

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Maritimer Terrorismus und insbesondere Piraterie geraten aufgrund ihrer steigenden weltweiten Bedeutung immer stärker in den Fokus der Öffentlichkeit. 2011 wurden bis zum 14. November weltweit 397 Angriffe durch Piraten registriert. Zudem befinden sich derzeit 10 Schiffe sowie 243 Geiseln allein in der Hand von somalischen Piraten. Das Verbundprojekt **PiraT** widmet sich dieser Herausforderung. In den vergangenen 19 Monaten haben die Partner des Verbundprojektes unterschiedliche Aspekte der objektiven Unsicherheitslage und der subjektiven Unsicherheitsperzeptionen im Zusammenhang mit der maritimen Sicherheit untersucht und bisher 12 Arbeitspapiere veröffentlicht. Insbesondere die Multidisziplinarität des Projektkonsortiums ermöglicht hierbei eine umfassende Betrachtung der Piraterie sowie des maritimen Terrorismus. So werden neben politischen, technischen und wirtschaftlichen Aspekten beispielsweise rechtliche Gesichtspunkte erörtert. In diesem Newsletter stellen wir Ihnen, neben Analysen der zeitgenössischen Piraterie und Sicherheitstechnologien, die Ergebnisse einer Befragung zur Risikoperzeption von Reedern und Versicherern vor.

Ihre Anregungen und Kommentare sind uns hochwillkommen.

Herzlich,
Ihr **PiraT** Team

Diebstahl, Raub und erpresserische Geiselnahme im maritimen Raum - Eine Analyse zeitgenössischer Piraterie.

- **PiraT Arbeitspapier Nr. 8** erschienen -

Aktuelle Berichte und Debatten zu Piraterie konzentrieren sich meist auf die Geiselnahmen durch somalische Piraten. Denn diese stellen nicht nur für Seefahrer ein im Vergleich zu anderen gewaltsamen Angriffen höheres Sicherheitsrisiko dar. Sie belasten auch die maritime Wirtschaft und damit den reibungslosen Ablauf der Warenkette weit mehr als die anderswo vorrangig praktizierten Raubüberfälle.

Dennoch ist es unerlässlich, sich auch die anderen Erscheinungsformen von Piraterie zu vergegenwärtigen, haben sie alle doch eins gemein: Genauso wie ihre Pendants zu Land lassen sich Diebstähle, Raubüberfälle, Entführungen und erpresserische Geiselnahmen zur See nie vollständig unterbinden. Durch vielschichtige, an den jeweiligen lokalen Kontext angepasste Maßnahmen vor allem in den Bereichen der Prävention und Strafverfolgung, können sie jedoch deutlich reduziert werden. Umso wichtiger ist es daher, sich mit den spezifischen Ursachen und Kontextbedingungen dieser Form von Kriminalität auseinanderzusetzen und die Motivationen der Akteure sowie ihre jeweiligen Organisationsstrukturen eingehend zu beleuchten.

Das Ende Juli erschienene, von Kerstin Petretto verfasste PiraT Arbeitspapier Nr. 8 nimmt sich dieser Aufgabe an, indem es Piraterie am Horn von Afrika, in Westafrika und Südostasien untersucht. Unter Einbeziehung geographischer, politischer, wirtschaftlicher

und sozio-kultureller Faktoren werden die regionalen Ausprägungen von Piraterie analysiert. Zudem werden Governancestrukturen auf regionaler und globaler Ebene vorgestellt, deren Ausbau und Verbesserung mitentscheidend sein wird für eine mittel- bis langfristigen Reduzierung von Piraterie.

Ziel des Papiers ist es nicht nur, dem Leser einen kritischen Überblick zu dem äußerst diversen Phänomen der Piraterie zu bieten. Darüber hinaus werden Indikatoren identifiziert, die zum einen eine bessere Einschätzung des Risikos für den Schiffsverkehr ermöglichen sollen und zum anderen einen Rahmen bieten, um Strategien zur Eindämmung von Piraterie zu verfeinern oder, wo nötig, neue Strategien zu entwickeln.

Analyse von schiffsbezogenen Sicherheitstechnologien zur Detektion und Verzögerung von Angriffen im Kontext von Piraterie und maritimem Terrorismus.

- PiraT Arbeitspapiere Nr. 9 & 10 erschienen - Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus lassen sich in unterschiedliche Kategorien einteilen. (1) *Detektion* von Angriffen kann u.a. mithilfe von Radargeräten erfolgen. (2) *Verzögerung* fasst Maßnahmen zusammen, die einen Angriff hinauszögern, wie beispielsweise ein Elektrozaun an der Schiffsreling (siehe Abbildung).



Quelle: rotec GmbH (2010)

(3) *Reaktionen* auf Angriffe können durch beauftragte Sicherheitskräfte oder die Besatzung selbst mit z.B. Wasserkanonen erfolgen (siehe Abbildung).



Quelle: CTF-151

In den PiraT Arbeitspapieren Nr. 9 und Nr. 10 wurden zunächst die Sicherheitstechnologien zur Detektion und Verzögerung von Angriffen analysiert. Ein weiteres Arbeitspapier zu Reaktionstechnologien wird Anfang 2012 folgen.

Die unterschiedlichen Sicherheitstechnologien wurden auf ihre Kosten, ihren Nutzen und ihre Machbarkeit hin analysiert. Zur Schätzung der Kosten wurden Hersteller und auch Verwender befragt. Zur Bewertung von Nutzen und Machbarkeit wurde im Rahmen des Projektes PiraT ein Expertenworkshop durchgeführt. In dieser Expertenbefragung wurde mit Hilfe von Gruppendiskussionen und Szenariotechnik die Einsetzbarkeit und Eignung der identifizierten Technologien zur Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus überprüft. Die Experten identifizierten Technologien bzw. Gerätschaften, die sich zur Detektion und Verzögerung eines Angriffes durch Piraten oder Terroristen auf See eignen und empfahlen deren Einsatz.

Obwohl sich die identifizierten Technologien prinzipiell für den Einsatz gegen Piraten und Terroristen eignen, wurde im Workshop darüber hinaus festgestellt, dass die Bedrohung durch maritimem Terrorismus schwieriger zu bewerten bzw. das Risiko nicht sinnvoll eingeschätzt werden kann. Während es jedes Jahr eine Vielzahl von Piratenangriffen gibt, stellen maritime Angriffe durch Terroristen die Ausnahme dar. Dies führt dazu, dass für Piraterie die Gefährdungslagen in unterschiedlichen Regionen relativ verlässlich eingeschätzt werden können. Für den Bereich des maritimen Terrorismus ist dies jedoch nicht möglich. Dies

ist sowohl auf eine fehlende, solide Datenbasis zurückzuführen als auch auf die hohe Vielfalt möglicher terroristischer Anschlagsszenarien.

Piraterie und maritimer Terrorismus aus Sicht deutscher Reeder – Ergebnisse einer Befragung.

- PiraT Arbeitspapier Nr. 11 erschienen -

Mit den Verbundpartnern des PiraT-Projektes wurde im ersten Quartal 2011 im Rahmen des Projektes eine Befragung von Reedereien durchgeführt, in welcher die Einschätzungen, Erwartungen und Auswirkungen von Piraterie und maritimem Terrorismus erfasst werden sollten. Der Fragebogen umfasste die folgenden Bereiche: Einschätzung der aktuellen und zukünftigen Sicherheitslage, Erfahrungen mit Piraterie und maritimem Terrorismus, Versicherungsschutz, Beurteilung der Koordinationsleistungen, Maßnahmen zum Schutz gegen Piraterie und maritimem Terrorismus sowie Angaben zum befragten Unternehmen.

Bei der Einschätzung der Sicherheitslage hat sich bestätigt, dass die Gefahr von Piraterie besonders hoch eingeschätzt wird, insbesondere in den von somalischen Piraten betroffenen Gebieten. Aus Sicht der Reeder wird sich die Gefährdung durch Piraterie weiter verschärfen. Im Gegensatz dazu wird beim maritimen Terrorismus keine Zunahme des Risikos erwartet und die Gefahr wird insgesamt deutlich geringer eingeschätzt. Rund die Hälfte der Befragten war bereits selbst von Piraterie betroffen. Die Anzahl der Angriffe insgesamt und die Anzahl der Angriffe pro Unternehmen haben von 2005 an stetig zugenommen haben. Die meisten Übergriffe wurden im Golf von Aden und an der afrikanischen Ostküste gemeldet, gefolgt von Südamerika. Bei letzterem kommt es im Unterschied zur Piraterie vor Somalia aber vor allem zu Diebstahl und seltener zu Entführungen oder Lösegeldpressungen.

Im Abschnitt zum Versicherungsschutz hat sich gezeigt, dass die überwiegende Zahl der deutschen Reeder im Ausland versichert ist. Dies trifft insbesondere auf die Entführungs- und Lösegeldversicherung sowie auf die Kriegsversicherung zu. Diese werden von 80% derjenigen, welche diese Risiken versichert haben, im Ausland abgeschlossen. Als Gründe für die Entscheidung, ausländische Versicherungsanbieter zu wählen, wurde in erster Linie angegeben, dass das Preis-Leistungsverhältnis im Ausland besser sei, und dass gute Erfahrungen mit ausländischen Versicherungsanbietern gesammelt wurden. Das mangelnde Angebot deutscher Versicherer war ebenfalls ein Kriterium. Unter den aufgrund von Piraterie und maritimem Terrorismus verursachten zusätzlichen Kosten sind gestiegene Versicherungsprämien die bedeutendsten Kosten, gefolgt von Kosten für die Gefahrenabwehr und höheren Gehältern für die Mannschaften.

Die internationalen Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus werden von den Reedern meist als ungenügend eingestuft. Zwei Drittel der Befragten gibt an, dass der Korridor im Golf von Aden die Sicherheit in geringem Maße erhöht, ein Drittel sagt, dies sei in hohem Maße der Fall. Die Reeder beurteilen Maßnahmen wie den militärischen Begleitschutz, die Ausdehnung des Einsatzgebiets in den indischen Ozean und weitere Konvoi-Fahrten als „gut“ bis „sehr gut“. Militärschutz, Polizeischutz und private Sicherheitskräfte werden als die besten Maßnahmen zum Schutz an Bord von Handelsschiffen angesehen. Voraussetzung für die Umsetzung derartiger Maßnahmen ist allerdings die Klärung der Rechtslage. Hier sehen die Befragten große Defizite auf nationaler und internationaler Ebene. Hinzu kommen ungeklärte Zuständigkeiten und Kompetenzstreitigkeiten multinationaler Einsatzverbände. Technische Gefahrenabwehrmaßnahmen an Bord der Schiffe werden eher schlecht bewertet. Der Sicherheitsraum, der Elektrozaun und das Engine Blocking System schneiden zum Zeit-

punkt der Befragung im ersten Quartal 2011 noch am besten ab. Aus Sicht der befragten Reeder sind Maßnahmen wie die Luftraumüberwachung und technologisch neuartige Radarsysteme zur Gefahrendetektion relativ gut geeignet. Zum Schutz von Crew und Schiff werden das Umfahren von gefährlichen Gebieten und das Fahren mit maximaler Geschwindigkeit bevorzugt.

Insgesamt zeigt die Befragung, dass aus Sicht der Reeder die (multi-)nationalen Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung besser koordiniert und konsequenter umgesetzt werden müssen. Die Rechtslage muss geklärt werden, auch um einen bewaffnete Begleitschutz an Bord der Schiffe zu ermöglichen. Die Kommentare im offenen Antwortfeld zeigen, dass sich die Reeder darüber bewusst sind, dass Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung auf See und eine Verbesserung der Koordinierungsleistungen keineswegs das Problem der Piraterie beseitigen. Vielmehr müssen die Probleme an Land gelöst werden.

Piraterie und maritimer Terrorismus aus Sicht der deutschen Versicherungswirtschaft – Ergebnisse einer Befragung deutscher Transportversicherer.

- PiraT Arbeitspapier Nr. 12 erschienen -

Im Rahmen des PiraT-Projektes wurde zusätzlich zur Befragung von Reedern eine Befragung von Anbietern maritimer Transportversicherungen durchgeführt. Auch hier wurden Einschätzungen, Erwartungen und Auswirkungen von Piraterie und maritimen Terrorismus erfasst. Im PiraT-Arbeitspapier Nr. 12 werden die Ergebnisse dieser Befragung dargestellt.

Die Versicherer schätzen das Risiko von Piraterie höher ein als dies beim maritimen Terrorismus der Fall ist. Im Bereich Versicherungsschutz wurde das Risiko aus der Seekaskoversicherung überwiegend in die Kriegsversicherung übertragen. Dies deutet darauf hin, dass

die Branche auf die zunehmende Bedrohung durch Piraterie vor Somalia reagiert hat. Dies macht sich ebenfalls bei den entstandenen Schäden bemerkbar. Sowohl die Anzahl als auch die Höhe der durch Piraterie entstandenen Schäden übertraf im Jahr 2010 den Schadensumfang aus dem Zeitraum 2005-2009. Dennoch gaben die Versicherer an, dass keine nennenswerten Anpassungen in den maritimen Transportversicherungsbedingungen notwendig seien. Mit dem bestehenden Versicherungsangebot und den derzeit geltenden Versicherungsbedingungen können die zu erwartenden Risiken offenbar ausreichend abgedeckt werden.

Im Bereich der Maßnahmen zum Schutz gegen Piraterie und Terrorismus fällt zunächst auf, dass die zum Zeitpunkt der Befragung relativ erfolgreichen Maßnahmen zum Schutz von Crew und Schiff, wie Zitadelle/ Sicherheitsraum, am besten abschnitten. Unter den technischen Maßnahmen werden von den befragten Versicherungen die großräumige Luftraumüberwachung und neuere Technologien den herkömmlichen Maßnahmen vorgezogen. Bei den organisatorischen Maßnahmen werden das Vermeiden (Umfahren) und der gemeinsame Schutz (Konvoi-Fahren) besser beurteilt als Einzelmaßnahmen, wie die Erhöhung von Mannschaftsstärken und Bildung von Stammmannschaften.

Insgesamt werden die ergriffenen Maßnahmen von den befragten Versicherungen als unzureichend beurteilt. Während die Bemühungen der Reeder am besten bewertet werden, werden die Maßnahmen der deutschen staatlichen Akteure, der EU sowie der internationalen Gemeinschaft äußerst negativ beurteilt. Bei den Maßnahmen zum Schutz von Handelsschiffen werden bewaffnete Schutzmaßnahmen Dritter (Militärschutz, Polizeischutz, bewaffnete Sicherheitskräften) eindeutig einer Bewaffnung von Mannschaften und unbewaffneten Sicherheitskräften vorgezogen.



Quelle: EUNAVFOR

In diesem Zusammenhang wurde von einem der Befragten auch die Frage aufgeworfen, wie das Personal privater Sicherheitsfirmen rekrutiert werden sollte. Zudem sind die Qualifikation der Sicherheitskräfte und die Qualitätskontrolle privater Sicherheitsdienste offenbar ungeklärt. Aus juristischer Sicht wird nach König/Salomon (2011, 33ff) der Einsatz privater Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen zwar in § 34a GeWO geregelt. Dieser wurde jedoch mit Blick auf traditionelle Tätigkeitsfelder von Sicherheitsdiensten (Türsteher) verabschiedet worden und genügt einer maritimen Dimension des Bewachungsgewerbes kaum.

Insgesamt zeigt sich, dass die Befragten eine stärkere Bewaffnung an Bord und die Nutzung neuester Technologien fordern. Zugleich befürchten sie aber auch eine Eskalation der Gewalt. Dies offenbart die Hilflosigkeit, der Bedrohung durch Piraterie und maritimem Terrorismus auf See begegnen zu müssen, obwohl deren Ursachen – wie auch die Befragten selbst betonen – an Land anzugehen wären.

EU Security Governance, Somalia, Piraterie.

- Internationale Konferenz, September 2011 -

Das IFSH veranstaltete zusammen mit der Friedrich-Ebert-Stiftung am 29. und 30. September 2011 eine internationale Konferenz zum Thema „EU Security Governance in the Post-National Constellation. Conceptual, Empirical, and Practical Challenges.“ Das auch für

das PiraT-Projekt zentrale Thema der Security Governance wurde in sechs Panels aus konzeptioneller, empirischer und praktischer Sicht diskutiert. Dr. Hans-Georg Ehrhart (Leiter des Zentrum für Europäische Friedens- und Sicherheitsstudien am IFSH und Projektleiter PiraT) und Kerstin Petretto (wissenschaftliche Mitarbeiterin am IFSH) trugen zum Thema „Operation Atalanta as Part of the EU’s Comprehensive Approach to Somalia. A Case Study in EU Security Governance“ vor.

Aktivitäten/ Vorträge/ Konferenzen

TUHH

Thorsten Blecker: Vortrag „Developing an understanding of Supply Chain Security Management“, Future Security 2011, Berlin, 05. September 2011.

Niclas Jepsen: Vortrag „Development of indicators to evaluate a vessel’s vulnerability to pirate attacks and packages of appropriate technological protection systems“, Future Security 2011, Berlin, 06. September 2011.

Andrea Resch: Vortrag „Maritime Security - Expert evaluation on physical protection technologies for ships“, Hamburg International Conference of Logistics 2011, Hamburg, 8. September 2011.

IFSH

Kerstin Petretto: Vortrag „A Challenge for the ESDP: Somalia and Piracy“, Vortrag im Rahmen der Green European Summer University, Frankfurt/Oder, 8. September 2011.

Patricia Schneider: Vortrag „Maritimer Terrorismus und Security Governance: Tätergruppen, Anschlagstypen und ergriffene Abwehrmaßnahmen“, 3. Offenen Sektionstagung Internationale Politik der Deutschen Vereinigung für Politische Wissenschaft (DVPW), München, 6. Oktober 2011.

Patricia Schneider: Teilnahme an der International Conference on Piracy at Sea (ICOPAS 2011), Malmö, 17. bis 19. Oktober 2011.

Kerstin Petretto: Teilnahme an der von Hansson Wade organisierten Internationalen Konferenz „Combating Piracy Week“, London, 18.-20. Oktober 2011.

Hans-Georg Ehrhart/Kerstin Petretto: Vortrag „Piraterie am Horn von Afrika – was tun?“, Nacht des Wissens, Hamburg, 29. Oktober 2011.

Patricia Schneider: Vortrag „The Transnational Governance of Maritime Security“ bei der von der HSFK und dem Exzellenzcluster „Normative Orders“ an der Goethe-Universität Frankfurt am Main veranstalteten Konferenz „The Transnational Governance of Violence and Crime“, 4.- 5. November 2011.

BLS

Tim René Salomon: Teilnahme an der Fachtagung "Piraterie und ihre Bekämpfung", Berlin, 26. September 2011.

Doris König: Vortrag "Piraterie und Strafverfolgung" anlässlich des Deutsch-Französischen

Juristentages in Hamburg am 9. September 2011

Doris König: Teilnahme und Vortrag "Legal Problems of Fighting Piracy: The German Perspective", Deutsch Japanischen Symposiums im Max Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht "Deutschland und Japan: Zwei Ökonomien im rechtlichen Dialog", Hamburg, 21. und 22. Oktober 2011.

Tim René Salomon und Sebastian tho Pesch: Teilnahme an der Bremer Konferenz zum maritimen Recht, Bremen, 6. und 7. Oktober 2011.

Tim René Salomon: Teilnahme an der International Conference on Piracy at Sea (ICOPAS 2011), Malmö, 17. bis 19. Oktober 2011.

Tim René Salomon: Teilnahme am 4. Maritime Expertengespräch des Deutschen Marinebunds, Laboe, 17. November 2011.

Neuerscheinungen (Auswahl)

Die neuen Arbeitspapiere stehen unter folgender Adresse zum Download zur Verfügung:

<http://www.maritimesecurity.eu/de/publikationen/workingpapers.html>

Petretto, Kerstin (2011): **Diebstahl, Raub und erpresserische Geiselnahme im maritimen Raum – Eine Analyse zeitgenössischer Piraterie.** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 8, Hamburg.

Blecker, Thorsten/ Jepsen, Niclas/ Will, Thomas/ Kretschmann, Lutz (2011): **Analyse von schiffsbezogenen Sicherheitstechnologien zur Detektion von Angriffen im Kontext von Piraterie und maritimem Terrorismus.** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 9, Hamburg.

Blecker, Thorsten/ Will, Thomas/ Jepsen, Niclas/ Kretschmann, Lutz/ Resch, Andrea (2011): **Analyse von schiffsbezogenen Sicherheitstechnologien zur Verzögerung von Angriffen im Kontext von Piraterie und maritimem Terrorismus.** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 10, Hamburg.

Engerer, Hella/ Gössler, Max (2011): **Piraterie und maritimer Terrorismus aus Sicht deutscher Reeder – Ergebnisse einer Befragung.** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 11, Hamburg.

Engerer, Hella/ Gössler, Max (2011): **Maritimer Terrorismus und Piraterie aus Sicht der deutschen Versicherungswirtschaft – Ergebnisse einer Befragung deutscher Transportversicherer.** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 12, Hamburg.

Weitere Publikationen:

Verbundprojekt PiraT (2011): **Ergebnisse der Fragebogenaktion und Kommentierung.**

Salomon, Tim René (2011): **Sicherheitsdienste gegen somalische Piraten - Wettrüsten als fragwürdige Strategie.** Legal Tribune Online.

Salomon, Tim René (2011): **Geplante Vereinfachung der Rechtslage zum Einsatz maritimer Sicherheitsdienste.** BOFAXE Nr. 396D.

Neumann, Thilo/ Salomon, Tim René (2011): **Kein Krieg vor Somalia.** Journal of International Law of Peace and Armed Conflict / Humanitäres Völkerrecht – Informationsschriften 3/2011, S. 165 – 172.

Kolb, Andreas S. / Salomon, Tim René / Udich, Julian (2011): **Paying Danegeld to Pirates – Humanitarian Necessity or Financing Jihadists.** Max Planck Yearbook of United Nations Law, Vol. 15 (2011), S. 105-164.

Kontakt

Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH)
c/o Dr. Patricia Schneider
Beim Schlump 83
D-20144 Hamburg
Tel.: +49 40 86 60 77 20
E-Mail: info@maritimesecurity.eu
Web (auf Deutsch): www.maritimesicherheit.eu
Web (auf Englisch): www.maritimesecurity.eu
Redaktion/Layout:
Patricia Schneider, Kerstin Petretto, Eckhard Schlopsna