

IMO ILO ILO

Die Weltschiffahrtsorganisation sucht Antworten auf den Terrorismus auf See

von Susanne Härpfer

Terrorismus auf See

Seit mit dem 11. September das Unvorstellbare wahr wurde, fragen sich nicht nur Sicherheitsexperten: Was kommt als Nächstes? Die Terroristen sind in die Lufthoheit einer Weltmacht eingedrungen. Folgt man der Logik, müßten sie nun an Land und auf See attackieren. Denkbar wäre das Szenario: Terroristen entführen mehrere Chemietanker gleichzeitig und lassen sie in Häfen explodieren. Besonders betroffen: Rotterdam, London, Tokio, Singapur oder auch Hamburg. Wie realistisch das Risiko ist, zeigte sich im Oktober 2001: Attentäter versenkten den Tanker "MV Silk Pride" vor der Küste von Sri Lanka.¹ Bereits im Mai 2001 wurde der taiwanische Tanker „Phaeton“ entführt, konnte aber von thailändischen Kräften zurückerobert werden.² Nach dem Anschlag auf den französischen Öltanker "Limburg" vor Jemen gab es konkrete Warnungen für die norddeutsche Küste. Und als im Herbst 2002 in Hamburg ein NATO-Verband von Minenabwehrbooten zu Besuch war, gab es eine Terrordrohung. Sieben Schiffe wurden verlegt.³ Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Grund genug also, sich Gedanken um die Sicherheit von Schiffen und Häfen zu machen.

Im Dezember wollte die internationale Schiffahrtsorganisation der Vereinten Nationen „International Maritime Organization“ (IMO) Maßnahmen gegen Terrorismus zur See beschließen. Damit sollte die bisherige SOLAS-Konvention (Safety of life at sea) erweitert werden. Bislang kümmerte sich die IMO nämlich nur um Sicherheitsfragen wie Rettungsboote und Schwimmwesten. Auf Druck der USA verhandelten die Delegierten im Dezember erstmals auch über Maßnahmen gegen den Terrorismus. Die Beschlüsse der IMO sollen von den 162 Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt werden. Allerdings verfügt die IMO über keine Möglichkeiten, dies zu kontrollieren, geschweige denn durchzusetzen. Wie die Beschlüsse in nationales Recht und in die Praxis umgesetzt werden, ist abhängig vom „good will“ der einzelnen Länder und den realen Gegebenheiten.⁴

Geleitet wurde die deutsche Delegation durch einen Vertreter des Auswärtigen Amts. Sie bestand aus Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesinnenministeriums, des Deutschen Hydrographischen Instituts, der niedersächsischen Regierung, des Germanischen Lloyds, des Verbands Deutscher Reeder und des Zentralverbands der Seehafenbetriebe.

Ausnahmen als Regel

Die Delegationen der Mitgliedsstaaten der IMO verabschiedeten ein Dokument mit einem verbindlichen Teil A sowie unverbindliche Richtlinien im Teil B. Schon im Teil A ermöglicht die „Regulation 11“ den Mitgliedsstaaten, andere Maßnahmen zu treffen, als diejenigen, die beschlossen wurden. Zwar wird darauf hingewiesen, daß diese anderen Maßnahmen nicht zu einer Verschlechterung der Sicherheit führen dürfen, aber es wird weder ein verbindlicher Definitionskatalog aufgeführt noch ein einheitliches Kontrollgremium geschaffen, das mit Sanktionsmöglichkeiten ausgestattet wäre.⁵ Damit bleibt die Lage weitgehend so, wie sie auch vor der IMO-Tagung war. Es gibt weiterhin keine Verpflichtung, die Sicherheit auf Schiffen, zur See und in Häfen nach einem definierten, einheitlichen Maßnahmenkatalog zu verbessern und diesen kontrollieren und gegebenenfalls sanktionieren zu lassen.

Besonders gravierend: Ausgerechnet Fähren haben eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Sie müssen nicht so stark kontrolliert werden.⁶ Dabei befürchten Sicherheitsexperten gerade Anschläge auf Fähren. In England wurde vor Anschlägen auf Fähren gewarnt.⁷ Das Bundeskriminalamt (BKA) gab im vorigen Frühjahr eine Anschlagswarnung heraus. Auch im November soll das BKA nach Angaben des schleswig-holsteinischen Innenministeriums in Kiel vor Anschlägen auf den Fährverkehr in ganz Europa gewarnt haben.⁸ Dennoch fürchtete die skandinavische Delegation genervte Urlauber mehr als Terroristen. Kurz vor der Tagung der IMO legte sie ein Papier vor, indem es heißt: Strenge Sicherheitsmaßnahmen würden dazu führen, dass Schiffe „nicht mehr wettbewerbsfähig“ und somit "Firmen raus aus dem Geschäft" wären.⁹ Mit dieser Haltung setzte sich man bei der IMO durch. Der deutsche Delegationsleiter Matthias Höpfner, stellvertretender Leiter der Wirtschaftsabteilung des Auswärtigen Amts, bewertet die Regelung als „Kompromiß“.¹⁰ Er hofft auf das Verantwortungsbewußtsein der Regierungen. Wenn allerdings die Staaten, die eine Fähre anläuft,

unterschiedliche Sicherheitsvorstellungen haben sollten, müsse im Notfall ein bilaterales Abkommen her.

In jedem Hafen eine andere

Ausnahmeregelungen gibt es auch für Häfen. Eigentlich soll der Zugang zu Häfen kontrolliert werden. Doch andere Maßnahmen werden auch erlaubt; in jedem Hafen dürfen unterschiedliche gelten, je nach den Umständen. Was das heißt, wird nicht aufgeführt.¹¹ Zwar beteuerte Höpfner: "Andere Sicherheitsmaßnahmen müssen gleichwertig sein." Der Passus sei aus rein formalen Gründen eingesetzt worden und ziele darauf, kleine Häfen vor wirtschaftlich nicht vertretbaren Folgen zu bewahren. Aber: Kleine Häfen mit Gefahrgut können gefährdeter sein als große. Und ein Definitionskatalog für die Ausnahmen fehlt im Text. Das Schlupfloch haben die deutsche und die niederländische Delegation noch kurz vor der Abstimmung gemeinsam durchgesetzt. Während die Konferenz bereits lief, reichten sie den Antrag ein, indem sie ein Hintertürchen verlangten; wenn auch in verklausuliertem Diplomaten-Englisch.¹² Wie Konferenzteilnehmer mitteilten, soll der Antrag auf einem Wunsch des Landes Mecklenburg-Vorpommern basieren. Ausgerechnet das Küstenland soll sich gegen die Maßnahmen zur Sicherung von Häfen gewehrt haben. Dabei ist gerade die Küste besonders von Katastrophen zur See bedroht. Ein Anschlag, aber auch schon ein simples Tankerunglück könnte den Tourismus auf lange Sicht lahm legen. Vor allem soll sich Till Niemeyer, Geschäftsführer im Seehafen Wismar, aus Kostengründen gegen Anti-Terrormaßnahmen sträuben. Jetzt soll zumindest um den Rostocker Überseehafen wieder ein Zaun gezogen werden. Dort war man zwar besonders stolz darauf, ihn nach der Wende 1989 als Zeichen der Offenheit und Freizügigkeit abgerissen zu haben. Aber nun baue man ihn in den nächsten 18 Monaten wieder auf, kündigt der Sprecher der Rostocker Hafentwicklungsgesellschaft Ing-

bert Schreiber an. Und das, obwohl die Investitionen dafür eine erhebliche finanzielle Belastung seien.¹³

Wie groß ist die Gefahr in Häfen? Um das festzustellen, sollte ursprünglich allen IMO-Staaten eine Risikoanalyse zwingend vorgeschrieben werden. "Doch die IMO will nur das Stück Hafen beim Beladen eines Schiffs untersuchen lassen", äußerte sich Paul Pluta verwundert. Der Konteradmiral der amerikanischen Küstenwache war zugleich Leiter der US-Delegation auf der IMO. Er ist froh, daß er mit dem amerikanischen "Maritime Security Act" im vergangenen Jahr die Möglichkeit erhalten hat, weltweit alle Häfen unter die Lupe zu nehmen. Sollten dabei gravierende Sicherheitsmängel auftreten, würden die Betroffenen schon den Unwillen der Amerikaner zu spüren bekommen, so Pluta.

Wohl auch deshalb hat Hamburg einen Vorstoß unternommen. Zur Vorsorge gegen drohende Terroranschläge wurde eine 30-köpfige Hafensicherheitskommission gegründet. Polizei, Zoll, Katastrophenschutz, Landesbehörden und Hafenwirtschaft sollen Szenarien durchdenken und Gefahrenanalysen erarbeiten.¹⁴ Immerhin äußerte sich der Leiter des Hamburger Verfassungsschutzes, Heino Vahldieck, besorgt. Er halte den Hamburger Hafen für ein "besonders gefährdetes Anschlagziel". Doch ginge es nach der IMO, wären solche Maßnahmen nicht nötig. Sie sei eine Schifffahrtsorganisation und könne sich deshalb nicht mit der Terrorismusgefahr in Häfen insgesamt befassen, so die offizielle Begründung während der Konferenz in London. Dabei weiß die Schifffahrtsorganisation nur zu gut, dass gerade in europäischen Häfen die meisten blinden Passagiere zusteigen bzw. geschnappt werden. In Calais waren es 698 stowaways, wie sie im Fachjargon genannt werden, im belgischen Zeebrugge 424 im Jahr 2000.¹⁵ Und wo blinde Passagiere unbemerkt an Bord gehen können, ist dies auch Terroristen möglich.¹⁶ Das Gleiche gilt für die Beschäftigten in Häfen. Bis heute gibt es nur selten eine Überprüfung der Arbeitneh-

mer in Häfen. Vermutlich auferüttelt durch die Amerikaner führten Zoll und Polizei im Hamburger Hafen eine Razzia durch und erwischten Schwarzarbeiter ohne Aufenthaltserlaubnis. Und auf einem panamaischen Schiff hat die Wasserschutzpolizei Bremen polnische Kranführer festgenommen, die keine Arbeitserlaubnis hatten.¹⁷ Sie hätten auch Terroristen sein können.

Noch größere Sorge bereiten Fachleuten die Container. Konventioneller Sprengstoff, schmutzige Bomben, B- und C-Waffen - das ganze Arsenal ließe sich leicht verstecken und bei Bedarf in Häfen oder vor Zielen wie Tankern, Gastanks oder Raffinerien zünden.¹⁸ Deshalb haben die Vereinigten Staaten mit einzelnen Häfen Verträge geschlossen, die es ihnen erlauben, Waren vor der Verladung in die USA im Ausland zu überprüfen.¹⁹ Eine umstrittene Maßnahme. Denn immerhin wäre so auch der Möglichkeit zur Wirtschaftsspionage das Tor geöffnet, kritisieren Fachleute. Formal hätten die Amerikaner zwar kein Recht, gegen den Willen der örtlichen Zöllner Güter zu stoppen. "Aber kein Reeder würde doch Waren an Bord lassen, von denen vorher klar ist, daß sie in den USA das Schiff nicht verlassen würden", erklärt der Bremer Hafenskapitän und Senatsvertreter Hans-Jürgen Roos. Verträge zwischen den Vereinigten Staaten und einzelnen Häfen seien nicht zulässig, wendet die Europäische Kommission ein. Die bilateralen Abkommen führten zur Wettbewerbsverzerrung.²⁰ Wenn die Sicherheitsmaßnahme bestehen bleiben soll, wird sich wohl wieder eine andere internationale Organisation der Frage annehmen müssen - die Welthandelsorganisation oder der Zoll (World Customs Organization).

Die Kompetenzstreitigkeiten internationaler Organisationen bereiten Konteradmiral Pluta Kopfschmerzen. Weil es die ILO gibt, die International Labour Organization, wollte sich die IMO nicht damit beschäftigen, ob und wie Seeleute überwacht werden können. Dabei warnt das Internationale Schifffahrtsbüro IMB mit Sitz in Kuala Lumpur in seinem Jahresbericht vor Schiffen als Waffe.²¹

Mit den richtigen Beziehungen sei es für Kriminelle ein Kinderspiel, an gefälschte Schiffspapiere zu kommen. "Wir wollten, daß es eine Sicherheitsüberprüfung gibt, aber das ist verschoben worden", bedauert Pluta. Wer also im Maschinenraum werkelt, bleibt weiterhin fraglich. So mancher ungeklärte Brand könnte auch terroristische Gründe haben. Im November 2002 geriet der Autofrachter „Hual Europe“ vor Tokio aus ungeklärter Ursache in Brand. Die Bewohner der Insel Izu-Oshima wurden wegen drohender Explosion evakuiert. Ebenfalls aus unbekannter Ursache geriet zur gleichen Zeit ein mit 20.000 Tonnen Flüssiggas beladener Tanker vor der Küste Hongkongs in Brand; an der Küste befindet sich ein Atomkraftwerk. Am selben Tag rammte in Nordchina ein chinesisches Schiff den in Malta registrierten Tanker „Tasman Sea“, der 80.000 Tonnen Öl geladen hatte.²² Eine Häufung von Zufällen oder gar Anschläge? Ende November lief ein Kreuzfahrtschiff vor Mexiko auf Grund²³, vier Tage später brannte eines im Pazifik²⁴. "Da haben wir uns auch gefragt, ob das einen terroristischen Hintergrund hat", räumt Michaela Heber vom Bundesnachrichtendienst (BND) ein. Aber man sei zu dem Schluß gekommen, daß es nur Unfälle waren. Auch die spektakuläre Explosion im Hafen von New York im Februar 2003 soll ein Unfall gewesen sein. Nach einem ähnlichen Muster wie der Fall in New York, nur unspektakulärer, verlief im Dezember 2002 die Explosion des deutschen Frachters „Sierksdorf“ in einem norddänischen Hafen. Auch damals wurde erklärt, möglicherweise habe ein Funken die Explosion ausgelöst.²⁵

Die IMO-Beschlüsse

Künftig sollen Schiffe ein Schiffssicherheitszertifikat mit sich führen sowie Unterlagen, die die Historie des Schiffes dokumentieren.²⁶ Keine Garantie für mehr Sicherheit: Denn wenn schon heute feststeht, daß sich falsche Papiere leicht beschaffen lassen, mit denen man als Kapitän und Crew-Mitglied

anheuern kann, dann werden sich auch falsche Zertifikate für Schiffe besorgen lassen. Außerdem, so wendet Detlef Meenke vom Verband Deutscher Reeder im Telefonat mit der Autorin ein, seien bereits heute die Daten der Schiffe (und damit auch die „Schwarzen Schafe“) bei Lloyds registriert.

Die IMO verlangt als ersten Schritt, dass alle Mitgliedsstaaten das tun sollen, was Fachleute bereits vor 20 Jahren getan haben: untersuchen, wie gefährdet Schiffe und Häfen bzw. Hafenanlagen durch Terroristen sind.²⁷ "Bereits vor 20 Jahren haben wir für den amerikanischen Think Tank "RAND" untersucht, wie gefährdet der Hafen von Rotterdam ist", erinnert sich Terrorismusexperte Dr. David Thomas Schiller. Die Erkenntnisse haben sich offenbar nur Terroristen zu Herzen genommen – meint zumindest Schiller. In den Niederlanden löste im vergangenen Jahr eine Bombendrohung Großalarm aus. In Tunneln, die den Hafen von Rotterdam mit der Stadt verbinden, sollten Autobomben hochgehen. 350 Mann gingen in Stellung, legten den Verkehr lahm. Wie ernst zu nehmen die Drohung wirklich war, wurde nie bekannt.²⁸

Zudem sollen Schiffe mit einem Identifikationssystem AIS nachgerüstet werden.²⁹ Die Elektronik würde laufend Informationen über Typ und Herkunft der Schiffe übermitteln. "Nicht nur an die Sicherheitsbehörden, sondern auch an potentielle Terroristen", kritisierte Dietrich Dabels vom Verband Deutscher Reeder (VDR). Zumal jeder sich ein AIS-tracking-System kaufen kann. Damit ist es möglich, genau festzustellen, welches Schiff sich gerade wo mit welcher Ladung aufhält. Eine Einladung zum Überfall, meinte Dabels. Außerdem könnten Konkurrenten Wettbewerbsvorteile erlangen, wenn sie Schiffsbewegungen genau analysieren. Diese Befürchtung äußerte Gunnar Knudsen. Er vertritt "Intertanco", den Zusammenschluß unabhängiger Tankschiffbesitzer.

Jedes Schiff einer bestimmten Größe muß nun eine Nummer sichtbar an Bord tragen.³⁰ Detlef Meenke vom Verband Deutscher

Reeder kritisiert auch diesen Beschluß. Damit könnten selbst schlecht organisierte Banden künftig Fracht-Schiffe noch auf hoher See einordnen und entscheiden, ob es sich lohnt, sie zu überfallen oder nicht. Die Schiffe von Kriminellen hingegen würden mit falschen Zahlen versehen werden, so, wie schon heute so manches verdächtige Schiff auf hoher See schnell mal mit dem Pinsel einen anderen Namen bekommt.

Im Fall eines Überfalls, soll es in Zukunft einen Notalarm geben, der im jeweiligen Flaggenstaat auflaufen soll. Von dort soll dann Hilfe für das ferne Schiff organisiert werden.³¹ Dietrich Dabels fragte sich, wie das Länder bewältigen sollen, die nicht so technisiert sind? Außerdem: Wenn heute ein Schiff überfallen wird, gibt es ohnehin einen Alarm. Entweder das Schiff hat Glück und bekommt Hilfe, oder es hat das Pech, dass Behörden vor Ort mit den Gangstern unter einer Decke stecken bzw. einfach nur nicht mutig genug sind.

Alltagsrisiko für Frachter, die durch das Südchinesische Meer fahren. Große Reedereien wie "Ganymed" haben schon seit Jahren eine 24-Stunden-Bereitschaft. Als Kapitän Claus Walden noch auf dem Superschiff "Norasia" fuhr, hat er einen Piratenüberfall erlebt. "Wir lagen 1999 auf Reede in Sri Lanka, da schossen Piraten ihre Enterhaken mit Raketen an Bord", erinnerte sich der ehemalige Kapitän. Die "Norasia" ist eines von sechs so genannten Open-top-Container-Schiffen weltweit, also 12 bis 15 Meter hoch. Bis heute fragt sich Walden, wie es die Piraten geschafft haben, an Bord zu kommen.³²

Trevor Hollingsbee, früher Piratenjäger im Dienst der britischen Königin in Hongkong, erklärte: "Viele vermeintliche Piraten haben in Wahrheit eine militärische und eine geheimdienstliche Ausbildung." Auch die Grenzen zwischen Piraterie und Terrorismus verschwimmen immer mehr.³³ Aber aus versicherungstechnischen Gründen werden Terrorattacken auf See häufiger als Piratenüberfälle deklariert, vermutete Trevor Hol-

lingsbee.³⁴ Das nimmt auch Richard Marcinko an. Der ehemalige Leiter einer Spezialeinheit von Navy Seals, schreibt heute Bestseller.

Ohne die Bedrohung durch die Terroristen gäbe es bis heute keinerlei Sicherheitsmaßnahmen gegen Überfälle. "Es ist schon bitter, daß heute Forderungen, die wir seit mehr als zehn Jahren stellen, erst jetzt von der IMO beschlossen werden", faßte Thomas J. Timlen zusammen. Er vertritt den Baltic and International Maritime Council (BIMCO), in dem weltweit kritische Schiffs-eigner vertreten sind.

Künftig soll es auf jedem Schiff einen Sicherheitsplan geben und einen Sicherheitsoffizier, der dafür sorgt, daß mit der Mannschaft geübt wird, was im Notfall zu tun ist.³⁵ Das ist gar nicht so selbstverständlich. Denn oft sind die Mannschaften aus vielen Billiglohn-Ländern zusammengewürfelt und können sich kaum untereinander verständigen. "Wir müssen jedem Einzelnen kleine Aufgaben geben und genau sagen, wann er was zu tun hat", erläuterte ein Trainer der Marine Service GmbH (MSG). Der ehemalige Kampfschwimmer, der seinen Namen nicht nennen will, gibt in Hamburg bereits seit Jahren Anti-Piraterie-Seminare. Auf denen bringt er deutschen Seeleuten bei, was sie wiederum ihrer Crew vermitteln sollen: Man hat eine Chance, wenn man Angreifer früh erkennt. Und: Abwehr verhindert Schlimmeres. Niemand soll den Helden spielen, aber jeder muß wissen, welche Möglichkeiten es gibt. Mit Hochdruckstrahlern Angreifer einfach von Bord spritzen, zum Beispiel.

Claus Walden hatte seine Besatzung gut trainiert. Einer bemerkte Eindringlinge an Bord, schlug wie vorher eingeübt, verdeckt Alarm. So überraschten seine Männer die Piraten und trieben sie von Bord. Walden lichtete die Anker. "So hatten die nur die Wahl, an Bord zu bleiben oder wieder abspringen", erinnerte sich der Kapitän schmunzelnd. Doch bis aus Seeleuten eine trainierte Gruppe wird, vergeht Zeit. Zeit, die die Reeder

bezahlen müßten.³⁶ Detlef Meenke vom VDR versuchte, die Zahlen der Piratenüberfälle klein zu reden. 335 solcher Überfälle wurden dem Anti-Piraterie-Zentrum im malaysischen Kuala Lumpur im vergangenen Jahr gemeldet. "Da sind doch auch Hafendiebstähle und kleine Überfälle mitgezählt", sagte Meenke. Früher waren Kapitäne gehalten, Piratenüberfälle möglichst nicht zu melden, weil man Repressionen in den Häfen fürchtete, von denen aus die Piraten gestartet waren. Seitdem Piraten auch Terroristen sein können, setzen Schiffseigner nun wieder alles daran, die Zahlen klein zu halten; schon wegen der versicherungsrechtlichen Lage. Zudem wittert Meenke hinter manchen Kursen reine Geschäftemacherei.

Profitieren werden in der Tat Firmen wie die MSG, die Londoner "videotel" oder "Avecs", ein Anbieter von maritimer Sicherheitssoftware aus Finsterwalde. Denn sie gehören zu den wenigen, die zugleich Kenntnisse im Sicherheitsbereich und auf See vorweisen können. Wissen, das rar ist und seit der IMO-Konferenz gesucht. Denn in Deutschland muß nun das Verkehrsministerium erst einmal Vorgaben entwickeln, was ein seriöser Anbieter von Kursen für Sicherheitsoffiziere können muß. Die Arbeitsgruppe Terrorismus, die dafür zuständig ist, besteht allerdings zur Zeit nur aus zwei Mann plus Assistenten. "Erst während der Konferenz hat sich ergeben, daß das Bundesverkehrsministerium und das Bundesinnenministerium gemeinsam für die maritime Terrorabwehr zuständig sein werden", räumte der Diplomat Höpfner ein. Jetzt muß Fachreferent Markus Niesen mit seiner Klein-Gruppe im Bundesverkehrsministerium schauen, woher er zusätzliches Personal bekommt. Denn bis zum 1. Juli 2004 muß er dafür sorgen, daß es auf jedem Schiff zertifizierte Sicherheitsoffiziere gibt. Rund 2000 Schiffe werden von Deutschland bereedert, so viele Leute müssen mindestens ausgebildet werden zuzüglich Reserve. Dann kommen noch einmal 450 Firmen hinzu, die auch alle Sicherheitsoffiziere benötigen; so sieht es die IMO vor. Und in den Häfen soll

es auch Sicherheitsoffiziere geben. 40 Stunden muß ein solcher Kurs schon dauern, um wenigstens die Grundlagen zu vermitteln. Dabei gibt es bislang weder Schulen noch Unterrichtsmaterialien. Wenn die Seminare wirklich mehr Sicherheit bringen sollen, müßte der Lehrstoff eigentlich auf Tagalog verfügbar gemacht werden. Denn viele Seeleute kommen von Ilo Ilo oder anderen philippinischen Inseln, und dort wird eben Tagalog gesprochen. VDR-Mann Dabels fragte sich im Gespräch mit der Autorin, wie das alles so schnell umgesetzt werden soll. So werden wohl erst einmal Kapitäne und Chefind Ingenieure an Bord den Part des Sicherheitsoffiziers mit übernehmen müssen.

Die Sicherheitsoffiziere in Häfen könnten ihre neuen Befugnisse auch missbrauchen, fürchten Seeleute. In manchen Häfen kennen die Besatzungen schon jetzt den "Lohn", den korrupte Beamte verlangen. "Bier, Whiskey, Zigaretten und Dollar sind die Währung", berichtete auch Imke Rafael. Die Journalistin war für eine Reportage auf einem Frachter nach Calcutta gereist. Eine Woche wurden sie und das Schiff im Hafen festgehalten - unter immer neuen Vorwänden; bis der Bestechungspreis stimmte. Teuer für die Hamburger Reederei. Als Anti-Terrormaßnahme getarnt, könnten solche Schikanen zunehmen.

Stellen sogenannte „Schurkenstaaten“ die Kontrolleure und mithin auch die Papiere, erweisen sich die IMO-Beschlüsse ohnehin als Schildbürgerstreich. Denn sie bestimmen letztendlich, welche Sicherheitsmaßnahmen auf ihrem Territorium getroffen und wie sie durchgesetzt werden sollen. Ein Schutz der Staaten, die sich an Gesetze halten, vor solchen, die Terrorismus unterstützen, wird so³⁷ nicht erreicht werden können.

Für Paul Pluta von der US-Küstenwache sind die neuen Bestimmungen wenigstens ein Anfang. Während der IMO-Tagung meinte Pluta, er verstehe die IMO-Beschlüsse als „incentive“; vermutlich wohl wissend, daß er mit Strafen bei den IMO-Mitgliedsländern noch weniger erreichen

würde. Gemäß der ursprünglichen Entwürfe für das neue IMO-Dokument sollten Frachter zu Festungen ausgebaut werden, wie heute Gefahrguttransporter. Bewegungsmelder, elektrische Zäune und Nachtsichtgeräte sollten Überfälle fast unmöglich machen.³⁸ Von diesen Forderungen blieb nichts. Zwar sprach IMO-Generalsekretär William O'Neil von "historischer Bedeutung" und "umfassenden neuen Sicherheitsmaßnahmen im internationalen Seeverkehr". Doch die wirklichen Ergebnisse der Konferenz sehen anders aus. Im Mittelpunkt stand das "Konzentrieren auf reale Bedürfnisse", so O'Neil wörtlich.³⁹ So sollen zwar in Zukunft drei unterschiedliche Sicherheitsstufen ausgerufen werden, doch was dann jeweils zu tun ist, bleibt jedem Land selbst überlassen.⁴⁰ Und so ist es wie bei der Wettervorhersage: Entweder es ändert sich oder alles bleibt, wie es ist. Zur Erleichterung der internationalen Reederei-Vertreter: "Ich zucke in den Gremien zusammen, wenn ich das Wort ‚muß‘ höre, und bin froh, wenn es durch ein ‚kann‘ ersetzt wird“, bekannte einer der Konferenzteilnehmer.

Sollte dennoch einmal ein Schiffsführer dabei erappt werden, daß sein Schiff Auflagen nicht erfüllt, muss selbst das keine Konsequenzen haben. Er darf einfach zum nächsten Hafen fahren – vorausgesetzt, er verspricht, dort die Mängel zu beseitigen. In „einschlägigen“ Häfen wie in Nigeria wird sich schon ein „jemand“ finden, der ihm das bescheinigt; alles im Rahmen der neuen IMO-Bestimmungen, versteht sich.⁴¹

Immerhin ist bei der IMO auch Schlimmeres verhindert worden. Auch im Entwurf vom 8.10.2002 war der Willkür Tür und Tor geöffnet. So wurde vorgeschlagen, der wachhabende Kontrolleur solle nach Gutdünken entscheiden, ob ein Schiff ein Sicherheitsrisiko darstelle oder nicht („Such evidence may arise from the duly authorized officer's general impressions“).⁴² In der Praxis hätte das bedeuten können, dass ein Kontrolleur sich vor einen Container gestellt und gesagt hätte: „Also, ich sage mal, hier ist Sprengstoff drin.“ Die Mittel und Zeit, dies zu

überprüfen, hätte er aber nicht gehabt. Die Vermutung liegt nahe, daß diese IMO-Formulierung eine Aufforderung gewesen wäre, stets Schmiergeld zu zahlen, um eine reibungslose Abwicklung im Hafen zu gewährleisten. Während der Konferenz erkannte die Mehrheit der Teilnehmer, welche Konsequenzen eine solche Formulierung haben könnte und veränderte sie dahingehend, daß nun nicht mehr die „general impressions“ des Wachhabenden über die Einstufung der Sicherheitslage entscheiden sollen, sondern sein „professional judgement“⁴³. Das ist zwar auch keine Garantie gegen Korruption, läßt aber auch nicht zu solcher ein.

Auch war im Entwurf vorgesehen, daß ein Schiff nur dann ein Sicherheitsrisiko darstellen sollte, wenn die Schiffs-Sicherheits-Papiere sich als „eindeutige“ Fälschung herausstellen sollten.⁴⁴ Eine gute Fälschung wäre demnach kein Grund gewesen, ein Schiff als Risiko einzustufen. Die Teilnehmer erkannten die Absurdität und veränderten die Klausel in dahingehend, daß nun ungültige oder abgelaufene Schiffs-Sicherheitspapiere dazu führen, ein Schiff als Risiko einzustufen.⁴⁵

Im Entwurf war auch vorgesehen, ein Schiff dann als Sicherheitsrisiko einzustufen, wenn es Schiffbrüchige aufgenommen hat.⁴⁶ Das wäre die Aufforderung zur Straftat der unterlassenen Hilfeleistung gewesen und wurde daher nicht verabschiedet. Vielmehr wurde betont, daß die IMO die Rettung Schiffbrüchiger weder verzögern noch verhindern wolle. Schiffsbesatzungen sind aber jetzt gehalten, möglichst viele Informationen über die Geretteten zu erfragen.⁴⁷

In einem Punkt aber wurde die auch Endfassung präzisiert. Der Entwurf sah noch das Prinzip „was ich nicht weiß, macht mich nicht heiß“ vor: Nur bekannte Fakten („known facts“) sollten an Sicherheitsbehörden übermittelt werden.⁴⁸ In der Endfassung wurde daraus, daß festgelegte Angaben zur Mannschaft, Ladung, usw. gemacht werden sollen.⁴⁹ Dies alles ändert aber nichts an der

Tatsache, daß die Diskussionen der IMO in der Mehrzahl aller Fälle zu einer Verwässerung auch sinnvoller Vorschläge führte.

Deutsche Dilemmata

Über den Schutz vor maritimem Terror wird in "Kabul" beraten – im Koordinierungsausschuß Bund und Länder. Dieser Kalauer machte die Runde in der deutschen Delegation auf der IMO-Konferenz. Auf der Tagung sollten Maßnahmen gegen Terrorismus zur See beschlossen werden. Doch umsetzen und damit bezahlen müßten die Maßnahmen in Deutschland zumindest die Länder. Deshalb sollen in Zukunft die Drähte bei "Kabul" zusammenlaufen.

In Spielfilmen wie "Alarmstufe Rot" kommen Helden wie Steven Seagal und hauen die Bösewichter von den Planken. Als schlagkräftiger Koch besiegt er die Terroristen. In der rauhen Wirklichkeit verderben viele Köche eher den Brei: Wer sich mit Fragen der Sicherheit deutscher Häfen und Schiffe beschäftigt, muß sich durch ein Wirrwarr der Zuständigkeiten schlagen. Das Bundesinnenministerium ist für die innere Sicherheit zuständig, das sind aber auch die Landespolizeien. Das Bundesamt für Verfassungsschutz müßte eigentlich potentielle Terroristen aufspüren, fühlt sich aber nicht zuständig, Landesämter sehen das ganz anders, wenn diese von außen kommen. Das Bundesverkehrsministerium kümmert sich um die Schifffahrt, teilweise aber auch die Wirtschaftsbehörden. Das Auswärtige Amt ist für die Außenbeziehungen der Bundesrepublik da, der Bundesnachrichtendienst für internationale Bedrohungsanalysen und das Bundesverteidigungsministerium für Angriffe auf deutsche Schiffe auf hoher See. Die Sicherheit von Containern ist eine Zollfrage, und die unterstehen dem Bundesfinanzministerium wie überhaupt alle Kostenfragen. Hinzu kommen noch Wasser- und Schifffahrtsämter, Seeberufsgenossenschaft, private Hafentreiber usw. usf.

Kommandeur ohne Kommando

Im Katastrophenfall in Küstennähe, also zum Beispiel bei einem Terrorangriff, wäre das neu geschaffene Havariekommando zuständig. Doch noch ist der Kommandeur dort ohne Kommando. Zwar gibt es jetzt eine Vorlage, die regeln soll, daß der Leiter zukünftig auch das Zugriffsrecht auf Boote, Rettungsmittel etc. hat. Doch solange nicht geklärt ist, wer im Ernstfall die Kosten übernimmt, hat der Leiter des Havariekommandos rein gar nichts zu sagen. Gegründet wurde das neue Amt nach dem "Pallas"-Unfall. Damals konnte das Unglück eskalieren, weil fünf Bundesministerien und Länderbehörden sich die Kompetenzen gegenseitig streitig machten und niemand eine Entscheidung fällte. Bislang kann sich das wieder ereignen. Kollidiert eine Fähre mit einem Tanker, ist der Bund für das Öl an Bord zuständig, das Land für das Öl im Wasser, Länder und Kommunen für das Öl am Strand.

Falls das Havariekommando genauso scheitert wie damals die Einsatzstellen, wird niemand davon erfahren. Denn im Februar 2002 wurde das neue deutsche Seeunfallgesetz verabschiedet. Das sieht vor, daß der Angeklagte in Zukunft sein eigener Richter ist. Und die Öffentlichkeit ist jetzt von Seeamtsverhandlungen ausgeschlossen⁵⁰, was rechtlich nicht unproblematisch sein dürfte.

Das ist keine der Lügengeschichten von Käpt'n Blaubär im Fernsehen, sondern Alltag im föderalen Deutschland: Terroristen vor der deutschen Küste sind schlicht nicht vorgesehen. Sollte dennoch eine Fähre gekapert oder auf einem Container-Frachter versteckte Massenvernichtungswaffen in deutschen Hoheitsgewässern zum Einsatz kommen, müßten die Fregatten der deutschen Marine tatenlos zuschauen. Denn die Marine, so Michael Werner vom Bundesministerium für Verteidigung, "dürfte nach Auffassung des Hauses aus Gründen des innerstaatlichen Rechts nicht tätig werden". Grund ist die verfassungsmäßige Trennung von militärischen und polizeilichen Aufga-

ben. Solange die Terroristen also nicht auf hoher See, sondern vor der Küste innerhalb der Hoheitsgewässer Anschläge verüben, dürfen nur Wasserschutzpolizei und der Bundesgrenzschutz eingreifen. Nun sind die Beamten bestimmt tapfer, allerdings fehlt ihnen die Ausstattung. So räumen das Bundesinnen- und das Bundesverkehrsministerium ein: "In letzter Konsequenz wäre auch der Einsatz einer Distanzwaffe rechtlich zulässig. Allerdings: Darüber verfügen weder Wasserschutzpolizei noch der BGS."

Es ist paradox: Wenn Terroristen vor der deutschen Küste angreifen, dann hätte die Marine die Mittel, sie auszuschalten, darf aber nicht eingreifen. Und Wasserschutzpolizei und BGS müssen zwar etwas tun, sind dazu aber nicht in der Lage. Das ist so, als wären Soldaten in Afghanistan nur mit Paintball-Munition ausgerüstet und müßten rufen: "Peng, Du bist tot."

Juristen suchen daher nach einem Ausweg: Professor Rüdiger Wolfrum vom Internationalen Seegerichtshof in Hamburg und am Heidelberger Max-Planck-Institut meinte im Telefonat mit der Autorin, daß die deutsche Marine durchaus in deutschen Küstengewässern gegen terroristische Akte vorgehen dürfe, z.B. wenn es sich um einen Akt der Selbstverteidigung handelt. Zugleich schlug er vor, Staaten die Unterstützung von Terror vertraglich zu verbieten. Länder, die dagegen verstoßen, könnten dann zur Verantwortung gezogen werden. Möglich sein müßte laut Wolfrum dabei auch der uneingeschränkte Zugriff auf staatliches Vermögen. Trotzdem sieht der Professor durchaus Lücken im geltenden Seerecht. Das Völkerrecht gehe von einer strafrechtlichen Verfolgung aus. Davon aber ließen sich Selbstmordattentäter nicht abschrecken.

Auch Prof. Dr. Wolff Heintschel von Heinegg ist der Ansicht, daß letztlich nur der politische Wille dafür entscheidend sei, ob und mit welchen verfassungsrechtlich zulässigen Mitteln See-Völkerrecht durchgesetzt werde.⁵¹

Die Attentäter des 11. September haben an Flugsimulatoren geübt. Es gibt auch Simulatoren für das Manövrieren von Schiffen.⁵² Die Auskunft des Bundesinnen- und Verkehrsministeriums gegenüber der Autorin beruhigt wenig: "Die Simulatoren stehen bisher in Deutschland nur Studenten und Absolventen der Seefahrtsschulen sowie Lotsen und Anwärtern unter kontrollierten Bedingungen offen." Die Attentäter des 11. September waren auch Studenten. Es wäre zu klären, ob die Kultusbehörden der Länder die Identität der Absolventen der Kurse an Schiffssimulatoren der vergangenen Jahre überprüft haben und falls ja, ob diese Erkenntnisse an die Länderpolizeien, Staatsschutzabteilungen, Verfassungsschutzämter usw. weitergegeben wurden.

Man sollte meinen, Lücken im Recht gebe es nur, wenn ein Phänomen neu ist. Terrorakte zur See aber sind nichts Neues. Traurige Berühmtheit erlangte der Anschlag auf ein Mitglied des britischen Königshauses 1979. Die IRA verübte ein Bombenattentat auf die Yacht von Lord Mountbatten.⁵³ Und im Persischen Golf gab es bereits zahlreiche Angriffe auf Öltanker. Gegen solche Selbstmordattentate per Speedboot gäbe es allerdings nur eine Gegenwehr: Bewaffnung der Schiffe. Das aber kommt für deutsche Frachter nicht in Frage. Würde man sie mit Kanonen bewaffnen, so wären die Frachter plötzlich Hilfs-Kriegsschiffe. Gegen die Bewaffnung deutscher Frachter mit Handfeuerwaffen gegen Enterer spricht zum Einen, daß diese auch von verkappten Terroristen gegen Kapitän und Chefingenieur eingesetzt werden könnten. Zum anderen besteht nicht jede Führungsmannschaft eines Frachters auch automatisch aus guten Schützen.

Daß auch die beste Risikoanalyse keine Garantie darstellt, mußten die Amerikaner erfahren: Richard Marcinko hatte als Leiter einer Spezialeinheit von Navy Seals eine besondere Aufgabe. Er sollte die Sicherheit von amerikanischen Marine-Stützpunkten testen. Quasi wie beim Testklauf im Supermarkt simulierte er mit seinem Team terroristische Angriffe. Das Ergebnis war peinlich

für die Navy. Die Sicherheitsvorkehrungen waren so lax, daß Marcinko immer erfolgreich war. Er vermutet, daß sein Test-Team 1986 aus Rache aufgelöst wurde.⁵⁴ Heute soll Ähnliches wieder eingeführt werden, allerdings nicht vor März dieses Jahres.

Fazit:

Auch wenn Marcinko gezeigt hat, wie verwundbar selbst die amerikanische Marine ist, und auch wenn es keinen vollkommenen Schutz vor Terrorattacken gibt, so haben die amerikanische Navy und die Coast Guard zumindest aus ihren Fehlern gelernt. Sie haben erkannt, welch leichtes Spiel Terroristen bislang noch hätten. Und sie haben mit dem „Maritime Security Act“ Konsequenzen gezogen: Seeleute und Hafenbeschäftigte sollen überprüft, Sicherheitslücken in Häfen geschlossen, die Kompetenzen der Coast Guard erhöht, Erkenntnisse über ausländische Schiffe und Häfen systematisch erfaßt werden. Das ist keine Garantie für mehr Sicherheit, aber immerhin ein erster Schritt. „Gefahr erkannt, Gefahr gebannt“, so lautet nicht nur ein bekanntes Sprichwort, sondern auch die Erkenntnis von Sicherheitsfachleuten. Gegen manche Angriffs-Szenarien können Spezialisten etwas ausrichten, wenn sie es vorher trainiert haben.

Die Mehrheit der Mitgliedsstaaten der IMO scheint hingegen die „Vogel Strauß-Politik“ zu bevorzugen und zu hoffen, daß es keinen Anschlag in ihren Gewässern und Häfen geben werde. Damit aber verspielen sie ihre politischen Gestaltungsmöglichkeiten. Denn die Terroristen auf der einen und die Vereinigten Staaten auf der anderen Seite schaffen Fakten. Sollte es wieder einen spektakulären Anschlag geben, wird es zu spät sein. In einer Situation des Chaos, der Verwirrung, des Durcheinanders werden keine durchdachten Entscheidungen getroffen. Wie die Entwicklungen nach dem 11. September gezeigt haben, werden dann im Übereifer Gesetze verabschiedet, die Staatsorgane mit so weitreichenden Befugnissen ausstatten, wie dies bei reiflicher Überlegung nie geschehen wäre.

„Mehr Sicherheit versus Überwachung“, um solche Fragen zu regeln, bedarf es Arbeit. Arbeit, die bislang offenbar die Mitgliedsstaaten der IMO scheuen. Kein IMO-Mitglied sollte sich darüber beschweren, daß die USA vorgeprescht sind und Zollinspektoren in europäische Häfen zur Kontrolle schicken, wenn seine nationalen Behörden es selbst offenbar nicht schaffen, Ordnung in ihre Häfen zu bringen. Wer Kritik übt, sollte einen detaillierten Gegenentwurf präsentieren können, der Rechte, Pflichten und Konsequenzen präzise festlegt. Wollten die IMO-Staaten wirklich mehr Sicherheit, so müßten sie die amerikanischen Vorschläge konsequent umsetzen, aber den Einfluß amerikanischer Inspektoren durch klare Definitionen beschränken. Oder sie müßten Alternativen vergleichbarer Effizienz präsentieren. Denn in der Realität gibt es leider keinen James Bond, Steven Seagal oder Bruce Willis, die all das wieder in Ordnung bringen, was Terroristen und Politiker in einer unfreiwilligen Allianz angerichtet haben.

Fußnoten

¹ 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.

² ICCWBO.org/home/news_archive/2002/stories/thai-piracy.asp, IMB search leads Thai-authorities to hijacked tanker, 21.3.2002.

³ Stiller, Günter, Hamburger Abendblatt, Nie wieder Flottenbesuche?, 4.10.2002.

⁴ Weiterführende Informationen auf der homepage der Organisation unter: <http://www.imo.org>.

⁵ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 11 + 12.

⁶ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 4.26, ff.

⁷ Nürnberger Nachrichten, Höchste Alarmstufe an den Kanalhäfen, 13.11.2002.

⁸ Der Spiegel, Ostseehäfen verschärfen Kontrolle, 10.11.2002; dpa in Ostseezeitung, Terrorwarnung für Schiffe im Baltikum, 13.11.2002.

⁹ SOLAS/CONF.5/12, 29.11.2002, Consideration and proposals on draft regulation XI-2/7 regarding alternative security arrangements submitted by Denmark, Norway and Sweden, Punkt 8.

¹⁰ Die im Text folgenden Zitate beruhen, wenn nicht anders angegeben auf persönlichen Gesprächen in London, auf Telefonaten und e-mails.

¹¹ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 12 und Punkt 4.27.

¹² Germany and The Netherlands, Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Measures to enhance Maritime Security, Equivalence of port facilities, 7.12.2002.

¹³ Volgmann, Thomas, Schweriner Volkszeitung, Seehäfen schützen sich vor Terror-Anschlägen, 16.1.03.

¹⁴ afp, zitiert in <http://www.ka-news.de/afp/journal/pld/021212151155.r8h64zoc.php3?print=1>, Gremium zu Terrorabwehr im Hamburger Hafen, 12.12.02

¹⁵ International Maritime Organization (IMO) Report on stowaway incidents, London, 16.10.2000

¹⁶ Sollten doch Zutrittskontrollen in Häfen durchgesetzt werden, sollten diese anders aussehen als die zur IMO-Konferenz. Technikfehler und mangelhafte Koordination zwischen Pressestelle und Sicherheitspersonal verhinderten beinahe den Zutritt von Journalisten. Den ermöglichte erst der tatkräftige Einsatz des deutschen ständigen IMO- Repräsentanten Hartmut Hesse, dessen Personengedächtnis sich als deutlich realitätstüchtiger erwies, als selbst der Einsatz modernster biometrischer Sicherheitssysteme.

¹⁷ Nordwest Zeitung, Polizei nahm zehn Kranführer fest, 17.1.2003

¹⁸ Congressional Research Service (CRS), Report for Congress, Terrorist Nuclear Attacks on Seaports: Threat and Response, RS21293, 23.8.2002

¹⁹ Richter, Nicolas, Süddeutsche Zeitung, USA bemühen sich um Container-Sicherheit, 28.6.2002; Der Spiegel, US-Zoll stationiert Fahnder in Europas Häfen, 30.6.2002; Der Spiegel, 15.11.2002; Voitel, Jens, Emdener Zeitung, Was der US Zoll vom Emdener Hafen verlangen wird, ist noch unklar, 6.12.2002

²⁰ Bolesch, Cornelia, Süddeutsche Zeitung, Mahnschreiben an sieben Mitgliedsländer, 30.1.2003.

²¹ dpa, zitiert in Mittelbayrische Zeitung, Warnung: Terroristen könnten Schiffe kapern; afp, zitiert in Freie Presse, 4.2.2002

²² AP, zitiert in Stuttgarter Nachrichten, Frachter steht in Flammen, 27.11.2002; AP, Zwei Tankerunglücke vor chinesischer Küste, 25.11.2002; Reuters, Feuer auf Tanker vor Hongkongs Küste breitet sich aus, 25.11.2002; Handelsblatt, Zwei Tankerunglücke vor Chinas Küste, 25.11.2002.

²³ dpa, zitiert in Märkische Oderzeitung, Kreuzfahrtschiff vor Mexiko auf Grund gelaufen, 28.11.2002

²⁴ Die Rheinpfalz, Luxus-Kreuzfahrtschiff im Westpazifik evakuiert, 2.12.2002

²⁵ AP, zitiert in Neue Züricher Zeitung, Deutscher Frachter in dänischem Hafen explodiert, 2.12.2002.

²⁶ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 5.

²⁷ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 15.

²⁸ Schiller, Dr. David Thomas, Visier Dezember, 2001.

²⁹ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 19.

³⁰ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 3.

³¹ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 6.

³² „Akte“, SAT.1, 5.10.1999, TV-Beitrag der Autorin zum Thema Piraterie

³³ vgl. Stehr, Michael, Deutsches Marine Institut, Seeräuber und Terroristen – Bedrohung für Handels-schiffahrt und Märkte.

³⁴ Wer sich weiter über Piraterie, Organisierte Kriminalität und Terrorismus informieren möchte, sei verwiesen auf: Gottschalk, Jack A. und Flanagan, Brian P., Jolly Roger with an Uzi. The Rise and Threat of Modern Piracy, Naval Institute Press, Annapolis, 2000.

³⁵ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 9.

³⁶ Teure Terrorabwehr, Hamburger Abendblatt, 13.2.2003.

³⁷ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 3.

³⁸ International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, 76 th session, Agenda item 4, Measures to enhance Maritime Security, International Code for the Security of Ships and of Port Facilities, consolidated proposed Part B of the International Maritime Security Code, Note by the Chairman of ISWG and the Secretariat, MSC 76/4/1/Add.1, London, 8.10.2002, Punkt 9 ff.

³⁹ http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2684.

⁴⁰ International Maritime Organization (IMO), An-

nex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Regulation 3 sowie Punkt 5 und Part B, Punkt 1.8.

⁴¹ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part A + B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 4.31.

⁴² International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Chairman of ISWG and the Secretariat, 76. Sitzung, Agenda item 4, Measures to enhance Maritime Security, International Code for the Security of Ships and of Port Facilities, consolidated proposed Part B of the International Maritime Security Code, MSC 76/4/1/Add. 1, London, 8.10.2002, Punkt 4.26.

⁴³ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 4.3.2.

⁴⁴ International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Chairman of ISWG and the Secretariat, 76. Sitzung, Agenda item 4, Measures to enhance Maritime Security, International Code for the Security of Ships and of Port Facilities, consolidated proposed Part B of the International Maritime Security Code, MSC 76/4/1/Add. 1, London, 8.10.2002, Punkt 4.26.1.

⁴⁵ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 4.33.

⁴⁶ International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Chairman of ISWG and the Secretariat, 76. Sitzung, Agenda item 4, Measures to enhance Maritime Security, International Code for the Security of Ships and of Port Facilities, consolidated proposed Part B of the International Maritime Security Code, MSC 76/4/1/Add. 1, London, 8.10.2002, Punkt 4.27.2.

⁴⁷ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 4.3.

⁴⁸ International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Chairman of ISWG and the Secretariat, 76. Sitzung, Agenda item 4, Measures to enhance Maritime Security, International Code for the Security of Ships and of Port Facilities, consolidated proposed Part B of the International Maritime Security Code, MSC 76/4/1/Add. 1, London, 8.10.2002, Punkt 4.34.

⁴⁹ International Maritime Organization (IMO), Annex, Part B, Guidance regarding the provisions of Chapter XI-2 of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London, as amended December 2002, Punkt 4.39.

⁵⁰ RD Scholz, OAR Bösl, Teilprojektgruppe 5, Sech-

ster Meilensteinbericht, Struktur, Verbesserung der maritimen Notfallversorgung und des Notfallmanagements auf der Grundlage der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“, 11.5.2001; Landtag Mecklenburg-Vorpommern, Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, Verbesserung der Schiffssicherheit, Sicherheit von Seestraßen, Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit, Rechtliche Beurteilung der maritimen Sicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Interessen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Ausschußdrucksache 3/70, 17.5.2002; Insel- und Halligkonferenz, Hans von Wecheln, Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge, Vorlage Nr. 2, 15.4.2002; CDU/CSU Fraktion im Deutschen Bundestag, Wolfgang Börnsen, Gesetzentwurf ist kein Schutz für die Secämer, 21.2.2002; Weser-Kurier, 7.3.2002; dpa, zitiert in Nordwest, 7.3.2002

⁵¹ Guseck, Gunter, Wer hindert die deutsche Marine, das Seevölkerrecht durchzusetzen?, Marineforum, Juni 2001.

⁵² Ddp, Das hochmoderne Simulationszentrum in Warnemünde macht Seeleute aus aller Welt mit den Gefahren der Schifffahrt vertraut, 11.9.2002.

⁵³ Minow, Hans-Rüdiger, Serie: Politische Morde, Tod beim Hummerfang – Lord Mountbatten und die IRA, 1998.

⁵⁴ Marcinko, Richard mit Weisman, John, Rogue Warrior, Pocket Books, New York, London, Toronto, Sydney, Tokyo, Singapur, 1992.

Susanne Härpfer ist freie Fernseh-Journalistin. Sie besuchte die IMO-Konferenz im Auftrag von BITS und verfaßte diese Research Note als Ergebnis.