

## Piraterie in Südostasien – ein Gewerbe mit staatlicher Unterstützung?

### Die Zahlen sprechen für sich

Piratenüberfälle haben auf allen Meeren und in Häfen während der letzten Jahre stetig zugenommen. So wurden 1999 weltweit insgesamt 285 Überfälle registriert, ein Zuwachs um 46 Prozent gegenüber 1998. Die großen Zentren von Piratenaktivitäten sind eindeutig zu lokalisieren; mit Abstand führen südostasiatische und benachbarte Gewässer: die Straße von Malakka und die angrenzenden Seegebiete Indonesiens, die philippinischen Gewässer und das Südchinesische Meer. Hinzu kommen die Seegebiete vor Indien, Bangladesch und Sri Lanka sowie vor dem Länderdreieck Hongkong, Philippinen (Luzon) und China (Hainan). Von den 1999 gemeldeten 285 Überfällen ereigneten sich 166 (60 Prozent) in südostasiatischen Gewässern, davon 113 in indonesischen Seegebieten, 23 vor Bangladesch und 18 vor Malaysia.<sup>1</sup> In den ersten neun Monaten des Jahres 2000 erreichte die Zahl der Piratenüberfälle mit 300 gemeldeten Fällen ein neues Rekordhoch, mehr als die Hälfte der Überfälle fand wiederum in südostasiatischen Gewässern statt, allein 90 in Seegebieten um Indonesien. Auch in der Straße von Malakka, die 1999 ein relativ ruhiges Jahr erlebt hatte, wurden mindestens 32 Angriffe gemeldet, die malaysische Polizei berichtete sogar von mehr als 50 tatsächlichen oder versuchten Überfällen.<sup>2</sup> Für das Jahr 2000 registrierte das International Maritime Bureau (IMB) insgesamt 469 Überfälle weltweit, das bedeutete einen Anstieg um 56 Prozent gegenüber 1999.<sup>3</sup>

Die Zahlenangaben zu Piratenakten in Südostasien sind also widersprüchlich: So meldete die philippinische Marine für 1998 insgesamt 139 Überfälle, das International Maritime Bureau (Regionalbüro Kuala Lumpur) registrierte dagegen nur sechs. Besonders verzerrt waren die Angaben im Falle von Piratenattacken auf japanische Schiffe: In Japan wurden 20 Angriffe registriert, das IMB meldete nur einen einzigen.<sup>4</sup> Kapitäne und Reedereien sind sehr zurückhaltend, wenn es darum geht, Piratenüberfälle zu melden. Sie fürchten steigende Versicherungsprämien und geschäftliche Verluste, weil sie von Befrachtern als unzuverlässig angesehen werden könnten. Kostentreibend wirken sich möglicherweise auch langwierige polizeiliche Untersuchungen und Behördengänge im nächsten Hafen aus, wenn ein überfallenes Schiff seine Fahrt nicht fortsetzen kann: Man rechnet für einen Tanker mit täglichen Betriebskosten in Höhe von 25 000 US-Dollar, verdient wird nur, wenn ein Schiff fährt. Auch fürchten Reeder und Kapitäne, einen diplomatischen Zwischenfall auszulösen, wenn sie Piratenüberfälle melden. Die geringe Neigung, Überfälle anzuzeigen, verstärkt sich, wenn der materielle Schaden gering ist.<sup>5</sup> Lokalbehörden und Regierungen von Küstenstaaten

- 
- 1 Vgl. Marianne Peron-Doise: Le Japon et la lutte contre la piraterie maritime en Asie du Sud-Est. In: *Défense Nationale*, 7, 7/2000, S. 131–137, hier S. 132. Peron-Doise stützt sich bei ihren Zahlenangaben auf das International Maritime Bureau (IMB) in London. Das IMB wurde 1991 von der International Chamber of Commerce gegründet und erfasst weltweit alle Daten über Piraterie. Marianne Peron-Doise ist Korvettenkapitänin der französischen Marine und forschte 1999/2000 am Japanese Institute for International Affairs.
  - 2 Vgl. *South China Morning Post* (Hongkong), 10.11.2000. BBC News online: Asia-Pacific, 1.11.2000, 17.12.2000
  - 3 Vgl. *Annual Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Hg. vom ICC International Maritime Bureau. Dezember 2000, S. 2
  - 4 Solomon Kane, Laurent Passicouset: Piraterie in asiatischen Gewässern. Die Destabilisierung greift auf die Meere über. In: *Le Monde Diplomatique/taz*, 16.2.2000, S. 1–7, hier S. 1
  - 5 Vgl. Solomon Kane, Laurent Passicouset: a.a.O., S. 2

ihrerseits zögern manchmal, Überfälle weiterzumelden, weil sie um ihren Ruf als sicherheitsbewusstes Land fürchten. International Maritime Bureau und Piracy Reporting Center (PRC) schätzen die tatsächliche Zahl von Piratenüberfällen um mindestens die Hälfte der gemeldeten Fälle höher ein.<sup>6</sup>

### Was ist Piraterie?

Es gibt zwei unterschiedliche Definitionen dafür, was unter einem „Akt der Piraterie“ zu verstehen ist. Die „Convention on the High Seas“ von 1958 legte in Artikel 15 fest, dass Piraterie „an illegal act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft and directed on the high seas against another ship or aircraft“ ist. Diese Definition wurde auch in der „United Nations Convention on the Law of the Sea“ (UNCLOS) von 1982 übernommen.<sup>7</sup> Das International Maritime Bureau (IMB) definiert Piraterie als „an act of boarding any vessel with the intention to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act“<sup>8</sup>. Damit hat das IMB die weiter reichende Definition geliefert, die auch eine Erfassung von Überfällen in Häfen oder in Territorialgewässern von Staaten möglich macht.

Piraten sind zu einem wesentlichen Faktor unter den so genannten Grey-area phenomena (GAP) geworden, zu denen daneben unter anderem die Aktivitäten internationaler Verbrechersyndikate, Drogenhändlerringe und internationale Terroristen-Organisationen gehören, aber auch illegale Migration, Massenseuchen und Hungerkatastrophen werden in ihren Konsequenzen dazugezählt. Gemeinsam ist ihnen, dass sie mit konventionellen staatlichen Mitteln kaum bekämpft werden können: Die GAP bezeichnen vor allem Bedrohungen der Stabilität souveräner Staaten durch nichtstaatliche Akteure sowie durch Nicht-Regierungsprozesse und Nicht-Regierungsorganisationen.<sup>9</sup> Diese Phänomene traten verstärkt nach dem Ende des Kalten Krieges, also einer Epoche, in der weitgehend ethnische Konflikte, rassische und religiöse Bewegungen unterdrückt wurden, auf. Der Wunsch nach schnellem Reichtum, die „Dollarisierung“ der Welt,<sup>10</sup> hat westliche (amerikanische) materielle Wertvorstellungen verbreitet: Westliche Symbole von Wohlstand (zum Beispiel Besitz von „Dollars“) scheinen besonders erstrebenswert in Regionen, in denen Armut verbreitet ist; hier führt der Weg zum „schnellen Dollar“ über Verbrechen. Im Falle von Piraterie in Südostasien ist die Motivation zum Verbrechen angesichts extremer Einkommensdisparitäten meist noch tiefer angesetzt: Die Verbrechen bieten den aktiven Tätern häufig die einzige Möglichkeit zu überleben, während die wirklichen Profiteure immer die Hintermänner der Piraten sind. Die „Dollarisierung“ der Welt eröffnet den Verbrechern auch die Möglichkeit, auf dem grauen Markt leicht an Waffen zu kommen, Einzelstaaten sind nicht mehr in der Lage, den weltweiten illegalen Handel mit Waffen zu kontrollieren. Einerseits hat die rasche wirtschaftliche Entwicklung in Südostasien dazu beigetragen, soziale, ethnische und religiöse Spannungen abzuschwächen, andererseits hat diese Entwicklung besonders seit der Asienkrise ab 1997 die Kluft zwischen Arm und Reich vertieft. Wirtschaftliche

---

6 Vgl. Peter Chalk: Grey-Area phenomena in Southeast Asia: piracy, drug trafficking and political terrorism. Canberra 1997, S. 22. Vgl. auch CSS Strategic Papers (Neuseeland), 3, 2, 6/2000

7 Vgl. Vijay Sakhuja: Maritime Order and Piracy. 2.3.2001, S. 1 <<http://www.idsa.org/an-aug-500.html>>

8 Piracy and Armed Robbery Against Ships. Hg. vom ICC International Maritime Bureau. Report for the Period 1.1.1999–30.9.1999, S. 2

9 Vgl. Non-state actors and non-governmental processes and organizations. Die Definition von GAP erschien erstmals bei Jim Holden-Rhodes, Peter Lupsha: Grey Area Phenomena. New Threats and Policy Dilemmas. In: Criminal Justice International, 9, 1, Januar/Februar/1993, S. 11–17, zitiert bei Peter Chalk: a.a.O., S. 5, Anm. 1

10 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 6

Benachteiligung einzelner Bevölkerungsgruppen kann durch fundamentalistische (religiöse) Lehren verschärft werden und die Spaltung einer Gesellschaft entlang der Grenzen zwischen arm und reich vertiefen. So wurde zum Beispiel in Indonesien durch einen analog konstruierten zusätzlichen Gegensatz zwischen Christen (reichen Chinesen) und Muslimen (armen Malaien) die gesellschaftliche, ethnische und religiöse Spaltung in der Gesellschaft radikalisiert. Hinzu kommt, dass vor allem die Kerngebiete und urbanen Zentren der südostasiatischen Staaten vom wirtschaftlichen Erfolg profitierten, abgelegene Regionen aber durch administrative und wirtschaftliche Nichtbeachtung oder zentralistische Ausbeutung noch weiter zurückfielen. Es sind vor allem diese Regionen, die sich zu Brutherden der Piraterie entwickelt haben. Beispiele dafür sind: Aceh (Indonesien), Mindanao (Philippinen) oder Pattani (Thailand). In kaum einem Fall standen hinter den Piratenakten ethnische oder religiöse Zielsetzungen. Wohl aber kann die Piraterie als zusätzliche Einnahmequelle für lokale Freiheits- beziehungsweise Unabhängigkeitsbewegungen sein. Vor allem in Aceh an der Westspitze Sumatras, wo die „Merdeka Aceh“ („Freies Aceh“) aktiv ist, könnte es Verbindungen zwischen der Bewegung und den Piraten in der Subregion geben.<sup>11</sup>

### **Besonderheiten der Piraterie in Asien**

Piraterie war in südostasiatischen Gewässern seit Jahrhunderten verbreitet. Schon im Jahr 414 berichtete ein buddhistischer Mönch aus Ceylon von Piratenüberfällen in der Straße von Malakka und im Südchinesischen Meer. Der Versuch holländischer Kaufleute im 17. Jahrhundert, den Gewürzhandel durch die Malakkastraße zu monopolisieren, zerstörte traditionelle lokale Handelsbeziehungen und führte zu einem dramatischen Anstieg der Piraterie. Im 19. Jahrhundert war Piraterie zum einem festen Bestandteil in der malaiischen Welt geworden, eng verknüpft mit Stammeskriegen und der Entstehung von Inselreichen.<sup>12</sup> Selbst die Umstellung der Transportkapazitäten auf große, schnelle Schiffe, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Piraterie absinken ließ, konnte Raubzüge auf hoher See in der Kolonial epoche nicht gänzlich aus der Welt schaffen.<sup>13</sup>

Im Verlauf der so genannten „emergency“ in Britisch-Malaya (1958 bis 1960)<sup>14</sup> und während der „konfrontasi“-Politik des indonesischen Präsidenten Sukarno gegen die Malay Federation (1965/66) gab es häufige Überfälle auf See. Britische Spezialisten glaubten, Hinweise zu haben, dass diese Piratenüberfälle insgeheim von der indonesischen Regierung als Mittel zur Destabilisierung der Nachbarstaaten gebilligt wurden. In den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurden vor allem die vietnamesischen Boat People zu Opfern von Piraten, die meist von Thailand oder Malaysia aus operierten. Seit dem Ende des Kalten Krieges ist die Präsenz von Marine-Einheiten großer Mächte in südostasiatischen Gewässern deutlich abgesunken, damit erhalten Piraten-Banden Freiräume, da sie keine bewaffneten Gegner fürchten müssen, die Schiffen auf hoher See zu Hilfe kommen könnten: Die russische Marine ist praktisch nicht mehr präsent, die USA haben ihre Präsenz ebenfalls reduziert, die Rückgabe Hongkongs an die VR China beendete britische Flottenpräsenz und die jüngste Wirtschaftskrise südostasiatischer Nationen zwang sie zu reduzierten Patrouillenfahrten ihrer

---

11 Vgl. Solomon Kane, Laurent Passicouset: a.a.O., S. 3

12 Die Bewohner von Bugis auf der Insel Sulawesi galten während der Kolonialperiode als erfahrene Seefahrer, Kaufleute – und Piraten. Der amerikanische Begriff „boogeyman“ (etwa: Räuber) geht auf den Ort Bugis zurück. Vgl. Dana R. Dillon: Piracy in Asia. A Growing Barrier to Maritime Trade. In: Background. Hg. von der Heritage Foundation. Nr. 1379, 6/2000, S. 2, Anm. 2 <[www.heritage.org/background/bg1379.html](http://www.heritage.org/background/bg1379.html)>

13 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 24

14 Im Wesentlichen die Bezeichnung für kommunistische Aufstände gegen die britische Kolonialregierung und später die jungen Staaten Malaysia bzw. Singapur.

Marinen.<sup>15</sup> Seit dem Ende des Kalten Krieges hat die Piraterie in Südostasien eine neue Qualität bekommen, sie hat nichts mehr mit der Wegelagerei der achtziger Jahre zu tun. In dieser Zeit waren Überfälle auf Yachten, Fischerboote und vor allem auf Boote mit Flüchtlingen die Regel. Vietnamesische, philippinische und indonesische Fischer waren seit jeher Opfer der „kleinen Piraterie“, die vom IMB nicht erfasst wird.<sup>16</sup>

Es sind vor allem drei Typen von Piraterie, die heute in südostasiatischen Gewässern vorkommen:

1. Überfälle auf festgemachte Schiffe an Kaianlagen oder auf Reede besonders in kleinen und mittelgroßen Häfen Südasiens ohne ausreichende Sicherheitsmaßnahmen. Das International Maritime Bureau definiert solche Überfälle als low-level armed robbery (LLAR): Die Täter kommen mit Schnellbooten und begnügen sich in der Regel mit dem hastigen Raub von Bargeld und leichten Wertgegenständen. Zeugen haben nicht selten unter den Piraten Täter erkannt, die zuvor im Hafen als Stauer oder örtliches Reinigungspersonal gearbeitet hatten.<sup>17</sup> Das IMB schätzt die Verluste bei solchem „maritime mugging“ auf 5 000 bis 15 000 US-Dollar je Fall.<sup>18</sup>
2. Überfälle auf Schiffe auf hoher See oder in weiteren Territorialgewässern. Das ist die verbreitetste Form von Piraterie in Südostasien und birgt die Gefahr größerer Havarien in den engen Seestraßen der südostasiatischen Gewässer. Verschärft werden die Gefahren, wenn Piraten Besatzung und Schiffsführung fesseln oder einsperren, wie häufig geschehen. Das IMB definiert diese Art von Überfällen als medium-level armed assault and robbery (MLAAR). Sie ist oft begleitet von Gewalt gegen die Besatzungen, nicht selten werden Offiziere und Mannschaft ermordet. Die Piraten operieren in diesen Fällen von einem „Mutterschiff“ als Basis. Das britische Verkehrsministerium unterscheidet zwischen *piracy* (Überfälle in internationalen Gewässern) und *armed robbery* (Überfälle in Territorialgewässern von Küstenstaaten).<sup>19</sup>
3. „Shipjacking“ mit dem Ziel, die Ladung eines entführten Schiffes illegal zu veräußern und anschließend das gekaperte Schiff selbst einzusetzen. Dieses Phänomen der „Phantomschiffe“ ist durch ein Grundmuster geprägt: Das Schiff wird überfallen, die Ladung auf See in Leichter oder ein anderes Schiff umgeladen; die Piraten behalten die Ladung entweder selbst oder verkaufen sie an Hehler. Dann werden diese „Phantomschiffe“ mit neuem Anstrich und falschen Papieren unter einer Billigflagge (meist Honduras oder Panama) registriert und nehmen andere Ladung an Bord, die niemals ihren Zielhafen erreicht: Auf See wird die Fracht erneut auf ein anderes Schiff umgeladen und in einem anderen Hafen veräußert, nicht selten von einem Händler, der von Anfang an in das Verbrechen verwickelt war. Das IMB definiert diese Art von Verbrechen als major criminal hijack (MCHJ). In solchen Fällen sind ausschließlich sehr gut organisierte große Banden mit internationalen Verbindungen aktiv; die Täter sind schwer bewaffnet und bereit, mit größter Brutalität gegen die Mannschaften vorzugehen.<sup>20</sup>

---

15 Vgl. Vijay Sakhuja: a.a.O., S. 2

16 Vgl. Solomon Kane, Laurent Passicouset: a.a.O., S. 2

17 Vgl. Piracy and Armed Robbery. Hg. vom Department of the Environment, Transport and the Regions (Großbritannien). (=Marine Guidance Note No. 75, 17.1.2001)

18 Die meisten solcher Überfälle fanden Anfang der neunziger Jahre in indonesischen Häfen statt. Geraubt wurden neben Bargeld auch Video-Geräte, TV-Geräte, aber auch Maschinen-Ersatzteile und Rettungsgeräte. Vgl. Wilfried A. Herrmann: Conflict Potentials in Southeast Asia. In: Military Technology, 8/1995, S. 8–15, hier S. 15

19 Vgl. Piracy and Armed Robbery: a.a.O.

20 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 24, 25. Solomon Kane, Laurent Passicouset: a.a.O., S. 4

Das Regional Piracy Centre des IMB in Kuala Lumpur geht davon aus, dass die meisten Piratenakte in Südostasien heute Opfer unter der Besatzung kosten. Allein im ersten Halbjahr 1997 zählte das RPC 210 Gewalttaten bei 38 Überfällen, darunter 181 Geiselnahmen, drei tätliche Angriffe, 19 Verletzte und sieben Tote. Seit Beginn der neunziger Jahre waren 25 Prozent aller weltweit gemeldeten Piratenüberfälle mit Gewalttaten, darunter Mord, verbunden. Das IMB verzeichnete für 1999 weltweit einen Anstieg der Piratenüberfälle um 40 Prozent von 202 (1998) auf 285, darunter auch zahlreiche Überfälle auf Yachten. In 53 Fällen besaßen die Piraten Schusswaffen. Mit Abstand die meisten Überfälle fanden in indonesischen Gewässern statt (113). 203 Piratenüberfälle ereigneten sich 1999 in den Gewässern vor nur sieben Ländern: Außer Indonesien waren das Bangladesch (23), Malaysia (18), Indien (14), Singapurstraße (13), Somalia (11) und Nigeria (11).<sup>21</sup>

In den neunziger Jahren hat sich der geographische Schwerpunkt von Piratenüberfällen in südostasiatischen Gewässern verlagert: Von 1990 bis 1992 bezeichnete das IMB die Seegebiete in den Straßen von Malakka und Singapur als die gefährlichste Zone. Die beiden Meerengen werden täglich von 150 bis 900 Schiffen aller Größen und Typen durchfahren. Gefährliche Sandbänke, Wracks und die engste Stelle der Malakkastraße mit nur 2,5 km Breite (Phillips Channel) zwingen Schiffe, langsam zu fahren. Damit werden sie zu einer leichten Beute. Mehr als die Hälfte aller Piratenüberfälle zwischen 1990 und 1992 ereignete sich in diesen Seegebieten. Zwischen 1993 und 1995 aber verlagerte sich der Schwerpunkt der Piratenaktivitäten in das Südchinesische Meer, die Territorialgewässer um Hongkong und Macau sowie das Dreieck zwischen Hongkong, Luzon (Philippinen) und der Insel Hainan (China), das sogenannte „HLH terror triangle“. In diesen Seegebieten fanden 1993 bis 1995 122 Überfälle statt, das waren 51,7 Prozent aller Piratenüberfälle in Südostasien.<sup>22</sup> Zwei Gründe wurden für die Verlagerung der Schwerpunkte genannt:

1. Chinesische Komplizenschaft mit Piratenbanden, um die Hoheitsansprüche Chinas über das Südchinesische Meer zu unterstreichen.
2. Verstärkte, effiziente Anti-Piraten Patrouillen in der Malakkastraße durch indonesische Behörden auf Druck Malaysias und Singapurs, die ihrerseits auf Druck internationaler Reedereien tätig wurden.<sup>23</sup>

Dagegen argumentierte man, dass China als Seehandels-Nation von solchen Aktivitäten nicht profitieren würde. Es gibt, so das wichtigste Gegenargument, keine stichhaltigen Beweise für eine Komplizenschaft chinesischer Zentralbehörden bei Piratenakten und Bandentätigkeit. Dabei räumte man allerdings auch ein, dass möglicherweise korrupte Beamte in den südchinesischen Küstenprovinzen in das Piratenunwesen verwickelt waren, die von Chinas Zentralregierung zeitweise nicht mehr kontrolliert werden konnten.<sup>24</sup> Auch gegenüber indonesischen Lokalbehörden hegen viele Schifffahrtsunternehmen Verdacht: Die örtlichen Polizei- und Zollbeamten sind so schlecht bezahlt, dass etwa die Gewinne aus einer geraubten Ölladung überaus attraktiv sind.<sup>25</sup>

---

21 Vgl. BBC News online: Asia-Pacific, 22.1.2000

22 Die geografische Abgrenzung Südasiens ist hier weiter gefasst und bezieht das Südchinesische Meer sowie Gewässer ein, die vom IMB schon zu Ostasien gezählt werden. Das IMB rechnet nur Malaysia, Indonesien, Thailand, die Philippinen, die Malakkastraße, Kambodscha, Myanmar und die Straße von Singapur zu Südostasien.

23 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 30f

24 Chalk erhielt diese Information von hochrangigen thailändischen Marineoffizieren im Juli 1997. Peter Chalk: a.a.O., S. 31, Anm. 32. Vgl. auch China in transition. In: Far Eastern Economic Review, 1994, S. 186

25 Vgl. Asiaweek online, 14.12.1999 <www.time.com>

Lloyds Register in London schätzt die Gesamtzahl der Piraten in chinesischen Gewässern auf 20 000. Auch die Vertretung des IMB in Kuala Lumpur argwöhnt, dass die Banden, denen die Piraten angehören, häufig mit Regierungen oder lokalen Verwaltungsstellen zusammenarbeiten beziehungsweise stillschweigend geduldet werden. Die Piraten benutzen kleine, schnelle Boote mit leistungsstarken Motoren. Die Überfälle sind in den letzten Jahren zunehmend brutaler geworden, immer häufiger benutzen die Piraten moderne Feuerwaffen. Von den 132 Überfällen, die das IMB 1999 registrierte, wurden 79 von Piraten verübt, die mit Messern und Macheten bewaffnet waren, bei 53 Überfällen benutzten die Täter Feuerwaffen, meist automatische Gewehre; drei Tote waren zu beklagen, 1998 waren es 78 Opfer. Die Banden sind oft erstaunlich gut über Fahrtrouten und Konstruktionspläne der überfallenen Schiffe sowie über die interne Wachorganisation der Mannschaften informiert. Viel beunruhigender scheint jedoch, dass die Piraten häufig genau den Wert und den Stauort hochwertiger Ladung (Container) kennen. Das lässt darauf schließen, dass die Piraten Helfershelfer an Land haben, wahrscheinlich in den Hafenbehörden und möglicherweise auch im örtlichen Militär und/oder in der Zivilverwaltung. Weiter gibt es Zeugenhinweise, die darauf deuten, dass Bandenmitglieder im letzten Anlaufhafen als Stauer oder in Reinigungskolonnen an Bord gearbeitet hatten und sich so Kenntnisse über das Schiff verschafften. Private Sicherheitsdienste wie Special Ops Ass. (USA) gehen inzwischen auch davon aus, dass die größeren Banden nicht mehr darauf angewiesen sind, lokale Beamte zu bestechen, vielmehr haben diese Verbrechersyndikate inzwischen Reedereien, Zoll- und Hafenbehörden mit eigenen Mitgliedern infiltriert, die Detailinformationen weiterleiten.<sup>26</sup>

Wie in allen piraten-verseuchten Gebieten der Weltmeere bevorzugen die Täter auch in asiatischen Gewässern nächtliche Überfälle: Bei Schiffen vor Anker auf Reede oder am Kai festgemacht fanden die meisten Überfälle zwischen eins und sechs Uhr morgens statt.<sup>27</sup> Einer der blutigsten Zwischenfälle ereignete sich im November 1998: Piraten enterten einen Kohlefrachter aus Hongkong, indem sie sich als Polizisten ausgaben. Sie erschlugen 23 Besatzungsmitglieder mit Knüppeln und warfen die Leichen über Bord. Chinesischen Behörden gelang es, die Täter zu fassen; sie wurden im Januar 2000 in China vor Gericht gestellt und 13 von ihnen zum Tode verurteilt, 18 erhielten lebenslänglich. Zum ersten Mal seit sechs Jahren hatten damit die chinesischen Justizbehörden wieder Täter wegen Piraterie abgeurteilt.<sup>28</sup> Ein wichtiger Grund für diese – und spätere – verschärfte Maßnahmen gegen Piraterie mag auch der Wunsch Chinas sein, Mitglied in der WTO zu werden.

### **Häufigste Überfallopfer: japanische Handelsschiffe**

Nach einer Untersuchung des japanischen Verkehrsministeriums werden japanische Schiffe immer häufiger Opfer von brutalen Piratenakten. In südostasiatischen Gewässern sind in den letzten Jahren 66 japanische Schiffe, vor allem Tanker und Containerfrachter, überfallen worden. Diese geschätzte Zahl ist sicher zu niedrig angesetzt, denn japanische Schifffahrtsunternehmen nennen jetzt deutlich höhere Zahlen. Insgesamt zwei Drittel der Überfälle ereigneten sich in asiatischen Gewässern, 40 Prozent davon vor den Küsten Indonesiens. Der Grund liegt auf der Hand: Mehr als ein Drittel der Welthandelsflotten nutzt heute SLOCs (Sea lanes of communication), die durch Südostasien führen, 40 Prozent der

---

26 Vgl. Piracy Makes a Comeback. 9.6.2000 <[www.apbnews.com/safetycenter/business](http://www.apbnews.com/safetycenter/business)>

27 Vgl. Piracy and Armed Robbery: a.a.O., S. 2

28 Vgl. BBC News online: Asia-Pacific, 28.1.2000. Marianne Peron-Doise: a.a.O., S. 133

japanischen Exporte und der größte Teil der Erdölimporte Japans werden durch die südostasiatischen SLOCs transportiert.<sup>29</sup>

Im Jahr 2000 hat der Verband japanischer Reeder erstmals genaue Zahlen zu Piratenüberfällen auf japanische Schiffe veröffentlicht: Zwischen 1989 und 1999 wurden 113 Überfälle gemeldet, davon 27 im Jahr 1999, im ersten Quartal 2000 bereits 13.<sup>30</sup> Die Wirtschaftskrise lässt die Piraterie anwachsen: Allein 1998 waren japanische Schiffe 20-mal Opfer von Piratenangriffen (1997: 15), im ersten Quartal 1999 wurden sieben Piratenattacken gemeldet. Die meisten Überfälle waren Raubtaten, aber auch drei Fälle von Entführungen („shipjacking“) wurden bekannt. Japans Reedereien nehmen das Problem der Piraterie jetzt sehr ernst und fordern von der japanischen Regierung, Abhilfe zu schaffen. Auch singapurische Reedereien zeigen sich besorgt, da sich die Überfälle sich immer häufiger nahe den Territorialgewässern des Stadtstaates abspielen.<sup>31</sup> Es gibt inzwischen Pläne, die Seerouten von Japan nach Europa völlig zu verlegen: Japanische Schiffe würden dann nicht mehr durch südostasiatische Gewässer fahren, sondern die Nord-Route nehmen. Diese so genannte Northern Shipping Route (NSR) wäre erheblich kürzer als die Passage durch die gefährlichen Straßen von Malakka und Singapur: So würde sich der Weg von Tokyo nach Hamburg von 11 400 Seemeilen (Südroute) auf 6 600 Seemeilen (Nordroute) verkürzen. Die Kosten würden allerdings im Gegensatz dazu erheblich steigen: Für die Nordpassage wäre ein kontinuierlicher Einsatz von Eisbrechern erforderlich, und die Schiffe müssten Klassifizierungen für Eisfahrten haben, ein erheblicher Kostenfaktor.<sup>32</sup>

### **Maßnahmen gegen die Piraterie**

Inzwischen verdichtet sich auch die internationale Kooperation bei militärischen Maßnahmen gegen Piraterie. Lange Zeit begnügten sich die beteiligten Staaten mit einer Kombination aus Prävention und nur teilweise auch polizeilicher/militärischer Gewalt. Aber die Ergebnisse dieser ganz unterschiedlichen Maßnahmen gegen Piraterie blieben bestenfalls mittelmäßig. Internationale Organisationen taten sich schwer, Mitgliedsstaaten zu gemeinsamen Aktionen gegen Piraterie zu bewegen. Die rechtlichen Grundlagen für Maßnahmen gegen Piraterie auf hoher See waren jahrelang unscharf und hielten viele Staaten davon ab, mit Waffengewalt vorzugehen. Noch immer bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der zuständigen Strafverfolgungsbehörden: In der Regel sind die Behörden des Landes zuständig, in dessen Hoheitsgewässern sich ein Piratenakt ereignet hat. Aber gänzlich unsicher ist die rechtliche Lage bei einem Überfall auf hoher See. In den Hoheitsgewässern der ASEAN-Staaten stehen noch immer das sensible Nationalgefühl der Einzelstaaten und das Gründungsprinzip der ASEAN – die gegenseitige Nichteinmischung – konzertierten Aktionen gegen Piraten entgegen.

Zu Beginn der neunziger Jahre entwarf schließlich eine Arbeitsgruppe, die von der International Maritime Organization (IMO) eingesetzt worden war, erste Regeln für ein sensibles Meeresgebiet, das sich zwischen Singapur und Malaysia erstreckt und weiter östlich auch die indonesischen Inseln einschließt. Mit diesen Regeln war es erstmals möglich, in

---

29 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 20. Peter Jensen: Chinese Sea Power and American Strategy. In: Strategic Review, Sommer 2000, S. 18–26, hier S. 22

30 Vgl. Marianne Peron-Doise: a.a.O., S. 136

31 Vgl. SCMP, 10.11.2000. AWSJ, 3.6.1999

32 Diese Alternative wird von einer privaten japanischen Stiftung untersucht und ist nicht Teil der offiziellen japanischen Politik. Die Nippon Foundation, die sich mit dieser Alternative auseinandersetzt, ist am äußersten rechten Rand der politischen Szene Japans angesiedelt, die Stiftungsmittel stammen aus legalen Wetteinnahmen, der Gründer der Stiftung gilt als Nationalist. Vgl. Vijay Sakhujia: a.a.O., S. 4

Zusammenarbeit mit nationalen Regierungen in der Region Gewaltmaßnahmen gegen Piraten anzuwenden. 1992 kamen Singapur, Malaysia und Indonesien überein, Sicherheitskräften der jeweils anderen Staaten die direkte Verfolgung von Piraten beziehungsweise verdächtiger Boote in die benachbarten Hoheitsgewässer zu gestatten („hot pursuit“ – „Nacheile“) Im Gefolge dieser Vereinbarung wurden auch das IMB und das Piracy Reporting Center (PRC) in Kuala Lumpur gegründet.<sup>33</sup> Die IMO ist eine Unterorganisation der UN und nahm sich des Problems der Piraterie erstmals 1983 ernsthaft an, indem sie alle Staaten aufforderte, Piratenakte der IMO zu melden. Als Unterabteilung der IMO informiert das Maritime Safety Committee (MSC) Regierungen und Hafenverwaltungen über Piratenakte und ersucht um Informationen über Maßnahmen, die in den gemeldeten Fällen ergriffen wurden; das MSC veröffentlicht monatliche Berichte über Piratenattacken.<sup>34</sup>

Im März 2000 wurde eine erste Konferenz in Singapur eröffnet, auf der 15 asiatische Staaten versuchten, gemeinsame Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie abzustecken. Japan schlug auf dieser Konferenz vor, Einheiten seiner Küstenwache in südostasiatischen Gewässern zu stationieren – ein Vorschlag, der mit größter Zurückhaltung aufgenommen wurde.<sup>35</sup> Auf der zweiten Konferenz über Piraterie auf hoher See in Tokio (27. und 28. April 2000) kamen 14 asiatische Staaten<sup>36</sup> schließlich überein, eine gemeinsame Politik zur Bekämpfung von Piraterie zu entwickeln: Als erster Schritt sollten die gegenseitigen Informationen intensiviert werden, in einem weiteren Schritt waren gemeinsame Patrouillenfahrten geplant. Die Konferenz fand auf Initiative Japans statt.<sup>37</sup> Die japanische Seite schlug gemeinsame Maßnahmen gegen Piraterie in vier Bereichen vor: Erstens wollte Japan die Küstenstaaten der Region verstärkt wirtschaftlich unterstützen, insbesondere bei der Armutsbekämpfung. Arbeitslosigkeit und Armut bilden den Nährboden für Kriminalität auf See, daher sei die Armutsbekämpfung der wichtigste Teilbereich. Zweitens: Die weitaus meisten Überfälle ereignen sich in den Territorialgewässern der südostasiatischen Küstenstaaten, stets aber sind die Hoheitsgewässer zweier oder mehrerer Staaten involviert. Hinter diesen Überfällen stehen international operierende Verbrechersyndikate, die supranational bekämpft werden müssen – Japan dringt auf gemeinsame Aktionen. Drittens: Japan fordert alle Staaten auf, der *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (Rom 1988, bisher sind in Asien nur China und Japan Unterzeichnerstaaten) beizutreten. Viertens: Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie müssen zur Chefsache auf den Konferenzen der „ASEAN+3“ gemacht werden, auch die ASEAN Post Ministerial Conferences sollten sich dem Problem zuwenden.<sup>38</sup> Die Zunahme der Piraterie in Südostasien und die relative Straffreiheit, die Piraten bisher in den angrenzenden Staaten genossen, hat den Ruf nach energischen militärischen Aktionen beziehungsweise Polizeimaßnahmen lauter werden lassen. Luftaufklärung und schärfere Überwachung von Seegebieten, die bekanntermaßen von Piraten heimgesucht werden, gehören zu den häufigsten Forderungen. Dazu sollten Spezialflotten aufgebaut werden. Im Visier von Reedereien und Regierungen jener Staaten, deren Schiffe am häufigsten unter Piratenüberfällen zu leiden haben, also vor allem Japans, ist verstärkt Indonesien. Die Seegebiete zwischen den zahllosen Inseln des indonesischen Staatsgebietes und die

---

33 Vgl. Marianne Peron-Doise: a.a.O., S. 134. Vijay Sakhuja: a.a.O., S. 3

34 Vgl. Vijay Sakhuja: a.a.O., S. 3

35 Vgl. BBC News online: Asia-Pacific, 8.3.2000

36 China, Japan, Südkorea, Singapur, Malaysia, Thailand, Philippinen, Vietnam, Indonesien, Kambodscha, Myanmar, Indien, Sri Lanka und Bangladesch.

37 Vgl. Marianne Peron-Doise: a.a.O., S. 132

38 Vgl. die Eröffnungsrede von Mr. Tetsuma Esaki, Senior State Secretary for Foreign Affairs. Regional Conference on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships. 27.4.2000 <[www.mofa.go.jp](http://www.mofa.go.jp)>



langjährige Untätigkeit der indonesischen Regierung werden heftig kritisiert. Auf den Inseln finden die Piratenbanden leicht Verstecke und können sich auf örtliche Komplizen verlassen, deren Armut sie zu ihren natürlichen Verbündeten macht. Hartes Vorgehen von Polizei oder Militär gegen die Piratennester aber könnte bestehende soziale, religiöse oder ethnische Spannungen verschärfen, und schließlich könnte auch eine größere Präsenz indonesischer Polizei und Marine die latenten Autonomiebestrebungen in einigen indonesischen Provinzen anheizen. Darüber hinaus erscheint es mehr und mehr zweifelhaft, ob die Zentralregierung in Jakarta überhaupt zu energischen Zwangsmaßnahmen in der Lage ist.

Präsident Abdurrahman Wahid hat 1999 Japan aufgefordert, eine größere Rolle bei der Piratenbekämpfung in der südostasiatischen Region zu übernehmen. Die japanische Regierung ist durchaus bereit, aktiver an der Bekämpfung von Piraterie mitzuwirken: Von allen asiatischen Ländern ist Japan von ungehindertem Seeverkehr am stärksten abhängig. Durch die Straßen von Malakka und Singapur, durch das Südchinesische Meer und die indonesischen Gewässer verlaufen Japans ökonomische Lebensadern: Rohöl aus Nah- und Mittelost, industrielle Rohstoffe aus Indonesien und Festland-Südostasien sowie japanische Exporte in die ganze Welt. Schon im November 1999 entwickelte der damalige japanische Ministerpräsident Keizo Obuchi den Plan, einen Verband der japanischen Küstenwache in der Straße von Malakka patrouillieren zu lassen.<sup>39</sup> Indonesien, Malaysia und Singapur hatten sich bereits auf gemeinsame Patrouillen von Marine- und Küstenwacheneinheiten verständigt. Auf der Regional Conference on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Tokyo hat Japan offiziell angeboten, notwendige Ausrüstungen auch Schiffe jenen Staaten zur Verfügung zu stellen, die Probleme haben, mit eigenen Mitteln die Piraterie zu bekämpfen. Zeitweise hat Japan auch vorgeschlagen, eine Art Küstenwache unter UN-Regie aufzubauen, aber der Plan wurde nicht aufgegriffen.<sup>40</sup> Am 3. Mai 2000 hat der Stadtstaat Singapur bekannt gegeben, dass die militärische Kooperation mit Japan verstärkt werde. Dazu gehört auch die Genehmigung, im singapurischen Hafen einen Stützpunkt für japanische Küstenwacheinheiten einzurichten; die japanischen Schiffe sollten die Seegebiete von der Malakkastraße bis in das Südchinesische Meer überwachen. China lehnte diese Pläne kategorisch ab und zog sich damit die heftige Kritik Indiens und Indonesiens zu. Aber auch Malaysia stand einer größeren „bewaffneten Präsenz“ Japans in Südostasien skeptisch gegenüber: Im November 2000 lehnte der Leiter des malaysischen Büros für maritime Sicherheit gemeinsame Patrouillen mit japanischen Einheiten endgültig ab. Indonesien sprach sich schließlich ebenfalls gegen den japanischen Vorschlag aus.<sup>41</sup> Bereits 1998 musste sich China scharfe Vorwürfe gefallen lassen, nachdem chinesische Behörden Piraten hatten entkommen lassen, die einen malaysischen Frachter in einen chinesischen Hafen entführt hatten.<sup>42</sup> China sieht in multilateralen Operationen gegen Piraten im Südchinesischen Meer und in einer größeren regionalen Rolle für Japan eine Bedrohung der eigenen Territorialansprüche auf die Spratly-Inseln, die in Teilen auch von mehreren ASEAN-Staaten und teils von Taiwan beansprucht werden. Die konkurrierenden Territorialansprüche Chinas und Japans auf die Senkaku-Inseln (chinesisch: Diaoyu) könnten nach chinesischer Auffassung dann ebenfalls an Schärfe zunehmen. Im „HLH terror triangle“ und im Ostchinesischen Meer wurden Anfang der neunziger Jahre häufig russische und südkoreanische Schiffe das Ziel von Piratenattacken. Diese Überfälle nahmen stark ab,

---

39 Vgl. Marianne Peron-Doise: a.a.O., S. 135

40 Vgl. CSS Strategic Papers (Neuseeland), 3, 2, 6/2000

41 <[www.indiatimes.com](http://www.indiatimes.com)>, 15.11.2000. „In Malakka Strait, Asian Anti-Piracy Efforts Intensify“ <[www.worldroom.com/newswire](http://www.worldroom.com/newswire)>, 16.11.2000

42 Vgl. Vijay Sakhuja: a.a.O., S. 5

nachdem Russland und Südkorea Marineeinheiten in diesen Seegebieten patrouillieren ließen.<sup>43</sup>

Gegen Überfälle in Häfen (LLAR) helfen oft Boykott-Drohungen der Reedereien, deren Schiffe überfallen wurden. So errang Hongkong 1992 bis 1995 den zweifelhaften Ruf als „port of extreme danger“ in der britischen Seeoffiziersgewerkschaft NUMAST und bei der Japan Shipowners' Association. Beide Organisationen drohten mit Erfolg, den Hafen Hongkong nicht mehr anzulaufen, wenn die Sicherheitsmaßnahmen nicht verschärft würden.<sup>44</sup> Inzwischen sind viele Schiffe, die auf den südostasiatischen SLOCs fahren, mit automatischen Peilsendern ausgerüstet, die es ermöglichen, ein entführtes Schiff aufzuspüren. Die Peilung geht direkt an das Piracy Report Center in Kuala Lumpur, von dort werden die Informationen weitergeleitet.<sup>45</sup>

In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre hat besonders das „shipjacking“ (major criminal hijack, MCHJ) zugenommen. Das IMB befürchtet, dass diese Form von Piraterie Ausmaße und wirtschaftliche Folgen wie das Treiben der italienischen Mafia haben könnte. Für 1997/98 schätzte das IMB die jährlichen Verluste durch MCHJ-Angriffe auf 200 Millionen US-Dollar an geraubter Ladung oder auch ganz verlorenen Schiffen; für die Folgejahre wurden weitere Steigerungen erwartet. Besonders die zunehmende Brutalität der Shipjacker-Gangs bereiten Sorge: Die Angreifer werden immer brutaler. Ein Grund für die wachsende Brutalität ist die Möglichkeit, preisgünstig moderne Waffen erwerben zu können. Die Piraten verfügen heute über automatische Waffen, Sprengstoff, Boden-Luft-Raketen, Antischiffminen, leichte Mörser und Raketenmunition.<sup>46</sup> Angesichts solcher „Aufrüstung“ ist klar, warum betroffene Staaten das Problem der Piraterie zunehmend nicht mehr nur als Aufgabe für maritime Polizeieinsätze betrachten, sondern auch als sicherheitspolitisches Problem werten und militärische Gegenmaßnahmen fordern.<sup>47</sup>

Staatliches „Sponsoring“ für Piratenbanden dürfte ebenfalls in jüngster Zeit zu einer Zunahme von Piratenüberfällen beigetragen haben. Internationale Seefahrtsorganisationen gehen seit längerem davon aus, dass bestimmte Piratenbanden in Südostasien mit offizieller Unterstützung staatlicher Stellen operieren. Dafür sprechen ihre hochmoderne Bewaffnung und der hohe militärische Ausbildungsstand der Piraten. In Verdacht steht immer wieder China, das durch solche Operationen auf hoher See Territorialansprüche geltend machen wolle, so die Beschuldigung.<sup>48</sup> Natürlich hat China solche Vorwürfe stets vehement bestritten; dabei verwendet die chinesische Regierung stets zwei Argumente: Die chinesische Marine habe erstens ein Recht, verdächtige Schiffe in den eigenen Hoheitsgewässern und *in den angrenzenden Gewässern* im Südchinesischen Meer aufzubringen, um Schmuggel zu unterbinden, und zweitens seien Übergriffe gegen Schiffe möglicherweise von Elementen lokaler Behörden begangen worden, für die man die Zentralregierung nicht verantwortlich machen könne. Jedenfalls in der ersten Hälfte der neunziger Jahre, davon sind IMO und IMB überzeugt, waren chinesische Militär-, Zoll- und Polizeieinheiten an Akten der Piraterie beteiligt. Ein vertraulicher Bericht der Hongkonger Kolonialverwaltung von 1994 identifizierte in mehreren Fällen chinesische Schiffe und chinesische Offiziere als Beteiligte

---

43 Vgl. Wilfried A. Herrmann: a.a.O., S. 15

44 Vgl. South China Morning Post (Hongkong), 6.11.1992

45 Vgl. South China Morning Post (Hongkong), 10.11.2000

46 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 32f

47 Vgl. CSS Strategic Papers (Neuseeland), 3, 2, 6/2000

48 Vgl. Peter Jensen: a.a.O., S. 22

an Piratenattacken.<sup>49</sup> China könnte aber auch das Nadelöhr Südchinesisches Meer nutzen, um selektiv Schiffen die Durchfahrt durch diese Gewässer zu verwehren, zu denken wäre zum Beispiel an taiwanische Schiffe oder Fahrzeuge, die für Taiwan bestimmt sind. Eine solche Maßnahme würde unmittelbar die Fracht- und Versicherungsraten für die betroffenen Reedereien in die Höhe treiben, überdies wären lange Umwege die Folge.<sup>50</sup>

Ähnliche Vorwürfe wurden auch gegen die indonesische Regierung erhoben: Vor dem Riau-Archipel nahe Singapur und in der gesamten Javasee sollen danach die Piraten entweder Angehörige der indonesischen Marine, des Zolls oder der Küstenwache sein – oder aber über beste Beziehungen zur indonesischen Marine und zum Zoll zu verfügen. Dadurch seien die Piraten in der Lage, schnell und problemlos Schiffe zu kapern und die Ladung zu verkaufen. Solche Vermutungen beruhen größtenteils auf Zeugenaussagen der Kapitäne von überfallenen Schiffen, die Täter beschrieben, die gut Englisch sprachen, einen militärischen Haarschnitt hatten und militärische Tarnuniformen trugen.<sup>51</sup> Ein Indiz für die Verwicklung indonesischer Militär- und Zolleinheiten in Piratenakte in der Malakka- und Singapurstraße ist die Tatsache, dass die Überfälle meist innerhalb der indonesischen Territorialgewässer stattfanden. Das IMB folgert daraus, dass die Piraten die internationalen Grenzen respektierten, um Konflikte mit den Nachbarstaaten zu umgehen. Solche Spannungen wären unvermeidlich, wenn indonesische Militärangehörige im Hoheitsgebiet der Nachbarstaaten Singapur oder Malaysia angetroffen würden. Ein weiteres Indiz für eine frühere Beteiligung offizieller indonesischer Stellen an Piratenakten ist die Tatsache, dass in der Malakkastraße ab 1993 die Überfälle deutlich abnahmen, nachdem die indonesische Regierung entschlossen gegen die Banden vorgegangen war. Mit Ausbruch der Wirtschaftskrise, dem Sturz des Präsidenten Suharto und den folgenden Zerfallserscheinungen des indonesischen Staates haben die Überfälle jedoch wieder stark zugenommen.

### **Spektakuläre und typische Fälle aus jüngster Zeit**

In der Nacht zum 27. September 1998 verschwand die „Tenyu“, ein japanischer Frachter der Tonan-Reederei unter panamaischer Flagge spurlos, nachdem das Schiff aus dem indonesischen Hafen Kuala Tanjung ausgelaufen war. Drei Monate später wurde der Frachter im chinesischen Hafen Zhang Jiagang (Provinz Jiangsu) wiederentdeckt, jetzt unter dem Namen „Sanei 1“ registriert und mit neuen Reederei-Farben. Die Ladung von Aluminium-Barren im Wert von 350 Millionen Yen blieb verschwunden. Die Mannschaft aus 15 Seeleuten – sie bestand vor allem aus Chinesen und Koreanern, wie auf japanischen Schiffen inzwischen üblich, nur die Offiziere sind ausgebildete japanische Nautiker beziehungsweise Ingenieure – ist verschollen, wahrscheinlich wurde sie von den Piraten ermordet. An Bord der „umgetauften“ „Sanei 1“ befanden sich jetzt 3 000 Tonnen Palmöl, die Ladepapiere stimmten. Die Mannschaft bestand aus 16 indonesischen Seeleuten, die in China interniert wurden. Im Juli 1999 ließ die chinesische Regierung sie ohne Verfahren nach Indonesien ausreisen, eine klare Verletzung des Abkommens von Rom gegen Piraterie (1988).<sup>52</sup>

Die indische Küstenwache hat 1999 zusammen mit Einheiten der indischen Marine einen japanischen Frachter, die „Alondra Rainbow“, auf hoher See zurückerobert, nachdem er vor der indonesischen Küste von Piraten gekapert worden war. Der Frachter war aus dem indonesischen Hafen Kuala Tanjung ebenfalls mit einer Ladung von 7 000 Tonnen

---

49 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 35

50 Vgl. Peter Jensen: a.a.O., S. 22

51 Vgl. Peter Chalk: a.a.O., S. 35

52 Vgl. Solomon Kane, Laurent Passicouset: a.a.O., S. 5

Aluminium-Barren ausgelaufen und wurde kurze Zeit später von indonesischen Piraten überfallen. Schiff und Ladung hatten einen Wert von zusammen 20 Millionen US-Dollar. Der Vorfall war nur einer von 180 Piratenüberfällen in den ersten neun Monaten des Jahres 1999, meist wurde nur Bargeld und Ladung geraubt, aber die Fälle von „Shipjacking“ häufen sich: In Ost- und Südostasien wurden in 18 Monaten (1998/99) insgesamt 10 Fälle von Schiffsentführungen gemeldet, die Verluste werden auf zirka 100 Millionen US-Dollar geschätzt. Als Folge steigen die Versicherungskosten, und Regierungen von Staaten wie Indonesien und China sehen sich wachsendem internationalen Druck ausgesetzt, die Piraterie zu bekämpfen. In mehreren Fällen tauchten entführte Schiffe in chinesischen Häfen auf, mit neuen Namen und fiktiven Heimathäfen, China hat die Piraten in den wenigsten Fällen hart bestraft und die Schiffe erst mit längerer Verzögerung zurückgegeben.

Im Februar 2000 wurde der japanische Frachter „Global Mars“ in der Einfahrt zur Malakka-Straße überfallen. Der Frachter hatte 6 000 Tonnen Palmölprodukte geladen und war für Haldia (Indien) bestimmt. Die Piraten fesselten die Besatzung und hielten sie 11 Tage gefangen, dann wurden die Seeleute mit ein wenig Proviant und Wasser in Booten ausgesetzt. Thailändische Fischer retteten die südkoreanischen und burmesischen Seeleute schließlich. Die „Global Mars“ fährt jetzt wahrscheinlich unter einer Billigflagge, mit neuem Namen und neuem Anstrich.<sup>53</sup>

Die Rückeroberung der „Alondra Rainbow“ war ein Beispiel für zunehmende internationale Kooperation: Die indische Marine griff auf Ersuchen des Piracy Reporting Center in Kuala Lumpur vor der eigenen Südostküste ein. Das Center gehört zum IMB der International Chamber of Commerce in Paris; indische Küstenwache und Marine handelten auf Grund des Artikels 105 der UN-Seerechtscharta, der jeden Staat ermächtigt, von Piraten gekaperte Schiffe in internationalen Gewässern zu befreien. Um die Piraten zur Aufgabe zu zwingen, musste die indische Küstenwache eine Korvette der Marine herbeirufen, die den gekaperten Frachter unter Feuer nahm; die Piraten versuchten vergeblich, das Schiff zu versenken<sup>54</sup>. Obwohl die singapurischen und malaysischen Sicherheitsbehörden seit längerem für eine intensive Kooperation zur Bekämpfung von Piraterie in der Straße von Singapur und vor den malaysischen Küsten plädieren, hat die Zusammenarbeit in der Praxis große Mängel gezeigt. Im Februar 2001 nahmen die Singapore Police Coast Guard (PCG) und die Royal Malaysia Marine Police (RMMP) einen weiteren Anlauf zu engerer Kooperation: Über einen heißen Draht verständigen sich zukünftig die PCG und die RMMP über Positionen der Patrouillenboote der jeweils anderen Seite und über verdächtige Vorfälle. Auch die indonesische Regierung hat ihre Kooperation zugesagt. Im Jahre 2000 hat es in der Straße von Singapur drei Piratenüberfälle und zwei versuchte Angriffe gegeben; 75 Überfälle ereigneten sich in der Straße von Malakka und 119 in indonesischen Seegebieten.<sup>55</sup>

Das Problem der Piraterie in Südostasien hat in erster Linie wirtschaftliche Ursachen. So lange die Kluft zwischen extrem armen und extrem reichen Bevölkerungsschichten nicht beseitigt werden kann, wird es Kriminalität auf See geben. Bisher reichen die internationalen Rechtsvorschriften und multinationalen Kooperationen nicht einmal aus, um küstennahe Piratenüberfälle zu unterbinden; gänzlich auf unsicherem rechtlichen Grund scheint die Bekämpfung von Piraterie auf hoher See zu stehen. Handelsschiffe unter bewaffneter Begleitung fahren zu lassen dürfte das Risiko von Gewaltanwendung gegen Besatzungen

---

53 Vgl. Charles Smith: China-sponsored piracy? Marauders in Southeast Asia may be government-sponsored. In: WorldNetDaily, 6.10.2000, S. 1–6

54 Vgl. International Herald Tribune, 23.11.99

55 Vgl. Xinhua (China), 11.2.2001

erhöhen: Die Piratenbanden würden nur weiter aufrüsten. Das steht umso mehr zu befürchten, als diese Banden inzwischen gut organisiert sind, international über beste Verbindungen verfügen und grenzüberschreitend operieren. Bekämpfung sozialer und ökonomischer Ungleichheit sowie wirtschaftlicher Aufschwung in den betroffenen „Heimatländern“ der Piraten scheinen der einzige Weg aus dem Problem der Piraterie zu sein.

Prof. Dr. Manfred Pohl  
Geschäftsführender Direktor des Seminars für Sprache und Kultur Japans, Universität Hamburg