

Die Zukunft der maritimen Sicherheit

Fakten und Entwicklungen

Ein Positionspapier der

JANUS Consulting GmbH

in Kooperation mit der Sicherheits-Fachzeitschrift

info Sicherheit

des Verbandes für Sicherheit in der Wirtschaft Norddeutschland e.V.

Inhaltsverzeichnis

VORWORT JÖRK-ECKART RESCHKE.....	3
VORWORT ROLF WILHELM DAU.....	5
Ausgangslage.....	7
Die Seeinteressen der Bundesrepublik Deutschland.....	7
Deutschland als zivile Seemacht.....	8
Maritime Sicherheit – schwer zu definieren und schwer zu erreichen.....	10
Die Renaissance der Piraterie als Problem maritimer Sicherheit.....	12
Brennpunkt Somalia.....	13
Modus Operandi der Alliierten Seestreitkräfte und die Reaktionen der Piraten.....	15
Eine offensivere Gangart gegen Piraten.....	16
Die Piraterie am Horn von Afrika.....	16
Konsequenzen für die deutsche Seeschifffahrt.....	17
Organisierte Kriminalität in Somalia.....	18
Gegenmaßnahmen der Reeder – Privatisierung der maritimen Sicherheit?.....	19
Passiver Schutz auf Handelsschiffen bei informationeller Unterstützung.....	20
Schutz von Handelsschiffen durch private Sicherheitsdienstleister.....	21
„Deutschlands Sicherheit von See her denken“.....	23
Fazit.....	24
Quellen.....	26
Unter Mitwirkung von.....	27

VORWORT JÖRK-ECKART RESCHKE

Maritime Sicherheit ist politisch und damit seestrategisch seit etwa zwei Jahren in den Fokus von vielfältigen Betrachtungen gerückt, bei politischen Auseinandersetzungen, in wirtschaftspolitischen Foren, Sicherheitskonferenzen und wissenschaftlichen Aufsätzen. Auslöser war die dramatische Verschärfung der Piraterie am Horn von Afrika.

Die Betrachtungen des nachfolgenden Positionspapieres machen die Komplexität Maritimer Sicherheit deutlich, sie ordnet sich ein in den breiten Kontext von maritimer Macht. Der verstorbene Konteradmiral a.D. Edward Wegener hat in den 1960er Jahren maritime Macht als ein Produkt aus Seekriegsmittel, Handelsflotte und seestrategischer Position gekennzeichnet. Diese knappe Formel wird den großen strategischen Veränderungen in der Zeit nach 1960 nicht mehr gerecht und ist heute zu verstehen als ein Produkt aus Handelsflotte, Seekriegsmitteln, Fischerei- und Forschungsschiffen, Schiffbau, Meerestechnik, leistungsfähigen Häfen, Marinestützpunkten und Flughäfen, aber es müssen auch Offshore-Windanlagen, Bohrplattformen und Unterwasser-Ölpipelines dem maritimen Komplex zugeordnet werden.

Am Anfang aller sicherheitspolitischen Überlegungen stehen die nationalen Interessen eines Staates oder Bündnisses, zu deren Umsetzung sie sich nationaler wie internationaler Instrumente bedienen. In dieses Interessenspektrum fügen sich folgerichtig die maritimen Interessen ein, ihre Umsetzung erfolgt über maritime Politik bzw. maritime Macht. Im modernen Verständnis von Sicherheitspolitik als vernetzter Sicherheit (comprehensive approach) ist maritime Politik damit auch Sicherheitspolitik.

Als Präsident von EuroDefense ist es natürlich das Anliegen unserer Organisation, den Komplex Maritime Sicherheit aus der Perspektive der Europäischen Union zu betrachten. EuroDefense ist eine Non Government Organisation, die sich in Form eines Netzwerkes in z.Zt. 14 Staaten der EU ideell für die Gestaltung und Fortentwicklung der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP/ CSDP) engagiert.

Die Grundlage aller Überlegungen und Aktivitäten der Union ist seit Dezember 2009 der „Vertrag von Lissabon“, die heute gültige Fassung des „Vertrages über die Europäische Union“. Im Rahmen der folgenden Beiträge sind die Elemente Interessen, Sicherheit und Handel von Bedeutung. Im „Vertrag von Lissabon“ sind sie u.a. in Art.3, Absatz 5 zu finden, der da lautet: „In ihre Beziehungen zur übrigen Welt schützt und fördert die Union ihre Werte und Interessen.... Sie leistet einen Beitrag zu Frieden, Sicherheit, globaler nachhaltiger Entwicklung... zu freiem und gerechten Handel“.

In Art. 28, Absatz1 ist verfasst : „ Verlangt eine internationale Situation ein operatives Vorgehen der Union, so erlässt der Rat die erforderlichen Beschlüsse“. Damit sind wir bei der wichtigen Operation ATALANTA gegen die Piraterie am Horn von Afrika. Mit dieser ersten maritimen Mission der Union wird das strategische Interesse nach sicheren Seeverbindungen mit militärischen Mitteln untermauert. Das Positionspapier geht auf die operativen Elemente dieser Operation ebenso ein, wie auf die kooperative Zusammenwirkung mit anderen Aktivitäten am Horn von Afrika. Es sind neben der Europäischen Union und der NATO auch nationale Operationen von großen Handelsnationen wie Russland, China und Japan im Kampf gegen die Piraterie zu nennen.

Als übergeordnetes politisches Dach muss auf die Internationale Seerechtsordnung der VN von 1982 verwiesen werden, die ausdrücklich die Bekämpfung der Piraterie in den Art. 102-112 behandelt, ohne jedoch nähere Ausführungsbestimmungen zu erlassen.

Es ist wenig verständlich, dass bei der politischen Auseinandersetzung in Deutschland über das Interesse für sichere Handelswege/ Seeverbindungen und deren Schutz z.T. nicht nachvollziehbare Vorstellungen zum Ausdruck gebracht werden. Man kann dem zurückgetretenen Bundespräsidenten Köhler und dem amtierenden Verteidigungsminister zu Guttenberg nur voll zustimmen, wenn sie von unserem Staat einen angemessenen Beitrag zum Schutz dieser Handels- und Seewege als zwingend notwendig erachten. Sichere Seeverbindungen zählen zu dem herausragenden Interessenspektrum der Exportnation Deutschland.

Konsequent und folgerichtig beteiligt sich die Deutsche Marine sehr erfolgreich von Anbeginn mit einer modernen Fregatte, derzeit die Fregatte Hamburg, an der Operation ATALANTA auf der Grundlage eines vom Deutschen Bundestag gebilligten, sehr robusten Mandates, das inhaltlich den Verhaltensregeln (Rules of Engagement) der anderen beteiligten Einheiten von EU-Staaten nicht nachsteht. Am 11. November diesen Jahres ist das Mandat durch den Deutschen Bundestag verlängert worden. Nachdem die deutschen Einheiten in der Vergangenheit aufgebrachte Piraten zur Aburteilung an Kenia übergeben haben, steht nach einer Pressemeldung (FAZ vom 11.11.2010) nunmehr am 22. November vor dem Landgericht in Hamburg ein Prozess gegen zehn mutmaßliche Seeräuber an, die am Ostermontag das Hamburger Frachtschiff „Taipan“ überfallen haben.

Die Staatengemeinschaft kann der strategischen Bedrohung der Handelswege durch Piraterie nur konzertiert begegnen. Die maritime Politik Europas hat daran einen bedeutenden Anteil. Insgesamt wird das Thema Maritime Sicherheit einen hohen Stellenwert behalten, denn daran knüpfen sich globale und nationale Erfordernisse von strategischer Bedeutung.



Jörk-Eckart Reschke, Flottillenadmiral a.D.
Präsident von EuroDefense (Deutschland) e.V.

EuroDefense Deutschland e.V.

EuroDefense ist eine private und unabhängige Initiative engagierter und beruflich erfahrener Persönlichkeiten, die sich für die Gestaltung einer europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (ESVP) als Teil der Werte- und Interessensgemeinschaft des Nordatlantischen Bündnisses einsetzen.

EuroDefense vermittelt national und international Standpunkte, Beschlüsse und Forderungen, insbesondere gegenüber den politisch Verantwortlichen, im Rahmen zahlreicher persönlicher Gespräche sowie in Form schriftlicher Empfehlungen und Publikationen. Darüber hinaus wirkt EuroDefense an der öffentlichen Meinungsbildung durch eigenständige oder als Kooperationspartner durchgeführte Kolloquien mit.

VORWORT ROLF WILHELM DAU

Die Piraterie ist so alt wie die Schifffahrt selbst. Während Piraten früher auf großen Segelschiffen und bewaffnet mit Säbeln und Kanonen auf Beutezug gingen, sind sie heute mit schnellen Booten und modernsten Waffen auf der Jagd nach Opfern.

Schon in der griechischen Mythologie galt sie ebenso wie die Jagd und der Fischfang als Handwerk und war eng mit dem Sklavenhandel verknüpft. Denn neben üblichen Handelswaren waren Leibeigene eine besonders begehrte Beute. Schon damals bemühten sich Staaten, die Seehandel betrieben, ihre Küsten und Schiffe vor Piratenangriffen zu schützen, und schlossen entsprechende Verträge mit den ebenfalls betroffenen Staaten. Erfolg versprach aber nur die kriegerische Auseinandersetzung. So zerstörte 70 v. Chr. das Römische Reich mit einem Aufgebot von 500 Kriegsschiffen über 1.700 Piratenschiffe und verhinderte damit eine drohende Hungersnot.

Eine besondere Form des Schutzes vor den Piraten bildete sich im Ostseeraum mit dem Namen „Hanse“. Die Hanse war eine Organisation von niederdeutschen Kaufleuten, der im Mittelalter rund 70 große und 100 bis 130 kleinere Städte angehörten. Diese Städte lagen in einem Gebiet, das heute sieben europäische Staaten umfasst: von der niederländischen Zuidersee im Westen bis zum baltischen Estland im Osten und vom schwedischen Visby im Norden bis zur Linie Köln-Erfurt-Breslau-Krakau im Süden. Aus diesem Raum heraus erschlossen sich die hanseatischen Kaufleute einen wirtschaftlichen Einflussbereich, der im 16. Jahrhundert von Portugal bis Russland und von den skandinavischen Ländern bis nach Italien reichte. Ein Gebiet, das heute 20 europäische Staaten einschließt.

Eine weitere Hochkonjunktur erlebte die Piraterie im Zeitalter der Entdecker und Eroberer. Der Seehandel über die Weltmeere blühte, den Piraten stand fette Beute zur Verfügung. Dabei handelten sie nicht immer nur im eigenen Auftrag. Die Feudalmächte legalisierten mittels Kaperbriefen die Beutezüge, um sich ihren Anteil an den Reichtümern der Neuen Welt zu sichern und gleichzeitig ihre eigenen Schiffe vor Übergriffen zu schützen. Ein wichtiges Kapitel dieser Epoche schrieben die Barbaresken, auch Barbaren-Korsaren genannt. Sie lebten an der Berberküste Nordwestafrikas und galten als die "Geißel aller Handelsschiffe im Mittelmeer". Die Erfolgsgeschichte der Barbaresken ist ein Paradebeispiel dafür, wie schwierig auch heute der Kampf gegen die Piraterie ist: erst 1830 gelang es den Franzosen mit der Eroberung Algiers, dieses Kapitel der Piraterie zu beenden. Nachdem 1856 mit der Pariser Seerechtsdeklaration die staatlich autorisierte Kaperei und 1890 mit der Brüsseler General-Akte die Sklaverei endgültig abgeschafft wurde, verlor die Piraterie zwar ihre offizielle Legitimation, überlebte jedoch als kriminelle Erscheinung bis heute.

Die internationale und nationale Rechtsprechung wachsen bei der Bekämpfung der Piraterie immer mehr zusammen. Trotzdem klaffen noch Lücken im Rechtssystem. Sie bilden den Nährboden für weitere Gewaltakte durch Piraten und müssen dringend geschlossen werden. Oftmals liegt es an der Komplexität des Falls, die eine strafrechtliche Verfolgung und Schadensregulierung erschwert, und zu folgenden Fragen führt: Welche Art der Piraterie liegt vor? Wo hat sie sich ereignet? Welcher Staat verfolgt den Fall? Welches Recht greift? Für eine Strafverfolgung müssen Völkerrecht, nationales Strafrecht und Zivilrecht lückenlos anwendbar sein. Doch gerade auf nationaler Ebene gibt es noch erhebliche Schwachstellen.

Schon die Definition von Piraterie ist je nach Rechtsgrundlage unterschiedlich. Das nationale Recht hat bei der Bekämpfung der Piraterie eine wichtige ergänzende Rolle. Denn es ist die einzige gesetzliche Grundlage für angegriffene Schiffe, die nur ein Hoheitsgewässer befahren, und die einzige gesetzliche Grundlage zur strafrechtlichen Verfolgung, wenn das Völkerrecht Strafverfolgungsmaßnahmen nicht legitimiert (SRÜ) oder das Völkerrecht auf nationales Recht verweist (SUA). Im nationalen Strafrecht jedoch liegt die größte Schwachstelle im internationalen Rechtsgeflecht der Pirateriebekämpfung. Denn die nationalen Strafgesetze sind vielseitig auslegbar. Entweder müssen unterschiedlichste Voraussetzungen vorliegen, damit der Tatbestand der Piraterie erfüllt ist, oder der Tatbestand der Piraterie existiert in den Strafrechtsordnungen überhaupt nicht.

Hinzu kommt, dass in einigen Staaten die Sicherheits- und Vollzugsbehörden personell und finanziell nicht ausreichend ausgestattet sind, um die Piraterie angemessen zu verfolgen. All diese Umstände nutzen die Täter gezielt aus. Zahlreiche Initiativen und Gesetze auf internationaler Ebene sowie technische Entwicklungen und Einrichtungen im Kampf gegen die Piraterie zeigen Erfolg. Neben der Regierung und der Justiz können auch die Reedereien und Besatzungsmitglieder das Risiko eines Piratenübergriffs minimieren. Seit dem ersten versuchten Piratenangriff auf ein Kreuzfahrtschiff verfolgen auch internationale Seestreitkräfte Piraten.

Zahlreiche Einsätze der US-Navy zeigen deutlich, dass der Kampf gegen die Piraterie nur erfolgreich sein kann, wenn die Völkergemeinschaft ihn als Gemeinschaftsaufgabe sieht. Früher begegnete man den Risiken auf See mit einer „guten Seemannschaft“. Man vertraute „seinen Männern“, dass sie die Ware sicher an ihr Ziel bringen. Dieses Urvertrauen bewährte sich über Jahrhunderte, stößt aber in unserer heutigen komplexen, stark vernetzten und hoch technisierten Transportwelt zunehmend an seine Grenzen. Deshalb raten Risikomanagementexperten dazu, neben der traditionellen Seemannschaft, die immer noch die Grundlage eines funktionierenden Risikomanagements ist, einen zusätzlichen risikobasierten Ansatz nach den heutigen Risikomanagementprinzipien vorzusehen.

Erfolgreiches Risikomanagement heißt, gesetzliche Vorschriften und ergänzende Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie nach den genannten Kriterien in einem „On-Board-Risk-Management-System“ zusammenzuführen und als gemeinsame Aufgabe zu verstehen.



Rolf-Wilhelm DAU, Vorstandsvorsitzender,
Verband für Sicherheit in der Wirtschaft
Norddeutschlands e.V. (VSWN), Hamburg

Verband für Sicherheit in der Wirtschaft Norddeutschland e.V. (VSWN)

Der VSWN ist eine Selbsthilfeorganisation der Wirtschaft in Norddeutschland für die Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft und öffentlich-rechtlichen Körperschaften. Er wurde 1969 gegründet, Verbandssitz ist Hamburg. Das Verbandsgebiet umfasst neben Hamburg die Länder Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen sowie Mecklenburg-Vorpommern.

Der Verband verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke, die darin bestehen, Unternehmen, Betriebe und Organisationen der gewerblichen Wirtschaft, sowie die Industrie- und Handels- und Handwerkskammern in Fragen der Sicherheit zu beraten und zu unterstützen. Er soll der gesamten Wirtschaft helfen, sich vor Störungen und Einwirkungen zu schützen, die das Ziel haben, Mitgliedsunternehmen zu gefährden oder zu schädigen. Darüber hinaus unterstützt der Verband Forschung und Lehre.

Ausgangslage

„Deutsche Wirtschaft prescht in Europa voran.“ - so war es im Wirtschaftsteil der Frankfurter Allgemeine Zeitung am 14. August zu lesen. Das extrem starke Wachstum der deutschen Wirtschaft hat unter Fachleuten in ganz Europa für Erstaunen gesorgt. Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, stieg im zweiten Quartal 2010 das Bruttoinlandsprodukt im Vergleich zum Vorquartal um 2,2 %. Experten halten es für möglich, dass im Jahr 2010 sogar ein Wirtschaftswachstum von 3,4 bis 3,7 % erzielt wird. Dieser erstaunliche Aufschwung wird hauptsächlich durch den starken Export von Investitionsgütern nach China und Indien getragen. In der ersten Jahreshälfte steigerte die exportierende Wirtschaft ihren Umsatz um 18,2 % auf 458,4 Mrd. €. Dass Deutschland stark vom Export abhängt, machte sich jetzt bezahlt, so der Head of Macro Research der Allianz SE, Dr. Rolf Schneider.

Deutschland zählt zu den höchst entwickelten Industrienationen der Erde und ist mit einem Bruttoinlandsprodukt von 3.352,7 Mrd. € im Jahr 2009 nach den USA, Japan und China die viertgrößte Volkswirtschaft. Deutschland war von 2003 bis 2008 sechs Mal in Folge Exportweltmeister; wurde aber im Krisenjahr 2009 wegen des Rückgangs des Exports um 22,5 %, von der Volksrepublik China auf den zweiten Platz verwiesen. Im Jahr 2009 wurden aus Deutschland Waren im Wert von 1,12 Mrd. US-\$ exportiert (also immer noch 1,15 % mehr als im Jahr 2006), dies entspricht einem Anteil des Exports am Bruttoinlandsprodukt von erstaunlichen 33,3 %. Motor des Außenhandels ist vor allem die Industrie mit einem Anteil von 84 % (2004) an den Gesamtausfuhren.

Die hohe Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft sichert neben dem Wohlstand weiter Schichten auch ein hohes Maß an sozialem Frieden, der sich in der sehr geringen Anzahl von Arbeitskämpfen widerspiegelt. Im Durchschnitt des Zeitraums von 1990 bis 2002 wurden in Deutschland nur 12 Tage je 1.000 Arbeitstage gestreikt, was erheblich unter dem Durchschnitt innerhalb der EU von 84 Streiktage je 1.000 Arbeitstagen liegt. In den entwickelten Industrienationen wird nur in der Schweiz und in Japan weniger gestreikt.

Die Seeinteressen der Bundesrepublik Deutschland

Ein nicht unwesentlicher Faktor für das Funktionieren des Welthandelssystems ist die Freiheit und die Sicherheit der Meere:¹

„Fast der gesamte Ferngüterverkehr im Welthandel wird über den Schiffsverkehr abgewickelt. Ohne einen leistungsfähigen und kostengünstigen Seeverkehr gibt es keine wirtschaftliche Entwicklung, gibt es keine prosperierenden Handelsverbindungen. Freie Seewege sind die Lebensadern, auf die Deutschland wegen seiner geostrategischen Lage und seiner exportwirtschaftlichen Orientierung besonders angewiesen ist. Freier und ungestörter Seeverkehr ist die Voraussetzung, damit sich die deutsche Wirtschaft erfolgreich entwickeln und in die Prozesse des Weltwirtschaftssystems integrieren kann.“

Welthandel ist Seehandel. Im Allgemeinen werden 95 % des Ferngütertransports im Welthandel über den Seeverkehr abgewickelt.² Dieser Seehandel hat sich analog zu den starken Steigerungsraten im Welthandel (im 10 Jahresmittel + 2,9 %) zwischen den Jahren 1990 und 2008 um 95 % gesteigert (von 1990 3.977 Mio. t auf 2008 7.745 Mio. t). Von diesen 7.745 Mio. t entfielen 30,6 % auf Rohöl und auf Rohölprodukte, 10,9 % auf Eisenerz sowie 10,7 % auf Kohle und 4,4 % auf Getreide.

¹ Flottenkommando: Jahresbericht 2009. Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland. 22. Aufl. Glücksburg, 1. September 2009, S. 1 – 6.

Auch als Download: http://www.maritime-technik.de/dokumente/2009/Marine_Jahresbericht_202009.pdf

² Flottenkommando: Jahresbericht 2009: a.a.O.: S. 1 – 13.

Wegen ihres hohen Industrialisierungsgrades und ihrer Armut an Rohstoffen ist die Bundesrepublik Deutschland auf die kontinuierliche Einfuhr von Rohstoffen und Energieträgern angewiesen und extrem von den empfindlichen Transportwegen über See abhängig. So muss Erdöl zu 97,2 % und Erdgas zu 86,4% (dies allerdings hauptsächlich über Pipelines), aber auch 52,5 % der Steinkohle aus Südafrika, Kolumbien, den USA und Australien über den Seeweg importiert werden.

Eine sehr hohe Importabhängigkeit besteht auch für nicht-energetische Rohstoffe: So wird ein Großteil der Basismetalle (Eisenerz, Kupfer, Bauxit, Blei, Zink, Zinn usw.) importiert. Zu fast 100 % ist Deutschland auch auf die Einfuhr der sogenannten „Stahlveredlern“ (Chrom, Mangan, Titan, Nickel usw.) oder Kupfer angewiesen.

Deutschland als zivile Seemacht

Der unerwartet schnelle Aufschwung hat auch die Stimmung unter den deutschen Reedern deutlich verbessert. Anfang Juli 2010 wurde in Hamburg eine Umfrage der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers in Hamburg vorgestellt, in der deutsche Reeder nach den Zukunftsaussichten ihrer Unternehmen befragt wurden. Hierbei haben 80 % der Reeder angegeben, dass ihre Unternehmen wieder voll ausgelastet seien (2009 waren dies nur 50 %). Für die Zukunft rechnen fast 80 % mit höheren Charraten und knapp 70 % mit höheren Frachtraten. 62 % der Reeder rechnen mit mehr Beschäftigten in ihren Unternehmen.

In Deutschland boomte bereits jahrelang - bis einschließlich 2008 - die maritime Wirtschaft in allen ihren Bereichen und erfreute sich zunehmend auch politischer Aufmerksamkeit. Diese gehört mit 380.000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von rund 48 Mrd. € zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.

Besonders auffällig ist der Aufschwung der deutschen Handelsflotte bis ins Jahr 2008 hinein. Allein in den letzten elf Jahren hat sich die Anzahl der von den 429 deutschen Reedereien kontrollierten Handelsschiffe fast verdoppelt (von 1.645 im Jahr 1997 auf 3.281 im Jahr 2008). Ihr Volumen hat sich im gleichen Zeitraum um das Viereinhalbfache vergrößert (von 15,2 Mio. BRZ³ auf 68,0 Mio. BRZ). Die von deutschen Reedern kontrollierte Flotte ist damit dem Schiffsbestand nach die zweitgrößte (nach Japan) und der Transporttonnage nach die drittgrößte der Welt (nach Japan und Griechenland).

Von diesen 3.281 Handelsschiffen (Stand 2008) liefen allerdings nur 548 Schiffe unter deutscher Flagge; 2.733 waren ausgeflaggt. Der größte Teil davon (2.599), lief nach den Bestimmungen des Flaggenrechtsgesetzes unter der so genannten „Bareboat-Charter“⁴, so dass diese im Krisen- und Konfliktfall unter die Kontrolle der Bundesregierung gebracht werden könnten.

Welthandelsflotte (über 300 BRZ):	46.155		
Bundesrepublik Deutschland:	3.371		= 7,3 %
Transporttonnage Welthandelsflotte:	1.150	Mio. dwt ⁵	
Bundesrepublik Deutschland:	96,51	Mio. dwt	= 8,4 %

Stand: 01.01.2009

³ Bruttoreaumzahl (ersetzt den alten Begriff Bruttoregistertonne BRT), auch als Groß-Tonnage (GT) bezeichnet.

⁴ Ein Charterer übernimmt ein unbemanntes Schiff und muss selbst für Mannschaft, Wartung, Reparaturen und Betriebsstoffe sorgen. Bei einem Ausfall des Schiffes trägt er das alleinige Risiko. Es bleibt jedoch in Besitz des Eigentümers.

⁵ Dwt = dead weight tonnage = Gesamt-Tragfähigkeit eines Handelsschiffes.

Am auffälligsten ist der Aufschwung in der Containerschifffahrt. Die deutsche Handelsflotte ist mit großem Abstand führend in dieser Branche. Die unter deutscher Kontrolle stehende Containerschiffsflotte hatte am 1. Februar 2009 eine Kapazität von 4,147 Mio. Containern (gemessen in Standardgröße TEU); sie ist damit fast so groß wie die folgenden fünf Containerflotten zusammen. Deutsche Reeder bereedern damit 37,6 % der weltweiten Containerflotten. Hapag-Lloyd ist mit einer Transportkapazität von 471.600 TEU die größte deutsche Container-Reederei und liegt auf Platz fünf der Weltrangliste (1. Platz = MAERSK Sealand, DK, mit einer Kapazität von 1,894 Mio. TEU). Die deutsche Containerflotte ist aber nicht nur in der Größe führend, sondern auch was das Alter ihrer Schiffe anbelangt. Über die Hälfte war unter fünf Jahre alt.

Im Jahr 2008 wurden die deutschen Seehäfen von 139.733 Handelsschiffen angelaufen (382 pro Tag), die 320,6 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen haben. Dies bedeutet eine Steigerung von 1,8 % gegenüber dem Vorjahr. Überdurchschnittlich zugenommen hat wiederum der Containerumschlag, der nun auf ein Volumen von 15,7 Mio. TEU kam (entspricht + 2,7%). Trotz eines Rückgangs von 1,5 % im Jahr 2008, lag der Hamburger Containerhafen mit einem Jahresumschlag von 9,7 Mio. TEU deutlich an der Spitze. An zweiter Stelle folgten die Bremischen Häfen mit einem Umschlag von 5,48 Mio. TEU.

Deutschlands maritime Interessen reichen aber noch weit über den Seehandel und die Rohstoffversorgung sowie die Häfen/Logistik hinaus. Zu diesen Interessen gehören ebenso:

- die Schiffsbauindustrie (zivil/militärisch)
- die Schiffsbau- und Offshore-Zulieferindustrie
- die Meerestechnik
- die Fischerei und Fischwirtschaft

Die deutsche Werftindustrie belegt mit einem Marktanteil von 2,1 % Platz 1 innerhalb Europas und weltweit Platz 4. Diese umfasst etwa zur Hälfte den Handelsschiffsbau und rund ein Viertel den Marineschiffsbau, das restliche Viertel betrifft Reparaturen und Umbauten sowie den Binnenschiffs-, Boots- und Yachtbau. Damit wurde ein Umsatz von 7,23 Mrd. EUR erreicht. Rund 12,9 Mrd. EUR erwirtschaftete die Schiffsbau-/Offshore-Zulieferindustrie. Die Meerestechnik mit ihren Verfahren zur Umsetzung moderner naturwissenschaftlicher Erkenntnisse dient der Produktion industrieller Erzeugnisse, die zur Erforschung und wirtschaftlichen Nutzung der Meere beitragen. Damit gehört sie zu den zukunftssträchtigen High-Tech-Branchen, deren weltweites Marktpotenzial sich auf etwa 150 Mrd. EUR beläuft. Die deutsche Fischindustrie erreichte 2008 einen Umsatz von 2,16 Mrd. EUR und der weltweite Bedarf an Fisch nimmt weiter zu.

Fregattenkapitän Günter Kramer hat in seinem Vorwort zum Jahresbericht 2009 des Flottenkommandos „Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland“ die maritimen Interessen Deutschland bereits strategisch zusammengefasst:

„Die Versorgung mit wichtigen Rohstoffen, der Schutz und die nachhaltige Nutzung der Meere und sichere Seeverbindungen sind ein politisches Zukunftsthema, das entscheidend ist für die strategische Entwicklung der nationalen Volkswirtschaften.“

Maritime Sicherheit – schwer zu definieren und schwer zu erreichen

Der Ausdruck „maritime Sicherheit“ wird oft unter der Voraussetzung verwendet, dass der Inhalt dieses Begriffs selbstverständlich bekannt ist. Der Begriff „Sicherheit“ ist jedoch ein komplexes Thema, das an dieser Stelle kurz mit Hilfe der englischen Übersetzungen „safety“ und „security“ präzisiert werden soll. Während „safety“ die Betriebssicherheit bezeichnet, d.h. beispielsweise die Zuverlässigkeit der Schiffstechnik, bedeutet „security“ die Angriffssicherheit, also der Schutz der Schiffe oder der Schifffahrt vor äußeren Angriffen. Diese Abhandlung setzt sich fast ausschließlich mit dem Aspekt der „security“ auseinander.

Im Führungsstab der Marine⁶ wird „Maritime Sicherheit“ mit dem Schutz vor asymmetrischen Bedrohungen gleichgesetzt und die Überwachung des deutschen Seeraums und die Wahrnehmung seehoheitlicher Aufgaben in ressortübergreifender Zusammenarbeit als Dauereinsatzaufgabe der Marine postuliert.

Im Weißbuch 2006 „Zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr“⁷ werden die Aufgaben der Marine definiert, ohne dass dabei der Begriff „Maritime Sicherheit“ verwendet wird. Hierin heißt es, dass es zu den „...Herausforderungen für Deutschland gehört...“ sowohl konventionellen als auch asymmetrischen seewärtigen Bedrohungen seiner Sicherheit entgegentreten zu können. Die dafür benötigten maritimen Fähigkeiten stelle die Marine bereit. Durch die Entwicklung einer sog. „Expeditionary Navy“ trage die Marine dazu bei, Krisen und Konflikte bereits am Ort ihres Entstehens einzudämmen und zu bewältigen. Angesichts der maritimen Abhängigkeit Deutschlands käme der Marine mit dem Schutz der Küstengewässer und der Seeverbindungslinien Deutschlands (und seiner Verbündeten) als zweite Aufgabe eine besondere Verantwortung zu. Hierzu gehören die Fähigkeit zur Seeraumüberwachung, zur Abwehr von Seeminen, von Unterseebooten und terroristischen Bedrohungen mit Bezug zum Seeraum, einschließlich der Unterstützung der Polizei von Bund und Ländern.

Auf der 48. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte 2008 führte der damalige Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Nolting, in seinem Vortrag „Maritime Sicherheit im Fokus der konzeptionellen Überlegungen“ folgende Gedanken zu diesem Thema aus:⁸

Das Zeitalter der Globalisierung ist ein maritimes Zeitalter. Der Bedarf an maritimen Fähigkeiten steigt dadurch ständig. Das Thema Maritime Sicherheit habe ich daher in den Fokus unserer diesjährigen konzeptionellen Überlegungen gestellt. Unsere Einsätze bewegen sich zunehmend in den Grauzonen, in denen Konflikte niedriger Intensität von einfacher Kriminalität nicht mehr zu trennen sind. Die Fragen der Energie- und Rohstoffsicherheit werden für unsere Gesellschaft das Thema der maritimen Sicherheit zwangsläufig in den Fokus rücken.

In der Studie der Stiftung Wissenschaft und Politik „Piraterie und Maritime Sicherheit“⁹ definieren Günther Maihold und Kerstin Petretto „maritime Sicherheit“, indem sie deren Abwesenheit als einen Zustand charakterisieren, bei dem Einrichtungen der maritimen Wirtschaft unter Androhung oder Anwendung von Gewalt attackiert oder bestehende Regeln bewusst missachtet bzw. gebrochen werden. Daraus folgern sie, dass zur maritimen Sicherheit nicht nur die Überwachung und Bekämpfung der Seepiraterie sowie die Verhinderung von Schmuggel und Diebstahl im Handelsverkehr gehörten, sondern auch die Wahrung von Fischereirechten sowie der Schutz von Offshore-Plattformen und Tankern. Somit könne der gesamte Bereich der Wahrnehmung der hoheitlichen Verwaltung bis hin zur Anwendung unmittelbaren Zwangs an den 700 km langen

⁶ Karsten Schneider/Gunnar Jopp: Anforderungen an zukünftige Seestreitkräfte aus konzeptioneller und operativer Sicht, in: Europäische Sicherheit, 7/2008, S. 42.

⁷ Bundesministerium der Verteidigung: Weißbuch 2006 zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr, Berlin 25. Oktober 2006, S. 131.

⁸ Den vollständigen Vortrag finden Sie unter: http://www.dmkn.de/downloads/e3/26/i_file_51026/Ansprache_Nolting_HiTaTa2008.pdf

⁹ Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010, S. 6.

deutschen Küsten, aber auch den Schutz deutscher Handelsschiffe auf hoher See unter den Begriff der „Maritimen Sicherheit“ zusammengefasst werden.

Für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben und die Durchsetzung der Gesetze in den Hoheitsgewässern und in der 200 Seemeilen betragenden Wirtschaftszone wurde am 1. Juli 1994 der Koordinierungsverbund „Küstenwache“ der Vollzugskräfte des Bundes ins Leben gerufen. In ihm arbeiten folgende Behörden zusammen:

- die **Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**
Sicherheit des Seeverkehrs, Umweltschutz
- die **Bundespolizei (See)**
polizeilicher Schutz der Seegrenzen gegen illegale Einreise, Bekämpfung organisierter Kriminalität, Überwachung der Umweltbestimmungen
- der **Zoll**
Überwachung des Warenverkehrs an der EU Außengrenze, Erhebung von Ein- und Ausfuhrabgaben, Verhinderung von Drogen- und Waffenschmuggel
- die **Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung**
Überwachung des Erhalts der Fischbestände, Netzgrößen, Überwachung von Fangverboten und Fangmengen

Die „Küstenwache“ ist somit keine selbständige Behörde, sondern eine besondere Form der verabredeten Zusammenarbeit von vier Bundesministerien zur wirkungsvollen Erledigung maritimer Aufgaben in den deutschen Küstengewässern. Hierfür stehen der „Küstenwache“ 24 Boote und Kreuzer sowie die Hubschrauberstaffel Nord der Bundespolizei zur Verfügung. Seit dem 1. Januar 2007 wird die Sicherheitvorsorge auf See durch das Maritime Sicherheitszentrum mit dem Gemeinsamen Lagezentrum See in Cuxhaven koordiniert. Im Maritimen Sicherheitszentrum sind - neben den im Koordinierungsverbund Küstenwache vertretenen Institutionen - auch noch das Havariekommando, die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer, die Deutsche Marine und der internationale Kontaktpunkt (PoC) vertreten.

Ein weiteres wichtiges Element der maritimen Sicherheit, und somit auch der Sicherheit der Lieferkette für deutsche Unternehmen (supply chain security), stellt der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS- Code) dar. In ihm haben sich im Dezember 2002 - nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 und dem Anschlag auf den französischen Tanker „Limbourg“ vor der jemenitischen Küste im Oktober 2002 - auf Betreiben der UNO-Schifffahrtsorganisation IMO 108 Unterzeichnerstaaten verpflichtet, allgemein gültige und zertifizierte Sicherheitsstandards (Security) für Hafenanlagen und Schiffe im internationalen Seehandel einzuführen. Ziel ist es, direkte Bedrohungen von Hafenanlagen und Schiffen abzuwehren und präventive Vorkehrungen zu deren Verhinderung zu ergreifen.

Die am 1. Juli 2004 in Kraft getretenen Regulierungen sehen unter anderem die bauliche Abriegelung von Hafenanlagen, strikte Zugangskontrollen und Überwachungsmaßnahmen in den Häfen sowie die Deklaration und Kontrolle der Ladung von Schiffen vor. Die Behörden der angelaufenen Häfen haben diesbezüglich strenge Kontrollrechte. Weiterhin gehören die Ernennung von Sicherheitsbeauftragten in Häfen und auf Schiffen, das Erlassen von Notfallplänen und die Bereitstellung bestimmter Sicherungseinrichtungen zu den Verpflichtungen des ISPS- Codes.

Die Renaissance der Piraterie als Problem maritimer Sicherheit

Unser Bild von der Piraterie wurde bisher weitgehend noch von deren Erscheinungsformen im 17. und 18. Jahrhundert in der Karibik geprägt. Dieses längst für überwunden geglaubte Phänomen wurde aber in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts wieder zum Problem der internationalen maritimen Sicherheit. Ein erster Schwerpunkt bildete sich in den Gewässern Indonesiens und in der Engstelle der Straße von Malakka, durch die der gesamte Schiffsverkehr zwischen Ostasien (China, Japan, Korea usw.) und Europa bzw. dem Mittleren Osten hindurchgeführt werden muss.

Der brutale Überfall auf den Tanker „VALIANT CARRIER“ im April 1992 und der durch einen Piratenüberfall bedingte Zusammenstoß der „NAGASAKI SPIRIT“ mit der „OCEAN BLESSING“ in der Straße von Malakka, führte schließlich zu der Gründung des „International Maritime Bureau“ mit seinem „Piracy Reporting Center“ der Internationalen Handelskammer am 1. Oktober 1992. Diese privatrechtliche Organisation führt nicht nur die Statistik über alle auf den Weltmeeren gemeldeten Piratenangriffe, sie gibt auch Warnungen an die Schiffe in den gefährdeten Gebieten heraus, entwickelt Abwehrmaßnahmen und stellt Verhaltensregeln zur Abwehr dieser Angriffe auf. So wurden dem „Piracy Reporting Centre“ zwischen 1992 und 2009 4.941 Überfälle gemeldet. Experten gehen allerdings davon aus, dass nur 50 % der Überfälle angezeigt werden, so dass von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden muss. Reeder verheimlichen oft Angriffe von Piraten, da sie hohe Kosten durch Verzögerungen bei der Untersuchung oder steigende Versicherungsprämien fürchten.

Heutige Piraten sind mit der modernsten Ausrüstung versehen. Sie betreiben Mutterschiffe, die in der Nähe ihrer Zielobjekte stark motorisierte Speedboote aussetzen, um die Enterkommandos zu ihren Opfern zu bringen. Hierdurch hat sich der Aktionsradius der somalischen Piraten erheblich ausgeweitet. Automatische Waffen gehören zur Standardausrüstung der Piraten, meist verstärkt durch Panzerfäuste und Granatwerfer. Selbst Hubschrauber stehen manchen Banden zur Verfügung. Selbstverständlich wird auch der Funkverkehr der Handelsschiffe abgehört. Oft arbeitete auch ein Besatzungsmitglied mit den Piratenbanden zusammen und half ihnen bei der Vorbereitung und/oder Durchführung des Angriffs.

Hauptsächlich werden drei Arten von Angriffen unterschieden:

1) Überfälle und Diebstähle in Häfen und an Ankerplätzen

Die unzureichenden Sicherheitsmaßnahmen in Häfen werden ausgenutzt. Die Überfälle werden meist nur von mit Messern bewaffneten Banditen durchgeführt, die Bargeld oder Wertgegenstände von Schiffen und Yachten stehlen. Dabei entsteht meist ein Schaden zwischen 5.000 und 15.000 US-\$.

2) Überfälle auf Schiffe auf hoher See

Hierbei wird erheblich mehr Gewalt angewendet bis hin zu Körperverletzung oder Mord. Diese Taten werden von organisierten Banden durchgeführt, die es auf die gesamten Bargeldbestände auf dem Schiff und auf die Wertgegenstände der Besatzung abgesehen haben. In den Schiffstresoren werden die Heuern für die Besatzung sowie die Liegegebühren in den Häfen verwahrt. So ist eine Beute in sechsstelligen Beträgen keine Seltenheit.

3) Der Diebstahl ganzer Schiffe samt Ladung

Das gekaperte Schiff wird mit einem neuen Anstrich, neuem Namen und neuen Papieren versehen. Diese „Phantom-Schiffe“ werden dann von den Banden und Syndikaten zum Drogen-, Waffen- und Menschenhandel verwendet. Seit 2003 gab es allerdings keine Meldungen mehr über den Diebstahl von Frachtschiffen durch Piraten.

Diese Beuteschemata galten bislang vorwiegend in asiatischen Gewässern, während ab 2004 die „Spezialität“ somalischer Piraten die **Erpressung von Lösegeldern** für Besatzungsmitglieder oder Passagiere geworden ist. Insgesamt wurden in den Jahren 2004 bis 2007 330 Personen zwecks Lösegelderpressung von somalischen Piraten in Geiselschaft genommen. Im Jahr 2008 schnellte diese Zahl auf 889 als Geiseln genommene Seeleute empor. In der Regel dauert eine Entführung 30 – 40 Tage.

Nach einer Studie der RAND-Corporation von 2008 wurde der Aufschwung der Piraterie durch sieben Faktoren begünstigt:

- die gewaltige Zunahme des maritimen Handelsverkehrs
- die Verkehrszunahme in Engstellen wie der Straße von Malakka und dem Bab el- Mandeb
- die Wirtschaftskrise in Asien ab 1997
- die hohen Ausgaben für die Terrorabwehr an Land nach dem 11. September 2001, so dass für die Seeraumüberwachung weniger Geld zur Verfügung stand
- unzureichende Sicherheitsmaßnahmen in den Häfen Südostasiens
- Korruption und Komplizenschaft offizieller Regierungsstellen mit den Piratensyndikaten
- die starke Ausbreitung von Handfeuerwaffen

Brennpunkt Somalia

Nachdem durch geeignete Überwachungsmaßnahmen und die enge Kooperation der drei Anrainerstaaten Malaysia, Singapur und Indonesien eine deutliche Senkung der Anzahl der Piratenüberfälle in der Straße von Malakka erreicht werden konnte, nahmen im August 2006 Lloyd's und andere Versicherungen ihre Einschätzung dieses Seegebiets als Risikogebiet für Piratenüberfälle wieder zurück. Dafür wurde das Problem der Piraterie seit 2005 vor der Küste Somalias virulent.

An Somalias Küsten führt eine Handelsroute von strategischer Bedeutung vorbei. Diese verbindet über das Rote Meer und den Suezkanal die Märkte Asiens und der Arabischen Halbinsel mit den Märkten Europas. Etwa 20.000 Schiffe passieren jährlich den Golf von Aden in beiden Richtungen.¹⁰ So wurden 2008 10,5 Mio. Container von Europa nach Asien und 16,7 Mio. Container von Asien nach Europa gefahren. Auch wurden 12 % der gesamten verschifften Ölmenge durch den Golf von Aden transportiert.

Hatte es davor nur 2-3 Überfälle pro Jahr gegeben, so wurden 2005 nun 35 Attacken durchgeführt. Die Banden gingen mit äußerster Entschlossenheit und Brutalität vor, achteten aber darauf, ihre Geiseln nicht zu töten, da sie Lösegeld erpressen wollten. Vereinzelt stahlen sie auch die Ladung von Schiffen, die im Auftrag der UNO für das „World Food Program“ Lebensmittel nach Somalia lieferten. Als im folgenden Jahr die im Rahmen der Operation „Enduring Freedom“ vor der Küste operierende Task Force 150 ihre Patrouillen verstärkte, ging die Zahl der Angriffe 2006 wieder auf 10 zurück. Dieser Erfolg war aber nicht von Dauer. Nachdem die Piraten ihre Taktik dem Verhalten der Task Force 150 und dem geltenden Völkerrecht angepasst hatten, kam es im Jahr 2007 wieder zu 31 Angriffen und 11 Entführungen, bei denen insgesamt 154 Seeleute in Geiselschaft genommen wurden.

Die Situation eskalierte im Jahr 2008 so stark, dass der Gulf of Aden vom Lloyd's Market Association's Joint War Committee als „war risk zone“ eingestuft wurde. Damit erhöhten sich die Prämien für die Frachtversicherungen um bis zu 350 % und für Entführungs- und Lösegeldversicherungen um bis zu 1.000 %.¹¹ Die provisorische Regierung Somalias bat nun die UNO um Hilfe. Der Weltsicherheitsrat verabschiedete daraufhin am 2. Juni 2008 die Resolution 1816, die es interessierten Staaten erlaubt, zur Verfolgung von Piraten in die Hoheitsgewässer Somalias einzudringen.

¹⁰ Stormy-Annika Mildner/Franziska Groß: Piraterie und Welthandel: Die wirtschaftlichen Kosten, in : Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010, S. 23.

¹¹ Nach Angaben des UNCTAD Statistic Review of Maritime Transport 2009; New York, Genf 2009, S.11, belaufen sich allein die Kosten für die gestiegenen Versicherungsprämien im Golf von Aden für die Weltschifffahrt auf 400 Mio. US-\$.

Trotz des Erfolges der französischen Marine bei der Jagd nach den Entführern der Yacht „LE PONANT“ im April 2008 verstärkten die Piraten ihre Aktivitäten im zweiten Halbjahr so weit,¹² dass der Rat der Europäischen Union am 10. November 2008 die **Operation EU NAVFOR „Atalanta“** beschloss. Sie erreichte am 13. Dezember 2008 ihre „Initial Operational Capability“.

Schon 200 Tage, nachdem der Sicherheitsrat die Resolution 1816 verabschiedet hatte, beschloss nun auch der deutsche Bundestag am 19. Dezember 2008 eine Beteiligung der Marine an der „Operation Atalanta“, so dass sich dann am 22. Dezember 2008 die Fregatte „KARLSRUHE“ den spanischen, griechischen, niederländischen, französischen, portugiesischen und schwedischen Einheiten anschließen konnte.

Die Einheiten der Bundesmarine operieren mit dem folgenden „Auftrag der Operation Atalanta“ am Horn von Afrika:¹³

- 1) Gewährung von **Schutz für die Schiffe des Welternährungsprogramms**, unter anderem durch die Präsenz von bewaffneten Kräften an Bord dieser Schiffe
- 2) Im Einzelfall und bei Bedarf **Schutz von Handelsschiffen** im Operationsgebiet
- 3) **Überwachung** der Gebiete vor der Küste Somalias, die Gefahren für maritime Tätigkeiten bergen
- 4) **Abschreckung, Verhütung und Beendigung** von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen, auch mit Hilfe des Einsatzes von Gewalt
- 5) **Aufgreifen, Festhalten und Überstellen** von Personen, die in Verdacht stehen, seeräuberische Handlungen oder bewaffnete Raubüberfälle begangen zu haben, sowie Beschlagnahme der Seeräuberschiffe, deren Ausrüstung und der erbeuteten Güter
- 6) **Herstellung einer Verbindung** zu den Organisationen und Einrichtungen, sowie zu den Staaten, die in der Region zur Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias tätig sind, sowie zu der im Rahmen der Operation Enduring Freedom agierenden Seestreitkraft „Combined Task Force 150“

Seit dem 24. Oktober 2008 beteiligt sich auch die NATO in verschiedenen Konstellationen (meist mit der Standing NATO Maritime Group 1 oder 2; insgesamt 4-5 Fregatten/Zerstörer) am Kampf gegen die Piraterie. Als am 17. August 2009 die Operation „Ocean Shield“ die Operation „Allied Provider“ ablöste, übernahmen die NATO- Einheiten zusätzlich die Aufgabe lokale Küstenwachen (zum Beispiel im Jemen, Tansania oder Puntland) für den Kampf gegen Piraten auszubilden.

Weiterhin wurde am 5. Januar 2009 vom Kommandeur der 5. US- Flotte in Bahrain die Aufstellung der Combined Task Force 151 zur Bekämpfung der Piraterie bekannt gegeben. Neben den USA, die drei Einheiten stellt, beteiligen sich auch Einheiten Singapurs, Australiens, Südkoreas und der Türkei daran. Dieser Verband operiert unter dem Mandat der UNO- Sicherheitsratsresolution 1851 vom 16. Dezember 2008, die es den Streitkräften der an der Piratenbekämpfung interessierten Staaten nicht nur erlaubt, in die somalischen Hoheitsgewässer, sondern auch auf somalisches Territorium vorzudringen.

Neben diesen Einheiten operieren zur Zeit Kriegsschiffe verschiedener Nationen¹⁴ unter nationalem Kommando im Golf von Aden sowie im Indischen Ozean. Weiterhin können auch Kriegsschiffe der Task Force 150, die im Rahmen der Operation „Enduring Freedom“ am Horn von Afrika kreuzen, zur Nothilfe und Unterstützung bei Angriffen herangezogen werden. Insgesamt sind zur Zeit über 40 Kriegsschiffe an Sicherungsoperationen oder Offensivoperationen gegen somalische Piraten beteiligt.

¹² Insgesamt gab es im Jahr 2008, bei weltweit 293 Piratenangriffen, 111 Angriffe vor den Küsten Somalias; dies waren 37,8 % aller Piratenangriffe auf den Weltmeeren. Von den somalischen Piraten wurden 815 Besatzungsmitglieder als Geiseln genommen. Gegenüber den 31 Angriffen im Jahr 2007 war dies eine Steigerung um 258 %.

¹³ http://www.bmvg.de/portal/a/bmvg/sicherheitspolitik/internationale_organisationen/europaeische_union?yw_contentURL=/C1256F1200608B1B/W27M7BQ5531INFODE/content.jsp.html

¹⁴ Diese stammen aus der Volksrepublik China, Indien, Japan, Iran, Malaysia, Russland, Saudi Arabien und den USA.

Modus Operandi der Alliierten Seestreitkräfte und die Reaktionen der Piraten

Das Seegebiet im Golf von Aden und im Somali Becken hat eine Größe, die mit der des gesamten Mittelmeeres vergleichbar ist. Eine lückenlose Überwachung der 2.720 km langen Küstenlinien Somalias und der Gewässer am Horn von Afrika mit ca. 40 Kriegsschiffen und mit wenigen Seeaufklärungsflugzeugen ist somit kaum möglich. Die alliierten Seestreitkräfte haben sich deshalb bis März 2010 auf drei verschiedene Operationsarten beschränkt:

- 1) Die Errichtung des 450 Seemeilen (833 km) langen **International Recommended Transit Corridor (IRTC)** vor der jemenitischen Küste. Entlang dieses Korridors gibt es eine verstärkte Präsenz alliierter Kriegsschiffe. Der internationalen Handelsschiffahrt wird von EUNAVFOR empfohlen, Schiffe vor dem Passieren dieses Seegebietes beim Maritime Security Centre - Horn of Africa (MSCHOA) anzumelden, damit im Falle eines Piratenüberfalls schnelle Hilfe geleistet werden kann. Ziel ist es, dass die nächste militärische Einheit innerhalb von 20 Minuten bei einem drohenden Piratenüberfall eingreifen kann. Für langsame oder wegen eines niedrigen Freibords besonders gefährdete Schiffe wird ein Gruppentransit angeboten.
- 2) **Eskorten** für besonders zu schützende Transporter wie zum Beispiel die Hilfslieferungen des World Food Programms (WFP) oder Nachschublieferungen für die Friedenstruppe der Afrikanischen Union in Somalia (AMISOM).
- 3) **Patrouillen und Kontrolle** verdächtiger Fahrzeuge.

Trotz sporadischer Erfolge - nach einem halben Jahr des Einsatzes von EU NAVFOR „Atalanta“ konnten 32 Piratenangriffe vereitelt und 52 Piraten den Kenianischen Behörden überstellt werden (im Jahr 2009 waren es insgesamt 72 Piraten) – schienen die eingeleiteten Maßnahmen nicht geeignet, die Piratengefahr nachhaltig zu reduzieren. Im Jahr 2009 erreichten die somalischen Piraten ein neues Rekordergebnis: im ganzen Jahr 2009 gab es 217 Überfälle (eine Steigerung um 95 %). Die Anzahl der Entführungen stieg von 42 im Jahr 2008 auf 47 im Jahr 2009 (+ 12 %). Der Erfolg der alliierten Flotten bestand höchstens darin, dass die Erfolgsquote der Piraten von 37,8 % im Jahr 2008 auf 21,6 % im Jahr 2009 gesunken ist. 867 Seeleute wurden 2009 von den Piraten als Geiseln genommen (+ 6,3%). Vier davon wurden getötet, eine Person gilt als vermisst. Während der Golf von Aden dank der Präsenz der alliierten Flotten ab der zweiten Jahreshälfte relativ sicher war, verlagerten die Piraten ihre Aktivitäten in das Somali Becken des Indischen Ozeans.

Mit Hilfe von gekaperten Mutterschiffen (meist Fischtrawler) gelang den Piraten eine starke Ausweitung ihres Operationsgebietes. So wurden Überfälle sogar in 1.200 Seemeilen Entfernung (über 2.200 km) vor der somalischen Küste gemeldet. Bisher wurde von den Versicherungen ein Gebiet von 600 Seemeilen vor der somalischen Küste als Risikogebiet eingestuft. Zunächst reagierte die Europäische Union am 19. Mai 2009 mit einer Ausweitung des 500 Seemeilen breiten Operationsgebiets auf 700 Seemeilen. Nun wurden auch die Gewässer um die Republik der Seychellen mit in die Überwachung einbezogen, wodurch sich die Gesamtfläche des Überwachungsgebietes von 3,5 Mio. km² auf 5 Mio. km² erhöhte¹⁵, die nun überwacht werden muss. Gleichzeitig wurden verstärkt Seeaufklärungsflugzeuge und Drohnen zur Überwachung herangezogen.

¹⁵ Zum Vergleich: die Gesamtfläche der EU beträgt etwa 4,3 Mio. km².

Eine offensivere Gangart gegen Piraten

Die Verteidigungsminister der EU beschlossen am 24. Februar 2010 ein offensiveres Vorgehen gegen die Piraterie. Die sogenannten „Pirate Action Groups“ (PAG) sollten aufgespürt und zerschlagen werden. Die Patrouillen sollten sich der somalischen Küste nähern, so dass Piratenschiffe schon gleich nach dem Auslaufen abgefangen werden können. Anfang März 2010 begann die Operation „Iron Fist“. Mit einigen Fregatten, Aufklärungsflugzeugen und Drohnen wurde eine enge Überwachung der bekannten Piratenstützpunkte an der somalischen Ostküste begonnen. Vom 17. April bis 29. Juni operierte das niederländische Docklandungsschiff JAHAN DE WITT vor der somalischen Küste; danach unternahm der schwedische Minenleger CARLSKRONA Aufklärungsfahrten in der Nähe der somalischen Piratennester an der Küste.

Auf diese Weise konnten bis zum 27. Mai 2010 über 60 PAG's aufgebracht werden. Leider erwiesen sich auch die somalischen Seeräuber als lernfähig:

- Da sie nicht unbedingt auf ausgebaute Häfen angewiesen sind, verlegten sie z.T. ihre **Stützpunkte** in unbewohnte und unbefestigte Küstenstreifen.
- Sie setzten **Massen kleiner Fahrzeuge** ein, um die alliierte Überwachung zu beschäftigen.
- Sie kaperten **Mutterschiffe** (Fischtrawler und Walfangschiffe und Dhaus) im großen Stil; Ende März wurden innerhalb weniger Tage 14 indische Dhaus gekapert, sowie am 18. April 2010 drei thailändische Trawler entführt, 2.800 km von der somalischen Küste und damit ca. 1.100 km östlich des Einsatzgebietes der Operation „Atalanta“ entfernt.

Neben erfolgreichen Eskorten für das World Food Program und für die Truppen der Afrikanischen Union - für die von Anfang 2009 bis Mitte Mai 2010 114 Handelsschiffe ohne Zwischenfälle eskortiert wurden - können die alliierten Flotten auf einen leichten Rückgang der Aktivitäten der Piraten verweisen. Zwischen dem 1. Januar 2010 und dem 31. Mai 2010 wurden bei 73 Piratenüberfällen 19 Schiffe entführt, während es im gleichen Zeitraum des Vorjahres bei 130 Angriffen zu 25 Entführungen kam. Dies ist ein Rückgang bei der Zahl der Angriffe um 43,8 % und bei den Entführungen um 24 %.

Die Piraterie am Horn von Afrika

Für Handelsschiffe, die im Jahr 2009 den Golf von Aden passierten, lag die Wahrscheinlichkeit, von Piraten überfallen zu werden, bei 0,58 %¹⁶. Nach Angaben der WTO betrug das Volumen des weltweiten Seehandels im Jahr 2008 11,8 Billionen US-\$, während sich die Schätzungen der Kosten der Piraterie in einer Bandbreite von 500 Mio. bis 25 Mrd. US-\$ bewegen. Die gesamtwirtschaftlichen Kosten der Piraterie halten sich - verglichen mit dem gesamten Welthandelsvolumen - in engen Grenzen.

Aus unternehmerischer Sicht stellt die Piraterie dennoch ein bedeutendes finanzielles Risiko dar.¹⁷ Für einzelne Reedereien können bei einer Entführung eines Schiffes oder beim Verlust von Besatzungsmitgliedern oder der Ladung die Kosten ein durchaus existenzbedrohendes Ausmaß erreichen. Ein Containerschiff hat einen Wert von 150 Mio. US-\$. Eine Ladung kann einen Wert von einer Milliarde US-\$ erreichen.

¹⁶ Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010, S. 5.

¹⁷ Stormy-Annika Mildner/Franziska Groß: Piraterie und Welthandel. Die wirtschaftlichen Kosten, in: Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010, S. 27.

Konsequenzen für die deutsche Seeschifffahrt

Erstmals wurde das Phänomen der Piraterie am Horn von Afrika durch die Entführung der LEHMANN TIMBER der Karl Lehmann KG aus Lübeck am 28. Mai 2008 einer breiteren Öffentlichkeit bekannt. Das Schiff mit seiner 15-köpfigen Besatzung wurde 41 Tage nach einer Zahlung von 750.000 US-\$ Lösegeld freigegeben. Zusammengefasst ergibt sich folgendes Bild:

Nach Angaben des International Maritime Bureau waren im Jahr 2007 von den 263 überfallenen Handelsschiffen 43 im Eigentum deutscher Reeder. Dies war die höchste Anzahl einer von Piraterie betroffenen Nation (16,3 %). An zweiter Stelle wurden Schiffe aus Singapur in 42 Fällen Opfer von Piratenangriffen.

Im Jahr 2008 wurden weltweit 293 Piratenüberfälle verübt, wovon 41-mal deutsche Handelsschiffe betroffen waren (14 %). Drei deutsche Handelsschiffe wurden mit der Besatzung entführt und nur nach einer Zahlung von bis zu 3 Mio. US-\$ Lösegeld wieder freigelassen.

Im ersten Halbjahr 2009 waren von weltweit 240 angegriffenen Schiffen 38 (15,8 %) in deutschem Besitz. Bis Ende September 2009 wurden weitere vier deutsche Schiffe entführt.¹⁸

Damit ist Deutschland die am häufigsten durch Piraterie betroffene Seefahrtsnation.

Anfang Juli 2010 stellte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers zum zweiten Mal seit 2009 die Ergebnisse einer Umfrage unter deutschen Reedern zum Thema Piraterie vor. In ihr wurden 101 deutsche Reederei-Unternehmen befragt. Hierbei zeigte es sich, dass innerhalb nur eines Jahres der Anteil der Reedereien, deren Flotte mindestens einmal von Seeräubern angegriffen wurde, von 20 % auf 42 % angestiegen war. Nur 40 % der Reeder hielten die seit Dezember 2008 laufende Operation „Atalanta“ für erfolgreich. Waren 2009 die Kosten für Versicherungen um bis zu 30 % gestiegen, gaben 2010 62 % Reeder an, nochmals von gestiegenen Versicherungskosten betroffen zu sein. 70 % berichteten von einem Anstieg der direkten und indirekten Kosten durch Piratenangriffe, während nur 3 % von einer Entspannung ihrer Lage berichteten.

2008 hatten die dänische Großreederei Maersk und die norwegische Tankschiff-Reederei Odfjell SE damit begonnen, besonders gefährdete Schiffe (mit niedriger Geschwindigkeit und niedrigem Freibord) nicht mehr durch den Suez-Kanal und den Golf von Aden, sondern um das Kap der Guten Hoffnung herum laufen zu lassen. Dieses Jahr gaben nun ca. 40 % der deutschen Reeder an, große Umwege in Kauf zu nehmen, um den gefährlichen Gewässern zu entgehen (Im Jahr 2009 waren dies nur 21 %).

Durch die Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung - statt durch den Suezkanal - verlängerte sich die Passage von Europa nach Asien um drei Wochen, wodurch sich die Suezkanal-Gesellschaft zu einer Reduzierung der Kanalgebühren veranlasst sah. Auch die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste hat zugenommen. Beschäftigten 2009 12 % einen Sicherheitsdienst, waren dies 2010 20 % der befragten Reeder. Die Hälfte der Reeder hat Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen - wie zum Beispiel Stacheldrahtzäune und Wasserkanonen - und in die Ausbildung der Besatzung zur Piratenabwehr getätigt.

¹⁸ Verband Deutscher Reeder: Jahresbericht 2009, Hamburg, 3. Dezember 2009, S. 19.

Organisierte Kriminalität in Somalia

Gab es im 3. Quartal 2007 „nur“ 100 Piraten an der somalischen Küste, war es ein Jahr später schon eine Industrie mit 1.200 Arbeitsplätzen im „Piraterie- Business“. Erfolgreiche Anführer der Piraten bauen sich repräsentative Villen und fahren Straßenkreuzer; das „Piratennest“ Hobyo ist regelrecht zu einer „Boomtown“ geworden. Furcht vor Strafverfolgung oder Bekämpfung ist bei ihnen eher nicht wahrzunehmen.

Der staatliche Zerfall und der Bürgerkrieg nach der Entmachtung des Diktators Siad Barré, im Jahr 1991, schufen ein ideales Umfeld für den Aufschwung der Piraterie in Somalia. Nach dem Zerfall der zentralen Autorität hat sich die Gesellschaft hauptsächlich entlang der Clanstrukturen fragmentiert.¹⁹ Politisch spaltete sich Somalia im Wesentlichen in drei Teileinheiten auf. Somaliland im Norden, Puntland im Nordosten und Süd-Somalia. Während Somaliland weitgehend als stabil gilt, ist die Situation in Puntland schon problematischer, so dass Anti-Korruptionsmaßnahmen und die Bekämpfung der Piraterie kaum Wirkung zeigen. Piraten können so leicht Verbündete innerhalb des staatlichen Sicherheitsapparates finden. Sie genießen zudem ein hohes Ansehen bei den Bewohnern der Küstenregion, da sie seit 2008 zum wirtschaftlichen Aufschwung dieser Gebiete beitragen.

Demgegenüber herrscht in Süd-Somalia offener Bürgerkrieg zwischen der provisorischen Regierung und der islamistischen Al-Shabaab Miliz. Flucht und Vertreibung sowie großes Elend sind hier an der Tagesordnung. Lokale Clans und Kriegsherren haben hier mehr Einfluss als die seit 2000 amtierende und von der UNO offiziell anerkannte provisorische Übergangsregierung. In den fast zwanzig Jahren Bürgerkrieg ist die **Kriegsökonomie** in Somalia für Warlords, Drogen-, Waffen-, und Menschenhändler zu einem einträglichen Geschäft geworden. Piraten sind zu Warlords auf See geworden.

Die Tatsache, dass im Jahr 1990 nur 2 % des Nationaleinkommens mit Fischerei verdient wurde, spricht eher gegen die These, dass die Fischer Somalias wegen der Überfischung der Gewässer durch fremde Fangflotten zu Piraten geworden seien. Zudem erscheint es verwunderlich, dass die somalischen Fischer vorher nicht in der Lage waren, kleine Fischtrawler ausländischer Fangflotten zu vertreiben, nun aber durchaus große Frachtschiffe kapern zu können.

Die Piraten Somalias gehen planvoll vor und haben feste Strukturen. Allgemein werden ihnen drei Personengruppen zugerechnet:²⁰

- 1) ehemalige Fischer
- 2) Bürgerkriegskämpfer
- 3) sog. „Technik-Experten“, die in der Lage sind, GPS-Geräte und Satellitentelefone zu bedienen oder den gesendeten AIS- Code der Schiffe abzuhören.

Geheimdienste vermuten auch starke internationale Verflechtungen zu Hintermännern, die als „seriöse Geschäftsleute“ in den Wirtschaftsmetropolen dieser Welt aktiv sind. So kündigte die US-Außenministerin Hillary Clinton an, dass die USA in gleicher Art gegen Piraten wie gegen islamistische Extremisten vorgehen würden: „Wir frieren die Guthaben von vielen staatenlosen Gruppen ein. Wir stellen fest, dass Piraten immer ausgefeiltere Ausrüstung und immer schnellere Boote kaufen.“ Hierfür seien Finanztransfers nötig, die es zu unterbinden gelte.²¹

¹⁹ Bettina Rudloff / Anette Weber: Somalia und der Golf von Aden, in: Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010, S. 36.

²⁰ Eigel Wiese: Piraterie. Neue Dimension eines alten Phänomens. Hamburg 2010, S. 47.

²¹ Ebd.

Gegenmaßnahmen der Reeder – Privatisierung der maritimen Sicherheit?

Es war absehbar, dass auch der Einsatz von mehreren Dutzend Kriegsschiffen am Horn von Afrika das Piratenproblem nicht nachhaltig lösen würde. Daher empfahl der damalige Kommandeur des US-Zentralkommandos, General David Petraeus, im April 2009 in einer Anhörung eines Unterausschusses des US-Repräsentantenhauses, den Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien, mehr in die Sicherheit ihrer Schiffe zu investieren. Diese Investitionen könnten von der Erhöhung der Geschwindigkeit bis hin zum Einsatz bewaffneter Sicherheitsdienste reichen. Die Reedereien müssten einsehen, dass eine begrenzte Anzahl von Kriegsschiffen nicht tausende von Schiffen in einem solch großen Seegebiet schützen könnte. Ausdrücklich betonte er, dass rein defensive Abwehrmaßnahmen nicht ausreichen würden, sondern auch der Einsatz bewaffneter Sicherheitskräfte in Betracht gezogen werden müsste.²²

Passive Schutzmaßnahmen haben inzwischen, in Verbindung mit den Patrouillen der alliierten Flotten, eine gewisse Wirkung erzielt. Als besonders wirksam hat sich die Einrichtung sogenannter „**Zitadellen**“ – d.h. gepanzerter Schutzräume erwiesen, in die sich die Besatzung bei einem Piratenangriff zurückziehen kann, nachdem sie den Schiffsantrieb abgestellt hat. Wenn die Besatzung nun das Glück hat, dass sich ein alliiertes Kriegsschiff mit Hubschraubern in der Nähe befindet, haben die Piraten ziemlich schlechte Karten. Ziel ist es, 20 Minuten nach dem Notruf des überfallenen Handelsschiffes ein Team von Marineinfanteristen mit einem Hubschrauber auf dem Handelsschiff abzusetzen. Haben es bis dahin die Piraten nicht geschafft, in die Zitadelle einzudringen oder den Schiffsantrieb wieder in Gang zu setzen, haben die Soldaten freies Schussfeld, um die Piraten zu bekämpfen. Schon mehrfach konnten auf diese Weise in diesem Jahr gekaperte Handelsschiffe aus den Händen der Piraten befreit werden, so zum Beispiel am 7. April 2010 der Hamburger Frachter „MS TAIPAN“ von niederländischen Spezialkräften, am 6. Mai 2010 der russische Tanker „MOSKOWSKI UNIWERSITET“ von russischen Spezialkräften und am 9. September 2010 der deutsche 8.000 t- Container-Frachter „MAGELLAN STAR“ der Dortmunder Reederei Dr. Peters. Hierbei musste die Besatzung allerdings 20 Stunden in der Zitadelle ausharren, bis sie von US-Marines der Task Force 151 befreit werden konnte. Neun Seeräuber wurden dabei festgenommen. Die „MAGELLAN STAR“ war das dritte Schiff in einem Konvoi, der mit Abstand von amerikanischen Kriegsschiffen begleitet wurde.

²² http://articles.cnn.com/2009-04-24/world/petraeus.pirates_1_shipping-petraeus-comments-gen-david-petraeus?_s=PM:WORLD

Passiver Schutz auf Handelsschiffen bei informationeller Unterstützung

Heute schon treffen Handelsschiffe umfangreiche Maßnahmen zum Selbstschutz, wie die Verstärkung der Wachen, die Herstellung eines Verschlusszustandes, die Installation von Flutlichtanlagen oder den Einsatz von Feuerwehrschräuchen, um die Piraten vom Erklimmen der Bordwand abzuhalten. Denkbar und zum Teil schon im Einsatz ist auch das Ausbringen von Stacheldraht bzw. Elektrozäunen (z.B. Secure-Ship) oder „Antitraction Gel“, welche es Piraten fast unmöglich machen würde, an Bord großer Schiffe zu gelangen. Als wirksame Waffe hat sich auch der Einsatz von „Schall-Kanonen“ erwiesen. Diese „Long Range Accoustic Device“ genannten Geräte erzeugen einen Schallpegel von 151dB mit einer Reichweite von 100 – 300 m. Ihre gebündelte und gerichtete Schallenergie ist so groß, dass sie bei potenziellen Angreifern große Schmerzen verursacht und sie zum Abbruch ihres Angriffs zwingt. Im November 2005 konnte damit ein Angriff somalischer Piraten auf des Kreuzfahrtschiff „SEABOURNE SPIRIT“ abgewehrt werden.

Viel wurde auch bereits für die „Situational awareness“ in der zivilen Schifffahrt getan. Seit Juli 2002 muss jedes neue Schiff auf internationaler Fahrt mit einem Satellitennotrufsystem (Solas) ausgerüstet sein, das bei Aktivierung automatisch ein Notrufsignal und die Positionsangabe via Inmarsat-Satelliten zum nächstgelegenen Such- und Rettungszentrum sendet.

Hinzu kommen technische Einrichtungen, die eine Verfolgung des jeweiligen Standortes von Schiffen erlauben. Hauptsächlich der Verkehrssicherheit dient das oben schon erwähnte Automatic Identification System (AIS), das im Umkreis von 50 – 100 km von Schiffen empfangen werden kann. Allerdings gibt es Anzeichen dafür, dass Piraten gerade dieses System nutzen, um sich ihre Opfer besser aussuchen zu können. Da im AIS-Datensatz auch Informationen wie Schiffslänge, Ladungsart und Reiseziel enthalten sind, bekommen Piraten wertvolle Informationen über potentielle Opfer. Ein Funkscanner und ein PC genügen, um die unverschlüsselten Daten zu empfangen. Ist ein lohnendes Ziel erst einmal identifiziert, ist das Auffinden dank der gesendeten Positionsdaten und der Geschwindigkeit ein Kinderspiel. Daher schalten manche Kapitäne das AIS-System in pirateriegefährdeten Gewässern ab. So auch der Kapitän der deutschen „HANSA STAVANGER“, die am 4. April 2009 1.000 km vor der somalischen Küste entführt und erst am 3. August 2009 gegen eine Zahlung von 2,75 Mio. US-\$ freigelassen wurde.²³

Ein weiteres System - von der UNO- Seeschifffahrtsorganisation seit 2008 vorgeschrieben - ist das satellitengestützte „Long Range Identification and Tracking“-System (LRIT), bei dem schiffsrelevante Daten zu Hafenbetreibern, Küstenwachen und Reedern in einer Entfernung von 1.000 Seemeilen von der Küste gesandt werden. Das Hauptproblem ist die Errichtung von LRIT- Stationen und –Zentren. Dies ist bisher nur in Europa, Nordamerika, Panama, Brasilien, Chile und Vanuatu geschehen.

Auf privater Basis wird das „ShipLoc“-System betrieben. Hierbei übermittelt ein – meist gut versteckter – Sender an Bord via Satellit Daten über die Position des Schiffes an den Betreiber des ShipLoc- Systems. So kann der Eigner des Schiffes 15-mal am Tag dessen Position auf der Homepage des Betreibers von ShipLoc abrufen. Durch dieses System konnte zum Beispiel der im Juni 2001 entführte Tanker „SELAYANG“ von den indonesischen Behörden gestellt, die Besatzung befreit und die Piraten dingfest gemacht werden.

²³ Nachdem am 4. April 2009 der Container- Frachter „HANSA STAVANGER“ der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg 550 Seemeilen vor der Küste Somalias entführt worden war, entschloss sich die Bundesregierung, notfalls eine Befreiungsaktion durchzuführen. Hierzu wurde die Polizeitruppe „GSG 9“ mit sechs Hubschraubern (Bell 212, Super Puma) mittels gemieteter Antonows ins kenianische Mombasa verlegt und drei Fregatten („RHEINLAND-PFALZ“, „MECKLENBURG-VORPOMMERN“, „EMDEN“) und ein Einsatzgruppenversorger („BERLIN“) zusammengezogen. Schließlich wurde das Kommando auf dem amerikanischen Hubschrauberlandungsschiff „USS BOXER“ stationiert. Wegen mangelnder Geheimhaltungsmaßnahmen bekamen die Piraten „Wind“ von der geplanten Aktion und verbesserten ihre Abwehrmaßnahmen. Am 29. April musste die bisher aufwändigste Auslandsaktion der GSG 9 abgebrochen werden, da die Operation als zu gefährlich für die Geiseln angesehen wurde. Angeblich habe auch der Sicherheitsberater des amerikanischen Präsidenten, James Jones, seine Zustimmung zur Benutzung der „USS BOXER“ als Absprungbasis zurückgezogen.

Schutz von Handelsschiffen durch private Sicherheitsdienstleister

Generell standen Reeder dem Schutz ihrer Handelsschiffe durch bewaffnete Sicherheitskräfte sehr skeptisch gegenüber. Bisher galt die Ansicht, die so auch von Hans-Heinrich Nöll (von 2003 bis zum 15. Februar 2010 Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder VDR), vertreten wurde, dass Waffen an Bord ziviler Schiffe bei Überfällen die Situation unweigerlich eskalieren lassen würden. Bisher hätten die Piraten rational gehandelt und niemanden zur Unterstreichung ihrer Forderungen erschossen. Dies könnte sich bei Waffen an Bord von Handelsschiffen ändern.

Im Juli 2009 erklärte er allerdings bei einem Gespräch im Bundesverteidigungsministerium, dass es Sinn mache würde, langsame Schiffe oder solche mit geringem Freibord durch Soldaten an Bord zu schützen. Da Piraten keine Selbstmörder seien, hielte er vier Soldaten pro Schiff für ausreichend. Er zöge Soldaten den Kräften ziviler Sicherheitsdienste vor, da hinter ihnen eine ganze militärische Infrastruktur stehen würde.²⁴

Am 11. Juni 2010 nahm nun der Verbandssprecher des VDR, Max Johns, die Auslieferung somalischer Piraten an ein Hamburger Gericht zum Anlass, öffentlich einen Kurswechsel bekannt zu geben, da die Gefahr weiter steige. Nun würde der VDR die Mitfahrt bewaffneter Kräfte der Bundespolizei in Piratengebieten fordern. Dafür wären aber weder die rechtlichen noch die materiellen Voraussetzungen gegeben. Man wäre allerdings in guten Gesprächen mit der Bundesregierung. Über eine finanzielle Beteiligung der Reeder könnte man dann reden, wenn diese Maßnahmen konkret würden. Johns ging von einem Einsatz von 6-10 Polizisten für 2-3 Tage aus. Da der Bundespolizei für einen solchen Einsatz aber Schiffe und Hubschrauber fehlten, wäre die logistische Unterstützung der Marine notwendig. Dafür wäre eine politische Entscheidung erforderlich. Solange die Bundespolizei nicht für maritime Sicherheit am Horn von Afrika sorgte, könnten sich deutsche Reedereien nur dem Schutz privater Sicherheitsdienste anvertrauen.

Eine größer werdende Anzahl von Reedereien wollte und konnte nicht darauf warten, bis der politische Wille herangereift ist, die rechtlichen und ausrüstungstechnischen Probleme eines Einsatzes der Bundespolizei zu lösen. Nach der Studie von PricewaterhouseCoopers hatte 2010 jede fünfte der 101 befragten Reedereien einen privaten Sicherheitsdienst engagiert (2009 war es nur jede achte). Allerdings müssten dazu die Schiffe erst ausgeflaggt werden, da unter deutschem Recht ein Einsatz privater Sicherheitskräfte nur schwer möglich ist. Sollte die Bundesregierung nicht in der Lage sein, die unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe (1.1.2009: 479) durch Bundespolizei zu schützen, drohe eine verstärkte Ausflagung – so Johns.

Ein Beispiel für ein solches Vorgehen lieferte die Hamburger Reederei Komrowski, deren Container-Frachter „MS TAIPAN“ im April 2010 von Piraten entführt und von niederländischer Marineinfanterie zurückerobert worden war. Nach diesen traumatischen Ereignissen wurde der Frachter zunächst in das liberianische Register ausgeflaggt und wird seitdem von einem privaten Sicherheitsdienst geschützt.

Mitte Oktober 2008 hatte die US-Firma „Blackwater Worldwide“ (seit Februar 2009 „Xe“) bekanntgegeben, dass sie beabsichtigt, auch im Bereich der maritimen Sicherheit tätig zu werden. Hierzu hat Blackwater das ausrangierte Vermessungsschiff „McARTHUR“ zu einem Schiff zum Schutz ziviler Handelsschiffe umgebaut. Blackwater wolle damit Anti-Piraten-Aktivitäten vor der Küste Somalias unterstützen. Es kann nun einen Hubschrauber mitführen und Beiboote aussetzen. Lafetten für leichte Bewaffnung wurden ebenfalls installiert. Das Schiff solle Reedereien als Geleitschutz für deren Handelsschiffe angeboten werden. Bei entsprechender Nachfrage plane die Firma, zwei bis drei weitere Schiffe dieser Art in Dienst zu stellen.

Insbesondere die Betreiber von Kreuzfahrtschiffen und Off-Shore-Bohranlagen (hier besonders vor der Küste Nigerias) greifen schon seit längerem auf die Erfahrungen privater Sicherheitsdienste zurück. Als am 25. April 2009 das mit 991 Passagieren besetzte italienische Kreuzfahrtschiff MSC MELODY in über 1.000 km Entfernung von der somalischen Küste von Piraten angegriffen wurde, die

²⁴ s. Wiese: a.a.O. S. 172.

schon dabei waren die Bordwand zu erklimmen, bildeten zunächst die Passagiere die erste Verteidigungslinie, indem sie die die Piraten mit Liegestühlen bewarfen. Die Piraten schließlich zu vertreiben gelang dann dem privaten Sicherheitsdienst, der das Feuer aus sie eröffnete.

Zwar gibt es juristische Probleme – wie zum Beispiel das Gewaltmonopol des Staates - die Waffengesetzgebung, die das Einbringen von Waffen in den meisten Häfen verbietet, oder die Frage, wer an Bord die Befehlsgewalt über den Sicherheitsdienst hat. Solange aber der Staat nicht beriet ist, durch Polizei oder Streitkräfte für einen ausreichenden Schutz zu sorgen, sollte er zumindest den rechtlichen Weg für private Schutzdienste freimachen.

In der Zeit, als das Piratenproblem in Südostasien virulent war, hat sich die in Dubai ansässige und von früheren Angehörigen der US Special Forces und des britischen Special Air Service gegründete Firma „BritAm Defense Ltd.“ eine beträchtliche Kompetenz bei der Abwehr von Piratenangriffen erworben. Ihre Dienste wurden zum Beispiel von Singapur oder den Vereinigten Arabischen Emiraten zum Training der Küstenwache und der SWAT- Teams in Anspruch genommen.

Heute sehen private Sicherheitsfirmen auch in Deutschland einen wachsenden Markt.²⁵ Firmen wie „Drum Resources“ mit Sitz in London oder die Halstenbeker Firma „KG1 Militarytraining&Security“ gehören zu prominenten Anbietern von Sicherheit. Sie haben sich auf 5- bis 9-tägige Einsätze von 4-8 Mann starken, bewaffneten Teams spezialisiert, die Handelsschiffen bei ihrer Passage durch die Gewässer um das Horn von Afrika schützen.

Die dänische Firma „Risk Intelligence“ setzt noch einen Schritt davor an. Die seit 2004 im maritimen Sicherheitsgeschäft auch auf dem deutschen Markt tätige Firma fängt bei der weltweiten Risikoanalyse an. Ihre Kunden können via Internet jederzeit auf aktuelle Lagekarten zugreifen, auf denen Bedrohungslagen auf See dargestellt werden. Hierbei stützt sich „Risk Intelligence“ nicht nur auf offizielle Meldungen und frei zugängliche Quellen, wie es das International Maritime Bureau tut, sondern auch auf privilegierte Quellen, die sich das Unternehmen durch seine weltweiten Geschäftskontakte erschlossen hat. Darauf gestützt, berät es Reedereien bei der Planung sicherer Routen. Darüber hinaus werden auch Sicherheitsüberprüfungen von Schiffen angeboten und Kapitäne bei der Umsetzung von Anti-Piraten-Abwehrmaßnahmen beraten.

Schulungen zum Verhalten bei Entführungen bietet in Deutschland beispielsweise die Firma „Maritime & Underwater Consultants“ für Eigner an, die ihre Schiffe im liberianischen Flaggenreister angemeldet haben. Diese Schulung beinhaltete das Einüben des Umgangs mit Kontakten zu inländischen und ausländischen Behörden, zu Charterern, Versicherungen und zu den Angehörigen der Besatzungsmitglieder. Ebenfalls trainiert wird die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in einem solchen Krisenfall.²⁶

Ein weiteres Zeichen dafür, dass ein erheblicher Bedarf an privatwirtschaftlichen Problemlösungen für Fragen der maritimen Sicherheit besteht, belegt die Tatsache, dass die Fachmesse „**Maritime Security & Defence**“, die vom 30. September bis 2. Oktober 2009 in Hamburg stattfand, erstmals als eigenständige Veranstaltung durchgeführt wurde und nicht wie bisher ein Anhängsel der Leitmesse des Schiffbaus, der Shipbuilding, Machinery & Marine Technology (SMM), gewesen ist. Auf dieser Messe zeigten 60 Aussteller die neuesten Entwicklungen in der Sensor- und Überwachungstechnik, bei alternativen Abwehrmitteln sowie bei Schutztechniken. Diese reichen von unbemannten Kleinsthubschraubern mit Kamera über Gleit-Gel bis hin zu Schallkanonen (LRAD) und der neusten Generation von Patrouillenbooten. Auf ihrer Eröffnungsrede appellierte die damalige Koordinatorin der Bundesregierung für maritime Wirtschaft, Dagmar Wöhrl, an die Reeder, sich bei der Bekämpfung der Piraterie nicht allein auf den Schutz der Marine zu verlassen, sondern auch eigene Maßnahmen zum Schutz ihrer Schiffe zu ergreifen. Als besonders fruchtbar erwiesen sich die Fachvorträge über Piratenabwehr und Verteidigungsfragen sowie der Meinungsaustausch zwischen Experten.

²⁵ s. Wiese: a.a.O., S. 161 ff.

²⁶ Der Suchbegriff „maritime Sicherheit“ liefert keine Definition, sondern vielmehr eine Fülle von Privatunternehmen. Weitere Beispiele – ohne Anspruch auf Vollständigkeit: bodyguardagentur, i.b.s Internationale Bodyguard-& Sicherheitsagentur, MARISSA, Result Group...

„Deutschlands Sicherheit von See her denken“

So überschrieb Thomas Kossendey, Parlamentarischer Staatssekretär des Bundesverteidigungsministeriums, seinen Kommentar in der Ausgabe 7/8 2010 der Zeitschrift „Marineforum“. Er stellt darin heraus, dass die maritime Wirtschaft auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts ein kraftvoller und weiter wachsender Zweig der globalen Ökonomie sei, die sich aber einer Fülle von Herausforderungen gegenübergestellt sehe. Als Land, das für seine Entwicklung so entscheidend von der Energie- und Rohstoffeinfuhr einerseits und freien und sicheren Welthandelsrouten andererseits abhängig sei, als Land mit einer komplizierten maritimen Infrastruktur und einer starken maritimen Wirtschaft, dürfe es maritime Sicherheitsfragen nicht unter „ferner liefen“ abhandeln. Für die staatliche Seite empfiehlt er, um hierfür einen wirksamen Schutz bereitstellen zu können, die verfassungsrechtlichen Regeln beim Einsatz der Streitkräfte zu überprüfen und sie gegebenenfalls den Einsatzrealitäten anzupassen, sowie die maritimen Fähigkeitslücken der Bundeswehr konsequent zu schließen.

Dies ist allerdings nur die eine Seite der Medaille. In einer globalisierten Welt sind Unternehmen zunehmend bestrebt, ihre eigene Lieferkette abzusichern. „Supply Chain Security“ und das „Supply Chain Risk Management“ spielen hierbei für die Robustheit der Lieferkette gegen Störungen eine immer wichtigere Rolle.

Maritime Sicherheit im Allgemeinen und die Piratenbekämpfung sowie entsprechende Abwehrmaßnahmen im Besonderen sind Aufgaben für das Teamwork zwischen Reedereien, Kapitänen, Sicherheitsbeauftragten sowie den staatlichen Behörden und den Streitkräften. Schon bisher wurden in dieser Hinsicht für die Verbesserung der maritimen Sicherheit bedeutende Beträge geleistet. Bernd Kunkel spricht in seinem Artikel von den vier Säulen der Piratenprävention:²⁷

- 1) Errichtung einer rund um die Uhr besetzten **Ansprechstelle** für Reeder, Kapitäne und Sicherheitsbeauftragte bei der Leitstelle der Bundespolizei im Maritimen Sicherheitszentrum, Cuxhaven
- 2) Gezielter **Austausch von Informationen** über den Modus Operandi von Piraten, über verbessertes Sicherheitsmanagement an Bord - dies durch Vorträge und Schulungen der Bundespolizei
- 3) **Anmeldung von Schiffen in gefährlichen Seegebieten**, besonders beim „Maritime Security Centre Horn of Africa“, das zweimal pro Tag eine Schiffsliste für die alliierten Flotten am Horn von Afrika zusammenstellt, die einen Schutz vor Piraten wünschen, um so eine Überwachung zu erleichtern
- 4) Umsetzung der Handlungsempfehlungen für Abwehrmaßnahmen (Best Management Practices) wie zum Beispiel die Erstellung von Risikoanalysen, die Routenplanung, das Verhalten bei Angriffen oder die Einrichtung von „Zitadellen“. Hierdurch soll ein einheitliches und **umfassendes Sicherheitsmanagement** erreicht werden

Workshops zur Piraterieprävention führt die Bundespolizei See in ihrem „Maritimes Schulungs- und Trainingszentrum“ in Neustadt/H. für Reeder, Kapitäne und Sicherheitsbeauftragte durch, um Reedereien für die Gefahren zu sensibilisieren und gemeinsam Sicherheitskonzepte zu entwickeln.

Diese Maßnahmen allein – so wichtig und wirksam sie auch sind – können das Problem der maritimen Sicherheit am Horn von Afrika nicht durchgreifend lösen. Solange die Politik noch keine Voraussetzungen geschaffen hat, seien sie rechtlicher, ausrüstungstechnischer, militärischer oder politischer Art, das Piratenproblem zu lösen, ist auch die Eigeninitiative und das Engagement der Reeder und der maritimen Industrie für die Sicherheit der Seewege dringend erforderlich.

²⁷ Bernd Kunkel: Piratenprävention – Teamwork ist gefragt, in: Marine Forum 3/2010, S. 18.

Fazit

Die deutsche Schifffahrt beschäftigt 380.000 Personen und ist nach Schiffsbestand die zweitgrößte Flotte der Welt. Die Branche ist eine der zukunftsträchtigsten in Deutschland mit einem Jahresumsatz von 48 Milliarden Euro. Ohne diese Flotte könnte Deutschland nur schwer seine Stellung als eine führende Exportnation halten.

Im Jahr 2009 wurden am Horn von Afrika 219 Schiffe von Piraten angegriffen. Diese Krisenlage hat zu einer Debatte in Deutschland geführt, wie die Sicherheit von Schiffen in dieser Region verbessert werden kann. Gewiss liegt die Lösung des Problems zwingend auch an Land und nicht nur auf Hoher See. Zwar ist es der Combined Task Force 151 durch eine UNO- Sicherheitsratsresolution seit Ende 2008 erlaubt, auch somalisches Territorium zu betreten, doch beschränkt sich die internationale Staatengemeinschaft auf das Entsenden von Kriegsschiffen in die Region, um das Problem der Piraterie einzudämmen. Kuba Szymanski, Generalsekretär der International Ship Managers Association, stellt allerdings fest, dass lediglich 7% des Gebietes, in dem Piraten aktiv sind, von Marineeinheiten bewacht wird.

Die Präsenz der Marineeinheiten hat dazu beigetragen, eine explosionsartige Zunahme der Piratenüberfälle im Golf von Aden zu vermeiden. Gleichzeitig ist allerdings auch kein Rückgang der Angriffe zu verzeichnen. Im Gegenteil: die Angriffe in den Gewässern, die nicht von den internationalen Flottenverbänden überwacht werden, nehmen zu. Noch setzen die Reedereien auf eine Kombination passiver Abwehr, die Anwesenheit von Marineeinheiten sowie den Schutz durch Geleitzüge. Es wird versucht, Schiffe durch den Einsatz von Stacheldraht und Wasserwerfern sowie weiteren technischen Maßnahmen zu schützen.

Seit kurzem haben viele Reeder auch Schutzräume an Bord ihrer Schiffe geschaffen. Dorthin sollen sich die Mannschaften zurückziehen und das Eintreffen von Marineeinheiten abwarten. Diese Schutzräume haben sich bewährt, wie dies auch der Kaperungsversuch des deutschen Schiffes „Beluga Fortune“ zeigt. Die Besatzung hat sich vor dem Angriff der Piraten in den Schutzraum zurückgezogen, nachdem sie das Schiff manövrierunfähig gemacht hat, und das Eintreffen der H.M.S. Montrose abgewartet.

Diese Taktik, von vielen als Lösung gepriesen, birgt jedoch auch die Gefahr der Eskalation: Als die Piraten auf der „Beluga Fortune“ feststellten, dass sie der Mannschaft nicht habhaft werden konnten, zerstörten sie die Kabine, legten Feuer auf der Brücke und ergriffen anschließend die Flucht vor der Royal Navy. Das Risiko, dass Piraten auch Schiffe versenken könnten, wenn die Mannschaft die Schutzräume nicht aufgibt, ist nicht von der Hand zu weisen. In einer solchen Situation gibt es für den Kapitän keine andere Wahl, als die Türen zu öffnen und die Blockade der Motoren aufzuheben. Dass diese Drohung real ist, haben in der Vergangenheit viele Flugzeugentführungen gezeigt. Erst nachdem verschärfte Maßnahmen getroffen wurden, um das Mitführen von Waffen zu verhindern, konnten Flugzeugentführungen wirkungsvoll verhindert werden. Analog diesem Beispiel muss dafür gesorgt werden, dass Piraten keine Schiffe entern können.

Wenn das Problem der Piraterie zum jetzigen Zeitpunkt nicht an Land gelöst werden kann, müssen die Maßnahmen auf See verbessert werden. Der Wunsch nach Aufstockung der Marineeinheiten ist unrealistisch, hierfür fehlen die notwendigen Kapazitäten. Ebenso unwahrscheinlich ist der Einsatz von Bundespolizisten oder Marinesoldaten auf deutschen Handelsschiffen zum Schutz derselben. Eine wirkungsvolle Lösung kann also nur der Einsatz privater Sicherheitskräfte sein. Eine Maßnahme übrigens, die schon die ersten Reeder ergreifen.

Über den Einsatz solcher privater Sicherheitsfirmen in Afghanistan und im Irak ist viel geschrieben worden. Es ist auch nicht zu leugnen, dass es vereinzelt zu Exzessen gekommen ist. Gleichzeitig sollte aber nicht vergessen werden, dass ohne den Einsatz solcher privater Sicherheitskräfte der zaghafte Wiederaufbau in diesen Ländern nicht möglich gewesen wäre.

Private Sicherheitskräfte schützen Botschaften in vielen Krisenländern und schon seit vielen Jahren Bohrinseln in West Afrika. Ihr Einsatz ist rein defensiv gedacht, sie sind keine Armee. Natürlich gibt

es auch unter den privaten Sicherheitsfirmen immer noch schwarze Schafe. Die besten Anbieter der Branche aber sind zuverlässig und gut ausgebildet. Solche Firmen haben ihre Kompetenz bereits in der Bekämpfung der Piraterie in Südost-Asien unter Beweis gestellt. Sie sind beratend tätig für Reeder und schützen bereits heute Schiffe in der Region. Die führenden Sicherheitsdienstleister beschäftigen ehemalige Soldaten aus den USA, Großbritannien, Israel und Holland. Diese Fachkräfte haben oft in Spezialeinheiten gedient und gelten als erfahren und zuverlässig. Mancher Fachmann glaubt, solche Spezialisten seien aufgrund ihres Ausbildungsniveaus besser für die Aufgabe geeignet, Schiffe vor Piraten zu schützen, als Bundespolizisten.

Noch lehnt der Verband Deutscher Reeder (VDR) den Einsatz solcher Kräfte an Bord ihrer Schiffe ab. Es zeichnet sich aber bereits jetzt ein Paradigmenwechsel ab: Im Oktober 2010 machten britische Versicherer den Vorschlag, 20 Schnellboote mit privaten Sicherheitskräften unter dem Kommando des Militärs zum Schutz von Frachtschiffen einzusetzen. Die jährlichen Kosten dieses Unterfangens wären mit €12 Millionen im Jahr (v)erträglich.

Die ablehnende Haltung vieler Reeder wird mit der Angst vor einer Eskalation der Gewalt und dem Seerechtsübereinkommen der UN begründet. Mit dieser Regelung müssen Kriegsschiffe zu einem Staat gehören, gekennzeichnet sein, unter dem Befehl eines Offiziers stehen und den Regeln der militärischen Disziplin unterliegen.

Ein Weg aus dieser Situation wäre die Gründung einer Somalischen Küstenwache. Schiffe sowie Besatzung könnten von privaten Sicherheitsdiensten gestellt werden, die von den Reedereien bezahlt werden. Eine solche Küstenwache würde nicht nur die Handelsschiffe vor Piraten schützen, sondern auch die Somalischen Gewässer von illegaler Fischerei befreien. Diese ist übrigens einer der Gründe für die Entstehung der Piraterie, da die Fischer oft nicht mehr von ihren Erträgen leben können.

Ein solcher Schritt setzt natürlich die Zustimmung der Machthaber in Somalia voraus. Derzeit haben die radikalen Islamisten die beste Chance, eine stabile Regierung zu bilden. Eine Zusammenarbeit mit diesen ist nicht immer unproblematisch. Im Jahr 2006 ist die kurzlebige Regierung der UIC gegen die Piraterie vorgegangen. Tatsächlich verbietet die radikale islamitische Gruppe al-Shabab die Piraterie nach dem Recht der Sharia. Allerdings gibt es heute Anzeichen dafür, dass Moscheen in den Piratengebieten an den Profiten der Piraten beteiligt sind.

Die Situation am Horn von Afrika ist alles andere als sicher. Ebenso klar sind die begrenzten Möglichkeiten der Staates. Für die Sicherheit der Schiffe, ihrer Besatzung und Ladung sind die Reeder verantwortlich – diese Verantwortung kann nicht delegiert werden. Auch wenn manchem Reeder der Einsatz von privaten Sicherheitskräften unangenehm sein mag, bietet dieser eine Möglichkeit, das Problem der Piraterie vor der Ostküste Afrikas einzudämmen und die Risiken für Menschen und Güter zu minimieren. Anstatt nach Gründen zu suchen, weshalb private Sicherheitsfirmen nicht eingebunden werden sollten, wäre es sinnvoller sich zu überlegen, wie und unter welchen Auflagen private Sicherheitsdienstleister zur Lösung des Problems beitragen könnten. Wenn, durch welche Mittel auch immer, die Gesetzlosigkeit in der Region nicht beendet wird, ist eine Verbreitung der Piraterie in andere Regionen und Ländern wie z.B. den Yemen zu befürchten. Dies kann weder im Interesse von Staat noch Wirtschaft sein.

Quellen

Jahresberichte

Flottenkommando: Jahresbericht 2009. Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland. 22. Aufl. Glücksburg, 1. September 2009.

Verband Deutscher Reeder: Jahresbericht 2009, Hamburg, 3. Dezember 2009.

Bundesministerium der Verteidigung: Weißbuch 2006 zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr, Berlin 25. Oktober 2006.

UNCTAD Statistic Review of Maritime Transport 2009; New York, Genf 2009.

Fachliteratur

Bernd Kunkel: Piratenprävention – Teamwork ist gefragt, in: Marine Forum 3/2010.

Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010.

Stormy-Annika Mildner/Franziska Groß: Piraterie und Welthandel: Die wirtschaftlichen Kosten, in : Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010.

Bettina Rudloff / Anette Weber: Somalia und der Golf von Aden, in: Stefan Mair (Hrsg.): Piraterie und maritime Sicherheit, SWP- Studie, Berlin, Juli 2010.

Karsten Schneider/Gunnar Jopp: Anforderungen an zukünftige Seestreitkräfte aus konzeptioneller und operativer Sicht, in: Europäische Sicherheit, 7/2008.

Eigel Wiese: Piraterie. Neue Dimension eines alten Phänomens. Hamburg 2010.

Internet

http://www.dmkn.de/download/e3/26/i_file_51026/Ansprache_Nolting_HiTaTa2008.pdf

http://www.bmvg.de/portal/a/bmvg/sicherheitspolitik/internationale_organisationen/europaeische_unio_n?yw_contentURL=/C1256F1200608B1B/W27M7BQ5531INFODE/content.jsp.html

http://articles.cnn.com/2009-04-24/world/petraeus.pirates_1_shipping-petraeus-comments-gen-david-petraeus?_s=PM:WORLD

Unter Mitwirkung von

Maxim WORCESTER

Maxim Worcester war bereits als Senior Manager bei KPMG sowie in leitenden Funktionen bei der Economist Intelligence Unit, der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, der Deutschen Börse und der Control Risks Deutschland GmbH tätig.

Michael SOBBEK

Über 30 Jahre lang Mitarbeiter der Dresdner Bank AG. Zuletzt verantwortlich für den Bereich Krisen- und Sicherheitsmanagement in direkter Berichtslinie zum Vorstand (COO). Mitglied des Vorstandes der "Vereinigung für die Sicherheit der Wirtschaft e.V. Hessen Rheinland-Pfalz Saarland".

Wolfgang REINEKE

Studium der Internationale Politik, Volkswirtschaft und Soziologie in Tübingen und Heidelberg. Seit 1974 selbständiger Unternehmensberater und Coach in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, strategische Planung und Führungsentwicklung. Mitglied des Londoner Internationalen Instituts für Strategische Studien (IISS). Gründungsmitglied des Europäischen Instituts für Sicherheit in Luxemburg. Präsident der Gesellschaft für Europäische Außen- und Sicherheitspolitik.

Dr. Frank KOSTELNIK

Studium der Politikwissenschaft und Neueren Geschichte an der Uni Mannheim mit Schwerpunkt Außen- und Sicherheitspolitik. 1991-93 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am sicherheitspolitischen Elitenforschungsprojekt EURO SIPLA und 1993-99 am Lehrstuhl für Sicherheitspolitik der Universität der Bundeswehr München. Promotion über „Die politische Anwendung militärischer Macht im Kalten Krieg“. Mitarbeiter der Zeitschrift Clausewitz-Studien. Seit 2003 Internetredakteur zum Thema deutsch-amerikanische Beziehungen. Freier Dozent an der Bundesakademie für Wehrverwaltung und Wehrtechnik

Walter JERTZ,Generalleutnant a. D.

Ausbildung zum Offizier und Jet-Piloten bei der deutschen Luftwaffe, 1976-78 Führungsakademie der Bundeswehr, Generalstabsausbildung, 1995 erster nationaler Befehlshaber im Einsatzgebiet, 1999 militärischer Sprecher der NATO während des Kosovo-Krieges, 2002-06 Befehlshaber des Luftwaffenführungskommandos.

Bernd Oliver BÜHLER

Studium der Wirtschaftswissenschaften mit Schwerpunkt Betriebswirtschaft an der Universität Poitiers in Frankreich. Aufbaustudium an der Ecole de Guerre Economique, der Schule für Wirtschaftskrieg, in Paris. Gastdozent an der Managementenschule Groupe ESLSCA, Paris, mit den Schwerpunkten "Macht und Wirtschaftskrieg", "Information, strategischer Rohstoff", "Management in unternehmensfeindlichem Umfeld".

Andreas BERG

Studium der Politikwissenschaft und Geschichte an der Rupertus-Carolus-Universität Heidelberg mit den Schwerpunkten: Sicherheits- und Verteidigungspolitik, Autokratische Systeme, Militärgeschichte.



JANUS Consulting GmbH

Erhalt und Entwicklung des unternehmerischen Erfolges

Max-Planck-Str. 6
D - 63128 Dietzenbach

Tel: 06074 - 72934510
Fax: 06074 – 72934567

Web: www.janusconsulting.de
Email: kontakt@janusconsulting.de