

Herausgeber

Prof. Dr. Michael Brzoska,
Institut für Friedensforschung
und Sicherheitspolitik an der
Universität Hamburg (IFSH)

Dr. Volker Franke, Bonn Inter-
national Center for Conversion
(BICC)

Prof. Dr. Heiner Hänggi,
Genfer Zentrum für die
demokratische Kontrolle der
Streitkräfte (DCAF), Genf

Kapitän zur See Heinz-Dieter
Jopp, Führungsakademie der
Bundeswehr, Hamburg

Andreas Prüfert, European
Consulting, München

Dr. Patricia Schneider,
Institut für Friedensforschung
und Sicherheitspolitik an der
Universität Hamburg (IFSH)

Schriftleitung

Prof. Dr. Michael Brzoska

Redaktion

Dr. Patricia Schneider

(V.i.S.d.P.),

Susanne Bund

Sybille Reinke de Buitrago

Beirat

Dr. Alyson J.K. Bailes,

Universität Reykjavik

University of Iceland, Reykjavik

Dr. Detlef Bald, München

Prof. Dr. Joachim Betz,

Universität Hamburg

Prof. Dr. Hans-Peter Dürr, Träger
des Alternativen Nobelpreises,
München

Prof. Dr. Pál Dunay

Prof. Dr. Wolfgang Gessenharter,
Hamburg

Prof. Dr. Hans J. Giessmann,
Institut für Friedensforschung
und Sicherheitspolitik an der
Universität Hamburg (IFSH)

Dr. Sabine Jaberg, Führungsaka-
demie der Bundeswehr, Hamburg

Prof. Dr. Charles A. Kupchan,
Georgetown University,
Washington, D.C.

Dr. Martin Kutz, Hamburg

Dr. Krzysztof Ruchniewicz,
Willy-Brandt-Zentrum für
Deutschland- und Europastu-
dien, Wrocław

Prof. Dr. Susanne Feske,
Universität Münster

Dr. Martina Fischer, Berghof
Forschungszentrum für Kons-
truktive Konfliktbearbeitung,
Berlin

THEMENSCHWERPUNKT

Mehr maritime Sicherheit

Susanne Härpfer*

Abstract: A chemical tanker is hijacked by terrorists learning how to drive a ship. Such attacks are the preparations for the equivalent of the al-Qaida hijackers attending flight schools before the Sept. 11, 2001 terrorist attacks, some analysts say. Others counter argue that local piracy events are regularly overinterpreted as having a terroristic background whereas traditional regional crime is involved. Which incident should be categorized in which manner is a difficult task – carried out in a honest way only by humint on the very spot. Nevertheless one has to face global »action movie« like attacks against ships and maritime installations which should not be neglected in order to prevent a maritime 9/11.

Keywords: Tanker, piracy, maritime hijacking, maritime 911, IMO, Al Qaida freighters, drilling platform, container security, WMD, dirty bomb, insurance and liability

1. Tanker als Ziel

Sie kamen mit Langmessern, automatischen Gewehren und Krummdolchen. Zehn Angreifer nahmen die Mannschaft der »Dewi Madrim« gefangen. Der Chemietanker war 2003 in der Malakka-Straße unterwegs, als es geschah. Vor der indonesischen Insel Sumatra wurde er gekapert. Für eine Stunde übernahmen die Täter das Schiff, dann verschwanden sie wieder. Deshalb gilt der Fall bis heute als besonders prekär: »Das könnten Terroristen der Free Aceh Movement GAM gewesen sein«, vermuten die Analysten des Londoner Aegis Defence Service. Eine Machtdemonstration gewissermaßen. Normale Piraten spielten nicht einfach Kapitän auf einem Tanker, sie raubten ihn aus

oder entführten ihn erst und leerten dann die Tanks.¹ Dies ist in der Vergangenheit bereits oft geschehen. Spektakulär hingegen ein Ereignis im Oktober 2001: Es traf den Tanker »MV Silk Pride«, Terroristen versenkten ihn vor der Küste Sri Lankas, ein weiterer wurde entführt, dann aber zurückerobert.² Alarmierende Ereignisse, zumal sie unmittelbar nach den Terroranschlägen des 11. Septembers geschahen. Damals demonstrierten die Terroristen, dass sie die Lufthoheit der Weltmacht USA durchbrechen konnten. Die logische Steigerung wären also zeitgleiche Anschläge auf mehrere Ziele zur See. Betroffen wären wir alle. Würden die Häfen von Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven und Emden lahm-

1 Joseph Farah's G2 Bulletin, Al-Qaida plans high-sea terror, 13. 10. 2003. Markus Spillmann, Grosse Risiken auf hoher See, 4. Juli 2004, NZZ am Sonntag, <http://dn-weekly.kiev.ua/news.php?newsid=2809> based on materials of »Financial Times«, 20.10.2003, in: FNPPGP, Floating Nuclear Power Plants In South East Asia: Another Reckless Scheme Of Rosatom, 2004.

2 Afp, zitiert in <http://www.shn.ch/pages/artikel.cfm?id=46729>, Selbstmordattentäter sprengen Öltanker; dpa, zitiert in <http://www.dolomiten.it/dolomiten/2001/10/31/y3110b01f.html>, Tamilische Selbstmordkommandos versenken Tanker vor Sri Lanka, 31.10.01.

* Susanne Härpfer, seit mehr als 20 Jahren freie (Fernseh-) Journalistin u.a. zu Fragen innerer und äußerer Sicherheit, seit 2001 regelmäßige Publikationen zum Thema maritimer Bedrohungslagen; sowohl journalistisch als auch analytisch, u.a. für die Research Notes des Berliner Informationszentrums für transatlantische Sicherheit (BITS).

gelegt, bräche die Wirtschaft zusammen. Über den Emden Hafen werden beispielsweise Fahrzeuge von VW in die USA exportiert.³ Bei gleichzeitigen Anschlägen auf die Häfen von London, New York, Rotterdam und Singapur wäre die ganze Welt betroffen. Immerhin werden global 60 Prozent des Öls und 80 Prozent der sechs Milliarden Tonnen Fracht mit Schiffen transportiert, so Schätzungen des konservativen »Jewish Institutes for National Security Affairs« (JINSA). 95 % des amerikanischen Außenhandels soll noch 2002 mit Frachtern abgewickelt worden sein.⁴ Das Consulting-Unternehmen Booz Allen Hamilton geht von einem 58 Milliarden-Dollar-Schaden aus, würde auch nur ein amerikanischer Hafen für zwei Wochen geschlossen. Immerhin wurden 2003 rund 100 Tanker angegriffen.⁵ Denkbar ist eine kombinierte Angriffswelle – ähnlich wie bei Frederick Forsyths Thriller, bei dem ein Tanker mit Flüssiggas zur Explosion gebracht werden soll – ganz in der Nähe des Kreuzfahrtschiffs »Queen Mary II«; an Bord die wichtigsten Regierungschefs der Welt.⁶ So bekommen jüngste Meldungen der International Maritime Organization (IMO) möglicherweise eine brisante Bedeutung. Die UN-Organisation mit Sitz in London meldet allein für Dezember 2006 acht Attacken auf Öl- und Chemietanker. Eine ungewöhnliche, eine alarmierende Häufung.⁷ Dasselbe Phänomen wurde dieses Jahr für Oktober und November 2007 von der IMO vermeldet – in beiden Monaten jeweils acht Überfälle auf Öl- und Chemietanker.⁸ Steht also ein zweiter 11. September unmittelbar bevor? Dafür könnte sprechen, dass die Meldungen ganz unscheinbar im monatlichen Report über Piraterie- und bewaffnete Überfälle versteckt sind. Nur wer den Bericht liest und auswertet, könnte zu dieser besorgniserregenden Schlussfolgerung kommen. Eben weil keine alarmistische offizielle Meldung gemacht wurde und sich der Bericht so dröge liest wie Zwieback gegen Seekrankheit schmeckt, spricht viel für die Annahme eines bevorstehenden Terroranschlags. Zumal sich hinter jeder Statistik-Kolumne der Stoff für einen Thriller versteckt. Immerhin tragen die Tanker so phantasievolle Namen wie Eastern Honesty; sie schippern durch das Südchinesische Meer und die Mannschaften erleben veritable Überfälle. Allerdings blieb es meist beim Versuch eines Überfalls oder die Täter raubten nur die Crew aus.⁹ Bislang unbeachtet blieb ein IMO-Hinweis vom Dezember 2006, wonach der jordanische Frachter Farah-3 entführt worden sein soll. Die 25 Seeleute des Frachters wurden demnach sogar an Land gebracht und erst später in Sri Lanka freigelassen – ungewöhnlich für einen als bloße Piraterie eingestuften Vorfall.¹⁰ Für eine wirkliche Analyse müsste man mit der jeweiligen Crew und den Rettungsmannschaften vor Ort sprechen. Ganz real ist auf jeden Fall die Gefahr für Kreuzfahrtschiffe. Seit dem Überfall auf die Achille Lauro kam es immer wieder zu Angriffen. Deshalb schützte beispielsweise die Bundesmarine die »MS Deutschland« vor zwei Jahren bei der Passage durchs Rote Meer und den Golf von Oman. Zuvor hatten dort Piraten die »Seabourne Spirit« attackiert.¹¹

2. Lokale oder globale Täter

Vergleichbare Angriffe haben besonders in den Gewässern Südasiens Tradition. Piraten überfallen meist Frachter, entweder im kleinen Stil zum eigenen Vorteil oder gezielt im Auftrag straff organisierter krimineller Banden, die meist schon genau wussten, was ein Schiff geladen hatte und quasi den Übergriff noch vor dem Auslaufen planten. Doch seit dem 11. September 2001 kann hinter jedem Piratenüberfall eben in Wahrheit ein Probeauf für eine neue Terrorwelle stecken. Schließlich wurden die Flugzeugangriffe in Amerika bereits Jahre zuvor von Studenten geplant, die im Vorfeld nicht auffällig geworden waren. So wird es immer schwieriger, zu unterscheiden: Wer ist Pirat, wer Terrorist, bzw. welche kleinen Gruppierungen arbeiten – möglicherweise auch ohne es zu wissen – in Wahrheit für eine terroristische Organisation, die weitreichendere als nur lokale Ziele hat? Warum aber sollte eine regionale Widerstandsgruppe, wie die Bewegung zur Befreiung der indonesischen Region Aceh ausgerechnet einen Tanker überfallen? Falls sie es doch täte, wären dann damit tatsächlich mehr als nur regionale Absichten verbunden?¹² War diese Interpretation des Dewi Madrim-Falls also rein vom Interesse geleitet, ein Bedrohungsbild gegen die Befreiungsbewegung aufzubauen, um dadurch härter gegen diese vorgehen zu können? Schließlich verdient Aegis Geld als Sicherheitsdienstleister. Und das Etikett »Al Qaida« wird einem Angriff schneller verliehen, als sich der Name eines Schiffs überpinseln lässt. Bei jeder Information an den wirklichen Ursprung der Quelle zu gelangen, können sich selbst weder das renommierte britische Wirtschaftsblatt »The Economist« noch der Seerechtsexperte Michael Stehr leisten, die die Meldung aufgriffen hatten, ohne sie zu hinterfragen. Ein weiteres, vergleichbares Beispiel ist die Fehde auf den südlichen Philippinen zwischen Kriminellen, verfeindeten Lokalmatadoren und Statthaltern einflussreicher islamischer und chinesischer Familien in Manila, die seit Jahren zwischen den immer selben Akteuren tobt. Hieraus ging beispielsweise die Terrororganisation Abu Sayaf hervor. Allerdings könnten nach Ansicht Kweilen Kimmelmans bestimmte Terroristen von kleinen lokalen Gruppen durchaus profitieren.¹³ Aber auch Personen aus dem Westen lassen sich für Terroraktionen gewinnen; so steht gerade der frühere Seemann P.R.H. in Phoenix vor Gericht, weil er vertrauliche Informationen über Routen der US Navy an eine islamistische Website verraten haben soll, schreibt die Washington Post.¹⁴ Dieselbe Zeitung berichtete 2002 von rund 15 Frachtern, die für Al Qaida über die Weltmeere fahren sollen. Die ominösen Schiffe sollen verschwunden und mit neuen Namen versehen worden sein. Nachdem sie umgerüstet und über Scheinfirmen registriert wurden, sind sie bereit zum Angriff oder für den Transport von tödlicher Fracht.¹⁵ Von über 50 Schiffen im Jahr 2003 will der »Terrorismusmonitor« wissen, die von der NATO seit den Anschlägen des 11. Septembers im Mittelmeer als verdächtig registriert wurden. Deren Schiffe sind selbst ein potentiell Ziel. Und das, obwohl der »Meeres-

3 Emden Zeitung, 6.12.2002; Emden Zeitung, 14.10.2004.

4 JINSA Online, Hazardous Seas Maritime Sector Vulnerable to Devastating Terrorist Attacks, 1.4.2004.

5 Booz Allen Hamilton, Port Security Wargame, Washington, 2.10.2002.

6 Forsyth, Frederick, Der Afghane, C. Bertelsmann, 2006.

7 IMO Reports on acts of piracy and armend robbery against ships, 19.1.2007

8 IMO 4 IMO Reports on acts of piracy and armend robbery against ships, Januar 2008.

9 IMO, Reports on acts of piracy and armend robbery against ships, Juli 2003.

10 IMO, Reports on acts of piracy and armend robbery against ships, 19.1.2007

11 Swante Dake, Piratenangriff auf Kreuzfahrer, Bundesmarine schützt »MS Deutschland«, 9.11.2005.

12 IFTUS, Piraterie und Terrorismus auf See, Zwei Bedrohungen – eine Gefahr, Institut für Terrorismus und Sicherheitspolitik, 5. September 2004.

13 Joseph Farah's G2 Bulletin, Al-Qaida plans high-sea terror, 13. 10. 2003. Markus Spillmann, Grosse Risiken auf hoher See, 4. Juli 2004, NZZ am Sonntag, <http://dn-weekly.kiev.ua/news.php?newsid=2809> based on materials of »Financial Times«, 20.10.2003, in: FNPPGP, Floating Nuclear Power Plants In South East Asia: Another Reckless Scheme Of Rosatom, 2004. Reuters, Islamische Extremisten für Seeattacken ausgebildet, 21.1.2003.

14 Washington Post, Terror trial starts for ex-navy sailor, 23.3.2007.

15 Washington Post, 15 Freighters Believed To Be Linked To Al-Qaeda, 31.12.2002.

Prinz«, wie Al Qaidas Mann für den maritimen Bereich genannt wird, laut dem Joseph Farah G2 Bulletin längst verhaftet sein soll. Abdulrahim Mohammed Abda al-Nasheri (auch bekannt als Mulla Ahmad Belal) habe beispielsweise hinter dem Attentat auf die USS Cole gesteckt. 12 Seeleute starben und mehr als 40 weitere wurden verletzt.¹⁶ Doch selbst die Lehren aus dem Anschlag im Yemen widersprechen sich sogar innerhalb beinahe jeder Seite des Untersuchungsberichts. Mal wird der Kapitän des Schiffs verantwortlich gemacht, weil er nicht genügend Sicherheitsmaßnahmen getroffen habe. Dann wiederum heißt es, es habe gar keine veränderte Sicherheitslage vorgelegen, mithin hätte der Kapitän aber auch keine Veranlassung gehabt, rund um das Schiff Patrouillenboote fahren zu lassen. Der Befehl für den Angriff soll von Al-Nasheri aus den Vereinigten Arabischen Emiraten gekommen sein. Für ihn sollen auch Schiffsbewegungen der NATO im Mittelmeer ausgekundschaftet worden sein.¹⁷ Deshalb also fürchtet der britische Konteradmiral David Snelson Terroristen angeblich mehr als jeden anderen potenziellen Kriegsgegner der königlichen Marine.¹⁸ Auch Admiral Sir Alan West, Marine-Stabschef der Royal Navy, bestätigte eine bestehende Bedrohung für Handelsschiffe. Der leitende Analyst der Maritime Intelligence Group berichtete 2003 auf einer Konferenz, wie die Jemaah Islamiyah Anschlagstechniken der Tamil Tigers übernommen hätte. Boote, voll gepackt mit Sprengstoff, die Kurs auf Marineschiffe und andere Ziele halten, sei eine Technik, die ursprünglich im 19-jährigen Bürgerkrieg in Sri Lanka entwickelt wurde, ebenso wie Selbstmord-Tauch-Aktionen.¹⁹ Das Risiko von solchen Szenarien betroffen zu sein mag gering erscheinen. Doch viele der Länder sind auch Urlaubsziele. Und die Terror-Methoden können quasi exportiert werden. Was also ist von Meldungen des Northeast intel networks zu halten, das von mysteriösen toten Tauchern in Florida, im Hafen von Honolulu und in Newburgh, New York berichtete? Das US-Department für Homeland Defense warnte Reeder und Hafenbetreiber vor möglichen Terroranschlägen durch Taucher. Dieser Warnung seien Versuche vorausgegangen, potenzielle Anschlagssziele auszukundschaften.²⁰ Als Reaktion hierauf wird beispielsweise von Kampfstauchern das Hafenbecken und der Rumpf des Kreuzfahrtschiff »Queen Mary II« nach Sprengladungen abgesucht, bevor das Schiff vor Anker geht.²¹ Mitten im 21. Jahrhundert würden demnach Zustände auf unseren Weltmeeren herrschen wie in einem Erroll-Flynn Film.

3. Die spektakulären Überfälle sind nach wie vor lokale Ereignisse oder Fälle organisierter Kriminalität

Allerdings: viele Berichte widersprechen sich – das britische Verteidigungsministerium will 2004 keine Hinweise auf eine erhöhte Bedrohungslage gehabt haben. Es ist schwieriger, zur Wahrheit durchzudringen, als durch eine Nebelwand zu blicken. Wann soll eine echte Gefahr vertuscht, wann eine nicht existente aufgebaut werden? Ebenso widersprüchlich sind Berichte, ebenfalls von Geheimdienstexperten und solch renommierten Fachblättern wie Jane's Defence Weekly, wonach eine lückenlose Überwachung möglich sein soll – und zwar weltweit. Satelliten haben alles im Blick, mit ihrer Auflösung ist es möglich, selbst Nummernschilder zu erkennen, so die Selbstdarstellung der Anbieter.²² Dr. Mustafa Din Subari, Stellvertretender Generaldirektor der Nationalen Raumfahrtbehörde Malaysias, verkündete auf der Münchner Galileo-Konferenz am 21.2.2008, sein Land wolle Satellitennavigation einsetzen, um künftig sowohl eine elektronische Maut für Schiffe einzuführen, die seine Gewässer passieren, als auch die Sicherheit dieser Schiffe zu garantieren.

So genannte RFID-Chips und Sensoren auf und in Containern sollen jede Sendung kontrollieren. Die Funkchips senden Daten über die genaue Position der Container, quasi wie bei einem mit UPS versendeten Paket wäre es demnach unmöglich, einen der 18 Millionen TEU Container aus den Augen zu verlieren, geschweige denn ganze Frachter oder Tanker. Sensoren sollen Einbrüche oder Manipulationen unmittelbar melden.²³ Welche Meldung stimmt also, und welche ist so glaubhaft wie die Erzählungen Käpt'n Blaubärs in der gleichnamigen Kindersendung? Schon immer wurde auf See Seemannsgarn gesponnen, dass sich die Planken bogen, und im Fall von Terror zur See kommt noch manche Spökenkiekerei der Geheimdienste hinzu. Der beste Indikator könnte sein: Informationen, die verborgen werden, entsprechen der Wahrheit; lancierte, interessensgeleitete Informationen tun dies hingegen nicht – Reporter des amerikanischen Magazins »Vanity Fair« schreiben in ihrer Ausgabe Anfang des Jahres 2007: Es sei schon bemerkenswert, wenn sich Vertreter des Council on Foreign Relations mit Repräsentanten für nationale Sicherheit trafen, Fragen der Energiesicherheit diskutierten und Szenarien möglicher Terrorangriffe auf die Ölversorgung entwickelten und wenn dann genau ein halbes Jahr nach dieser Konferenz dieses Szenario wirklich eingetreten sei. Krieger, die sich MEND nannten, Movement for the emancipation of the Niger Delta, überfielen in Nigeria mit Booten Shell-Einrichtungen. Relativ zeitgleich mit der Konferenz enterten Militante eine Ölplattform, 40 Meilen von der Küste entfernt und versenkten im Oktober zwei Schiffe der örtlichen Marine. Immer wieder kommt es zu Überfällen und Geiselnahmen auf Bohrinseln Nigerias. Ein Beispiel, wie die Grenzen zwischen berechtigtem Widerstand gegen Landnahme und Umweltverschmutzung zu kriminellen Bandentum und Terrorismus führen bzw. benutzt werden können, um Protest zu diskreditieren, so die Überlegungen der Reporter von Vanity Fair.²⁴

16 Wilhelm Dietl, Kai Hirschmann, Rolf Tophoven, Das Terrorismus-Lexikon, Täter, Opfer, Hintergründe, Eichborn, 2006. John C.k. Daly, Al Qaeda and maritime terrorism, Part I, The Jamestown Foundation, Terrorism Monitor, Volume 1, Issue 4, 24.10.2003.

17 U.S. Congress, House Armed Services Committee Staff: The Investigation in the Attack on the U.S.S. Cole, Report, Washington DC, Mai 2001.

18 Netzeitung, Al Qaeda für die britische Marine gefährlicher als Irak, 10.3.2003.

19 Berliner Zeitung, 6.8.2004. 2 BBC, The World Today, Interview mit Tanner Campbell, Vice-President of the Maritime Intelligence Group in Washington, DC; Peace Forum, 22.1.2003; Vijay Sakhuja, Terrorist Sea Strategy: the Kamikaze Approach, maritime security analyst and research scholar at Jawaharlal Nehru University, New Delhi, April 2003, beide in: Michael Richardson, A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction, Institute for South East Asian Studies, 25.2.2004. dpa, Al-Qaida nimmt Handelsschiffe ins Visier, 5.8.2004. <http://www.netzeitung.de/spezial/kampfgegenterror/298997.html>.

20 North East Intelligence Network, Danger from the Water, 2004. The HawaiiChannel, Diver Sighting Near Coast Guard Station Raises Concern, 29.2.2004.

21 Gordon Thomas, Queen in peril on the seas, 2004. Hamburger Abendblatt, Bombendrohung gegen QM 2, 16.1.2004.

22 Jane's Defence Weekly, Januar 2007.

23 Wirelessweblog, RFID Needs Standards for Shipping Industry, 10.12.2004. General Electric, Protecting our ports, 2006.

24 Sebastian Junger, Blood Oil, Vanity Fair, Februar 2007.

4. Die spektakulären Überfälle sind in Wahrheit längst Terrorattacken

Andererseits sind die Anschläge und damit die Bedrohung real. Diese Erkenntnis gilt allerdings erst seit 9/11. Vorher hatten nur wenige Sicherheitsexperten frühzeitig die Gefahr erkannt. Die Entführung mehrerer Passagierflugzeuge, um sich damit in einige Symbole der Vereinigten Staaten zu stürzen – dies konnte sich kaum jemand vorstellen. Warnungen wurden als Hollywood-Ge-spinste abgetan. Kaum jemand hatte den Mut, das Udenkbare zu denken und die Konsequenzen zu ziehen. Dabei sind es gerade die Fiction-Autoren, die der Wirklichkeit oftmals näher kommen, als so manche Analyse. Deren Katastrophenfilme haben sowohl »Vier Finger Wu«, seine Enter-Kumpane als auch Terroristen weltweit bei der Videothek ihres Vertrauens ausgeliehen und sorgfältig studiert. Ein Passagierschiff mit 3000 Menschen an Bord entführen und es in das Petroleumlager eines Hafens rammen – dieser Plot stammt von 1998 und war im Streifen »Cruise Control« zu sehen. Und der holländische Krimiautor Janwillem van der Weetering schrieb ebenfalls bereits 1998 in seinen »Ölpiraten« über einen Fall, der für das fiktive Detektivbüro G&G in Amsterdam ein paar Nummern zu groß ist. Zunächst freuen sich nämlich die Protagonisten Grijpstra und de Gier über ihren neuen Klienten Carl Ambagt. Der bietet eine Million Dollar Erfolgshonorar. Der Tanker Sibylle wurde auf dem Weg vom Iran nach Kuba entführt und das schwarze Gold ist ebenso verschwunden wie die Besatzung.²⁵ Fraglich ist nur, was zuerst da war: Visionen von Autoren, die Terroristen früher oder später umsetzen werden oder Piratenüberfälle, die in Wahrheit terroristische Übergriffe waren, als solche aber nicht offiziell deklariert und stattdessen in Romanen verewigt wurden. Vorgeschichte: Vor allem 1998 gab es eine Reihe von Frachter-Entführungen, insbesondere im indonesischen Raum aber auch im Südchinesischen Meer. Damals wurden vor allem chinesische Banden verantwortlich gemacht, von denen einige im staatlichen Auftrag gehandelt haben sollen, andere im Dienste der organisierten Kriminalität. Seit neuestem will man davon nichts mehr wissen – nun soll China sogar Bündnispartner im Kampf gegen maritimen Terror werden. Doch selbst eine Analyse der IMO-Fälle im Lauf der Zeit ist nicht unproblematisch. So wie auch bei Kriminalitätsstatistiken gilt: zu welchem Zeitpunkt wurden aus welchem Grund wie viele Fälle tatsächlich gemeldet und wie wurden diese dann deklariert? Welche Angaben stimmen, welche sind nur »Spielmaterial« interessierter Akteure, wie beispielsweise privater und staatlicher Sicherheitsorgane. Was wurde weggelassen und wenn, aus welchem Grund? Früher waren z.B. Kapitäne gehalten, Piratenüberfälle möglichst nicht zu melden, weil man in den Häfen, von denen aus die Piraten gestartet waren, Repressionen fürchtete. Seitdem Piraten auch Terroristen sein können, setzen Schiffseigner nun wieder alles daran, die Zahlen der Überfälle klein zu halten; schon aus versicherungsrechtlicher Sicht.

5. Terroranschlag oder Zufall?

Wie also sind z.B. Vorfälle aus dem Jahr 2003 tatsächlich zu bewerten? Eine heftige Explosion und ein Großfeuer in einer Ölra-

finerie vor New York forderten zwei Todesopfer. Ein Chemietanker mit 3,5 Millionen Gallonen Ethanol an Bord explodierte und sank vor der Küste Nordcarolinas.²⁶ Nach Warnungen des FBI galten an petrochemischen Anlagen im Golf von Mexiko erhöhte Sicherheitsstufen.²⁷ Bei der Explosion eines Benzol-Tankers im Hafen Porto Torres auf Sardinien wurden vermutlich zwei Besatzungsmitglieder getötet.²⁸

Die Frage, ob Terroranschlag oder Unfall ist mehr als bloße Spekulation. Denn Substanzen, die zu Unfällen führen, können auch für Terroranschläge oder sogar Kampfhandlungen eingesetzt werden. Daher lautet eine Frage: Hat die italienische Polizei in Genua der Terrororganisation Al Qaida 480 Tonnen chemiewaffenfähiges Material abgenommen? Die Fahnder beschlagnahmten nämlich Fässer mit der verdächtigen Substanz Morpholyn auf dem aus Hamburg kommenden Frachter »Nord Star«. Während die Polizei jedoch wegen des Verdachts der Giftgasherstellung ermittelt, streitet der Hersteller BASF die Gefährlichkeit von Morpholyn ab. »Wenn die Staatsanwaltschaft Genua Recht hat, hat Al Kaida versucht, über Hamburg mit Schiffen einer deutschen Reederei den Grundstoff zur Herstellung von Kampfgas nach Libyen zu schmuggeln. Nach der Rekonstruktion der Staatsanwaltschaft Genua begann der Krimi im September 2002, in der Wüste bei Bengasi in Libyen: Eine Gruppe Wissenschaftler testet Chemikalien, die harmlos scheinen, sich aber zur Herstellung von Giftgas eignen. Die Wissenschaftler werden fündig: Aus der Chemikalie Morpholyn, die zur Reinigung von Rohren bei der Erdölförderung benutzt wird, lässt sich Giftgas herstellen – glauben sie. Morpholyn ist schwierig zu beschaffen und zu transportieren, denn es entflammt bei 38 Grad Celsius. Die geheimnisvolle Gruppe nimmt im Oktober Kontakt nach Teheran auf. Iranische Händler wissen, wo sich die Chemikalie beschaffen lässt: über Hamburg. Die staatliche iranische Schifffahrtlinie »Iran Shipping Lines« soll 480 000 Liter chemisch verändertes Morpholyn in der Hansestadt aufnehmen. Als Schiff wird die »Nord Star« von einer deutschen Reederei gechartert. Um keinen Verdacht zu erregen, fährt die »Nord Star« zunächst nach Antwerpen, dann nach Genua. Von dort sollen die Fässer nach Bengasi verschifft werden – nach Meinung der Staatsanwaltschaft an eine Al-Kaida-Adresse. Am 24. November 2002 verlässt die »Nord Star« den Hamburger Hafen. Der Chemiekonzern BASF aus Ludwigshafen stellte die Lieferung gestern als völlig legal und ungefährlich dar. Morpholyn unterliege keinem Handelsverbot. Die Ladung sei über eine belgische Firma für Libyen zum Rostschutz in der Ölförderung geordert worden. Am 4. Dezember erreicht die »Nord Star« Genua. Als die Fracht im Hafen gelöscht wird, fallen einem Zollbeamten die Fässer auf, die nicht gekennzeichnet sind, aber Chemikalien enthalten. Der US-Geheimdienst CIA hatte kurz zuvor gewarnt, dass in den kommenden Monaten gefährliche Chemikalien über Italien nach Libyen auf den Weg gebracht würden. Die verdächtige Ladung wird beschlagnahmt. Der Kapitän wusste offensichtlich nicht, was er transportierte. In den Frachtpapieren war Düngemittel angegeben worden. Experten untersuchen noch immer die Gefährlichkeit der Chemikalie. Es handle sich um eine veränderte Form von Morpholyn, heißt es. Experten der chemischen Industrie im Hafen von Genua winken ab: das beschlagnahmte

25 Rowohl, Presseinformation zu »Janwillem van de Weetering, Ölpiraten«, 1998.

26 Vgl. Gastanker im Hafen von New Yorker Stadtteil Staten Island explodiert, 21.2.2003, <http://www.netzeitung.de/servlets/page?section=3&item=227897>.

27 Vgl. AP, Gulf area petrochemical complex alerted through FBI, 26.3.2004.

28 Vgl. Tageszeitung, 3.1.2004.

Morpholyn sei ungefähr so gefährlich wie Wodka. Die Chemiker der Staatsanwaltschaft Genua sehen das anders.²⁹ Mit derselben Begründung wie die der italienischen Ermittler stoppte Griechenland z.B. die unter der Flagge der Komoren fahrende »Baltic Sky«. »Der Frachter wurde in den Hafen Platiyali 235 Kilometer nordwestlich von Athen gebracht und durchsucht. Platiyali sei wegen seiner Abgelegenheit ausgewählt worden, sagte Anomeritis, der die Ladung des Schiffes mit einer Atombombe verglich. Seinen Angaben zufolge handelte es sich um TNT. In den Schiffspapieren ist die Fracht dagegen als ANFO ausgewiesen, ein Sprengstoff, der oft im Bergbau oder bei Bauarbeiten verwendet wird.«

»Man könnte auf die Idee kommen, dass es irgendeine Verbindung zu terroristischen Gruppen gibt«, sagte Minister Giorgios Anomeritis. »Als Lieferadresse ist in den Papieren ein Unternehmen in Sudan aufgeführt, bei dem es sich nach Angaben der griechischen Behörden aber um eine Briefkastenfirma handelt.« »Niemand kennt den Empfänger, darum weiß auch niemand, wozu der Sprengstoff verwendet werden sollte«, sagte der Handelsseefahrtsminister. Seine Behörden verfolgten den Weg des Schiffes bereits, seit es den Sprengstoff sowie 8.000 Zünder am 12. Mai in der osttunesischen Hafenstadt Gabes eingeladen hatte.³⁰ Doch was aus diesem und anderen Fällen wurde, ist nicht überliefert. So wie auch so mancher Terrorverdächtige, der unter großem Medieninteresse verhaftet worden ist, später weitgehend unbemerkt wieder freigelassen wird.

Ein Angriff mit einer schmutzigen Bombe – dieses Szenario wird von den Sicherheitsbehörden betont. In den Containern könnten biochemische oder gar nukleare Waffen geschmuggelt oder zur Detonation gebracht werden.

6. Maßnahmen im Bereich Containersicherheit

Diesem Problem widmet sich die so genannte Container Security Initiative (CSI). Container und deren Inhalt müssen vor dem Verschiffen in die USA vorher angemeldet werden. US-Inspektoren dürfen diese nun gemeinsam mit deutschen Zollbeamten kontrollieren. Der deutsche Zoll veröffentlichte sogar die Namen der hierbei eingesetzten Beamten. Doch Auskünfte darüber, wie viele Container kontrolliert wurden, wie, warum und mit welchem Ergebnis, werden nicht erteilt.³¹ Weniger verschlossen ist der amerikanische Bundesrechnungshof. Er hat das Abkommen untersucht und ist zu einem beunruhigenden Ergebnis gekommen: Nicht alle Hochrisikosendungen seien kontrolliert worden, Röntgen- und Strahlenmessgeräte entdeckten nicht alle (nuklearen) Gefahrstoffe.³² Gegen weitere Schutzmaßnahmen wehren sich bis heute Reeder und Hafenbetreiber. Seit die USA 2002 die

Mitgliedstaaten der IMO dazu drängten, muss es nun allerdings auf jedem Schiff und in den Häfen zumindest Sicherheitspläne und -offiziere geben, die das richtige Verhalten mit den Mannschaften im Notfall üben. Das ist gar nicht so selbstverständlich. Denn oft sind die Mannschaften aus mehreren Billiglohn-Ländern zusammengewürfelt und können sich untereinander kaum verständigen. »Es ist schon bitter, dass Forderungen, die wir seit mehr als zehn Jahren stellen, erst 2002 von der IMO beschlossen wurden«, fasste Thomas J. Timlen zusammen. Er vertritt den Baltic and International Maritime Council (BIMCO), in dem weltweit kritische Schiffseigner vertreten sind.³³ Andere Reeder fürchteten und fürchten bis heute die Kosten für die Implementierung von Vorschriften. Die Umsetzung der Vorschriften kostete die deutschen Reeder 2004 etwa 55 Millionen Euro. Seitdem kommen jährlich jeweils rund 34 Millionen Euro hinzu.³⁴ Die Sicherheitsoffiziere vermitteln Verteidigungstechniken, die schon zu Zeiten galten, als es »nur« Piratenüberfälle und keine »Terrorangriffe« gab: z.B. Angreifer mit Hochdruckstrahlern einfach über Bord spritzen. Doch solche Waffen können auch in die Hände der Angreifer gelangen und gegen die Mannschaft eingesetzt werden. Für die Danaos Shipping in Piräus haben die neuen Vorschriften nur zu Problemen geführt. Gegenüber dem Schiffsklassifizierer De Norske Veritas beklagte sich z.B. Kapitän Kakouris, die Personenkontrollen seiner Mannschaft hätten zu ca. vier Stunden Verspätung geführt – bei Liegezeiten von nur 12-15 Stunden pro Hafen bedeuten vier Stunden erhebliche Mehrausgaben. Auch wird mit Wettbewerbsnachteilen argumentiert.³⁵ So hatten noch im Juli 2004 nur sechs Prozent der Häfen weltweit und nur zehn Prozent der Schiffe die IMO-Auflagen erfüllt, resümierte die Generalsekretärin der Organisation Efthimios Mitropoulos.³⁶ Die IMO erlässt keine Sanktionen bei Nichteinhaltungen von Vorschriften. Es ist daher fraglich, wie so durch Regelungen mehr Sicherheit erzielt werden soll. In Hamburg wurde die Hafensicherheitskommission gegründet. Die Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft HHLA hat Sicherheitsanalysen und -pläne erstellt. Doch deren Inhalt wird nicht veröffentlicht. Die HHLA verkündet: »Unser Anlagen gelten ab sofort als sichere Hafenanlagen.« Die AG kontrolliert und bewertet ihre Sicherheitsmaßnahmen selbst.³⁷ Besonders gut gerüstet gibt sich der Singapurische Hafen – kein Wunder, liegt er doch mitten im traditionellen Hauptaktionsgebiet von Piraten. Regelmäßig werden hier Übungen durchgeführt. In den Vereinigten Staaten von Amerika wurden acht amerikanische Häfen als besonders gefährdet eingestuft. Sie erhalten 60 Prozent des gesamten Etats für Hafensicherheit. Dazu zählen San Francisco mit 11,2 Millionen Dollar, New York und New Jersey mit 27,1 Millionen Dollar und Houston Galveston mit 15,7 Millionen Dollar.³⁸ So mancher Zollinspektor hat allerdings einfach nur den Schwerpunkt seiner Arbeit verlagert. So suchen im kalifornischen Long Beach Garry Shocks und Jemas Furnish nicht mehr hauptsächlich nach Drogen und Schmuggelgut, sondern halten

29 Andreas Englisch, Mysteriöse Fracht aus Hamburg, Hamburger Abendblatt, 17.1.2003.

30 Sprengkraft einer Atombombe, 23.6.2003, <http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,254164,00.html>.

31 Andreas Mai, Ports of Bremen and Bremerhaven, Implementation of the ISPS code, ohne Zeitangabe.

32 GAO, Secure Border Initiative, SBI Net Expenditure Plan Needs to Better Support Oversight and Accountability, Highlights of GAO-07-309. GAO, Homeland Security, Summary of Challenges Faced in Targeting Ocean-going Cargo Containers for Inspection, 31.3.2004; GAO, Supply Chain Security Examinations of High-Risk Cargo at Foreign Seaports Have Increased, but Improved Data Collection and Performance Measures Are Needed, Januar 2008; GAO, Homeland Security Preliminary Observations on Efforts to Target Security Inspections of Cargo Containers, 16.12.2003.

33 Thomas J. Timlen im Gespräch mit der Autorin, London, Dezember 2002.

34 Interview mit Mitarbeiter des Büros Verband Deutscher Reeder im Frühjahr 2007.

35 Vgl. http://www.dnv.co.kr/publications/classification_news/no_4_2001/navigatingtousportsafterseptember11.asp, 15.12.2001.

36 Vgl. http://www.newsletterscience.com/marex/readmore.cgi?issue_id=48&article_id=404, 27.5.2004, Vol. 2, No. 19; IMO, Update on ISPS Code status, 21.6.2004.

37 Jens Weber, First Steps for a port facility, HHLA, Juli 2003.

38 Vgl. http://www.dhs.gov/xnews/releases/pr_1168366069190.shtm, 9.1.2007.

nun vornehmlich nach Terroristen und Bomben Ausschau.³⁹ Das Mehr an Sicherheit, das an einer Stelle gewonnen wird, kann in anderen Bereichen verloren gehen. De Norske Veritas untersuchte deshalb Schwachstellen des ISPS-Codes und kam in ihrer Risikoanalyse 2005 zum Ergebnis, dass nicht erst im Hafen mit Schutzmaßnahmen begonnen werden dürfe. Bereits die Anfahrt müsse mit ins Blickfeld genommen werden, fordern die Fachleute. Besonders gefährliche Güter, aber auch Lebensmittel und Agrarerzeugnisse sollen künftig lückenlos überwacht werden. Denn Terroristen könnten Anschläge auf diese Transporte verüben oder sie für ihre Zwecke missbrauchen. »Der Europäische Rat hat den Verkehr daher als einen Schlüsselbereich der Terrorismusbekämpfung eingestuft«, sagte der Vizepräsident der Europäischen Kommission für Transportfragen, Jacques Barrot.⁴⁰ Bisher gab es keine Vorschriften, wie Waren sicher vom Erzeuger vom Endverbraucher gelangen sollen. Um dies zu regeln, sollen nun Vorschriften erlassen werden. Ein kühnes Unterfangen: Deutsche Behörden schaffen es aus Personalnot bisher nicht einmal, Lebensmittelkontrollen so durchzuführen, dass keine verdorbene Ware in die Läden gelangt – und nun soll der Verbraucher vor terroristischen Angriffen auf Warentransporte geschützt werden? So erwuchs aus der Analyse der De Norske Veritas, über die Verhinderung von maritimen Terror der Vorschlag, quasi eine Sicherheitsüberprüfung auch für Tomatenpflücker einzuführen.⁴¹

6. Exkurs: Terrorversicherungen

Terroristen zünden eine »schmutzige Bombe« im Hamburger Hafen oder verüben einen Angriff mit biologischen oder chemischen Waffen« – ein Horrorszenario. Gegen die Schäden bietet nun erstmals auch für Deutschland der englische »TT Club« eine Versicherung an. Würde der Hafen durch eine solche Attacke lahmgelegt oder zum Beispiel Gütertransporte unterbrochen, wären Tausende betroffen, nicht nur die unmittelbar Verseuchten. Betriebe müssten schließen, Jobs wären in Gefahr.⁴² In einem solchen Fall würde die Versicherung zahlen, so Ian Lush.⁴³ Allerdings auch nicht unbegrenzt, sondern maximal 100 Millionen US \$. Die Police hierfür kostet pro Jahr mindestens 275000 US \$.⁴⁴ »Mutig«, findet das Angebot Stephan Schweda, Sprecher des Gesamtverbands der deutschen Versicherungswirtschaft. Immerhin haben in Deutschland andere Versicherungen ein solches Risiko bislang immer ausgeschlossen. Deshalb interessiere ihn das Kleingedruckte. Die hier aufgelisteten Bedingungen bzw. die Kosten haben nämlich offenbar viele Firmen davon abgehalten, eine Versicherung gegen konventionelle Terroranschläge abzuschließen.⁴⁵ In Deutschland bietet die Kölner Extremus AG für Beträge von 6000 Euro bis vier Millionen Euro im Jahr einen solchen Schutz an. Aktionäre sind u.a. die Allianz und die Swiss Re. Die ersten drei Mrd. Euro garantiert die deutsche und inter-

ationale Assekuranz, danach springt die Bundesregierung ein. Diese Staatsdeckung läuft allerdings gerade aus, weshalb man derzeit verhandle, so Vorstandsmitglied Dirk Harbrücker. 1100 Kunden habe die Extremus AG, die nach den Anschlägen des 11. September gegründet wurde. 200 bis 300 Millionen Euro Prämien nehme man ein. In Frankreich gibt es sogar eine Pflichtversicherung gegen Terrorismus, selbst ABC-Gefahren sind abgedeckt. Der Staat garantiert die Zahlung.⁴⁶ »Solche Angebote zeigen, wie unwahrscheinlich ein solcher Terroranschlag ist«, meint der Terrorismusexperte Wilhelm Dietl. Die letzten Vorfälle seien die Anthraxbriefe gewesen, die nicht als terroristische Attacken galten.⁴⁷ Jan van Aken, kritischer Biowaffenexperte vom Sunshine Project glaubt, dass es sehr wahrscheinlich zu Vorfällen kommen wird, die allerdings von der breiten Öffentlichkeit gar nicht als solche erkannt würden.⁴⁸ Der britische »TT Club« wurde 1968 gegründet und versichert nach eigenen Angaben 70 Prozent der weltweiten Containerflotte sowie mehr als 2000 Hafenterminal-Abwicklungen. Im Vorstand sitzen Vertreter führender Reederei, Hafenbetreiber und Logistikunternehmen wie Maersk.

7. Fazit:

Die Vereinigten Staaten von Amerika wurden angegriffen – Terroristen lenkten zeitgleich Flugzeuge in die wichtigsten Gebäude der USA. Seit dem 11. September 2001 ist das Unvorstellbare wahr geworden. Seitdem fragen sich nicht nur Sicherheitsexperten, was kommt als nächstes? Die Terroristen sind in die Lufthoheit der Weltmacht eingedrungen. Folgt man der Logik, müssten sie nun an Land und auf See attackieren, um die Verwundbarkeit auch zur See zu demonstrieren. Analog zu den Attacken des 11. September wäre folgendes Szenario denkbar: Terroristen entführen mehrere Tanker, beladen mit Flüssiggas und Chemikalien und lassen sie in Häfen explodieren. Besonders betroffen: Rotterdam, London, Tokio, Singapur oder auch Hamburg. Wie real die Bedrohung ist, zeigte sich, als Attentäter den Tanker »MV Silk Pride« vor der Küste Sri Lankas versenkten. Nach dem Anschlag auf den französischen Öltanker »Limburg« vor der Küste des Jemen, gab es konkrete Warnungen für Norddeutschland. Als in Hamburg ein NATO-Verband von Minenabwehrbooten zu Besuch war, gab es eine Terrordrohung. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Der frühere Bundesinnenminister Otto Schily pflegte zu sagen, dass Deutschland Teil des erweiterten Bedrohungsraumes sei. Es gilt jedoch, Meldungen über Attacken auf maritime Einrichtungen kritisch zu hinterfragen, die sich in außereuropäischen Regionen zugetragen haben, wenn diese Meldungen dazu missbraucht werden können, einen Konflikt in dieser Region zu beeinflussen und dazu dienen können, die öffentliche Meinung dahingehend zu beeinflussen, Streitkräfte oder private Sicherheitsdienste in diese Region zu entsenden. Allerdings verschwimmen die Grenzen zwischen lokalen Konflikten, klassischer Piraterie, Organisierter Kriminalität, staatlich geduldeten bzw. unterstützten Kriminalität und Terrorismus.

39 William Booth, *Where Sea Meets Shore, Scenarios for Terrorists*, Washington, 3.1.2002.

40 Interview mit Mitarbeiter des Büro Barrot im Gespräch mit der Autorin, Januar 2007.

41 Vgl. http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

42 <http://www.ttclub.com/ttclub/public.nsf/html/index?OpenDocument>.

43 Ian Lush im Telefonat mit der Autorin im Frühjahr 2007.

44 TT Club First with cover against »dirty bombs«, 5.12.2006.

45 Stephan Schweda im Telefonat mit der Autorin im Frühjahr 2007.

46 Dirk Harbrücker im Telefonat mit der Autorin im Frühjahr 2007.

47 Wilhelm Dietl im Telefonat mit der Autorin im Frühjahr 2007.

48 Jan van Aken im Telefonat mit der Autorin im Frühjahr 2007.