

Piraten am Werk

Autor(en): **Kürsener, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **84 (2009)**

Heft 1

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-714429>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Piraten am Werk

Piraterie ist an sich nicht neu. Ein «goldenes Zeitalter» der Seeräuberei gab es bereits in der Periode zwischen 1570 und 1730. Damals standen das Mittelmeer und Nordafrika im Zentrum, wobei es den Piraten weniger um die Erpressung von Geld als vielmehr um die Gewinnung von Sklaven ging. Die meist islamischen Piraten sorgten damals dafür, dass allein in Algier über 30 000 Christen als Sklavenarbeiter eingesetzt wurden.

OBERST I GST JÜRIG KÜRSENER, LOHN-AMMANNSEGG

Zudem galten bereits vor vielen Jahren Piraten als die grösste Gefahr für die Schifffahrt in der Malakka-Strasse, der wichtigen Seeverbindung zwischen dem Indischen Ozean und dem Südchinesischen Meer. Dort ist der zivile Schiffsverkehr fast doppelt so hoch wie im Golf von Aden.

Im Fernen Osten ging allerdings die Zahl der Piratenakte erheblich zurück, als sich Singapur, Malaysia und Indonesien zu gemeinsamen Patrouillen zusammenschlossen. Während dort im Jahre 2000 noch 75 Fälle von Piraterie zu verzeichnen waren, sind es im Jahre 2008 weniger als 10 gewesen.

In Malaysia befindet sich auch das weltweit für die Registrierung von Piratenakten zuständige Büro des IMB (International Maritime Bureau mit Hauptquartier in London). Weltweit allerdings nahm die Zahl der Piratenakte mit einigen Schwankungen zu, im Jahre 2000 waren es 471 Fälle und 2003 deren 453.

Danach nahm die Zahl etwas ab, stieg allerdings 2008 wieder auf fast 300, wobei sie vor allem im Golf von Aden signifikant zunahm.

Im Gegensatz zur früheren Piraterie sind die heutigen Verbrecher auf See wesentlich mobiler, moderner ausgerüstet und zu eindrucksvollen Aktionen befähigt. Damals wie heute basiert die Piraterie letztlich auf fünf Faktoren:

- auf der Verfügbarkeit personeller Ressourcen
- auf der Verfügbarkeit sicherer Stützpunkte
- auf einer ausgeklügelten Organisation
- auf der Unterstützung von aussen sowie
- auf kulturellen Banden, die eine Gruppensolidarität der Piraten garantieren.

Piratenakte werden dann erleichtert, wenn die Seeräuber ihre rückwärtige Basis – also ihre Stützpunkte – in einem Staat mit gesetzlosen Zuständen einrichten können,

sie haben durch lokale Regierungen nichts zu befürchten. All dies trifft besonders für Somalia zu, welches sich seit den Unruhen von 1991 in einer solchen Situation befindet.

Seine Lage und Küste sind ideale Voraussetzungen für Angriffe durch Piraten. Vor allem im nördlichen Puntland, am Eingang zum Bab-el-Mandeb, finden Seeräuber ihren Unterschlupf.

Neueste Aktionen

Obwohl das Phänomen der Piraterie nicht neu ist, haben verschiedene Ereignisse der letzten Monate grosse Aufmerksamkeit erregt, auch bei uns. Immerhin verfügt die Schweiz über eine Hochseeflotte mit über 30 Schiffen und einer Gesamtnutzlast von fast einer Million Tonnen. Die Piraterie erweckt vermutlich auch deshalb eine erhöhte Aufmerksamkeit, weil vermehrt europäische Schiffe Ziele der Angriffe und weil viele Piratenaktionen besonders spektakulär sind.

Täglich fahren etwa 20 Grosstanker durch den Golf von Aden, jährlich sind es etwa 16 000 Schiffe insgesamt (durchschnittlich 44 Schiffe pro Tag). Diese

Menge stellt ein beträchtliches Zielpotenzial für die Piraten dar.

Im Jahre 2008 sind bis Anfang Dezember bei über 90 Angriffen über 40 Schiffe von Piraten vor Somalia gekapert worden, zwischen dem 10. und 24. November allein deren acht, darunter der 300 000-Tonnen-Supertanker «Sirius Star» mit einer Fracht von 320 Millionen Litern Erdöl im Wert von 120 Mio \$. Die Lösegeldforderung der Piraten beträgt allein für die «Sirius Star» 25 Mio \$, im vergangenen Jahr – so schätzt man – haben die Piraten insgesamt eine Summe von etwa 30 bis 150 Mio \$ eingenommen.

15 Schiffe mit etwa 250 bis 300 Seeleuten befinden sich noch immer in der Gewalt der Seeräuber. Spektakulär war Ende September 2008 auch die Kaperung des ukrainischen Frachters «Faina», der unter anderem mit 33 modernen Kampfpanzern des russischen Typs T-72 beladen war.

Ende November 2008 ist vor Somalia ein Angriff auf das US-Kreuzfahrtschiff «Nautica» misslungen, Anfang Dezember vereitelte die deutsche Fregatte «Mecklenburg-Vorpommern» – Flaggschiff der «Coalition Task Force 150» – einen Angriff auf das deutsche Kreuzfahrtschiff «Astor».



Indische Fregatte «Tabar» und ein Frachtschiff.



Der Supertanker «Sirius Star», der im November vor der Küste Somalias von Piraten gekapert wurde.

Wenig zimperlich, aber rechtlich nicht ganz unbedenklich, war der kürzliche Akt von «Selbstjustiz», als die indische Fregatte «INS Tabar» am 19. November 2008 gegen Piraten vorging und das vermeintlich somalische Schiff versenkte, das sich später aber als Trawler Thailands herausstellte.

Die erhöhte Gefahr durch Piraten hat schliesslich dazu geführt, dass heute Handelsschiffe die Ostküste Somalias weiträumig zu umfahren beginnen. Aber selbst dort, wie jüngste Beispiele belegen, sind einzelne Schiffe 600 bis 800 km vor der Küste gekapert worden.

Dies deutet nicht nur darauf hin, dass den Piraten eine ausgeklügelte Organisation zur Verfügung steht, die nicht bloss auf detaillierte Kenntnis der zivilen Schiffsbewegungen hindeutet, sondern dass sie auch über hochseetüchtige Mutterschiffe verfügen, von welchen aus die kleinen, wendigen Sturmboote zur Kaperung eingesetzt werden können. Man geht davon aus, dass grosse, in Russland gebaute Fischtrawler wie die «Athena» oder die «Arena» als Mutterschiffe dienen.

Grosse Reedereien haben sich nun auch für den weiten und kostspieligen Umweg ihrer Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung entschlossen, was eine etwa um zwei Wochen längere Fahrzeit nach Europa bedeutet.

Abgesehen davon, dass sich die Versicherungsprämien für die zivile Schifffahrt in den letzten Monaten ohnehin markant verteuert haben, bedeuten solche Umwege bei einer durchschnittlich 100 000 \$ teuren Miete eines Schiffes pro Tag Mehrkosten

von etwa 30% oder 1,4 Mio. \$. Diese Umstellungen im globalen maritimen Verkehr bekommt auch der Suezkanal zu spüren, der bisher für die ägyptischen Behörden eine äusserst wichtige Einnahmequelle darstellte.

Das Vorgehen der Piraten

Zu den Zielen der Piraten gehörten bisher in erster Linie Tanker, Container- und andere Handelsschiffe, aber auch Fischereischiffe. Neuerdings sind vermehrt auch Luxusjachten und Kreuzfahrtschiffe potenzielle Ziele.

Noch scheinen die Motive der Piraten vornehmlich krimineller Art zu sein. Vielfach handelt es sich bei diesen um arbeitslos gewordene Fischer oder um Angehörige der Miliz, die sich aus fünf somalischen Gangs rekrutieren. Derzeit wird von etwa 1000 Piraten ausgegangen.

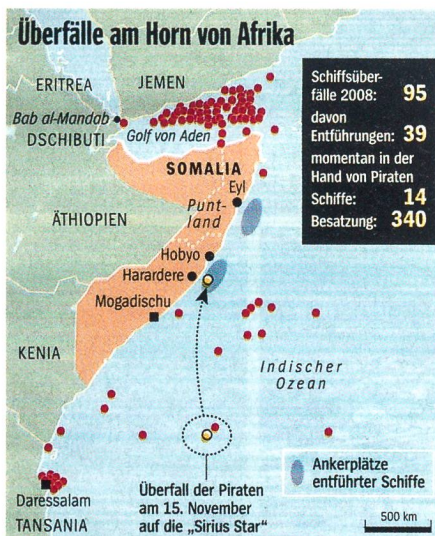
Eine enge Zusammenarbeit mit Terrororganisationen konnte bisher nicht nachgewiesen werden, wird aber da und dort vermutet. Und obwohl amerikanische Fachkreise, so kürzlich ein Artikel in der führenden Zeitschrift «Proceedings», zu widerlegen versuchen, dass ein solcher Zusammenschluss besteht, gäbe es durchaus Gründe, die für eine solche Annahme sprechen. Zum Beispiel:

Die Tatsache, dass die Piraten über recht moderne Ausrüstung verfügen (u.a. GPS-Navigationshilfen, automatische Waffen, Raketenwerfer des Typs RPG) und erstaunlich gut über die Standorte der zivilen Schifffahrt in der Region orientiert sind, deutet auf fremde Hilfe hin.

Diese Hilfeleistenden dürften sehr wohl gute Gründe haben, diese Piraten zu unterstützen. Ob dies Geld allein ist, darf zumindest bezweifelt werden. Schliesslich ist die «Einnahmequelle» der Piraten nicht zu unterschätzen. Sie nehmen viele Millionen Dollars ein und dies macht sie per se zu einem interessanten Partner für die organisierte Kriminalität oder für Terrornetzwerke. Es gibt sogar unbestätigte Informationen, dass selbst Staaten in diese kriminellen Machenschaften der Piraten involviert sind.

Rein technisch gehen die Piraten meist mit kleinen Sturmbooten vor. In Küstennähe operieren sie unabhängig, oft in Rudeln. Auf hoher See werden diese kleinen Einheiten vermutlich von eher unauffällig wirkenden Mutterschiffen ausgesetzt. Die kleineren Boote, darunter die in der Region typischen «Dhows» (phonetisch «Daus»), wirken eher harmlos, die meisten sind es auch. Die eigentlichen Pirateneinheiten verfügen aber über starke Aussenbordmotoren, die erst kurz vor der Annäherung montiert werden.

Die Piraten nähern sich ihrem Opfer mit grosser Geschwindigkeit meist von achtern. Dort ist die Radarabdeckung des Umfeldes der Handelsschiffe am schwächsten. Auffallend ist, dass die Seeräuber – Zeugen meinten, dass diese unter Drogen standen – in der Regel zwischen 4 und 18 Uhr angreifen, mehr und mehr aber auch nachts. Wenn ihre Opfer schneller als 15 Knoten laufen können, ist das Unterfangen meist erfolglos. Deswegen sind Kreuzfahrtschiffe und schnelle Handelsschiffe weniger anfällig. Beispiele belegen,



Somalia, Herd der Piraterie.

dass solche Schiffe die Piraten ausmanövrieren oder abhängen konnten.

Die in eher geringer Zahl agierenden Piraten (6 bis 10) werfen danach meist Entertaken und klettern an Bord der Schiffe. Gerade vollbeladene Tanker sind langsam und liegen mittschiffs tief im Wasser, so dass ein Entern dort nicht schwierig ist. Die ganze Aktion der überraschenden Annäherung und dann des Enterns dauert in der Regel nicht länger als 15 Minuten.

Die Piraten nehmen unverzüglich die kritischen Stellen an Bord des Schiffes in Besitz, vor allem die Brücke und die Fernmelde-Einrichtungen, sehr rasch wird auch die Besatzung als Geisel festgenommen. Die Schiffe werden danach in die Küstengewässer gebracht, meist in die Nähe der «Heimatstützpunkte» der Piraten, also Harardere oder Eyl, beides somalische Orte in der «autonomen Region» Puntlands.

Andere Vorgehensweisen der Piraten sind brutaler. Sie nehmen von Beginn weg bei der Annäherung ihr Opfer unter Feuer. Da die meisten Besatzungen von ihren Reedereien angewiesen sind, keine Gewalt zu suchen, ergeben sie sich rasch. Und dies wissen die Piraten sehr wohl. Ein Entern ist dann fast nur noch Routine.

Antworten und Optionen

Das UN-Seerechtsabkommen von 1981 regelt in Artikel 105 die Befugnis für Kriegsschiffe, im Falle von Angriffen durch Seeräuber solche abzuwehren, Tatfahrzeuge aufzubringen und die Täter unschädlich zu machen. Dies allerdings nur auf hoher See, nicht in den Territorialgewässern einer Nation. Ferner verlangt eine Resolution des UN-Sicherheitsrates (Nummer 1838) militärische Reaktionen, um Piraten



Der weite Weg um Afrika.

unter Kontrolle zu bringen. Diese enthält teils unklare und unterschiedlich interpretierbare Begriffe, die auch je nach Nation unterschiedlich in die Praxis umgesetzt werden. Gerade Deutschland war bisher noch sehr zurückhaltend. So war es bisher deutschen Marineeinheiten beispielsweise nicht erlaubt, fremde Schiffe ohne deren Einwilligung zu durchsuchen, Aktionen sind nur ausserhalb der Territorialgewässer erlaubt und verteidigen dürfen sie sich nur bei einem Angriff.

Wenn ein Schiff allerdings einmal im Besitze von Piraten ist, wird die rechtliche Lage für die Militärs schwierig. Denn die Rechtsdurchsetzung orientiert sich dann offenbar an der nationalen Gesetzgebung.

Dies ist mit ein Grund, weshalb die deutsche Regierung erwägt, Beamte der Bundespolizei (ehemals Bundesgrenzschutz) an Bord von Kriegsschiffen einzusetzen, weil nur diese beispielsweise über die Kompetenz zur Festnahme von Verbrechen verfügen. Im deutschen Bundestag mehrten sich nun nach den jüngsten Vorfällen die Stimmen, die ein schärferes Mandat zulassen wollen. Der Beschluss des Bundestages über die Beteiligung an der EU-Operation «Atalanta» vom 19. Dezember 2008 soll diesem Ruf gerecht werden.

Riesiger Golf

Es ist nicht so einfach, einen Seeraum wie den Golf von Aden (Grossraum von zirka 2,4 Mio km²) permanent zu überwachen und dort den zivilen Handelsverkehr zu schützen. Selbst starke Seestreitkräfte reichen dazu nicht aus. Und es war bisher nicht deren Primäraufgabe, potenzielle Piraten zu erkennen, zu überwachen und zu bekämpfen. Das wissen die Piraten sehr

wohl und können ihre Aktionen entsprechend planen.

Hinzu kommt, dass nicht unwesentliche Teile der vorhandenen westlichen Seestreitkräfte heute mit dem Schutz von Schiffen gebunden sind, die im Rahmen des UN-Welternährungs-Programmes (World Food Programme – WFP) Hilfe ins somalische Mogadischu bringen.

Ende November 2008 waren verschiedene Fregatten, so die griechische «Themistocles», die italienische «Luigi Durand de la Penne», die britische «HMS Cumberland» und die niederländische «De Ruyter», alles Einheiten der «Standing Maritime Group 2» der NATO, an solchen Schutzaufgaben des WFP beteiligt. Interessant ist auch die Tatsache, dass sich die russische Fregatte «Neustrashimyj» kürzlich an diesen Schutzeinsätzen beteiligt hat, dies wohl nicht zuletzt deshalb, weil auch russische Handelsschiffe Ziele von Piratenangriffen wurden.

Im Einzelnen gibt es eine ganze Zahl von möglichen Massnahmen, die gegen die Piraterie ergriffen werden könnten. Dabei handelt es sich allerdings in erster Linie um Reaktionen. Eines der Grundübel der Piraterie wie z.B. Bekämpfung der Armut vor Ort müsste wohl anderweitig und an der Wurzel angepackt werden.

Die Piratenakte sollen durch eine Blockade der somalischen (oder anderer) Küste unterbunden werden. Diese Option ist praktisch nicht umsetzbar, da sie bei einer Küstenlänge von gegen 2400 km zu viele Kräfte binden würde. Die NATO beispielsweise lehnt eine solche Massnahme ab.

Verstärkter Schutz

In Kürze soll die NATO den Einsatz auch gegen die Piraterie ganz allgemein beschliessen.

Die EU-Aussenminister haben am 8. Dezember 2008 die Operation «Atalanta» für vorerst ein Jahr genehmigt und mit einem robusten Mandat versehen, das auch Kampfhandlungen erlaubt. Nationale Vorbehalte («caveats») über die Art und Weise des Eingreifens sind allerdings unterschiedlich und erleichtern die Aufgabe kaum.

Diese Operation sieht einen Einsatz ab 2009 von vorerst drei Fregatten und drei Langstrecken-Überwachungsflugzeugen aus verschiedenen Nationen unter Führung des britischen Konteradmirals Philip Jones vor. Von deutscher Seite wird sich voraussichtlich die Fregatte «Karlsruhe» beteiligen. Die Kosten der Operation sind einmal auf 10,5 Mio \$ beziffert. Im Rahmen der Operation «Enduring Freedom» (Reaktion auf die Terror-

angriffe vom 11. September 2001) operieren in der Grossregion des Persischen Golfes, des Arabischen Meeres und des Golfs von Aden auch Kriegsschiffe der westlichen Koalition, im besonderen die Coalition Task Force 150 (CTF 150) mit etwa 14 Einheiten in wechselnder Zusammensetzung u.a. aus den USA, Frankreich, Grossbritannien, Australien, den Golfstaaten, Malaysia und Pakistan.

Diese Einheiten sind zwar primär für den Kampf gegen den Terror eingesetzt, stehen aber gelegentlich auch für Schutzaufgaben gegen Terroristen zur Verfügung, fallweise auch im Rahmen der Operation «Atlanta». Schliesslich kann davon ausgegangen werden – obwohl man kaum davon hört – dass auch Uboote diskrete Missionen gegen potenzielle Piratenziele fahren. Das gehört zum Pflichtenheft dieser Einheiten.

Gesicherte Konvois

Diese Option scheint im Moment nicht sehr attraktiv. Einmal würde sie zahlreiche Kriegsschiffe binden. Andererseits würde sie die Flexibilität der Reedereien einschränken, die Konvoi-Bildung wäre zudem mit kostenintensiven Wartezeiten verbunden.

Vorgehen gegen die Stützpunkte der Piraten an Land: Dieses Vorgehen wäre vorwiegend militärischer (amphibischer) Art. Keine westliche Nation ist derzeit wohl bereit, die massive militärische Eskalation in Kauf zu nehmen. Auch die USA nicht, die gegenüber Afrika gegenwärtig gezielt einen Kurs der sanften Politik («soft power») fahren.

Eigene Abwehrmassnahmen der Handelsschiffe: Erhöhte Aufmerksamkeit der Handelsschiffe und eine rechtzeitige Warnung dieser Einheiten vor möglichen Piratenakten sind unabdingbar. Das genügt aber nicht. Einzelne Reedereien und Schiffe haben andere Massnahmen zur Abwehr von Piratenangriffen ergriffen. Dazu gehören etwa Wasserkanonen oder weitreichende akustische Lärmsender.

Letztere sollen Piraten durch schmerzhaftes Lärmemissionen abschrecken. Als weitere Abwehrmittel werden Laser-Blendergeräte und blinde Munition genannt. Im Gespräch sind auch private Sicherheitskräfte, die an Bord der Schiffe Piraten abwehren sollen. Die bekannte Firma «Blackwater» aus den USA bietet solche Dienste an, die aber sowohl in rechtlicher Hinsicht wie auch bezüglich der Gefahr einer Eskalation nicht unbedenklich sind.

Schliesslich werden bereits Möglichkeiten im Bereiche nicht-tödlicher Waffen in Betracht gezogen. Hier werden etwa



Ein Angriffsboot der Piraten.

funkelektronische Massnahmen genannt oder Mikrowellen-Geräte, die beispielsweise Motoren der Piratenboote ausschalten sollen.

Übergreifend über die genannten Massnahmen sind Massnahmen wie eine ausgebauter Seeaufklärung durch Langstreckenaufklärer, ein verbesserter nachrichtendienstlicher Informationsaustausch über die Aktivitäten der Piraten, aber auch über deren Hintergründe, unabdingbar.

Dazu gehören zweifellos auch eine verbesserte Sensibilisierung der Regierungsorgane weltweit, der Reedereien und der zivilen Schiffsbesatzungen über das Wesen der Piraterie. Die USA sind mit ihrem neuen System der «Maritime Domain Awareness» dabei, sämtliche auch zivilen Schiffsbewegungen weltweit laufend zu erfassen. Es ist denkbar, dass eines Tages diese Informationen Dritten zur Verfügung stehen, wobei erwartet wird, dass diese einen aktiven Beitrag dazu leisten.

Schliesslich müssten wohl auch im internationalen Seerecht Anstrengungen unternommen werden, um in der Prävention gegen die Seeräuberei bzw. im Kampf gegen diese klare gesetzliche Regelungen und «rules of engagements» zu schaffen.

Durchzogenes Fazit

Niemand hat im gegenwärtigen Zeitpunkt ein Interesse daran, eine Eskalation im Kampf gegen die Piraten zu suchen. Das Risiko, die Besatzungen der zivilen Schiffe damit der Ruchlosigkeit der Seeräuber auszusetzen, ist zu gross. Und doch müssen Mittel und Wege gefunden werden, um die-

ses Übel aus der Welt zu schaffen. Eine Kombination von vorbeugenden Massnahmen mit einer umfassenden Aufklärung des Seeraumes, zeitgerechten Ausweichmanövern vor Ort, einer Überarbeitung des Seerecht-Abkommens, wo nötig aber auch einem dosierten Eingreifen vor Ort und angemessenen eigenen Abwehrmassnahmen sowie mit Massnahmen zur Bekämpfung der Ursachen der Piraterie sind wohl der richtige Weg. Das Übel kann nicht allein zur See gelöst werden.

Eine Symbiose zwischen der Piraterie und dem internationalen Terrorismus wäre fatal. Somalia als islamisches Land bietet dazu immerhin günstige Voraussetzungen. Es ist schwer vorstellbar, dass die somalischen Piraten mit ihrem ausgeklügelten System ohne Unterstützung von aussen arbeiten.

Ob sie die Waffen, die eigenen Boote, Treibstoff, die Informationen und die Ausbildung einfach kaufen, ohne weitere ideologische Verpflichtungen eingehen zu müssen oder zu wollen, kann derzeit nur schwerlich beurteilt werden. Eine Vernetzung mit dem internationalen Terrorismus ist aber denkbar, deshalb müssen die diesbezüglichen Entwicklungen vor Somalia, aber auch im Golf von Aden und anderswo in der kommenden Zeit stets gut im Auge behalten werden. +



Oberst i Gst Jürg Kürsener, Lohn-Ammannsegg, ist Chefredaktor der Military Power Review. Für den SCHWEIZER SOLDAT schreibt er seit Jahrzehnten über Marinetemen.