security Initiative (RMSI) zeigt. Das wohlhabende Japan steuert Gelder bei und hat Schiffe zur Navigationssicherheit zur Verfügung gestellt. Selbst die Bundesrepublik lieferte 1992 insgesamt 39 Schiffe aus Beständen der ehemaligen Kriegsmarine der DDR an Indonesien, mit der vertraglichen Auflage, dass die Schiffe zum Küstenschutz und dem Kampf gegen die Piraterie eingesetzt würden.¹⁴ Der Dringlichkeitsbedarf liegt hier auf der Hand: Indonesien hat 17 000 Inseln zu patrouillieren, während von seinen insgesamt 117 Schiffen der Küstenwache und Marine nur 30 % einsatzfähig sind.¹⁵ Diese Sachlage betrifft viele asiatische Länder; hinsichtlich Afrika erübrigt sich in den meisten Fällen jede Diskussion zum Stand der Marine oder Küstenschutzverbände.

Singapur und Indonesien haben schon ab 2004 gemeinsame Patrouillen eingeführt. Das in der Einleitung erwähnte Kooperationsabkommen, das Indien, Bangladesch, China, Brunei, Japan, Korea, Singapur, Thailand, Vietnam, Malaysia, Indonesien, den Philippinen, Laos, Sri Lanka und Australien unterzeichnet haben, bietet eine breite Grundlage sicherheitspolitischer Kooperation.

Auch Maßnahmen zur Umgehung von strategischen „Würgepunkten“ sind wichtig, um mittel- bis langfristig die Handelswege zu diversifizieren. Dabei bestehen

sogar Überlegungen zur Nutzung von Nordpassagen, die möglicherweise im Rahmen der globalen Erwärmung für bestimmte Zeiten im Jahr befahrbar wären. Allerdings sind die praktikableren Ansätze jene, die darauf abzielen, durch Pipelines und neue Ölterminals die Anfälligkeit der jetzigen Wege zu reduzieren.¹⁶

Über diese grundsätzlichen politischen Maßnahmen hinaus sind weitere zeitnahe Schritte notwendig:

1. Unterstützung der lokalen Küsten- bzw. Seewegschutzstrukturen durch Länder, die diesbezüglich über größere Kapazitäten verfügen. Die Lieferung von Schiffen und technischem Know-how könnte die Wirksamkeit der lokalen Marinestreitkräfte oder Küstenwache vor allem in Asien innerhalb kurzer Zeit signifikant verbessern.
2. Rechtliche Rahmenbedingungen, die ein stärker proaktives Handeln von Marineverbänden aller Staaten ermöglichen. Bisher ist dies nur bedingt möglich, da die UN-Seerechtskonvention enge Grenzen setzt, was das Stoppen und Durchsuchen verdächtiger Schiffe angeht. So war 2002 der in Dschibuti stationierte Marineverband aus „rechtlichen Gründen“ nicht in der Lage gewesen, einem von Piraten angegriffenen und gekaperten Schiff zu Hilfe zu eilen.¹⁷ Lediglich in Kriegszeiten ist dies ausreichend geregelt. Da Piraten wie auch Terroristen aber keine staatlichen Akteure darstellen, sind die internationalen Rechtsregeln für die neuen

¹⁴ Der Tagesspiegel, 20. Juni 2003, S. 3.

¹⁵ Gal Luft and Anne Korin, *Terrorism on the High Seas*, Foreign Affairs, November/December 2004, S. 69.

¹⁶ Thailand sucht einen alternativen Weg durch die Errichtung eines Landbrücke, der so genannten „Strategic Energy Land Bridge“, die aus zwei Ölterminals und einer 240 Kilometer Pipeline zwischen dem Andamanischen Meer und dem Golf von Thailand bestehen soll. Damit würden knapp 1000 Kilometer Schiffswege um die Malaysische Halbinsel eingespart. Problematisch ist dabei, dass Pipelines sehr anfällig für Anschläge sind. Allerdings wären die Umweltschäden vermutlich geringer als bei Angriffen auf Supertanker.

¹⁷ Frankfurter Rundschau, 8. Juli 2002, S. 11.

Sicherheits Herausforderungen weitgehend obsolet. Weder maritimer Terrorismus noch Piraterie lassen sich erfolgreich bekämpfen, wenn der politische Wille fehlt, eigene Kräfte offensiver einzusetzen.

3. Schiffsmannschaften, oder zumindest ein Teil der Besatzungen, müssen bewaffnet und entsprechend ausgebildet werden. Dazu sind rechtliche Rahmenbedingungen erforderlich, die den Einsatz von tödlicher Gewalt regeln und den Erwerb entsprechender Waffen bzw. Waffensysteme für Handelsschiffe ermöglichen. Dies schließt keineswegs den Einsatz nichttödlicher Wirkmittel wie Gas, Strom, Niedrigfrequenz- und Mikrowellenwaffen aus. Vor Somalia wurde dadurch ein Piratenangriff Ende 2005 durch die Mannschaft eines Passagierschiffes erfolgreich abgewehrt. Zu den Sicherheitsmaßnahmen gehören auch die Überprüfung der Mannschaftsmitglieder aus Schwellenländern und feste Arbeitsverhältnisse. Die Erfahrung der jüngsten Zeit hat gezeigt, dass lokal angeworbene und daher fremde Mannschaften mit Zeitverträgen oft von Piraten an Bord von Schiffen geschleust werden bzw. mit ihnen kooperieren.¹⁸ Reedereien haben in der Vergangenheit sehr gute Erfahrungen mit Privatfirmen gemacht, die bei der Ausbildung von Matrosen und der Bereitstellung von Wachmannschaften behilflich waren.¹⁹
4. Komplizierter ist die Koordinierung und Umsetzung operativer Maßnahmen, um die jeweiligen Tätergruppen zu stellen. Hier reicht das Spektrum von Korruptionsbekämpfung, nachrichtendienstlichen Abwehrmaßnahmen bis hin zu polizeilichen und militärischen

Kräften, die sich gegen einen immer besser gerüsteten Gegner behaupten können. Dabei geht es nicht nur um überlegene Feuerkraft zur See, sondern auch die Fähigkeit, mit Spezialkräften die Stützpunkte und Zufluchtsorte der Täter zu finden und gegebenenfalls zu zerstören. Dies bedeutet in der Praxis, dass flexible Marineeinheiten gleichermaßen auf hoher See wie auch entlang der Flusswege und Mündungsgewässer den Gegner stellen oder verfolgen können (siehe Punkt 5).

5. Mobile Marineeinheiten sollten von wohlhabenden Ländern als globale Eingreifkräfte konzipiert werden. Deren Zusammenstellung sollte berücksichtigen, dass nur ein geringer Teil des Anti-Terror- bzw. Anti-Piratenkampfes auf hoher See stattfindet, sondern eher in Küstengewässern, Flussdeltas und küstennahe Binnengewässern wie auch entlang der verbindenden Flüsse. Selbst Häfen und Ankerplätze sind von Übergriffen der Piraten stark betroffen; sie sind in die operative Planung einzubeziehen. Eine solche mobile Marineeinheit sollte idealerweise aus Boden- und Flusskampfteinheiten einschließlich Kräften zur Luftunterstützung (Kampfhubschraubern) bestehen. Spezialkräfte wie Kampfschwimmer und mit hoher Feuerkraft versehene Schnellboote zur In- und Exfiltration von Kräften an Inseln, entlang Flussläufen oder bei Angriffen auf Piraten- bzw. Terrorbasen sind unabdingbar. Zum Einsatz käme eine solche Eingreiftruppe überwiegend in Regionen, in denen einheimische Sicherheitskräfte kaum noch positiv auf die Gesamtsicherheitslage einwirken können. Piraten und Terroristen werden vor allem in strukturschwachen Gebieten Unterschlupf suchen, so wie es im Süden Somali-

¹⁸ Gal Luft and Anne Korin, Terrorism on the High Seas, Foreign Affairs, November/December 2004, S. 68.

¹⁹ Der Spiegel 20. August 2001 S. 139

as schon der Fall ist. Dort bewegen sich Piraten und Al Kaida Terroristen gleichermaßen per Schnellboot über die Lomainseln und Sansibar nach Süden und verunsichern die Küste bis nach Tansania.²⁰ Im Niger-Delta wurden im November 2003 mindestens 23 Polizisten einer Sondereinheit zum Kampf gegen Seeräuber durch ihre Gegner getötet.²¹ Hier wären „seek and destroy“-Unternehmen einer mobilen maritimen Eingreiftruppe die einzig wirksame Methode, solche Elemente zurück zu drängen und vor allem bis zu ihren Unterschlüpfen zu verfolgen. In Erkenntnis der neuen Bedrohungslage beabsichtigt die US-Navy, noch im Jahr 2006 das erste Flusskampfgeschwader aufzustellen, die so genannte „Riverine Warfare Unit“.²² Private Sicherheitsfirmen können nach Stabilisierung der Sicherheitslage als Sicherungskräfte in den von Piraten befreiten Deltas, Inseln oder Küstenregionen eingesetzt werden. Sie wären gleichzeitig Stabilisierungskräfte und Frühwarnsystem und könnten den mobilen regulären Kräften die Schwerpunktbildung ermöglichen. Piraten wären dadurch dauerhaft ihrer Ausgangsbasen beraubt, während die mobilen Eingreifkräfte nicht dauerhaft in bestimmten Regionen gebunden wären.

²⁰ Sicherheitsexperten warnen daher vor der Destabilisierung Kenias und Tansanias durch eine wachsende Militanz und Mobilisierung der dort lebenden muslimischen Bevölkerungsteile.

²¹ Deutsche Presse Agentur, 7. November 2003.

²² Sidney Dean, Der (neue) Dreißigjährige Krieg – US Navy richtet sich auf langen Antiterrorkampf ein, Marineforum 1-2006, S. 18.