



Maritime Sicherheit: Neue Herausforderungen für Asien und Europa

Dr. Peter Roell

November 2011

Zusammenfassung

Der Schutz der Seewege liegt im Kerninteresse asiatischer und europäischer Staaten, zumal ein Großteil des bilateralen Handels über See abgewickelt wird. Die Bekämpfung der Piraterie und des maritimen Terrorismus bleibt eine gemeinsame Herausforderung; in der Gegenwart und in der Zukunft.

Aufgrund der guten Kooperation zwischen Indien, Singapur und Malaysia sind die Piratenangriffe in den letzten Jahren wesentlich zurückgegangen. Während die Piratenangriffe vor der Küste Somalias und im Indischen Ozean weiterhin hoch sind, reduzierten sich Zwischenfälle im Jahre 2010 im Golf von Aden um mehr als die Hälfte; von 117 im Jahre 2009 auf 53.

Nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder sollen 2010 238 Mio. US Dollar Lösegeld gezahlt worden sein. Insgesamt werden die Schäden auf etwa 1,25 Mrd. US Dollar beziffert.

Allen Experten ist klar, dass das Piraterieproblem nicht in den Gewässern vor der Küste Somalias oder im Indischen Ozean gelöst werden kann, sondern nur an Land. Die Antwort liegt in der Herstellung von staatlicher Autorität in den zurzeit noch gesetzlosen Teilen Somalias. Dies erfordert gemeinsame Maßnahmen, eingebettet in eine vorausschauende Außen- und Sicherheitspolitik und einer geeigneten Wirtschaftsstrategie. All dies benötigt Zeit, und es wäre nützlich, wenn alle Beteiligten eng kooperierten, um dieses Ziel erreichen zu können. Mittelfristig müssen die Reedereien zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um ihre Schiffe vor möglichen Angriffen besser zu schützen.

Asien und Europa müssen auch im Kampf gegen den potenziellen maritimen Terrorismus besser kooperieren. Al-Qaida Angriffe gegen maritime Ziele unterstreichen die Zielsetzung der Terroristen. Im Fokus der Terroristen stehen auch sogenannte „Choke Points“ und Megahäfen.

Die Container Security Initiative, der International Port Facility Code und die Kooperation zwischen staatlichen Organisationen und der Industrie sind geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung des potenziellen Terrorismus.

Gehen wir von dem erweiterten Sicherheitsbegriff aus, der politische, wirtschaftliche, soziale, ökologische und militärische Dimensionen umfasst, so wird sich auch die Piraterie und der potenzielle maritime Terrorismus nur im Zusammenwirken staatlicher Institutionen und der Privatwirtschaft erfolgreich bekämpfen lassen.



Das ISPSW

Das Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung (ISPSW) ist ein privates, überparteiliches Forschungs- und Beratungsinstitut.

In einem immer komplexer werdenden internationalen Umfeld globalisierter Wirtschaftsprozesse, weltumspannender politischer, ökologischer und soziokultureller Veränderungen, die zugleich große Chancen, aber auch Risiken beinhalten, sind unternehmerische wie politische Entscheidungsträger heute mehr denn je auf den Rat hochqualifizierter Experten angewiesen.

Das ISPSW bietet verschiedene Dienstleistungen – einschließlich strategischer Analysen, Sicherheitsberatung, Executive Coaching und interkulturelles Führungstraining – an.

Die Publikationen des ISPSW umfassen ein breites Spektrum politischer, wirtschaftlicher, sicherheits- und verteidigungspolitischer Analysen sowie Themen im Bereich internationaler Beziehungen.

ANALYSE

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
verehrte Kolleginnen und Kollegen,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

es ist mir heute eine große Freude, am Workshop „Verteidigungspolitik und Maritime Sicherheit in Asien“ der Konrad-Adenauer-Stiftung teilnehmen zu dürfen. Darüber hinaus war es für unser Institut ISPSW ein Privileg, die KAS bei der Vorbereitung und Durchführung dieser hochrangigen Konferenz in Hongkong unterstützen zu können.

In meiner Stellungnahme möchte ich mich auf das Thema “Piraterie und maritimer Terrorismus” konzentrieren. Der Schutz der internationalen Seewege liegt im Interesse asiatischer und europäischer Staaten, da ein Großteil unseres bilateralen Handels über See durchgeführt wird.

Die gemeinsame Bedrohung

Die gemeinsame Bedrohung möchte ich Ihnen an drei Beispielen erläutern:

Im Januar dieses Jahres (2011) stürmte ein Kommando des südkoreanischen Zerstörers *Choi Young*, der den gekaperten südkoreanischen Chemiefrachter *Samho Jewelry* eine Woche lang beschattet hatte, das Schiff, tötete acht Piraten und nahm fünf weitere gefangen, ohne dass ein Mitglied der Crew getötet wurde. Die überlebenden Piraten wurden nach Südkorea verbracht und vor Gericht gestellt.

Am 10. Februar wurde das südkoreanische Frachtschiff *Daisy*, das von einigen Piraten-Schnellbooten im Golf von Aden verfolgt wurde, durch die chinesische Marine gerettet. Die chinesische Fregatte *Xuzhou*, die 40 Nau-



tische Meilen vom Ort des Geschehens operierte, wurde beauftragt, einzuschreiten. Ein Hubschrauber des Kriegsschiffs erreichte innerhalb von 20 Minuten das koreanische Schiff. Während der Hubschrauber über dem Frachtschiff kreiste, sandte er Warnungen an die Piratenboote aus und das Frachtschiff konnte sich aus der Gefahrenzone entfernen.

Obwohl Südkorea und China Teil der multinationalen Anti-Piraten-Mission in der Region sind, hatte die chinesische Rettungsgeste möglicherweise positive Auswirkungen auf die bilateralen Beziehungen, berücksichtigt man die angespannten Beziehungen zwischen Südkorea und China im vergangenen Jahr wegen ihrer Differenzen im Umgang mit Nordkorea.

Lassen Sie uns einen Blick auf die deutsche Seite werfen. Am 5. April 2010 retteten sechs Angehörige der niederländischen Marine das deutsche Schiff *MS Taipan*. Zehn Piraten wurden festgenommen, in die Niederlande verbracht und inhaftiert, bevor sie nach Hamburg ausgeliefert wurden. Die Angeklagten wurden am 21. November 2010 in Hamburg vor Gericht gestellt und wegen der versuchten Entführung eines deutschen Containerschiffes verurteilt.

Ein schwerwiegender Zwischenfall ereignete sich im Januar dieses Jahres (2011) beim Versuch, die *Beluga Nomination* aus den Händen somalischer Piraten zu befreien. Die *Beluga Nomination* wurde etwa 435 Meilen nördlich der Seychellen von den Piraten gekapert. Zwölf Mitglieder der Crew suchten Schutz in der Zitadelle des Schiffs und sandten Notsignale aus. Den Piraten gelang es jedoch am 25. Januar, in den Sicherheitsraum vorzudringen und die Crew gefangenzunehmen. Ein Boot der Küstenwache der Seychellen erreichte die *Beluga Nomination*, griff die Piraten an, war aber nicht in der Lage, das Schiff zurückzuerobern. Ein Mitglied der Crew wurde von den Piraten erschossen, sieben gefangen genommen. Andere konnten sich mit einem Rettungsboot in Sicherheit bringen und wurden von einem NATO-Schiff gerettet. Am 13. April verließen die Piraten das Schiff in der Bucht von Haradere und das Schiff konnte mit sieben Seemännern an Bord Somalia verlassen. Ich gehe davon aus, dass Lösegeld gezahlt wurde.

Diese Fälle zeigen, dass Schiffe aus Asien und Europa den gleichen Gefahren ausgesetzt sind und dass in manchen Fällen gemeinsame Aktionen erfolgreich verlaufen, in anderen Fällen leider nicht. Lassen Sie uns nun auf einige Statistiken blicken:

In Indonesien haben sich Piratenangriffe von 121 im Jahre 2003 auf 15 im Jahre 2009 reduziert. Jedoch war im Jahre 2010 ein Anstieg von 40 tatsächlichen oder versuchten Angriffen zu verzeichnen. In der Straße von Malakka konnten wir eine positive Entwicklung beobachten: Im Jahre 2004 wurden 38 Angriffe festgestellt, in den Jahren 2009 und 2010 nur zwei. Ähnliche Entwicklungen konnten in der Straße von Singapur registriert werden: acht Angriffe im Jahre 2004, neun Angriffe im Jahre 2009 und im Jahre 2010 ein Rückgang auf drei.

Während Angriffe vor der somalischen Küste weiterhin hoch blieben, reduzierten sich die Zwischenfälle im Golf von Aden im vergangenen Jahr um mehr als die Hälfte; von 117 Angriffen im Jahr 2009 auf 53 im Jahr 2010. Dies ist den internationalen Patrouillen der Seestreitkräfte sowie geeigneten Maßnahmen seitens der Reedereien und des Schifffahrtspersonals zu verdanken.

Nichtsdestotrotz sind in anderen Teilen der somalischen Küste, einschließlich des Roten Meers und des Indischen Ozeans, wo Marinepatrouillen nicht umfassend verfügbar sind, die Angriffe substanziell gestiegen. 80 Attacken wurden im Golf von Aden, im südlichen Roten Meer und im Arabischen Meer registriert; 139 an der



Ostküste von Afrika und im Indischen Ozean. Mit Stand 31. Dezember 2010 hielten somalische Piraten vermutlich 28 Schiffe mit 638 Crewmitgliedern verschiedener Nationen als Geiseln fest.

Am 18. August 2011 veröffentlichte das International Maritime Bureau (IMB) folgende Zahlen für Piraterie und bewaffnete Überfälle für Somalia:

Zwischenfälle insgesamt: 178

Entführungen: 22

Gefangene: 362

Getötete: 7

aktuelle Anzahl Schiffe in Händen somalischer Piraten: 18

aktuelle Anzahl Gefangene in Händen somalischer Piraten: 355

Zahlen des Verbandes Deutscher Reeder für das Jahr 2010 weisen darauf hin, dass 238 Mio. US-Dollar Lösegelder gezahlt worden sein sollen und dass sich die Schäden auf insgesamt 1,25 Mrd. US-Dollar belaufen.

In einer strategischen ISPSW Publikation von Maxim Worcester, Senior Advisor ISPSW, mit dem Titel *Time to rethink the fight against maritime piracy in the Indian Ocean*, die im Februar 2011 publiziert wurde, unterbreiteten wir folgende Empfehlungen:

- In einem ersten Schritt sollten die Seegesetze, die den Einsatz von Machtmitteln auf hoher See und in Territorialgewässern regeln, einer näheren Prüfung unterzogen werden. Diese Gesetze bedürfen der Überarbeitung und müssen an die Bedrohungen des 21. Jahrhunderts angepasst werden.
- Die Einsatzregeln der Marineeinheiten, die den Auftrag haben, die Handelsrouten zu schützen, müssen koordiniert und abgestimmt werden. Außerdem muss überlegt werden, welche Schiffe für die Pirateriebekämpfung besonders geeignet und am kostengünstigsten eingesetzt werden können.
- Der Einsatz privater Sicherheitsunternehmen muss geregelt und abgestimmt werden.
- Reedereien müssen die grundlegenden Sicherheitsanforderungen erfüllen, wenn sie in Gefahrenzonen operieren. Das Wohl der Crew und der Ladung muss im Auge behalten werden. Die Reedereien müssen verstärkt in passive Abwehrmaßnahmen investieren und aktive Maßnahmen, falls erforderlich, mit geeigneten Mitteln ergreifen können.
- Polizei und Sicherheitsdienste sollten international tätige kriminelle Gruppen, die in Piraterie verwickelt sind, zu einem möglichst frühen Zeitpunkt identifizieren und bekämpfen, um auf diese Weise die Attraktivität für Piraten reduzieren zu können. Sie sollten ferner sicherstellen, dass die Piraterie von terroristischen Organisationen nicht genutzt werden kann, um ihre Ziele zu verwirklichen.
- Die Bankenwelt sollte verstärkt mögliche Geldwäsche-Aktivitäten beobachten und alle verdächtigen Transaktionen an die zuständigen Behörden melden.
- Um Somalia längerfristig stabilisieren zu können, müssen entsprechende Pläne entwickelt werden, u.a. der Aufbau einer effektiven Küstenwache, nebst Bereitstellung entsprechender finanzieller Ressourcen. Dies kann mit Hilfe öffentlicher und privater Partnerschaften mit qualifizierten Sicherheitsunternehmen gemeinsam durchgeführt werden.



Allen Experten ist klar, dass das Piraterieproblem nicht in den Gewässern vor der Küste Somalias oder im Indischen Ozean gelöst werden kann, sondern nur an Land. Die Antwort liegt in der Herstellung von staatlicher Autorität in den zurzeit noch gesetzlosen Teilen Somalias. Dies erfordert geeignete Maßnahmen, eingebettet in eine vorausschauende Außen- und Sicherheitspolitik und einer geeigneten Wirtschaftsstrategie. All dies benötigt Zeit, und es wäre nützlich, wenn alle Beteiligten eng kooperierten, um dieses Ziel erreichen zu können.

Lassen Sie mich nun zum maritimen Terrorismus überleiten.

Definitionen

Es ist schwierig, maritimen Terrorismus zu definieren, zumal die Vereinten Nationen bislang nicht in der Lage gewesen sind, eine allseits gültige und bindende Definition für Terrorismus zu finden.

Das US-Verteidigungsministerium definiert Terrorismus wie folgt: „*Unlawful use or threatened use or force of violence against people or property to coerce or intimidate governments or societies, often to achieve political, religious or ideological objectives.*“ Ich glaube, dass man diese Definition auch auf den maritimen Terrorismus anwenden kann.

Wirft man einen Blick auf die zahlreichen Piratenangriffe am Horn von Afrika oder im Indischen Ozean, so wird deutlich, dass monetäre Gründe überwiegen und man das Kapern von Schiffen und Erpressungen nicht als maritimen Terrorismus, sondern als Organisierte Kriminalität (OK) bezeichnen muss.

Will man eine Analyse der maritimen terroristischen Bedrohungslage vornehmen, genügt es nicht, nur die Fähigkeiten und die Motive terroristischer Gruppen zu durchleuchten, sondern man muss auch das maritime Umfeld, Schifffahrtspraktiken, die Verwundbarkeit der Handelsschifffahrt sowie Gegenmaßnahmen von Behörden und anderen Institutionen, die mit der Sicherheit der regionalen Schifffahrtswege betraut sind, berücksichtigen.

Lassen Sie mich auf einige Beispiele für geplante oder durchgeführte maritime Terrorangriffe eingehen:

Juli 2010

Der letzte maritime terroristische Angriff fand am 28. Juli auf die *M. Star*, einen japanischen Öltanker, in der Straße von Hormuz statt. Die Abdullah Azzam Brigaden, eine militante Gruppe mit Verbindungen zu Al-Qaida, ließen verlauten, dass sie einen Selbstmordanschlag auf den Tanker verübt hätten. Ein Crewmitglied wurde verletzt, die Schiffshülle stark beschädigt.

Lassen Sie uns einige Jahre zurückblicken:

Januar 2000

Mitglieder der Al-Qaida führten einen erfolglosen Angriff in Aden gegen die *USS Sullivans* durch. Das Boot, das mit Sprengstoff überladen war, sank jedoch vor Erreichen des Ziels.



Oktober 2000

Erfolgreicher Angriff der Al-Qaida gegen den US-Zerstörer *USS Cole*, der im Yemen vor Anker lag. 17 US-Seeleute kamen dabei ums Leben, 39 wurden verwundet.

Juni 2002

Marokkanischer Geheimdienst verhaftet Mitglieder der Al-Qaida, die Anschläge auf britische und US-Schiffe in der Straße von Gibraltar planten.

Oktober 2002

Angriff einer jemenitischen Terrorgruppe – mit Verbindungen zu Al-Qaida – auf den französischen Öltanker *Limburg* vor dem Hafen von Ash Shahir. Ein Besatzungsmitglied wurde getötet, mehrere verletzt. 90 000 Tonnen Öl ergossen sich in den Golf von Aden. Folge: vor dem Anschlag wurden pro Monat 43.000 Container umgeschlagen, danach nur noch 3.000. Ferner mussten 3.000 Hafentarbeiter entlassen werden, und das Bruttoinlandsprodukt sank um ein Prozent.

Februar 2004

Bombenattentat der Abu Sayyaf Gruppe auf eine Passagierfähre in den Philippinen. Über 100 Tote.

August 2005

Israels Sicherheitsdienst Shin Bet warnt vier israelische Kreuzfahrtschiffe, die die Türkei anlaufen wollten, vor einem möglichen Terrorangriff und leitet sie nach Zypern um.

Juli 2009

Ägyptische Sicherheitsorgane verhindern einen Angriff auf den Suezkanal und auf eine angrenzende Ölleitung. Nach Quellen aus Kairo bestand die Terrorgruppe aus 24 Ägyptern und einem Palästinenser

Januar 2010

Ägyptische Behörden ermitteln gegen eine neue mutmaßliche Terrorgruppe, die unter anderem Anschläge gegen US-Schiffe im Suezkanal geplant haben soll. Die Gruppe habe zudem Waffen- und Sprengstofflieferungen an die Hamas im Gazastreifen geplant.

Nach Erkenntnissen westlicher Nachrichtendienste haben einige islamistische Terrorgruppen erklärt, dass es ihr Ziel sei, die westlichen Versorgungslinien zu unterbrechen. So auch der damals zweite Mann der Al-Qaida, Aiman Al-Sawahiri wörtlich: „Wir müssen den Westen daran hindern, das Öl der Muslime zu plündern.“

Auffallend auch, dass in den letzten 15 Jahren nur zwei Prozent aller terroristischen Anschläge dem maritimen Terrorismus zugeordnet werden konnten. Obwohl maritime Terroranschläge auch in Zukunft nicht ausgeschlossen und keineswegs verharmlost werden dürfen, erfordern sie besondere operative Fähigkeiten, über die die Terroristen bislang vermutlich noch nicht verfügen.

Vergessen sollten wir in diesem Zusammenhang nicht die Pläne des im November 2002 in den Vereinigten Arabischen Emiraten verhafteten Chefplaners der Al-Qaida für maritimen Terrorismus, Abd Al Rahman Al



Nashiri, auch *Prince of the Sea* genannt. Nashiri hatte eine Strategie entwickelt, die folgende vier Elemente enthielt.:

- Rammen oder Sprengen von Schiffen mittlerer Größe in der Nähe anderer Schiffe oder in Häfen;
- Angriff auf Supertanker aus der Luft mit kleineren Flugzeugen, vollgepackt mit Sprengstoff;
- Unterwasserangriffe auf Schiffe mit Kampfschwimmern unter Einsatz von Haftminen oder auch Selbstmordattentätern;
- Angriff auf Kreuzfahrtschiffe.

Der *Prince of the Sea* vergaß offensichtlich aber Ölpattformen als potenzielle Ziele ins Auge zu fassen. Die katastrophalen Umweltzerstörungen, ausgelöst durch eine Explosion, ist im Falle der Deepwater Horizon im Golf von Mexiko sehr gut dokumentiert. Wie einfach es ist, eine Plattform zu stürmen, demonstrierte Greenpeace im August 2010, als sie die Cairn Energy's Stena Don Ölpattform in der Baffin Bay, westlich von Grönland, stürmte.

Choke Points und Megahäfen stehen im Fokus der Terroristen

Terroristen werden sich die Frage stellen, an welchen Punkten sie die Infrastruktur der industrialisierten Welt besonders empfindlich treffen können, zumal die bisher durchgeführten maritimen Terrorangriffe bislang den Welthandel nicht gefährdet haben. Sie werden ihre Aufmerksamkeit somit auf sogenannte Choke Points und Megahäfen richten, denn 75 Prozent des internationalen Seeverkehrs wird mit rund 50.000 Schiffen über etwa 2.800 Häfen abgewickelt.

Seestraßen und Choke Points

Zu den kritischen Choke Points gehört auch die strategisch bedeutsame Meerenge von Malakka. Sie verbindet den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und dem Pazifik. Sie ist die wichtigste Handelsroute zwischen dem Fernen Osten, den Golfstaaten und Europa. Jährlich werden 90.000 Schiffspassagen in der Straße von Malakka registriert. Über diese Route werden etwa ein Drittel des Welthandels, 80 Prozent der Ölimporte für Ostasien und zwei Drittel der weltweiten Flüssiggas Transporte durchgeführt.

Ein Terroranschlag – etwa durch Versenkung eines Tankers in der Malakka Straße – würde diese blockieren, Handelsschiffe müssten einen Umweg von fast 1.000 Kilometern über die Indonesische Straße von Sunda und Flores in Kauf nehmen. Die Schiffe müssten bei dieser Route zwei Tage mehr auf See verbringen, was jährlich rund 8 Mrd. US-Dollar Mehrkosten verursachen würde. Die Fracht- und Versicherungsraten schossen generell in die Höhe. Die Marktpreise für alle transportierten Waren würden in kürzester Zeit erheblich ansteigen – mit negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Region und den Welthandel.

Terroristische Angriffe können aber auch an anderen Choke Points erwartet werden, wie der Straße von Hormuz, Bab al Mandat, den Suezkanal, Bosphorus, Straße von Gibraltar oder am Panamakanal.



Häfen

Da zahlreiche der größten Häfen der Welt in Ost- und Südostasien liegen und ein Großteil des Handels über die Seewege in dieser Region verläuft, dürften diese in der Zielplanung der Terroristen besondere Aufmerksamkeit genießen. Hierzu gehören zum Beispiel Häfen wie Kobe, Tokio, Yokohama, Pusan, Shanghai, Kaohsiung, Hongkong und Singapur. Natürlich stehen auch Megahäfen in den U.S.A. und in Europa im Visier der Terroristen.

Mit gesprengten Containerschiffen könnten auch Hafenzufahrten über Wochen blockiert und unpassierbar gemacht werden, ganz zu schweigen von einem Anschlag in einem der 20 Megahäfen mit einer sogenannten „Dirty Bomb“. Eine Schließung zum Beispiel des Hafens von Singapur könnte jährlich über 200 Mrd. US-Dollar kosten. Auch der terroristische Einsatz eines vollbeladenen Gastankers gegen einen der Megahäfen hätte eine verheerende Wirkung und würde den Welthandel bedrohen – vergleichbar mit dem 9. September.

Fazit: Der Welthandel ist potenziell durch den maritimen Terrorismus bedroht. Dies schließt Asien und Europa mit ein.

Die Präsenz und die Kooperation internationaler Seestreitkräfte zur Bekämpfung der Piraterie in der asiatischen und afrikanischen Region hatte positive Auswirkungen. So konnten zahlreiche Versuche der Piraten, Schiffe zu kapern, verhindert werden.

Nützlich auch die von den U.S.A. im Jahre 2002 initiierte Container Security Initiative (CSI). Ziel des Programms ist es, aus den 230 Mio. Stahlcontainern, die jedes Jahr auf den Seewegen transportiert werden, solche zu identifizieren, die Massenvernichtungswaffen oder gefährliche radioaktive Substanzen beinhalten, die von Terroristen für einen Angriff verwendet werden könnten.

Hilfreich auch der International Ship and Port Facility Code. Hierbei handelt es sich um ein Abkommen im Rahmen der International Maritime Organization, der Seeschiffahrtsorganisation der Vereinten Nationen. In diesem sind zum Beispiel Regeln zum Schutz vor Terrorangriffen auf Schiffe oder für Häfen festgelegt.

Im Zusammenwirken zwischen staatlichen Organen und der Industrie werden auch technische Mittel zum Einsatz gebracht, um sich vor potenziellen Terrorangriffen zu schützen, sei es durch Nutzung von Scannern für Großcontainer oder durch den Einsatz von Long-Range Acoustic Devices (LRAD), sogenannten Schallkanonen. Ferner kommen Anti-Boarding-Systeme – sprich 9.000-Volt-Schutzzäune – zur Anwendung oder auch unbemannte Inventur-Aufklärungssysteme, die mit Kameras ausgestattet sind, weite Teile des Ozeans absuchen und diese Daten direkt an ein Schiff oder an eine Bodenstation übermitteln können.

Hinweisen möchte ich auch noch auf einen neuen Trend. Aufgrund von Piratenangriffen auf Schiffe, Verlust von Seefracht, der Erhöhung von Versicherungsraten und daraus resultierenden Schäden in Höhe von etwa 16 Mrd. US-Dollar jährlich, verstärken Staaten ihre Zusammenarbeit mit privaten Sicherheitsfirmen, die sich auf Seesicherheit spezialisiert haben. Britische und US-Firmen spielen hierbei eine führende Rolle. Aber auch deutsche Unternehmen haben Konzepte entwickelt, um die maritime Sicherheit zu erhöhen. Außerdem können wir bei der Bundesregierung hinsichtlich des Einsatzes privater Sicherheitsunternehmen auf Schiffen unter deutscher Flagge eine größere Flexibilität beobachten.



Blick in die Zukunft

Berücksichtigt man die Bewaffnung moderner Seestreitkräfte, die unter anderem darauf eingestellt sind, gegnerische Seestreitkräfte auszuschalten, wird deutlich, dass diese Schiffe für die Bekämpfung von Seepiraten nicht sonderlich geeignet sind. Erforderlich sind Schiffe, die längere Zeit auf See operieren können, über modernste Aufklärungssysteme und über angemessene Kampfkraft verfügen, um Piraten effizient bekämpfen zu können. Eine solche Lösung wird bereits von Privatunternehmen angeboten. So veröffentlichte das US-Unternehmen Juliet Marine Systems Inc. (JMS) am 10. August 2011 erstmalig Fotos der *Ghost*, die zur Piratenbekämpfung besonders geeignet sein soll.

Gehen wir von dem erweiterten Sicherheitsbegriff aus, der politische, wirtschaftliche, soziale, ökologische und militärische Dimensionen umfasst, so wird sich auch die Piraterie und der potenzielle maritime Terrorismus nur im Zusammenwirken staatlicher Institutionen und der Privatwirtschaft erfolgreich bekämpfen lassen.

Anmerkung: Der Beitrag gibt die persönliche Auffassung des Autors wieder.

Vortrag ISPSW Präsident Dr. Peter Roell am 30. September 2011 auf dem Workshop „Defence Policies and Maritime Security in Asia“ der Konrad-Adenauer-Stiftung e.V. in Hongkong.

Über den Autor dieses Beitrags

Seit Januar 2006 ist Dr. Peter Roell Präsident des Instituts für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung (ISPSW) in Berlin. Zuvor war er als Senior Advisor für Außen- und Sicherheitspolitik an der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU in Brüssel tätig. In Deutschland leitete Dr. Roell das Referat Asien-Pazifik, Lateinamerika und Afrika (Subsahara) und war an deutschen Botschaften im Nahen und Mittleren Osten sowie in Asien tätig.

Dr. Roell studierte Sinologie und Politische Wissenschaften an den Universitäten in Bonn, Taipei und Heidelberg und promovierte an der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg.

Dr. Roell ist Ancien des NATO Defense College in Rom und der Bundesakademie für Sicherheitspolitik (BAKS) in Berlin.



Dr. Peter Roell