

Maritimer Terrorismus - Renaissance der Seeräuberei ?

Die Ausgangslage

"Ich müsste keine Schifffahrt kennen: Krieg, Handel und Piraterie. Dreieinig sind sie, nicht zu trennen." So lässt Johann Wolfgang von Goethe in seinem Faust II den Leibhaftigen höchstpersönlich das Wesen der Seefahrt charakterisieren.

Mit dieser gewagten These stellt Goethe die gewaltsame Auseinandersetzung zwischen Staaten sowie den friedlichen bzw. unfriedlichen Warenverkehr in eine nahezu beliebig interpretierbare Wechselbeziehung.

Eine aus historischer Sicht späte Konkretisierung erfährt Goethe's Erkenntnis im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) vom 10. Dezember 1982.

Mit dem in Artikel 101 des Abkommens synonym verwendeten Begriff "Seeräuberei" bezeichnet die UN jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes (oder Flugzeuges) zu ebensolchen Zwecken begehen und die gegen ein anderes Schiff oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord eines solchen Schiffes gerichtet ist. Demnach subsumiert das Abkommen auch terroristische Aktionen im maritimen Bereich unter die "Seeräuber-Artikel". So hätte die Berliner Morgenpost in ihrer Ausgabe vom 12. Juni 2002 die Titelmeldung "Schlag gegen Al-Qaida - Warnung vor Terror auf See" durchaus auch mit "Piratenwarnung im Ostatlantik" o.ä. übertiteln können. Wie berechtigt diese von der US-Coastguard ausgelöste Warnung war, zeigt die Realität, denn wer glaubt, dass Überfälle durch Piraten nur noch im Kino stattfinden, erliegt einem gewaltigen Irrtum.

Der 11. September 2001 ließ verständlicher Weise auch die Seefahrt in den Fokus der Sicherheitsüberlegungen rücken. Zunächst galt es zu erörtern, welche Anschlagstypen vor dem Hintergrund der gegebenen maritimen Situation überhaupt möglich sind, welcher Personenkreis ein spezifisches Täterprofil besitzt, wie sich die logistischen Abläufe darstellen und nicht zuletzt, mit welchen Folgen im Falle von Anschlägen gerechnet werden muss. Am Ende all dieser Überlegungen wurde eine Antwort auf die Frage erwartet: Wie können Terroranschläge auf See wirksam verhindert werden?

Es ist nicht das Ziel der nachfolgenden Erörterung das Thema "Terror auf See als spezifische Form der Seeräuberei" aufzuarbeiten. Sie soll lediglich den Blick für eine äußerst komplexe Materie schärfen und darüber hinaus auch ein wenig für die Problematik der Sicherheit an Bord von Schiffen sensibilisieren insbesondere im Hinblick auf die Bemühungen der vielen Menschen und Organisationen die daran arbeiten, Seefahrt sicher zu gestalten.

Im Folgenden werden den historischen Formen und Hintergründen des Seeraubes die der heutigen maritimen Kriminalitäts- bzw. Terrorszene gegenübergestellt um fest zu stellen, ob das Internationale Recht in diesem Punkt restaurationsbedürftig ist oder ob es noch immer geeignet ist, der heutigen Kriminalitätsszene effizient begegnen zu können. Die dabei entdeckten Parallelen sind erstaunlich!

Das anwendbare Recht

Das UN-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) sowie sein Vorgänger, das Genfer Übereinkommen über die Hohe See vom 29. April 1958 legen eine Reihe von Tatbestandsmerkmalen für die Seeräuberei fest. Es gilt zu prüfen, ob der maritime Terrorismus diesem Tatbestandsraster der UN zugeordnet werden kann. Artikel 101 benennt zunächst drei Handlungsalternativen, die in rechtswidriger Weise, d.h. ohne dass ein Rechtfertigungsgrund wie z.B. Notwehr/Nothilfe, Ausübung einer Amtspflicht etc. vorliegt, verübt werden nämlich:

- eine Gewalttat oder
- eine Freiheitsberaubung oder
- eine Plünderung.

Als Täter kommen sowohl die Besatzung eines Schiffes, als auch dessen Passagiere, oder Teile davon in Frage.

Das Schiff muss "privat" sein, d.h. es darf sich nicht um ein Behördenschiff handeln. Allerdings wird diese Einschränkung durch Artikel 102 SRÜ für Behördenschiff unter bestimmten Umständen wieder aufgehoben.

Der Zweck muss ebenfalls ein "privater" sein. D.h. die Täter müssen eigennützig handeln und für sich höchstpersönlich einen so genannten Taterfolg verbuchen können.

Der Angriff muss sich auf hoher See ereignen und gegen ein anderes Schiff oder Flugzeug (Flugzeuge bleiben im weiteren Verlauf dieser Abhandlung außer Betracht) oder gegen Personen oder gegen Vermögenswerte gerichtet sein, Neben der Hohen See kann sich der Angriff auch an einem Ort ereignen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Die eigentlich problematischen rechtlichen Fragen, die im Rahmen dieser Abhandlung nur kurz angerissen werden können sind Folgende: Ist der Angriff eines Terrorkommandos "privat", wo beginnt die Hohe See, welche Orte unterstehen keiner staatlichen Gewalt und vor allem: wer ist wo zuständig? Diese Fragen sind zur Beurteilung der Krisen-Intervention, der Nachteile sowie der Strafverfolgung von erheblicher Bedeutung.

Die rechtliche Würdigung des privaten Charakters eines Terrorüberfalls obliegt in letzter Konsequenz der Würdigung durch das Tatortgericht. Hierbei ist die vornehmlich subjektive Einstellung des Täters zu seiner Tat zu prüfen. Die rechtsphilosophische Schnittstelle ist dort zu ziehen, wo lediglich Gewinnsucht im Vordergrund steht in Abgrenzung zu politischen und/oder religiösen Tatmotiven.

Die hoheitlichen Zuständigkeiten der Anrainerstaaten auf dem Meer orientieren sich an der rechtlichen Gewichtung der unterschiedlichen Meeresflächen, wie sie im SRÜ vorgenommen wird. Unmittelbar an das Land schließt sich das so genannte Küstenmeer an. Es umfasst gemäß Proklamation der Bundesrepublik Deutschland vom 11.11.1994 (BGBl. 1994 I S. 3428) die Fläche zwischen der Küstenbasislinie (i.d.R. die Niedrigwasserlinie) und einer seewärts davon gedachten Linie im Abstand von 12 Seemeilen (1 sm = 1852 m). Hier hat der Küstenstaat die uneingeschränkten Hoheitsrechte wie er sie auch an Land ausübt.

Unmittelbar daran folgt die so genannte "Anschlusszone", wiederum in einem 12 Seemeilen breiten Streifen. In dieser Zone darf der Küstenstaat erforderliche präventive Kontrollen ausüben, um Verstöße gegen seine Zoll- und sonstigen Finanzgesetze, Einreise- oder Gesundheitsgesetze und diesbezüglichen sonstigen Vorschriften in seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer zu verhindern. Ferner darf er Verstöße gegen diese Gesetze und diesen nachgeordneten sonstigen Vorschriften, die in seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer begangen worden sind, ahnden.

Im Anschluss an das Küstenmeer folgt eine weitere Zone, die "ausschließliche Wirtschaftszone" (AWZ), die an einer Linie höchstens 200 Seemeilen seewärts der Basislinie endet. Hier hat der Küstenstaat souveräne Rechte zum Zweck der Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nicht lebenden natürlichen Ressourcen der Gewässer über dem Meeresboden, des Meeresbodens und seines Untergrunds sowie hinsichtlich anderer Tätigkeiten zur wirtschaftlichen Erforschung und Ausbeutung der Zone wie der Energieerzeugung aus Wasser, Strömung und Wind.

Zu guter Letzt gibt es noch den so genannten Festlandsockel, der die unter dem Meeresspiegel liegenden geographischen bzw. geologischen Gegebenheiten des Küstenstaates umfasst und höchstens bis zu 350 Seemeilen von der Basislinie entfernt sein darf. In dieser Zone übt der Küstenstaat souveräne Rechte nur zum Zweck der Erforschung des Meeresbodens und der Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen aus.

Hinsichtlich der Zuständigkeiten wird im Schrifttum über das Internationale Seerecht teilweise die Auffassung vertreten, dass die absolute Hoheitsgewalt des Küstenstaates an der Grenze seines Küstenmeeres endet, während sich die Hohe See unmittelbar anschließt. Andere wiederum lassen die Hohe See erst am Ende der AWZ, also nach 200 Seemeilen beginnen. Aus der nachlassenden staatlichen Souveränität im Anschluss an das Küstenmeer könnte daraus gefolgt werden, dass genau dieser Bereich die Grauzone darstellt, die im UN-Seerechtsübereinkommen als "Gebiet ohne staatliche Hoheitsgewalt" bezeichnet wird. Für die hier angestellten Betrachtungen kann die Beantwortung der Frage letztendlich dahingestellt bleiben, weil die oben dargestellten Handlungen in beiden Seegebieten gleichwohl unter den Begriff der Seeräubererei fallen.

Dies gilt aber nicht für das Gebiet innerhalb der 12-sm-Zone. Für diesen Meeresteil ist die Seeräubererei im Internationalen Recht undefiniert. Das bedeutet allerdings keinesfalls, dass die Staaten hier überhaupt keine Handhabe besäßen, denn im Küstenmeer üben die Anrainerstaaten ihre uneingeschränkte Souveränität (wie an Land) aus. Zuständig für die Verfolgung von allen Straftaten, mithin also auch von solchen, die sich im Rahmen seeräuberischer Angriffe ereignen, ist im deutschen Küstenmeer die Wasserschutzpolizei der Länder bzw. auf der hohen See gem. § 1 Nr. 2a der Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See (BGBl 1994, I S. 442) der BGS.

Paragraph 316c "Angriffe auf den Luft- und Seeverkehr" ist als Konsumtionstatbestand des Strafgesetzbuches für die entsprechenden Taten einschlägig.

Eine unmittelbare Zuständigkeit der Seestreitkräfte zur Bekämpfung der Seeräuberei mittels Kriegsschiffen, außerhalb des Küstenmeeres, ist in Artikel 107 SRÜ festgelegt. Für die Bundesmarine ist dieses Recht allerdings aufgrund deren grundgesetzlichen Auftrags auf ganz bestimmte Hilfeleistungen bei Piratenangriffen eingegrenzt.¹

Hinsichtlich des militärischen Einsatzes im Küstenmeer sind sich die Kommentatoren des Internationalen Seerechts allerdings nicht ganz einig, ob die Marine der originär zuständigen Polizei nur Amtshilfe leisten darf, ob sie ein eigenständiges Eingriffsrecht über die Generalklausel des Artikel 105 SÜG besitzt oder ob ein Tätigwerden gänzlich auszuschließen ist.

Allerdings ist aufgrund des technischen Potentials auf der einen- wie auf der "anderen" Seite diese Frage rein akademischer Natur.

Der bislang immer noch nebulöse Ort, an dem die hohe See beginnt, muss sich zumindest für die Zwecke der Strafverfolgung eindeutig an der Grenze des Küstenmeeres, also an der 12-Seemeilen-Grenze orientieren. Dem entspricht Artikel 4 i.V.m. Artikel 86 SRÜ sowie die Proklamation der Bundesrepublik Deutschland. Zum Zwecke der alleinigen Ausübung wirtschaftlicher Rechte in der AWZ durch die Anrainerstaaten ist es durchaus sinnvoll, die hohe See in genau diesem Rahmen weiter seewärts beginnen zu lassen. Anders kann Artikel 86 SRÜ sinnvoller Weise nicht interpretiert werden.

Darüber hinaus wäre die Festlegung des Beginns der Hohen See in einem Abstand von bis zu 200 Seemeilen schon aufgrund der geographischen Verhältnisse an den Deutschen Küsten und bei unseren Nachbarn nicht möglich. Auch polizeipraktische Erwägungen im Hinblick des Einsatzes von Schiffen und Besatzung zur Überwachung solcher Gebiete verbieten eine Ausdehnung des Aktionsgebietes auf solche Entfernungen.

Nach Würdigung aller Umstände ist es daher für die Belange der Inneren Sicherheit unabdingbar, die behördliche Zuständigkeitsgrenze an der 12-Seemeilen-Zone, an deren Anschluss demzufolge die hohe See beginnt, festzulegen.

Das SRÜ kennzeichnet den Seeraub mit eher allgemeinen Tatbestandsmerkmalen, die es zwar zulassen den maritimen Terrorismus zu subsumieren, allerdings ohne ihn dabei konkret zu benennen. Die Europäische Union geht in diesem Punkt einen anderen Weg indem sie das Wesen des Terrorismus genau beschreibt. Sie nimmt zwar keine konkrete Gewichtung des Seeraubes vor, lässt es aber durchaus zu, diesen zu subsumieren. Mathematisch gesehen, bilden die beiden Rechtssphären damit eine Schnittmenge.

Nach der Definition des Europäischen Rates vom 27.12.2001 (Amtsblatt EU L 344 v. 28.12.2001) ist unter "Terroristischer Handlung" eine vorsätzliche Handlung zu verstehen, die durch ihre Art oder durch ihren Kontext ein Land oder eine internationale Organisation ernsthaft schädigen kann und im innerstaatlichen Recht als Straftat definiert ist, wenn sie mit dem Ziel begangen wird,
-die Bevölkerung auf schwerwiegende Weise einzuschüchtern oder
-eine Regierung oder eine internationale Organisation unberechtigter Weise zu einem Tun oder Unterlassen zu zwingen oder

-die politischen, verfassungsrechtlichen, wirtschaftlichen oder sozialen Grundstrukturen eines Landes oder seiner internationalen Organisation ernsthaft zu destabilisieren oder zu zerstören.

Im dazugehörigen Katalog der Straftaten sind u.a. auch Anschläge auf das Leben oder die körperliche Unversehrtheit von Personen, Entführung und Geiselnahme sowie das Kapern von Wasserfahrzeugen aufgeführt.

Eine Terroristische Vereinigung ist ein auf längere Dauer angelegter organisierter Zusammenschluss von mehr als zwei Personen, die in Verabredung handeln, um terroristische Handlungen zu begehen.

Die Organisationen

Unter den zahlreich existierenden terroristischen Gruppierungen, Formen und Richtungen, die bislang bekannt sind oder waren, sollen nachfolgend nur diejenigen beschrieben werden, die momentan aufgrund gegebener logistischer Faktoren objektiv in der Lage sind, Anschläge auf See zu begehen². Das wären:

-ETA (Euskadi Ta Askatasuna = Baskenland und Freiheit)

Die Baskische Befreiungsorganisation, eine 1959 unter dem Einfluss der Franko-Diktatur gegründete, dem ethno-nationalen Terrorismus³ zuzuordnende Gruppierung.

-Hizbollah (Hizb Allah = Partei Gottes)

1982 durch iranische und libanesischen Schiiten gegründete Organisation, religiös motiviert; operiert vornehmlich in der südlibanesischen Sicherheitszone Israels; weltweit aktiv

-Hamis (Harakat al Muqawama al-Islamiya = religiöser Eifer)³

Islamische Widerstandsbewegung 1987 von Scheich Ahmed Jassin gegründet (22.3.2004 bei einem Angriff israelischer Kampfhubschrauber in Gaza-Stadt getötet); Aktionsgebiet naher Osten, weltweite Kontakte

-Al-Qa'ida (arab. **تداعق ل** die Basis)⁴

1988 im Zusammenhang mit dem Afghanistan-Krieg gegründet; heute von Osama Bin Laden geführt. Radikale Islamisten-Gruppe, international aktiv; Netzwerk mit vielen anderen mehr oder weniger radikalen Islamischen Vereinigungen. Ziel: Islamische Weltrevolution. Derzeit weltweit die logistisch am besten organisierte, agilste und potentiell gefährlichste Terrorvereinigung.

-New People' s Army of the Philippines⁵

1969 als Folge starker sozialer Gegensätze in der philippinischen Gesellschaft seit der Unabhängigkeit nach dem WK II entstanden. Die maoistisch orientierte Guerilla ist als bewaffneter Arm der Kommunistischen Partei der Philippinen CPP dem ethno-nationalen Kontext zuzuordnen. Ziel: Sturz der Regierung, Aufbau einer sozialistischen Gesellschaft und gerechte Verteilung von Grund und Boden.

-Moro Islamic Liberation Front

1976/1977 gegründet. Die derzeit bedeutendste Organisation in der sog. Moro-Gruppe (Moros = Mohren/Mauren; abschätzige Bezeichnung der ehemals spanischen Kolonialherren für die mehrheitlich muslimische Bevölkerung im Süden der Philippinen). Ziel: Gründung eines Bangsa-Moro-Staates. Der Gruppe ist dem religiös motivierten Terrorismus zuzuordnen.³

-Abu Sayaf (Vater des Schwertes bzw. Vater des Scharfrichters)
Ende 1980 aus ehemaligen Afghanistan-Kämpfern entstanden; für einen unabhängigen Moslemstaat kämpfend. Finanziert sich u.a. aus Piraterie. Bekannt geworden durch die Entführung von 21 Touristen am 23. April 2000 auf der philippinischen Ferieninsel Sipadan, darunter die deutsche Familie Wallert.

-Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE)
1972 gegründet. Ziel: Errichtung eines unabhängigen Tamilenstaates im Nordosten Sri Lankas. Weltweites Netzwerk der finanziellen Unterstützung; auch in Deutschland institutionalisiert. Seit 2002 Waffenstillstand mit der singhalesischen Regierung. Die LTTE verfügt über eine Reihe bewaffneter und teilweise hochtechnisierter Schnellboote mittels derer sie in heimischen Gewässern Angriffe auf Marinefahrzeuge, Handelsschiffe und Hafenanlagen fährt.

Betrachten wir jetzt die wichtigsten Formen der "klassischen" Seeräuberei, die da sind:

-Piraten

Synonym für Seeräuber. Diese gab es in mehreren Ausprägungen. die wichtigsten werden nachfolgend beschrieben.

-Bukaniere (von indianisch "bucan" = räuchern)

in Folge der Hugenottenverfolgung (Bartholomäusnacht im August 1572) auf die Karibikinsel Hispaniola (heute Haiti und Dominikanische Republik) geflohene Franzosen. Sie bestritten ihren Lebensunterhalt durch erbeutetes Tierfleisch, das in Streifen geschnitten, auf einfachen Öfen über Holzfeuer geräuchert (Barbecu) und verkauft wurde. Im Verlauf der zunehmenden Angriffe spanischer Kolonialtruppen auf französische Ansiedlungen bildeten sie mit Gescheiterten, Verbrechern und geflohenen Sklaven eine Gemeinschaft mit dem Ziel, den "Dons" zu schaden. Dies konnte in der damaligen Zeit am besten mittels Seeräuberei geschehen. Ihr Aktionsgebiet war im Wesentlichen die Karibische See.

-Freibeuter

Durch einen so genannten "Kaperbrief", ausgestellt von einer Regierung oder deren Bevollmächtigten, quasi amtlich legitimierte Seeräuber. Ziel: Politische und wirtschaftliche Schädigung des jeweiligen Gegners. Vorteil: Freibeuter konnten wegen ihres amtlichen Auftrags nach damaligem Seevölkerrecht nirgendwo als Pirat angeklagt und bestraft werden. Aktionsgebiet: Karibische See, Pazifischer, Atlantischer und Indischer Ozean.

-Korsaren

Piraten und Freibeuter, i.d.R. moslemischen Glaubens. Aktionsgebiet: Ausschließlich Mittelmeer. Seeräuberei im Mittelmeer war bereits in der Antike ein großes Problem. Im Vorchristlichen Jahrhundert wurde sie offenbar zu einer regelrechten Plage. Dieser setzte allerdings Pompejus im Jahr 67 v. Chr. ein jähes Ende, indem er dem Spuk mit 500 Schiffen, 120.000 Soldaten und 5000 Reitern zu Leibe rückte.⁶ Nur 8 Jahre zuvor wurde kein Geringerer als Julius Caesar, der sich auch mal eine Bildungsreise gönnte, in der Nähe der Insel Pharmakussa von kilikischen Seeräubern ausgeplündert. Die 50 Talente, die er löhnte, büßten die Seeräuber

allerdings am Kreuz, an das sie der erboste Julius sogar gegen den Willen des örtlichen Gerichtsherrn hängen ließ.⁷

Sonderform: Barbaresken. So bezeichneten europäische Eroberer (Ritterorden der Hospitaliter; spätere Malteser) die "moslemischen Barbaren".

-Vitalienbrüder (Viktualien = Lebensmittel) oder Likedeeler (Gleichteiler)

Die V. waren im Auftrag der Mecklenburger Fürsten zur Versorgung des durch die Dänen belagerten Stockholms mit Lebensmitteln auf dem Seeweg eingesetzt.

Übergang zur Seeräuberei im Zuge der Kämpfe um die Vereinigung der drei Skandinavischen Königreiche unter reger Teilnahme der norddeutschen Kurfürsten, die allesamt Seeräuber mit der Wahrnehmung ihrer Interessen gegen die oft wechselnden gegnerischen Seiten beauftragten. Aktionsgebiet: Nord- und Ostsee. Hauptstützpunkt war die Insel Gotland. Erst durch die Eroberung der Insel durch ein Heer des Deutschen Ordens 1398, die unter Einsatz der durch eine Sondersteuer gebauten "Friedenskoggen" möglich wurde sowie der Hinrichtung des wohl bedeutendsten Piraten der Likedeeler, Klaus Störtebeckers, konsolidierte sich die Situation.

Der soziale Status

Wer sind sie, wo kommen sie her und was treibt sie an, zu morden und brandzuschätzen - damals wie heute? Zu diesen eher subjektiven Elementen aus Psychologie und Soziologie gibt es leider kaum verwertbare Aussagen in der Literatur, zumindest was die heutigen Terrorakteure betrifft. Über die Piratenszene sind genügend Informationen vorhanden, sogar solche die von Augenzeugen höchst persönlich verfasst wurden.

Also gilt es, mögliche Parallelen im Verhalten beider Personengruppen zu finden und daraus Analogien zu entwickeln.

Beginnen wir mit der Herkunft der Personen und betrachten einige wenige Beispiele die stellvertretend für die vielen anderen, meist armseligen Biographien stehen. Der "gewöhnliche" Pirat kam in der Zeit seiner Hochblüte um das Jahr 1700 aus den untersten sozialen Schichten. Dies war nicht weiter verwunderlich, lebte doch z.B. gut die Hälfte der britischen Bevölkerung unter der Armutsgrenze. So blieb vielen jungen Männern nichts weiter übrig, als sich einem mobilen "Arbeitsmarkt" zur Verfügung zu stellen. In den Küstenstaaten führte dieser Weg dann zwangsläufig in die Seefahrt, sei es freiwillig oder -was seinerzeit gang und gäbe war- gepresst. Dieser Form der Rekrutierung bedienten sich im übrigen auch die Handels- und Kriegsmarinen nahezu aller Staaten. Sie hatten wegen der schlechten Besoldung und der miesen Bedingungen an Bord der Schiffe ständig unter dem Problem der Unterbesetzung zu leiden.

Das Leben an Bord eines solchen Schiffes war erbärmlich hart. Arbeit unter extremen Witterungsbedingungen, Darmkrankheiten, Skorbut, ungezieferverseuchte Quartiere, mehrere Monate, ja sogar Jahre, auf See, Züchtigungen durch die Offizierscrew. All diese Umstände ließen anständige Seeleute nur all zu oft die Seiten wechseln, zumal sich Gelegenheiten dieser Art recht häufig immer nach Piratenüberfällen ergaben, denn diese hatten das gleiche Besetzungsproblem wie ihr Gegenüber.

Im Gegensatz zu der hierarchisch organisierten staatlichen Seefahrt war das soziale Zusammenleben auf Seeräuberschiffen in den weitaus meisten Fällen gänzlich anders geregelt. Mit den "Gesetzen der Küste" galt ein strenger Verhaltenskodex, der alle Eventualitäten an Bord abdeckte, einschließlich einer Art Sozialhilfe für im Beutekampf beschädigte Mannschaftsmitglieder bzw. deren Hinterbliebenen. Wer nicht parierte wurde hart bestraft. Nach einem Diebstahl von Beutegut wurde der Dieb i.d.R. marooned, d.h. mit dem notwendigsten ausgestattet auf einer unbewohnten Insel ausgesetzt. Feigheit im Kampf wurde mit dem Leben bezahlt. Einziger Trost: Der Verurteilte durfte den, der ihn erschießen musste, selbst aussuchen. Die Schiffsführer wurden i.d.R. von der Mannschaft gewählt und hatten nur bei Attacken Befehlsgewalt. Ansonsten entschied der Schiffsrat über alle anstehenden Fragen.

Die Beute -falls es überhaupt solche gab- wurde nach bestimmten vorher festgelegten Regeln verteilt. Von einem Überfall im Jahr 1694, bei dem das Schiff des indischen Großmoguls in die Hände von Piraten gefallen war, zahlte deren Kapitän Thomas Tew an die normalen Mannschaftsmitglieder 1200 Pfund aus - weit mehr als ein Seemann damals in seinem ganzen Leben verdienen konnte. Diese Beute wurde dann auch sofort und ohne schuldhaftes Verzögern unmittelbar nach Ankunft in den Piraten-Schlupflöchern, meist auf Tortuga oder den Bahamas, unter die Wirte und Dirnen gebracht. Die Folge war, dass nach wenigen Wochen erneut Geld verdient werden musste.

Soweit zur Herkunft und zum Leben der Piraten. Deren Ende fand nicht selten am Strick im Execution-Dock, den es in nahezu jedem Hafen gab, statt. Oftmals ist aber auch zu lesen, dass -i.d.R. Piratenkapitäne- ihre Beute in Plantagen investierten und fortan ein Leben als Kaufmann führten, wie z.B. der oben zitierte Thomas Tew. Anders erging es dagegen William Kidd, einem der berühmtesten Seeräuber seiner Zeit. Er fiel einem wirtschaftspolitischen Komplott, den seine eigenen Auftraggeber - ehrwürdige New Yorker und Londoner Kaufleute- inszeniert hatten zum Opfer und wurde im Mai 1701 nach einem öffentlichen Schauprozess am Galgen vom Leben in den Tod befördert. Sein geteilter Leichnam wurde noch Monate danach in Tilbury Point am Themseufer als makabere Abschreckung für jeden Seemann gezeigt.

Also kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Mannschaft, also der "normale" Seeräuber, meist niedriger Herkunft war und im Rahmen einer Tätigkeit als Matrose früher oder später, freiwillig oder gezwungen auf ein Seeräuberschiff gelangte. Dort erfuhr er ein gefährliches, aber in der Gruppe faires Leben.

Noch ein Wort zur Brutalität. Henry Every kaperte im Jahr 1694 ein indisches Schiff. Es wird berichtet, dass sich die Skrupellosigkeit der Mannschaft nach der Kaperung zu "enthemmtem Morden und Vergewaltigen" steigerte. Männer wie Frauen waren den schrecklichsten Folterungen ausgesetzt damit sie die Verstecke der Kostbarkeiten verrietten. Viele Frauen, so heißt es weiter, hätten die bestialischen Übergriffe nicht überlebt oder versuchten, sich mit einem Sprung ins Wasser zu retten. In einem anderen Fall bekam der Pirat François l'Ollonais ein spanisches Kriegsschiff in seine Hände. Er sperrte die Mannschaft unter Deck ein, ließ jeden einzeln nach oben kommen und schlug ihm den Kopf ab, bis auf einen den er zur Berichterstattung zum Gouverneur von Habana schickte. Ende des Jahres 1670 verwüstete Johan -Henry- Morgan, übrigens Sohn eines wohlhabenden englischen Landwirts, mit ca. 2000 Bukanieren die mittelamerikanische Stadt Panama derart,

dass die Spanier die Stadt an einer anderen Stelle von Grund auf neu errichten mussten.

Vergleicht man nun die soziale Herkunft der Akteure im heutigen Terrorismus so wird diese Sichtweise im Wesentlichen geprägt von den tatsächlich vorhandenen Möglichkeiten im 17./18. Jahrhundert einerseits und der Jetztzeit andererseits insbesondere im Hinblick auf Mobilität, Kommunikation, Bildung und Technik. Während eine Reise von der damaligen alten in die neue Welt ohne Störungen 3-4 Monate dauerte, geschieht dies heute in ca. 9 ½ Stunden (Düsseldorf nach St. Domingo). Bildung gab's nur für die kleine Oberschicht und Technik, konkret Waffentechnik, bestand in der Verwendung von Kanonen, Kurz- und Langwaffen mit Steinschloss als Einzel-Vorderlader, Säbel und Schießpulver als Sprengmittel. Nähert man die damaligen und heutigen Möglichkeiten unter außer acht Lassung von Feinstrukturen einander an so gibt sich ein differenziertes Bild. Die operativen "Köpfe" der heutigen Terrorszene sind damals wie heute Menschen, die sich durch ein bestimmtes Niveau von der "Mannschaft" abheben. Dabei kann es sich um ein bestimmtes Bildungsniveau handeln oder aber einfach auch um absolutes Engagement bzw. bedingungslosem Durchsetzungswille. So war für den Job des Piratenkapitäns nautisches Können geradezu Berufsvoraussetzung. Allerdings gibt es auch einige wenigen Beispiele, bei denen eher der persönliche Führungswille, als das seemännische Geschick im Vordergrund standen. In der heutigen Terrorszene ist es durchaus vergleichbar. So gibt es einerseits Menschen, die sich mit einem kaum nachvollziehbaren Enthusiasmus zum Selbstmordattentäter machen lassen und andererseits technisch versierte Menschen wie die Attentäter des 11. September 2001, die es immerhin geschafft haben, ein Flugzeug im Sinne ihres bestialischen Willens genau dorthin zu steuern wohin es geplant und beabsichtigt war. Das hierzu erforderliche Wissen im Umgang mit Flugzeugen ist nicht ohne Weiteres erhältlich.

Über die "Mitläufer" der heutigen Terrorszene gibt es kaum hinreichende Informationen. Es liegt jedoch auch in diesem Bereich nahe, dass es sich um Menschen handelt, deren Perspektiven in der Gesellschaft eher gering sind und daher dazu neigen, auf diese Weise Anerkennung zumindest im Rahmen ihrer zweifelhaften Ideale zu finden.

Im Vergleich zur Brutalität der Piraten gibt es spätestens seit dem 11. September 2001 keine Differenzen mehr. Während die Piraten des 17./18. Jahrhunderts Gefangene nur zum Zweck der Auffrischung eigener Mannschaftsverluste oder als Geiseln machten, besteht das Handwerk der heutigen Terroristen sowohl im öffentlichkeitswirksamen Töten Unschuldiger, als auch zum Zweck der Freipressung von Gefangenen oder der Erpressung von Geld.

Dies wird eindeutig durch den Achille Lauro Fall bewiesen. Der italienische Passagierdampfer wurde am 7.10.1985 zwischen Port Said und Alexandria von palästinensischen Geiselnnehmer gekidnappt. Um ihren Forderungen nach Freilassung inhaftierter Gesinnungsgenossen Nachdruck zu verleihen, erschossen sie den 79-jährigen an den Rollstuhl gefesselten Leon Klinghofer.

Die Rolle der Regierungen, ihrer Verwaltungen und Handlanger

Wohl eine der interessantesten Fragen im Zusammenhang mit organisierter Kriminalität bzw. Seeräuberei und Terrorismus. Welchen Einfluss haben offizielle

Organe, staatliche aber auch nichtstaatliche, auf Planung und Durchführung solcher Aktionen sowie auf die Gruppen und Personen, die sie ausführen?

Auf dem Gebiet des historischen Seeraubes existieren hierzu fast unglaubliche Geschichten über Netzwerke, die sich kreuz und quer durch die gesellschaftliche Landschaft ziehen. Die Hauptrolle in diesem Spiel kam den so genannten Freibeutern zu, die in offiziellem Auftrag raubten. Weltweit waren diese Kaperfahrer (von niederländisch kapen = kaufen; auch altfriesisch kâp = Kauf; auch deutsch: kaufen) vor Anklagen wegen Seeräuberei geschützt. Ausnahme war Spanien, das zwar auch kräftig Kaperbriefe ausstellte, aber Freibeuter aus der eigenen Opferrolle heraus immer als Piraten betrachtete und verfolgte. Die Kaper war allerdings genau genommen nur in Kriegszeiten zwischen den kriegführenden Nationen und nur im Umfang des im Kaperbrief genau beschriebenen Rechts zulässig.

Der wohl berühmteste Freibeuter, der im Auftrag einer britischen Investorengruppe handelte, zu der auch Königin Elisabeth I zählte, war Francis Drake. Er brachte im März 1579 vor Panama das spanische Schatzschiff, die Nuestra Señora de la Concepcion auf. Die Beute hatte einen Wert von 500.000 Pfund. Das entspricht etwa 100 Millionen €. Die Beschaffung anderer Güter wie Stoffe und Gewürze etc. war dagegen nur eine Facette der Freibeuterei, quasi ein Randprodukt. Aus der Beutesumme wird deutlich, welche Bedeutung die Kaperfahrerei in der damaligen Zeit hatte. Das Gerücht, dass Königin Elisabeth I ihren erfolgreichen Kapitän nicht nur zum "Sir" machte, sondern ihm auch aus purer Dankbarkeit den Beischlaf gestattete, hält sich zwar hartnäckig, ist aber letztendlich historisch nicht belegbar.

Im Jahr 1585 segelte Drake mit einer weitgehend von der Krone ausgerüsteten 20 Schiffe starken Flotte erneut nach Mittelamerika. Er zerstörte Cartagena, San Domingo und St. Augustin in Florida und bescherte den dominierenden Spaniern eine herbe Schlappe. Damit meldete England seine Ansprüche jenseits der mittels päpstliche Bulle "Inter caetera", (Papst Alexander VI) 1493 festgeschriebenen "Linie", die Spanien und Portugal die Neue Welt sichern sollte, an und beendete die merkantilen Hegemonialbestrebungen der Dons. Diese Aktion Drakes mündete schließlich in die Seeschlacht Juli 1588 im Ärmelkanal zwischen Calais und Gravelines, bei der die zahlenmäßig deutlich unterlegene englische Seestreitkraft die spanische Armada mit 65 Galeonen und 30.000 Seeleuten, Ruderknechten und Soldaten auf den Grund des Kanals schickte.

Hier ging es also im Wesentlichen um die Rivalität zwischen Staaten wegen der Vorherrschaft in einer noch zu verteilenden Welt, wohl aber auch um die Festigung der Machtposition vor der eigenen Haustür.

Auch die spätere See- und Kolonialmacht Frankreich bediente sich dieser Waffe, indem sie Freibeuter regelrecht als maritime Hilfstruppen in ihr koloniales Umverteilungskonzept einbezog. Die Gouverneure der Antilleninseln stellten sogar Blankokaperbriefe aus, die auf See weitergegeben werden sollten.

Ein besonders unrühmliches Beispiel im Zusammenspiel von Staat und organisiertem Verbrechen ist die Kooperation zwischen dem wohl bedeutendsten aller Bukanierkapitänen Henry Morgan und dem damaligen (ab 1666) Gouverneur von Jamaika, Sir Thomas Modyford. Diese Kooperation entwickelte sich in den folgenden Jahren zu einem regelrechten Plünderungsfeldzug in Mittelamerika. Als

sich schließlich die allgemeine Stimmungslage in der fernen Heimat Zug um Zug gegen das Piraten-Unwesen einstellte und zu allem Übel der persönliche Protekte Morgans, der Duke of Albermale verstarb, brachte er selbst das Kunststück fertig, Hof und Admiralität davon zu überzeugen, dass er der einzige sei, der dem Unwesen ein Ende bereiten könne. Sein Angebot untermauerte er mit einer nicht unbeträchtlichen Zahlung an die beteiligten Entscheidungsträger. Deren Entschluß stand damit sehr schnell fest: Morgan wurde zum Gouverneurleutnant befördert, geadelt und kam 1674 als einer der reichsten Plantagenbesitzer nach Jamaika zurück.

Welche übergeordneten Interessen stecken nun hinter dem Terrorismus der heutigen Zeit? Sind es solche finanzieller Art, ist es eine neue Form der Hegemonie um alte Gebiete neu zu verteilen, geht es nur um Einfluss oder Macht? Einfluss worauf, Macht über wen und warum? In Berndt Georg Thamms Buch über den Terrorismus gibt es zu den Motivationen viel zu lesen. Sie sind dort in vielerlei Facetten dargestellt. Betrachtet man den so genannten Neuen Terrorismus und darin die Bereiche ethnischer T. und religiös motivierter T. näher so fällt auf, dass in beiden Fällen häufig die Frage des religiösen Glaubens zumindest eine nicht unerhebliche Teilrolle spielt. Sie ist je nach Ausprägung der Motivationsrichtung mehr oder weniger dominant. Daneben spielen historische Elemente wie Herkunft, besondere Leistungen bzw. Errungenschaften eines Volkes, gewachsene Territorialansprüche etc. eine Rolle. Aber immer wieder ist das Trägermedium "religiöser Glaube" im Spiel, was nicht verwunderlich ist, denn die Geschichte lehrt, dass mit dem für Menschen Unfassbaren im Zusammenhang mit Leben und Tod weltweit quer durch alle Völker und Nationen mehr zu bewegen ist, als mit allen irdisch-rationalen Werten oder Gütern. Das war damals so und wird auch bis auf unabsehbare Zeit so bleiben. Sich dieser Mittel zu bedienen liegt nun wahrlich auf der Hand, wenn etwas erreicht werden soll. Wie sonst wäre z.B. die Ansprache eines islamischen Geistlichen zu werten, wenn er unter Hinweis auf den Glauben, eine bestimmte Stimmung erzeugen will?

Das Attentat auf das PanAm Flugzeug über dem schottischen Lockerby am 21.12.1988 war wie heute eindeutig feststeht, ein Anschlag auf Anordnung höchster staatlicher Stellen. Welchem übergeordneten Ziel diente er? Er trug zumindest dazu bei, die Welt zu verunsichern, wie auch die Anschläge vom 11. September 2001. Es war nach diesem Tag zu hören, dass die Welt eine andere sein würde. Diese Prophezeiung war richtig und ist in vielen Bereichen des Lebens bereits in Erfüllung gegangen. Die Sicherheitsvorkehrungen bei der Mobilität von Personen und Gütern wurden weltweit deutlich verändert bzw. verschärft. Die USA verlangen künftig bei der Einreise die Abgabe biometrischer Daten, sogar von Touristen.

Die Tatsache, dass sich die fast unzähligen terroristischen Vereinigungen und Gruppierungen nahezu unbehelligt weltweit bewegen können und nicht einmal durch massivste Mittel aufzuhalten sind belegt eindeutig, dass es Staaten gibt, die über die Gewährung von Rückzugs- und Planungsräume sowie von Finanzmittel das Instrument Terrorismus zu eigenen Zwecken einsetzen.

Vergleicht man nun die staatlichen Einflüsse auf die Kaperfahrer der damaligen Zeit wie auf die Terroristen heute so ist festzustellen, dass bestimmte Staaten nach wie vor mit den Mitteln des Unrechts arbeiten und dabei auf Menschenleben keine Rücksicht nehmen. Ihr Bestreben ist es in einer neuen Form hegemonialer Politik die

eigene Macht auszuweiten und Einflüsse geltend zu machen. Zwei wesentliche Unterschiede gibt es aber doch:

1. Das Medium der Religion war den damaligen Machthabern verwehrt einzusetzen. Dies allerdings nicht weil es nicht statthaft gewesen wäre, sondern lediglich weil es sich aufgrund der eingeschränkten maritimen Mobilität sowie der Entfernungen nicht angeboten hat.
2. Die Staaten der alten Welt (die neue war gerade im Entstehen) die sich damals einen Kaperkrieg lieferten, sind heute die Opferstaaten. Die anderen, die sich heute des Terrors als Machtinstrument bedienen, bezeichnet man dagegen sehr treffend als Schurkenstaaten.

Die Aktuelle Bedrohungslage

Wer die Auffassung vertritt, dass Seeräuberei nur in der Welt der Kinder zwischen Playmobil-Piratenschiffen und der Verfilmung von Stevensons "Die Schatzinsel" vorkommt, der irrt.

Seeräuberei boomt regelrecht und befindet sich in einem ununterbrochen steilen Aufstieg. Die Internationale Arbeitskammer (International Chamber of Commerce ICC) mit Sitz im malaiischen Kuala Lumpur sowie in London, hat diesem Verbrechen bereits 1981 den Kampf angesagt, in dem sie im Rahmen ihres "Commercial Crime Services CCS" eine eigene Division mit der Bezeichnung "International Maritime Bureau IMB" eingerichtet hat. Diesem Büro ist das "Piracy Reporting Center" zugehörig, das sowohl wöchentliche, wie auch jährliche Berichte über die Entwicklung von Seeraub erstellt und daneben eng mit Strafverfolgungsbehörden zusammenarbeitet. Die ICC erfährt über eine UN-Resolution der UN-Unterorganisation für Seangelegenheiten IMO (International Maritime Organisation) die Unterstützung aller Staaten im Rahmen ihrer Aufgaben und besitzt daneben einen Beobachterstatus bei INTERPOL.

Den wöchentlichen Piracy-Report kann jedermann im Internet unter http://www.iccwbo.org/ccs/imb_piracy/weekly_piracy_report.asp abrufen.

So waren in der Woche vom 20. - 26. April 2004 ein vermuteter, fünf vereitelte und sieben erfolgreiche Seeraubüberfälle zu verzeichnen. Die Piraten gehen regelmäßig mit einer Härte vor, die der "klassischer" Piraten um nichts nachsteht. So starben bei einem der vorstehenden Überfälle vor der nigerianischen Küste fünf Arbeiter eines Ölunternehmens bei einem Überfall während ihres Transfers vom Festland zu ihrer Bohrinsel - und dies bei einem Schusswechsel der Piraten mit einem Begleitschiff der Marine !

In ihrem Jahresbericht 2004 führt die ICC aus, das "Pirate attacks" weltweit sowohl hinsichtlich der Fallzahlen als auch im Hinblick auf die angewandte Gewalt angestiegen seien. Während das Jahr 2002 mit 370 Vorfällen zu Buche schlug, stieg die Zahl im vergangenen Jahr auf 445 an. 21 Seemänner wurden getötet, im Vergleich zu 10 im Jahr davor; 71 Crew-Mitglieder und Passagiere gelten als vermisst. Die Verwendung von Schusswaffen stieg von 68 auf 100 Fälle an, die Geiselnahmen verdoppelten sich auf 359 Personen. In 311 Fällen wurden Schiffe betreten, die Totalverluste durch "hijacking" betrug 19 Schiffe. Die am meisten

gefährdeten Gebiete sind die Gewässer um Indonesien mit 121 Überfällen, gefolgt von Bangladesh mit 58 und Nigeria mit 39 Attacken.

Die Zahlen bezeichnen Attacken sowohl auf die Berufs- als auch auf die Sportschifffahrt, wohl bemerkt aber nur auf die gemeldeten oder beobachteten Fälle. Es wird angenommen, dass die Dunkelziffer, insbesondere bei kleinen Schiffen sehr hoch ist.

Die Überfälle laufen oft nach einheitlichen Muster ab. Entweder sie geschehen auf Reede, also wenn das Schiff auf "stand by" zum Be-/Entladen vor Anker liegt (innerhalb der 12-sm-Zone !) oder auf See bei Nacht mittels Schnellbooten und Enterns der Schiffe. Oft gelingt es der aufmerksamen Deckswache einen Masteralarm auszulösen, alle Scheinwerfer anzuschalten und die Eindringlinge mit Feuerlöschschläuchen zum unverzüglichen Verlassen des Schiffes zu "bewegen". Gelingt dies nicht, wird die Crew i.d.R. als Geisel genommen und das Schiff anschließend ausgeplündert. Begehrte Objekte sind dabei (tragbare) Schiffsausrüstungsteile, Werkzeug, Geld, Whiskey und Zigaretten. In den wenigsten Fällen werden ganze Schiffe gestohlen, die dann als "Geisterschiff" unter anderem Namen mit anderem Anstrich irgendwo auf der Welt wieder auftauchen.

Die meisten Überfälle verlaufen glimpflich. Deshalb besteht aber überhaupt kein Grund, die Vorgänge insgesamt zu verharmlosen, wie es teilweise aus Kreisen der Reeder zu vernehmen ist. Das belegt eindrucksvoll der "Einstiegsfall" des laufenden Jahres, bei dem der mit Palmöl beladene 640 BRT Tanker CHERRY 201 am 5. Januar in der Malacca-Strasse von schwer bewaffneten Piraten gekidnappt worden ist. Die ursprüngliche Forderung der Piraten in Höhe von 400 Mio. Rupien (50.000 US-\$) handelte der Eigner telefonisch auf 70 Mio. Rupien (8.750 US-\$) runter, dachte jedoch auch nach einem Monat nicht daran zu bezahlen. Die Piraten stellten darauf hin die Verhandlungen ein und erschossen vier Crew-Mitglieder.

Die Fälle des maritimen Terrorismus, wie er weiter vorne in diesem Bericht definiert wurde, nehmen sich gegenüber den rein wirtschaftlich motivierten Überfällen eher rar aus. Das bedeutet allerdings keinesfalls, dass eine solche Gefahr nicht bestünde. Betrachten wir die bisher bekannt gewordenen Fälle:

Am 27. August 1979 wird der letzte (britische) Vizekönig von Indien, Lord Mountbatten, Onkel des Duke of Edinburgh bei einem Bombenanschlag der IRA auf sein Segelschiff bei Donegal Bay vor der Küste von Irland in die Luft gesprengt.

Am 7. Oktober 1985 entführte der palästinensische Terrorist Abu Abbas mit weiteren Gefährten das Kreuzfahrtschiff "ACHILLE LAURO", das sich auf dem Weg von Port Said nach Alexandria befand. Ziel der Gruppe war es, inhaftierte Mitglieder einer palästinensischen Splittergruppe frei zu pressen. Der U.S. - amerikanische Passagier im Rollstuhl Leon Klinghoffer wurde damals medienwirksam erschossen und später über Bord geworfen.

Am 12. Oktober 2000 wurde der zur Arleigh Burke Klasse gehörende hochmoderne amerikanische Zerstörer USS Cole (DDG 67) im Hafen von Aden (Jemen) von einem mit Sprengstoff beladenen Boot auf seiner Backbordseite gerammt. Die Explosion forderte das Leben von 17 Matrosen. 39 wurden verletzt. Als Urheber des Anschlags wurde später die Al-Qa'ida - Gruppe identifiziert.

Am 31. Oktober 2001 rammte ein Selbstmordkommando der Tamil Tigers bestehend aus zwei Frauen und zwei Männern mit einem sprengstoffgefüllten Motorboot vor der Nordküste Sri Lankas den mit ca. 650 Tonnen Dieselöl und Kerosin beladenen Tanker MV Silk Pride. Neben den Terroristen verloren drei Seemänner ihr Leben. Die Marine Sri Lankas konnte 25 weitere Matrosen bergen und das durch die Explosion entstandene Feuer löschen.

Am 6. Oktober 2002 wurde der französische Tanker Limburg vor der Ostküste des Jemen von einem kleinen mit Sprengstoff beladenen Boot gerammt und durch die Explosion in Brand gesetzt. Der Vorfall ereignete sich drei Seemeilen vor dem Öl-Hafen El Schahr nahe der Stadt Mukalla, wo das Schiff Rohöl laden sollte. Von den insgesamt 25 französischen und bulgarischen Seeleuten an Bord des Tankers, der zuvor bereits in Iran Öl aufgenommen hatte, konnten 24 gerettet werden. Ein bulgarischer Schiffsmechaniker kam ums Leben.

Die Gegenmaßnahmen

Wir wissen sowohl aus der Antike, wie auch aus der Hochblüte der Seeräuberei im 16. und 17. Jahrhundert auf welche Weise sich die Staaten gegen die "Pest der Meere" wehrten. Sie taten es mit Gnadenakten, einzeln oder global, sie boten emeritierungswilligen Piraten i.d.R. gegen eine entsprechende Gebühr Freibriefe an, ja sie "drehten" sogar berüchtigte Piratenkapitäne um, indem sie ihnen zunächst fette Beute sodann Gnade versprachen, wenn sie nur ihresgleichen bekämpften. Durchschlagender Erfolg jedoch stellte sich immer nur nach massivem militärischen Einsatz ein, zumal sich die historischen agents provocateurs wie den Analen zu entnehmen ist höchst rückfallgefährdet zeigten.

Welche Bedrohungsszenarien sind heute anzunehmen, worauf müssen sich die Sicherheitsfachkräfte auf den Schiffen, in den Häfen, bei der verladenden Industrie und den Reedern einstellen, wie reagiert die maritime Touristikbranche und nicht zuletzt was kommt auf diejenigen zu, die eine Seereise mit einem der zahlreichen Vergnügungsdampfer unternehmen wollen.

Ein Schiff kann relativ leicht unter die Kontrolle von einigen zu Allem entschlossenen Terroristen gebracht werden, wie der Fall der Achille Lauro zeigt. Es ist leicht an Bord zu kommen. Handfeuerwaffen an Bord zu bringen, oder bringen zu lassen, stellt auch kein unüberwindbares Problem dar. Ebenso wenig wie die Überwältigung der Brückenwache. Es gelang allein im Jahr 2000 ganzen 698 Stowaway' s (Blinde Passagiere) in Calais und 424 in Zeebrügge an Bord von Kanalfähren zu gelangen.⁸ Die Achille Lauro - Aktion, also die Geiselnahme zur Freipressung Anderer ist eine Variante des maritimen See-Terrorismus.

Eine andere, weitaus gefährlichere dagegen, ist die Kaperung eines Schiffes durch Selbstmordattentäter um es auf hoher See zu versenken oder aber auch um es als Waffe gegen andere Schiffe oder Landziele zu verwenden oder um Meeresteile und Uferregionen langfristig zu verseuchen.

Ein Schiff zu versenken stellt für in Schiffsbautechnik Kundige kein unüberwindliches Problem dar. Nahezu jedes Schiff kann durch Fluten versenkt werden. Auch durch Anbringen von Sprengsätzen an geeigneten Stellen kann ein Schiff trotz moderner Bauweise so stark beschädigt werden, dass sein Untergang unumgänglich ist.

Ebenso wenig können Terroristen daran gehindert werden, die Laderäume eines Chemietankers in Küstennähe zu leichtern oder ein Schiff an entsprechend exponierter Stelle zu versenken. Am unvorstellbarsten sind allerdings Szenarien wie sie am 11. September 2001 zu sehen waren. Vergleichbare Folgen könnten sich z.B. auch dann einstellen, wenn ein beladener Gastanker mit voller Kraft gegen die Kaimauer einer großen Hafenstadt gesteuert und dort zur Explosion gebracht wird. Ob eine Intervention von Land aus auf Terroristen, die sich eines Schiffes mit entsprechender Zielsetzung bemächtigt haben rechtzeitig käme und überhaupt Erfolg hätte, mag eher bezweifelt werden.

Ein Supertanker ist realistisch betrachtet nur mit den Mitteln der Seekriegsführung zu stoppen, und wenn dies nicht weit draußen auf (sehr) hoher See geschieht, werden die Folgen dennoch an Land spürbar sein, je nach Ladung des Schiffes, Wind, Strom und Seegang.

Daher ist es geboten, durchgreifende präventive Maßnahmen zur Verhinderung solcher Anschläge zu ergreifen. Es gilt, den Schiffsbetrieb so sicher zu machen, dass es Terroristen nahezu unmöglich wird, unerkannt mit oder ohne Waffen und Sprengstoffe an Bord zu gelangen. Die Vereinten Nationen sowie die Europäische Union haben sich hierzu auf ausgeklügelte Verfahren verständigt, die in verschiedenen Vorschriften niedergelegt sind. Auf UN-Ebene wurde der ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code = Internationaler Schiffs- und Hafeneinrichtungs Sicherheitscode) ins Leben gerufen. Er basiert auf dem ebenfalls neuen Kapitel XI-2 des Internationalen Abkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS). Die EU hat die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.3.2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen verabschiedet. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Regelungen, die ab dem 1. Juli 2004 in der internationalen Schifffahrt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl >500, für Fahrgastschiffe und bewegliche Offshore-Einheiten gelten. Für die nationale Schifffahrt erfolgt die Umsetzung zum 1.7.2005 für Fahrgastschiffe der Klasse A (Inlandfahrten mit mehr als 20 sm Entfernung zur Küstenbasislinie) und -nach einer Überprüfung- zum 1.7.2007 ggf. für andere Schiffe):

1. Einführung von Beauftragten für die Gefahrenabwehr in Unternehmen (company security officer), Hafenanlagen (port facility security officer) und auf Schiffen (ship security officer).

2. Erstellen von Gefahrenabwehrplänen für Schiffe auf Grundlage einer Risikobewertung, Klassifizierung in eine von drei möglichen Gefahrenstufen, erstmalige und danach alle 5 Jahre stattfindende Zertifizierung mit Ausstellen eines Zeugnisses hierüber durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (für Schiffe unter deutscher Flagge),

3. Erstellen von Gefahrenabwehrplänen auf Grundlage einer Risikobewertung der Hafenanlage, Klassifizierung in eine von drei möglichen Gefahrenstufen, Überprüfung der Pläne und Genehmigung durch die zuständige (Landes-)Behörde.

4. Einführung eines Systems mit dem ein "stiller Alarm" ausgelöst werden kann der nur von einer bestimmten Landstelle zu empfangen ist,

5. Anbringen einer deutlich und von weitem sichtbaren Schiffsidentifikationsnummer an der Außenseite des Schiffes
6. Einführung eines elektronischen automatischen Schiffs-Identifizierungs-Systems -AIS- (teilweise bereits erfolgt)
7. Einführung einer lückenlosen Stammdatendokumentation über den Werdegang des Schiffes
8. Erstellung einer Dokumentation über die letzten 10 angelaufenen Häfen
9. Einrichtung einer Kontaktstelle (Point of Contact) mit der Schiffe im Hinblick auf Sicherheitsfragen kommunizieren (nicht zu verwechseln mit den Verkehrszentralen)
10. Anmeldepflicht eines Schiffes, i.d.R. 24 Stunden vor Einlaufen in einen EU-Hafen
11. Polizeiliche Kontrolle eines jeden eingelaufenen Schiffes. Bei bestimmten Verdachtsmomenten kann die Verweisung erfolgen.

Bei den Gefahrenstufen gilt: Je höher die Stufe, desto höher der Grad des Risikos. Hinter den Stufen verbergen sich konkrete Handlungsanweisungen, z.B. muss bei Stufe 1 der Zugang von Personen an Bord sowie das Bunkern von Ladung kontrolliert und das Deck ständig beobachtet werden. Bei Stufe 2 und 3 sind weitere, im Gefahrenabwehrplan speziell für das Schiff bzw. dessen Ladung festgelegte Zusatzmaßnahmen durchzuführen. Für die Hafenanlagen gilt ein vergleichbares Verfahren.

Grundsätzlich wird gefordert, dass sich Schiff und Hafenanlage zur jeweils höheren Gefahrenstufen angleichen. Läuft beispielsweise ein Schiff mit Stufe 2 ein, der Hafen ist jedoch nur nach 1 eingerichtet, muss entweder der Hafen auf Stufe 2 "aufgerüstet" oder das Schiff auf 1 abgerüstet werden. Da dies dem Schiff i.d.R. nicht möglich sein wird, ist eine andere Anlaufstelle (Reede oder anderer Hafen) festzulegen.

Der im Originaltext weit über 130 Seiten lange ISPS-Code hat einen verbindlichen Teil A und einen weiteren Teil B, der Hinweise zur Umsetzung und Anwendung des Teils A enthält. Die EU geht in der Festlegung der Verbindlichkeit ein deutliches Stück weiter als die Vereinten Nationen, indem sie wesentliche Teile des Teils B ebenso für verbindlich erklärt und bestrebt ist, die verbleibenden Vorschriften gleichermaßen in verbindliches Rechts umzuwandeln.

Darüber hinaus bereitet die Europäische Kommission derzeit eine Richtlinie vor, mit der die Sicherheit in Hafenanlagen, die nicht mehr von der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 erfasst werden (angrenzende Bereiche), erstmals bewertet werden soll.

Diese Maßnahmen kosten selbstverständlich viel Geld. Sie belasten damit sowohl die öffentlichen Kassen aber auch die der Unternehmen und nicht zuletzt auch den Geldbeutel des Endverbrauchers. Nach Berechnungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD entstehen mit der Einführung der vorstehenden Maßnahmen Kosten in Höhe von 1,3 Mrd. US-\$. Die laufenden Kosten werden sich auf 730 Mio. US-\$ belaufen. Dagegen stehen allerdings Kosten bis zu 58 Mrd. US-\$, die nach einem Anschlag entstünden.

Das Resümee

Der Vergleich mit dem historischen Seeräuberunwesen und dem heutigen bzw. heute möglichen maritimen Terrorismus hat eindeutig gezeigt, dass die Vereinten Nationen zu Recht nach wie vor mit dem Begriff des Seeraubes arbeiten. Es hat sich im Prinzip nichts geändert. Es gab und gibt maritime outlaws, die "lediglich" auf Beute aus sind, solche mit "Sendungsbewusstsein" und solche, die sich gegen gute Bezahlung für die kriminellen Ziele anderer verdingen.

Die Handlungsweisen selbst sind gleichermaßen kriminell. Sie sind gnadenlos und brutal auf die kranken Ziele oftmals im Verborgenen Lebender ausgerichtet und nicht selten von Menschen in die Tat umgesetzt die zwar wissen was sie tun aber nicht warum sie es tun.

Was können rechtstaatlich orientierte Staaten gegen Gruppierungen und Personen ausrichten, die dieserart Gewalt anwenden, vor keinem Mittel und vor keinen Methoden zurückschrecken und über Quellen verfügen, die nicht zum versiegen gebracht werden können.

Was machte die frühere alte- und die gerade mal im Entstehen begriffene neue Welt mit ihren Seeräubern sofern sie derer überhaupt habhaft wurde? Meist gab es -wenn überhaupt- einen nur kurzen Prozess. Sie wurden gehängt. Allerdings nur dann, wenn sie als wirtschaftspolitisches Instrument nicht mehr gebraucht wurden oder wenn sie, wie im Falle des englischen Freibeuters Walter Raleigh, als Bauernopfer auf dem Altar der Diplomatie geopfert werden mussten.

Die vorstehenden Ausführungen haben eindrucksvoll gezeigt, dass maritimer Terrorismus nicht mit letzter Sicherheit zu verhindern ist. So wurde auch folgerichtig der Kommandant der U.S.S. Cole am 19. Januar 2001 vom Judge Advocate General der US Navy von dem Vorwurf, das Schiff nur unzureichend vor solchen Angriffen geschützt zu haben, mit dem Hinweis dass dies aufgrund den gegebenen Umständen nicht möglich gewesen sei, freigesprochen.

Welche Mittel in der Kriminalprävention sowie bei der Strafverfolgung sollen heute erlaubt sein. Ob es richtig ist, vermeintliche Drahtzieher und Hintermänner gezielt zu töten ist zumindest sehr fraglich. Der nahe Osten zeigt uns in diesen Tagen sehr eindrucksvoll was passiert, wenn Gewalt mit schierer Gewalt beantwortet wird oder wenn ohne die erforderliche, auf breite Akzeptanz stoßende, Legitimation gehandelt wird.

Solche Methoden führen zu keiner sinnvollen Lösung. Die einem Rechtsstaat zur Verfügung stehenden Instrumente tun dies allerdings auch nicht.

Harry Belafonte, der "King of Calypso", selbst seit seinem neunten Lebensjahr in der Piratenhochburg Jamaika aufgewachsen sagte einmal, dass der wahre Terror die Armut und nicht vorhandene Bildung sei. Wie recht er damit hat. Vielleicht sollte die Gemeinschaft der Völker dieser Welt einmal ernsthaft damit beginnen, diesem Zustand ein Ende zu setzen. Es wäre bestimmt auch das Ende des Terrorismus.

¹ Prof. Rüdiger Wolfrum in Hansa International Maritime Journal 04/2004

² Michael Stehr in Schiff & Hafen Heft 10/2001

³ Berndt Georg Thamm in "Terrorismus, ein Handbuch über Täter und Opfer", Verlag deutsche Polizeiliteratur GmbH 2001

⁴ www.net-lexikon.de

⁵ Sonja Scholz, Universität Hamburg, Institut für politische Wissenschaften

⁶ Robert Bohn: Die Piraten, C.H. Beck 2003

⁷ Hubert Lumpp in: Rainer Nickel (Hrsg.) "Aditus. Neue Wege zum Latein - Teil I: Texte" Freiburg/Würzburg 1982, S. 123

⁸ Susanne Härpfer in FR, 7.1.2003