

Kanonenboote und Piraten

NATO, EU und die Kontrolle der Meere

von Claudia Haydt

Weithin sichtbar waren die Flammen, als in der Nacht vom 18. auf den 19. November die indische Fregatte INS *Tabar* im Golf von Aden ein vermeintliches Piratenmatterschiff beschoss und versenkte. Nachdem in den Wochen zuvor mehrere Schiffe von Piraten gekapert worden waren, zuletzt der saudische Supertanker *Sirius Star*, gab es damit endlich eine Erfolgsmeldung im Kampf gegen die Piraten. In „Selbstverteidigung“ und in einem „erbitterten Kampf“ konnte die indische Marine den „Piraten ihre schwimmende Plattform“ entziehen – so bejubelten die meisten internationalen Medien das Geschehen. Als sechs Tage später der vermutlich einzige Überlebende der Besatzung aus dem Meer gerettet wurde, kam eine gänzlich andere Geschichte zum Vorschein. Piraten hatten den thailändischen Fischkutter *Ekawat Nava 5* geentert. Als die *Tabar* sich näherte, drohten die Piraten, gaben einigen Schüsse ab und verließen den Fischtrawler mit ihren Schnellbooten. Das Schiff mitsamt seiner größtenteils gefesselten Besatzung ging infolge des Beschusses durch das Kriegsschiff in Flammen auf und sank. Ein Besatzungsmitglied wurde tot geborgen, und 14 werden bis heute vermisst. Dieser Vorfall zeigt überdeutlich, was es bedeuten kann, wenn Piratenbekämpfung zu einer militärischen Aufgabe wird. Es ist bezeichnend für das momentane politische und mediale Klima, dass der Tod von wahrscheinlich 15 Menschen nicht zum Anlass genommen wurde, darüber nachzudenken, ob militärische Maßnahmen wirklich der richtige und sinnvolle Weg zur Überwindung der Pirateriegefahr sind. Mit beängstigender Zielstrebigkeit wird auf allen politischen Ebenen darum gerungen, sämtliche Hindernisse für den Militäreinsatz am Horn von Afrika – und weit darüber hinaus – aus dem Weg zu räumen. Die politische Agenda richtet sich dabei wesentlich mehr an den wirtschaftlichen und geostrategischen Interessen der Truppensteller aus, als an einer Bekämpfung der Ursachen der Piraterie.

Militarisierung der Pirateriebekämpfung

Nur in Hollywoodfilmen sind Piraten so zuvorkommend, durch das Hissen einer Totenkopfflagge ihren Gegnern die Identifizierung und Bekämpfung einfach zu machen. Bevor sich Piraten einem potentiellen

Opfer nähern, sind sie heutzutage weder für Kriegsschiffe noch für Aufklärungsflugzeuge eindeutig als Piraten zu identifizieren. Dennoch setzen sowohl Militärbündnisse wie die NATO oder die europäische Union (EU) als auch Einzelstaaten wie Russland, Indien und die USA mit ihrer 5. Flotte auf die militärische Karte. Russland versucht, die ehemalige sowjetische Marinebasis in Aden (Jemen) wieder zu beleben, und Indien ist es gelungen, im Oman Anlegemöglichkeiten für seine Kriegsschiffe zu erhalten. In den letzten Monaten ist es voll geworden im Meer vor dem Horn von Afrika, mittlerweile kreuzen dort 20 Kriegsschiffe plus etliche Versorgungsschiffe. Der Indische Ozean ist offensichtlich zum neuen Schauplatz globaler Machtpolitik geworden. Neben den genannten Akteuren haben weitere wie China, Frankreich, Großbritannien, Südkorea, die Vereinigten Arabischen Emirate und Malaysia nationale maritime Kontingente entsandt. Selbst der Iran, dessen Schiffe ebenfalls Opfer der Piraterie wurden, kündigte seine Präsenz an. Auch Japan erwägt militärischen Geleitschutz für seine Schiffe. Dass innerhalb dieser bunten Anti-Piraten-Koalition einiges an Eskalationspotential liegt, ist nicht zu übersehen. Die Deutsche Marine war bereits vor der Erteilung eines „Anti-Piraten-Mandats“ durch den Bundestag längst Teil des maritimen Säbelrasselns. Seit Ende 2001 beteiligt sich die Bundesmarine an der maritimen Komponente der Operation *Enduring Freedom* (OEF). Mit der Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN und etwa 230 Seeleuten ist Deutschland militärisch am Horn von Afrika präsent, offiziell um dort den internationalen Terrorismus zu bekämpfen. Praktisch waren Marineschiffe jedoch schon mehrfach im Zuge der „Nothilfe“ in Anti-Piraten-Einsätzen aktiv – wenn sie „zufällig“ in der Nähe waren. Am 13. Januar 2009 übernahm die MECKLENBURG-VORPOMMERN als Führungsschiff die Leitung des maritimen Anteils der OEF.

Die NATO hatte Anfang November 2008 im Rahmen der Operation „Allied Provider“ die Standing Nato Maritime Group 2 (SNMG2) aus dem Mittelmeer ans Horn von Afrika verlegt. Der deutsche Beitrag hierfür bestand aus der Fregatte Karlsruhe und dem Versorgungsschiff Rhön. Begründet wurde der Einsatz vor allem mit dem

Schutz für Schiffe des Welternährungsprogramms (WFP). Warum für diese Aufgabe jedoch vier Kriegsschiffe nötig sein sollen, bleibt ein Rätsel. Die Operation „Allied Provider“ kooperiert eng mit der indischen Marine, ein Fakt, der im blockfreien Indien für Diskussion über eine neue Bündnispolitik sorgt.

Am Rande des jüngsten NATO-Außenministertreffens im Dezember 2008 wurde klar, dass die NATO-Mission Ende Dezember lediglich kurzfristig unterbrochen wurde. NATO-Generalsekretär Jaap de Hoop Scheffer deutete an, dass verstärkte Präsenz auf den Weltmeeren für die NATO zukünftig einen hohen Stellenwert haben wird: „Die NATO prüft tatsächlich eine langfristige Rolle ... aber auf diesem Globus gibt es viel Wasser und dieses Thema wird noch lange Zeit auf der Tagesordnung stehen.“¹ Diese langfristige Rolle könnte in der Koordination der verschiedenen Anti-Piraten-Einsätze vor dem Horn von Afrika bestehen. Signale aus der im Januar neu gegründeten Anti-Piraten-Kontaktgruppe aus 24 Staaten und vier multinationalen Organisationen (Europäische Union, Afrikanische Union, Sekretariat der Vereinten Nationen und International Maritime Organisation) deuten auf diese Entwicklung hin.

EU als Seemacht?

Am 10. November 2008 beschloss der Rat der Europäischen Union eine gemeinsame Anti-Piraterie-Mission unter dem Namen ATALANTA. Die „Gemeinsame Aktion“ ermöglicht einen ersten Einsatz von Kriegsschiffen unter EU-Flagge. Ihr Auftrag: „Durchführung der erforderlichen Maßnahmen, einschließlich des Einsatzes von Gewalt, zur Abschreckung, Verhütung und Beendigung von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raubüberfällen, die in den Gebieten, in denen sie präsent ist, begangen werden könnten“.²

Am 8. Dezember vereinbarten die EU-Außenminister den Operationsplan und die Einsatzregeln („Rules of Engagement“) für ATALANTA. Insgesamt besteht die Mission aus sechs Kriegsschiffen, drei Aufklärungsflugzeugen, Hubschraubern und Versorgungsschiffen. Der deutsche Beitrag dazu, die Fregatte Karlsruhe, nimmt seit dem 19. Dezember 2008 an der Mission ATALANTA teil. Der Bundestag stimmte in der



Die NATO-Schiffe der Mission „Allied Provider“ laufen zum Militäreinsatz aus. Foto: NATO: Allied Command Operations

letzten Sitzungswoche vor Weihnachten im Schnellverfahren diesem Vorgehen zu.

Viele Details der EU-Mission ATALANTA sind problematisch. So ist völlig unklar, was mit gefangenen Piraten geschehen soll. Wie etwa soll der Richtervorbehalt des Art. 104 GG am Horn von Afrika umgesetzt werden? Sollen Beamte der Bundespolizei für eventuelle Verhaftungen mit an Bord genommen werden? Anfang Januar 2009 gab es nach AP Meldungen mindestens 27 gefangene Piraten. Wie deren rechtsstaatliche Behandlung jedoch gesichert werden soll, dazu gibt es keine verlässlichen Auskünfte. Offensichtlich will besonders die CDU/CSU das Piratenproblem als Türöffner für die Aushebelung der Aufgabentrennung von Polizei und Militär und damit die Änderung der Art. 35 und 87a GG nutzen. Die CDU/CSU fordert deswegen entsprechende Grundgesetzänderungen, während die SPD stattdessen darum bemüht ist, die bestehende Rechtslage so zurechtzubiegen, dass sie als Grundlage des Einsatzes gegen Piraten fungieren kann. Auch der Einsatzraum der EU-Mission lässt einige Fragen offen. 500 Seemeilen entlang der somalischen Küste und deren „Nachbarstaaten“ sollen die EU-Kriegsschiffe eingesetzt werden. Also auch in den Küstengewässern von Kenia und Dschibuti? Der Status der so genannten „Embarked Military Forces“, also kleiner militärischer Einheiten, die auf gefährdeten Handelsschiffen eingesetzt werden sollen, ist ebenfalls unklar.

Es besteht die konkrete Gefahr, dass hier rechtliche Grauzonen etabliert werden. Das Ziel ist eindeutig: Die Bevölkerung soll daran gewöhnt werden, dass der Schutz von ökonomisch und strategisch wichtigen Seetransporten eine Aufgabe der Bundeswehr, der Europäischen Union und der NATO ist.

Das Interesse an einer Etablierung der Europäischen Union – und Deutschlands

– als Global Player ist offensichtlich. Ihre militärische Handlungsfähigkeit zu Wasser zeigte die EU im November 2008, als die „Maritime Task Force“ in der Nordsee ihre Einsatzfähigkeit demonstrierte. Die Initiative zur Aufstellung dieser maritimen Task Force kam während der deutschen Ratspräsidentschaft aus Berlin und ist mit den Europäischen Battle Groups Teil des Krisenreaktionskonzeptes (EU Military Rapid Response Concept).

Kein Präzedenzfall

Formal stützt sich die EU-Mission auf das Seerechtsübereinkommen (SRÜ) und die UN-Resolution 1816. Art. 105 des SRÜ ermöglicht außerhalb der 12-Seemeilenzone die Piratenbekämpfung. Aktive Pirateriebekämpfung ist dadurch möglich - jedoch keine Verpflichtung. Verpflichtend ist allein die direkte Nothilfe. Mit der UN-Resolution 1816 vom 2. Juni 2008 wird das Recht zur Pirateriebekämpfung auf die Küstengewässer vor Somalia ausgeweitet. Auch wenn die Resolution explizit feststellt, dass hier kein neues Gewohnheitsrecht geschaffen werden soll, ist doch zu befürchten, dass genau dies geschieht und die Aushebelung von staatlicher Souveränität in Küstengewässern als „Lösung“ auch für zukünftige Konfliktkonstellationen angewandt wird. Hierzu schreibt die der Bundesregierung zuarbeitende Stiftung Wissenschaft und Politik: „Zwar wird in der UN-Resolution explizit erklärt, dass damit kein neues völkerrechtliches Gewohnheitsrecht geschaffen wird und die Souveränität, territoriale Integrität sowie politische Unabhängigkeit und Einheit Somalias nicht ausgehöhlt werden sollen. Aber für die internationale Debatte über Sicherheit auf See wird damit ein völlig neues Instrument geschaffen. Es könnte sich in Zukunft erweisen, daß sich dieses Instrument auch in anderen Gefahrenlagen anwenden lässt.“³

Mit der Resolution 1816 ermöglicht der Sicherheitsrat einen Kapitel VII-Einsatz gegen Piraten, zuerst auf sechs Monate beschränkt. Voraussetzung für eine „robuste“ Mission nach Kapitel VII der UN-Charta ist eine Bedrohung des internationalen Friedens. Piraterie ist jedoch nicht mehr und nicht weniger als gewöhnliche Kriminalität. Der Sicherheitsrat hat durch seine Entscheidung einen weiteren Beitrag zur Aushöhlung des Völkerrechts geleistet. Am 2. Dezember 2008 hat der Sicherheitsrat (Resolution 1846) die Piratenbekämpfung in somalischen Hoheitsgewässern um ein Jahr verlängert.

Insgesamt kann die Bundeswehr bis zu 1.400 Soldaten für die EU-Mission ATALANTA stellen. Mit dieser Größenordnung schafft sich die Regierung viel Spielraum. Es geht dabei auch darum, ein kurzfristiges Mandate-Switching zu ermöglichen. Momentan (14.1.2009) ist die Bundesmarine im Rahmen der Mission ATALANTA mit 227 Soldaten vor dem Horn von Afrika im Einsatz. Dazu können jedoch ganz schnell die 277 Soldaten auf der „Anti-Terror-Fregatte“ MECKLENBURG-VORPOMMERN hinzukommen, wenn sie gerade in der Nähe eines Piratenschiffs sind.

In einem Phoenix-Interview erklärte Verteidigungsminister Franz Joseph Jung am 2. Dezember 2008, dass Deutschland als Exportweltmeister Seesicherheit brauche: „Wir sind auf freien Seehandel angewiesen.“ Noch deutlicher äußert sich ein Artikel im militärnahen Marineforum: „Auch die Europäische Kommission und das EU-Parlament haben mittlerweile entdeckt, dass Piraterie die für Europa so lebenswichtigen Warenströme bedroht – durch erhöhte Sicherheitsausgaben der Reedereien und steigende Versicherungsprämien steigen letztlich die Frachtraten und damit auch die Verbraucherpreise für importierte Güter sowie die Verkaufspreise für europäische

Exportgüter in den Empfängerstaaten. Deutschland hat ein vitales Interesse an der Sicherheit der global bedeutsamen Seestraßen – vom Import und Export hängen Wohlergehen der Bürger und innere Stabilität des Landes ab. Schon deshalb – und erst recht, weil wir Bestandteil der Staatengemeinschaft sind – steht die Bundesrepublik in der Pflicht, auch gegen Piraten so vorzugehen, wie es ihnen gebührt. Sie sind Verbrecher und müssen bestraft und im wahrsten Sinne des Wortes aus dem (See-)Verkehr gezogen werden.⁴⁴

Mit mehr als 3.200 Schiffen liegt die Deutsche Handelsflotte bei der verfügbaren Transportkapazität hinter Griechenland und Japan auf Platz drei. Bei der Containerschiffahrt belegt Deutschland den ersten Platz. Der aktuelle Jahresbericht des Flottenkommandos der Deutschen Marine stellt fest: „Die maritime Wirtschaft zählt mit mehr als 380.000 Beschäftigten und einem Umsatz von rund 48 Milliarden Euro zu den wirtschaftlich wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.“⁴⁵ Die Internationale Handelskammer gibt an, dass sich allein im letzten Jahr die Versicherungsprämien für den Transport durch den Golf von Aden verzehnfacht hätten. Das kann zu steigenden Preisen für Importe und Exporte führen. Nicht zuletzt deshalb drängt auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) massiv auf ein militärisches Eingreifen.

Die Seeroute vor Somalia wird jährlich von etwa 50.000 Schiffen passiert. 24.000 davon nehmen pro Jahr die Route durch den Golf von Aden zum Suezkanal, einen Weg, den auch 30 Prozent des Rohöls für Europa nimmt. Das Risiko eines Schiffes, auf dieser Route Opfer eines erfolgreichen Angriffs zu werden, liegt nach Angaben des US-Verteidigungsministeriums bei 0,13 Prozent⁴⁶. Zum finanziellen Umfang der Beute der Piraten gibt es nur Schätzungen. Allein vom Horn von Afrika sollen Piraten in den ersten neun Monaten des vergangenen Jahres 30 Millionen Dollar Lösegeld erpresst haben. Das durchschnittliche Lösegeld lag für ein Schiff im Jahr 2008 bei ein bis zwei Millionen. Das sind für die Piraten und ihre verarmte Umgebung riesige Summen, im Verhältnis zum gesamten Welthandel sind das Peanuts.

Pirateriegefahr, Giftmüll und Piratenfischer

Die Karibik nimmt heute unter den von Piraterie betroffenen Regionen keinen Spitzenplatz mehr ein. Nach Angaben der International Maritime Organisation (IMO) waren im Jahr 2007 besonders die Straße von Malakka, das südchinesische Meer, die Küsten Westafrikas (speziell: Nigeria) so-

wie die Küste Ostafrikas (speziell: Somalia) Schwerpunkte von Piratenüberfällen. In all diesen Regionen ist die Armut der zentrale Nährboden für die Piraterie. 2007 wurden weltweit 263 Angriffe durch Piraten gemeldet, 43 davon auf deutsche Schiffe. Die angegriffenen Schiffe sind nur zu einem kleinen Teil Luxusyachten, 2007 waren es acht, 121 waren Containerschiffe, 77 Chemikalien- und Rohöltanker.

Im Jahr 2008 hat die Anzahl der Übergriffe weltweit um 11% zugenommen. Es wurden 293 Angriffe registriert. Am Horn von Afrika fanden mit 111 Meldungen mehr als ein Drittel aller Zwischenfälle statt. Nigeria liegt in der Statistik des International Maritime Bureaus (IMB) auf Platz 2 mit 41 gemeldeten Vorkommnissen. In dieser Region liegt die Dunkelziffer allerdings zwei bis dreimal so hoch.

Zur Zeit befinden sich vor Somalia 14 Schiffe und etwa 175 Seeleute in der Hand von Piraten – so lange, bis sich Piraten und Reedereien über die Höhe des Lösegeldes geeinigt haben. Das kann Monate dauern. 80 Prozent der Angriffe fanden in Küstennähe statt. Jedoch fällt auf, dass besonders die somalischen Piraten ihren Aktionsradius zunehmend weiter auf das offene Meer ausdehnen.

Als den Piraten im September 2008 der ukrainische Frachter MS Faina mit 33 russischen T-72-Kampfpanzern in die Hand fiel, wurde klar, dass die Kriminalität im Indischen Ozean nur zu einem kleinen Teil auf das Konto der Piraten geht. Die Panzerlieferung war vermutlich Teil eines größeren und illegalen Rüstungsgeschäftes mit mindestens vier Lieferungen zwischen der Ukraine und der Südsudanesischen Regierung, die damit die Abspaltung vom Norden des Landes vorbereitet. Dazu gehörte im November 2007 auch ein Schiff einer deutschen Reederei – ebenfalls mit Panzern aus der Ukraine. Eine ukrainische Untersuchungskommission fand heraus, dass in den letzten drei Jahren Waffen im Wert von

3 Milliarden Dollar exportiert worden waren – nur 157 Millionen davon flossen in die Staatskasse.⁴⁷

Die Ladung der MS Faina fiel wie eine heiße Kartoffel in die Hände der Piraten, und in deren Händen liegt sie nun, vier Monate nach der Kaperung, immer noch. Am 12. Januar 2009 wandte sich der Kapitän der MS Faina via Satellitentelefon an die internationalen Medien und bat den Reeder darum, endlich direkten Kontakt mit den Entführern aufzunehmen.⁴⁸ Sollte die MS Faina tatsächlich in absehbarer Zeit freikommen, dann darf man gespannt sein, wohin die Panzer dann gebracht werden. Der legale und illegale globale Waffenhandel wird damit auf jeden Fall längst nicht beendet sein. Nicht zufällig sind die Häfen, über die der illegale Waffenhandel nach Somalia abgewickelt wird, gleichzeitig die Häfen, die als Basis für die Piraten dienen. Eine bessere internationale Kontrolle, besser noch ein Verbot, des Waffenhandels wäre deswegen sowohl ein Schritt gegen die Piraterie als auch zur Eindämmung des Bürgerkrieges in Somalia.

Europäische Fischfangflotten nutzen seit dem Zusammenbruch der somalischen Zentralregierung Anfang der 1990er Jahre das Fehlen einer Küstenwache und überfischen das Meer vor Somalia. 2006 versuchte Greenpeace auf das Problem aufmerksam zu machen, dass vor Somalia und in anderen Regionen durch illegalen Fischfang für die Ärmsten dieser Welt jährlich Milliarden von Verlusten entstehen. „Nachts sieht das Meer aus wie die Skyline von Manhattan“, erläutert der Fischereiexperte Abdurahman Shuke vom Entwicklungs- und Forschungszentrum in der somalischen Provinzhauptstadt Garowe. Auch wenn die Schiffe häufig unter Billigflaggen fahren, sind die Profiteure meist klar zu benennen: Sie sitzen in der EU, den USA und Japan. Diese Form des Fischdiebstahls und der Umweltzerstörung bezeichnet Greenpeace als Piraterie und ruft die EU auf, hier eindeutige öko-



Von Piraterie betroffene Gebiete, Karte: Wikipedia (Lencer)

nomische und rechtliche Schritte zu unternehmen.⁹ Bis heute geschah wenig. Klar ist jedoch, dass die illegalen Fischfangflotten von der EU-Mission ATALANTA profitieren werden, da sie dann gefahrloser in deren Windschatten im Küstenbereich Somalias auf Beutezüge gehen können.

Neben der Überfischung gefährdet auch die illegale Müllentsorgung die Sicherheit der Gewässer am Horn von Afrika. Der UN-Sonderbotschafter für Somalia, Ahmedou Ould Abdallah, erklärte im Juni 2008: „Ich bin überzeugt, dass Müll entsorgt wird, Chemikalien und wahrscheinlich atomarer (Müll).“¹⁰ Ein Sprecher des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP), Nick Nutall, beschreibt in einem Interview mit Aljazeera die ökonomische Bedeutung der illegalen Müllentsorgung: „europäische Unternehmen stellten fest, dass es sehr billig ist, so seinen Müll zu entsorgen, wenn dies lediglich 2,50 Dollar pro Tonne kostet, während Müllentsorgungskosten in Europa bei 1000 Dollar pro Tonne liegen.“ Nutall führt aus, welche Arten von Müll in die somalischen Küstengewässer gekippt werden: „Es geht um radioaktives Uran. Es geht um Blei und um Schwermetalle wie Cadmium und Quecksilber. Es geht um Industrieabfall, um Krankenhausmüll, Chemieabfälle – was auch immer.“¹¹

Die somalischen Piraten sind maritime Profis, nicht wenige starteten ihre „Karriere“ als Fischer oder Angehöriger der somalischen Küstenwache. Aus Frustration über die leergefischten Fanggründe begannen Mitte der 1990er Jahre einzelne Somalis, von den Eindringlingen „Steuern“ und „Fanglizenzen“ zu kassieren. Einige der Piratengruppierungen nennen sich auch heute noch „Somali Marines“ oder „National Volunteer Coast Guard“. Der Zugang zum Piratengewerbe ist relativ barrierefrei. Die notwendige Grundausstattung besteht aus zwei bis drei Schnellbooten, sechs bis acht Bewaffneten und ein paar AK-47. Ebenfalls notwendig sind Kommunikationsmittel

und meist 4-6 Meter lange selbst gebaute Leitern. Da viele Handelsschiffe voll beladen tief im Wasser liegen und dabei nur sehr langsam fahren, fällt es den kleinen Piratenbooten mit starkem Motor leicht, ihre Beute im Radarschatten einzuholen und an Bord zu kommen. In den letzten Jahren hat sich die Arbeit der Piraten eindeutig professionalisiert. Sie haben einen Teil ihrer Beute in schnellere Boote, neuere Waffen und bessere Kommunikationsmittel investiert. Mutterschiffe und Satellitentelefone ermöglichen es, Angriffe hunderte von Seemeilen von der Küste entfernt durchzuführen. Die britische Schifffahrtspublikation „Lloyd’s List“ berichtet davon, dass die Lösegeldforderungen im letzten Jahr deutlich gestiegen sind, von unter 100.000 Euro pro Schiff in 2007 auf Millionenbeträge in 2008.

Die meisten Aktionen gehen auf das Konto von vier bis fünf Gruppen mit unterschiedlichen Fähigkeitsprofilen. Insgesamt sind wahrscheinlich circa tausend Personen mehr oder weniger direkt ins Piratengeschäft involviert. Von den Geldern, die durch die Aktivitäten der Piraten in die arme Küstenregion fließen, profitieren jedoch ganze Städte und Dörfer. Eine politische Agenda haben die Piraten nicht. Ebenso gibt es keine Verbindungen zu Islamisten in Somalia. Im Gegenteil, diese bekämpfen Piraten am härtesten. Als von Juni bis Dezember 2006 die Union der Islamischen Gerichtshöfe (UIC) an der Macht war, rückten diese den Piratennestern so entschlossen zuleibe, dass die Piraterie zum Erliegen kam. Allerdings nur bis dann im Dezember 2006 die äthiopische Armee mit Hilfe der USA in Somalia einmarschierte.

Forcierte Maritime Überwachung

Nach UN-Angaben durchquerten mindestens 38.000 Flüchtlinge in den ersten zehn Monaten den Golf von Aden. Etwa tausend Menschen starben dabei oder werden vermisst. Viele der Flüchtlinge stammen aus

Somalia und Eritrea. Die starke militärische Präsenz im Golf von Aden ist auch als Abschreckung gegen Flüchtlinge und ihre (potentiellen) Helfer gedacht.

Nicht nur am Horn von Afrika, sondern auf allen relevanten Transportrouten soll die militärische Präsenz ergänzt werden durch verstärkte Überwachung. Schon seit einigen Jahren finanziert die US-Administration ein Projekt zur „maritime domain awareness“ (mda). Sicherheit wird dabei (nicht nur) im mda-Projekt als ressortübergreifende Aufgabe definiert. Unterschiede zwischen polizeilicher, geheimdienstlicher und militärischer Aufklärung werden dabei kaum gemacht. Für umfassende Lagebilder werden Daten aus nachrichtendienstlicher Arbeit, militärische Erkenntnisse und Informationen ziviler Kräfte (vor allem Radarlagebilder und Transponderdaten von Reedereien) zusammengefügt und abgeglichen.

Das Vorbild für maritime Überwachungsbemühungen ist Singapur, dort wird zum Schutz der Straße von Malakka ein System der Komplettüberwachung durchgeführt, das vom Tanker bis zum Jet-Ski alles erfasst. Doch auch die Europäische Union und ihre Mitgliedsstaaten arbeiten mit an der elektronischen Überwachung der Meere. Die EU-Kommission hat mit der Maritime Task Force einen kommissionseigenen Think Tank geschaffen. Italien hat in Kooperation mit Deutschland das Pilotprojekt „Virtual-Maritime-Traffic-Center“ ins Leben gerufen. Das Virtuelle Verkehrszentrum ist in der Lage, ein Gesamtlagebild über fast alle Schiffe ab 300 BRT zu erstellen, die im Mittelmeer unterwegs sind. Obwohl es sich hier (noch) nicht um ein explizit militärisches Projekt handelt, haben die Daten auch für die UNIFIL-Mission im Libanon eine wichtige Bedeutung. Ergänzt werden diese Informationen durch das EU-Programm „Global Monitoring for Environment and Security (GMES)“, in dem die Überwachung von Umweltdaten



Von Piraten gekapert: Tanker Sirius Star, Foto: Wikipedia

mit Sicherheitsfragen kombiniert werden. Die Grundlage der Überwachung bilden Daten aus dem EU-Satellitenzentrum Torrejon bei Madrid. Mit Unterstützung der Europäischen Weltraumbehörde (ESA) werden die Daten aufgearbeitet und können zusammen mit maritimer Präsenz ein wichtiges Kontrollinstrument darstellen. Die militärische Nutzung dieser Daten zur Seeraumüberwachung wird von der Europäischen Verteidigungsagentur seit 2005 mit der „Initiative zur Schaffung maritimer Sicherheit“ erforscht.

Die NATO hat im Mittelmeer ein „Maritime Safety and Security Information System“ aufgebaut. Aufbauend auf Daten des zivilen AIS (Automatic Identification System) erstellt die NATO maritime Lagebilder. In dieses militärische Lagebild fließen vor allem zivile Daten ein, inklusive Informationen über Reisedaten von Schiff und Besatzung, Ladung, Identität und Manöver der Schiffe. Da für alle größeren Schiffe der Einbau von Transpondern seit einigen Jahren vorgeschrieben ist, hat das Militär hier eine arbeitsfähige Grundlage für die maritime Überwachung. Die elektronischen Daten der Transponder sind jedoch nicht hundertprozentig zuverlässig. An dieser Stelle kommen die militärischen Fähigkeiten ins Spiel, die eine Verifizierung der Transponderdaten möglich machen. Es ist klar, dass sich diese Kontrolle der Meere kaum gegen Terroristen und nur teilweise gegen Piraten richtet. Die Überwachung ermöglicht die Kontrolle von Flüchtlingen, die Verhinderung von Schmuggel, die Überwachung konkurrierender Handelsmächte, aber auch die Durchführung und Kontrolle von Blockaden und Embargos. Noch ist die Überwachung Stückwerk, aber die Grundlagen für eine komplette maritime Überwachung und Kontrolle sind gelegt.

Was tun gegen Piraterie?

Es gibt eine Reihe ganz banaler aber sehr effektiver passiver Schutzmöglichkeiten von Schiffen vor Piratenüberfällen. Die wich-

tigste ist, wie vom IMO empfohlen, eine durchgehende Anti-Piraten-Wache. Wenn Piraten rechtzeitig entdeckt werden, dann können sie etwa mit Hochdrucklöschwasserkanonen am Entern gehindert werden. Ebenso ist es äußerst effektiv, Bordwände mit Schmierfett zu bestreichen oder vor der Durchfahrt in gefährdeten Gewässern Stacheldraht entlang der Reling zu spannen. Da diese Lösungen aber sehr personalintensiv sind, sind sie bei Reedereien nicht sehr beliebt.

Piraterie ist Kriminalität, organisierte Kriminalität, aber sie ist nicht staatlich organisiert, sie führt keinen Krieg, und um die mafiaartigen Strukturen zu zerschlagen, helfen Kriegsschiffe und Aufklärungsflugzeuge wenig. Der Ursprung von Piraterie liegt nicht auf dem Meer, sondern auf dem Land. Eine effektive militärische Lösung kann es schon allein deswegen nicht geben. Auch kurzfristig ist ein militärisches Eingreifen sehr aufwendig. In einer Präsentation der European Union Naval Coordination Cell (NAVCO) vom 15.10.2008 wird deutlich, wie groß dieser Aufwand ist: „Wirklicher Schutz braucht eine permanente Nähe zwischen militärischen Fähigkeiten und zivilen Schiffen.“ Bei 50.000 Schiffen, die jedes Jahr in der Region vor dem Horn von Afrika unterwegs sind, gilt deswegen: „Wenn wir alle Schiffe, die das Gebiet durchfahren, effektiv schützen wollten, dann wären alle Armeen dieser Welt nicht ausreichend.“

Es ist deswegen völlig unverständlich, warum die Europäische Union zwar eine Militäraktion startet, nicht jedoch einen Plan zur präventiven Bekämpfung der Ursachen von Piraterie entwickelt. Erfreulich deutliche Worte sind diesbezüglich von Wolfgang Heinrich, Experte des Evangelischen Entwicklungsdienstes für das Horn von Afrika, zu vernehmen: „Die Debatte über die Reaktion auf die Piraterie am Horn von Afrika in Deutschland ist leider wieder ein Ausdruck des militarisierten Denkens und Handelns deutscher Politiker. Anstatt sich mit den wirtschaftlichen und politischen

Ursachen der Piraterie zu befassen, geht es ausschließlich um die militärische Absicherung deutscher und europäischer Wirtschaftsinteressen.“¹² Nur eine politische und ökonomische Perspektive für die Menschen in Somalia kann die Pirateriegefahr dauerhaft senken. Eine politische Lösung in Somalia wird es jedoch nur dann geben, wenn alle relevanten politischen Akteure einbezogen werden – auch die Union der islamischen Gerichtshöfe.

Die Industriestaaten können viel zur Seesicherheit beitragen, wenn sie für die Strafverfolgung ihrer eigenen Flotten in Fragen der illegalen Müllentsorgung und Überfischung am Horn von Afrika sorgen. Genauso könnten sie zusammen mit den somalischen Nachbarstaaten den Stopp der Rüstungsexporte in Angriff nehmen. Wer den Indischen Ozean jedoch zum Aufmarschgebiet für eine neue Runde globaler Machtpolitik macht, der trägt massiv zur sicherheitspolitischen Eskalation bei.

Anmerkungen

- 1 Jaap de Hoop Scheffer, Press conference, NATO HQ, Brussels, 02.12.2008.
- 2 Gemeinsame Aktion 2008/851/GASP des Rates der Europäischen Union vom 10. November 2008.
- 3 SWP-Aktuell 56/Juni 2008, S. 3.
- 4 Michael Stehr: Le Ponant – Folgen und Folgerungen, in: MarineForum 6/2008.
- 5 Sebastian Schulte: Lebensader Seehandel, in: Das Parlament, Nr. 48/2008.
- 6 DoD News Briefing with Vice Adm. Gortney from the Pentagon, 15.01.2009; <http://www.defenselink.mil/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=4341>
- 7 Spiegel, 13.10.2008.
- 8 AFP Meldung vom 12.1.2009.
- 9 Beate Steffens: Piratenfischer: Beutezüge außer Kontrolle, 27.03.2006.
- 10 UN envoy decries waste dumping off Somalia; <http://www.middle-east-online.com/english/?id=27114>
- 11 Najad Abdullahi: ‚Toxic waste‘ behind Somali piracy, Aljazeera-Online, 11.10.2008.
- 12 Piraterie vorbeugen - nicht militärisch bekämpfen! EED-Pressemitteilung, 09.12.2008.



Fernaufklärer vom Typ Orion der Bundesmarine, wie er über der Küste Somalias eingesetzt wird, Bild: Marine, Jan Frederik Holst