

Piraterie 2016

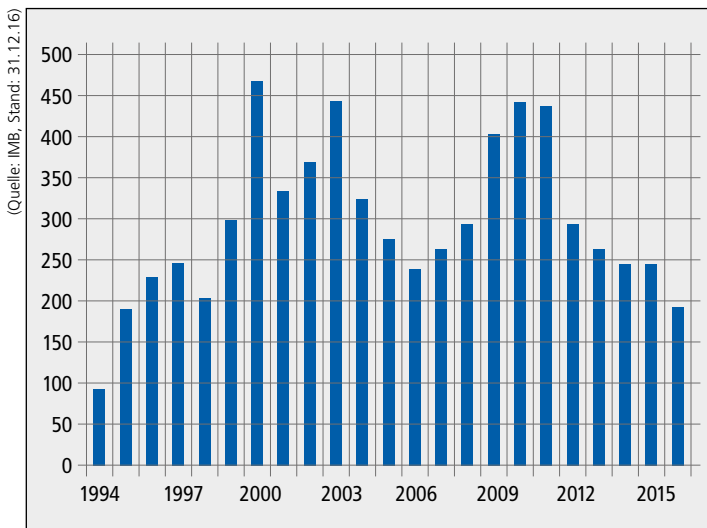
Effektives Containment und anhaltende Risiken

Michael Stehr

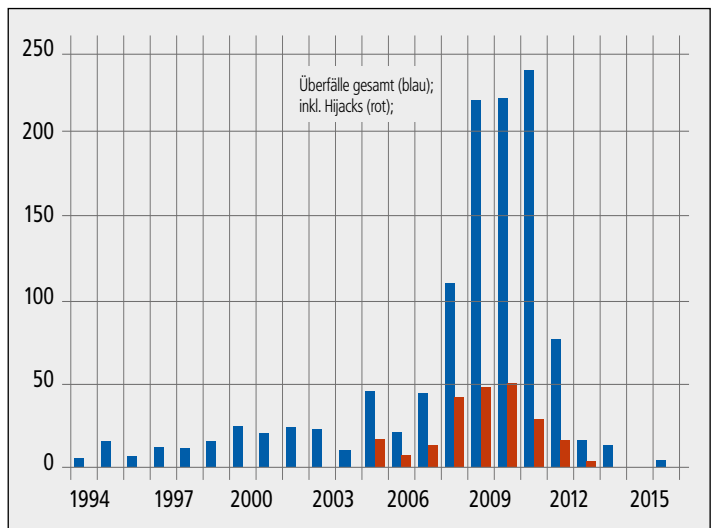
Der Annual Piracy Report des IMB für 2016, die Statistik zur Piraterie, ist die am längsten geführte verlässliche Statistik für diesen Zweig der maritimen Kriminalität. Ausgehend von den Beobachtungen

noch aktiv, derzeit arbeiten sie wie schon Ende der neunziger Jahre niederschwellig vorwiegend an der Schutzgelderpressung von Fischerei-Fahrzeugen und finden in den ohne Lizenz in somalischen Gewäs-

sitzen müssen. Dem geschäftstüchtigen Organisator von Überfällen u.a. auf „Sirius Star“, „Faina“, „Pompei“, der sich nach 2010 der Regierung in Mogadischu tatsächlich als „Piratenjäger“ andiente und 2012



Piraterie weltweit: Gemeldete Überfälle von 1994 bis 2016



Piraterie am Horn von Afrika: Überfälle 1994 bis 2016

der Seestreitkräfte, die am Horn von Afrika an Einsätzen zur Seeraumüberwachung eingesetzt waren und sind, muss man von einer Dunkelziffer bei Überfällen und Entführungen ausgehen, die bei Faktor 4-5 anzusetzen ist.

Die Daten des IMB weisen für 2016 weltweit 191 Angriffe (246 in 2016) und 7 Schiffs-Entführungen (15). Rund 150 Seeleute wurden vorübergehend ihrer Freiheit beraubt (271 in 2015). Todesfälle wurden in 2016 nicht gemeldet (1 in 2015). Auffällig ist aber, dass von den Angreifern deutlich häufiger Schusswaffen mitgeführt oder eingesetzt wurden (48 Fälle gegenüber 33 Fällen in 2015). Insgesamt wurden 10 von deutschen Unternehmen verwaltete Schiffe angegriffen. Der Bericht ist als PDF-Datei kostenfrei bestellbar unter <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>.

Hotspot Horn von Afrika

Die Regierung in Mogadischu übte auch in 2016 Kontrolle nur über den geringsten Teil der Gesamtfläche Somalias aus. Die Piratenbanden sind insbesondere an der lang gestreckten Ostküste des Landes immer

sehr fischenden Trawlern asiatischer Herkunft geeignete Opfer. Selbst somalische Fischer sind nicht sicher vor Attacken. Diese Aktionen werden nicht an das IMB gemeldet. Dass die Piratenbanden immer noch da sind, beweisen die wenigen Vorfälle. Eine Attacke mit für Piraten typischen Booten und Vorgehensweisen ist 2016 im Golf von Aden verzeichnet worden. Ein Angriff rund 300 sm ostwärts der Küste Somalias hat ebenfalls Eingang in die Statistik gefunden. Beide Angriffe waren erfolglos. Im Vorjahr gab es keine Angriffe. Seestreitkräfte etlicher Nationen sind nach wie vor am Horn von Afrika präsent, auch die Deutsche Marine, die bis Mai unter dem EU-Mandat Atalanta weiter operieren kann.

Somalische Piraten gehen ein geringes Risiko ein, von der Justiz belangt zu werden. Einige derjenigen, die im Golf von Aden operierten, saßen in Gefängnissen in der Provinz Puntland ein. Einer der bekanntesten Drahtzieher aus Harardhere, Mohamed Abdi Hassan genannt „Afweyne“ (Großmaul), konnte in Belgien schon 2015 zu zwanjig Jahren Haft verurteilt werden, nachdem er sich auf Einladung eines „Filmteams“ dorthin begeben hatte. Er wird wohl mindestens die Hälfte der Strafe ab-

in Malaysia schon einmal verhaftet wurde und rasch wieder freikam, weil er ein Dokument vorwies, das ihn als somalischen Diplomaten auswies, war die Eitelkeit zum Verhängnis geworden.

Hotspot Horn von Afrika

Ein Zwischenfall, der nicht der Piraterie zuzuordnen ist, ereignete sich am 01. Oktober 2016 im Bab al-Mandab. Der seit 2015 von den Vereinigten Arabischen Emiraten für militärische Transporte genutzte Ro/Ro-Katamaran „Swift I“ wurde beim Transit etwa 8 sm unter der Küste des Jemen nordöstlich von Mokka von Land aus mit einem oder mehreren kleineren Flugkörper(n) beschossen. Jemenitische Huthi-Rebellen reklamierten den Angriff für sich.

Da der Fall in den Havarieberichten der Schiffsversicherungsbranche auftauchte, ist jedenfalls von Sachschäden an Schiff und/oder Ladung auszugehen.

Hotspot Westafrika

An den Küsten Westafrikas wurden 2016 insgesamt 54 Angriffe gemeldet (26 in 2015). Die Küstengewässer und Deltas Ni-

gerias zählten mit 36 Überfällen auch 2016 zu den gefährlichsten Schifffahrtsrouten der Welt, deutlich mehr als im Vorjahr, das mit 14 Meldungen einen bemerkenswerten Ausnahme-Tiefstand zeigte, der auf effektive Aktionen der nigerianischen Sicherheitskräfte in Zusammenarbeit mit amerikanischen und europäischen Streitkräften zurückzuführen ist. Die Kontrollmöglichkeiten der nigerianischen Regierung stützen sich auf begrenzte Mittel von Seestreitkräften und Küstenschutzpolizei. Ethnische und kulturell definierte Gruppen haben relative Handlungsfreiheit, die sie wie zu Störtebekers Zeiten mal im Auftrag und zuweilen auf eigene Rechnung nutzen. Überfälle werden zumeist im Nigerdelta oder dicht unter der Küste durchgeführt, selten auf Hoher See, stets aber mit schlagkräftiger Bewaffnung und hoher Professionalität, wie sich etwa im Fall „Maximus“ zeigte.

Verschiedene „Geschäftsmodelle“ finden anhaltend Anwendung: Diebstahl leicht verwertbarer Sachen von Schiffen auf Reede oder am Pier, Entführung von Besatzungen von Offshore-Anlagen oder Schiffen, Entführung von Küstentankern mit Treibstoff für den Schwarzmarkt. Mitführung und Einsatz von automatischen Langwaffen sind an der Küste Nigerias an der Tagesordnung.

Bemerkenswert ist der Überfall auf den Produktentanker MT „Maximus“ am 11. Februar 2016 etwa 77 sm südlich von Abidjan (Elfenbeinküste). 14 Piraten kaperten und plünderten das Schiff. Von den 18 Besatzungsmitgliedern wurden 2 an die Küste entführt, während ein Teil der Piratenbande das Schiff improvisiert neu pönte. Die alarmierte Marine Togos nahm die Beschattung des Fahrzeugs auf – die Aktivitäten wurden mit dem Reeder und dem IMB koordiniert. Nachdem MT „Maximus“ in nigerianische Hoheitsgewässer einlief, übernahm die Marine Nigerias, die den Tanker am 20. Februar unter Schusswechsel von den Piraten befreite. Ein Pirat soll dabei ums Leben gekommen sein, von der Besatzung des Tankers wurde wohl niemand verletzt. Die beiden entführten Seeleute wurden am 20. Februar von den Piraten freigegeben.

Hotspot Asien

Die asiatische Piraterie scheint im Rückgang begriffen – mit 84 Fällen im Vergleich zu 178 im Vorjahr. Der geografisch ausgedehnte Hotspot Indonesien steht in 2016 für 49 Fälle, im Vorjahr waren es noch 108. Die Küstengewässer der Philippinen standen für 10 Überfälle (Vorjahr 11). Ein bemerkenswerter Rückgang ist vor den Küsten Vietnams zu verzeichnen mit 9 Fällen gegenüber 27 im Vorjahr, wobei sich die Vorjahreszahl gegenüber den Zahlen

des zurückliegenden Jahrzehnts als Ausreißer nach oben darstellt. Die Zusammenarbeit von Indonesien, Malaysia, Singapur und Philippinen wird durchaus erfolgreich aber nach wie vor mit Zurückhaltung betrieben. Einer effektiven Umsetzung harrt noch das schon vor zehn Jahren begründete Abkommen „RECAAP“ (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery) zwischen Singapur, Indonesien, Malaysia und Philippinen, das u.a. die Nachteile in fremde Hoheitsgewässer erlauben würde, was aber auf Befindlichkeiten der Mehrheit der beteiligten Staaten trifft.

Bewaffnete Sicherheitsteams weiter stark nachgefragt

Viele Reedereien, auch deutsche Reeder, setzen in gefährdeten Fahrtgebieten weiterhin auf die Einschiffung von Privately Contracted Armed Security Teams (PCAST). Bisher ist noch kein von PCAST geschütztes Schiff massiv attackiert, geschweige denn gekapert worden. Dabei kamen Anbieter aus Deutschland auch 2016 nicht so stark zum Zuge wie erhofft, obwohl sie gut qualifiziertes Personal und qualitativ gute Angebote offerieren können. Die sehr restriktiven deutschen Vorschriften behindern die Flexibilität und erhöhen die Kosten im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz. ■