



Journal of Current Southeast Asian Affairs

Bünthe, Marco (2009),
Piraterie in Südostasien – Neuere Entwicklungen und Perspektiven, in: *Journal of
Current Southeast Asian Affairs*, 28, 2, 87-99.
ISSN: 1868-4882 (online), ISSN: 1868-1034 (print)

The online version of this article can be found at:
<www.CurrentSoutheastAsianAffairs.org>

Published by
GIGA German Institute of Global and Area Studies, Institute of Asian Studies and
Hamburg University Press.

The *Journal of Current Southeast Asian Affairs* is an Open Access publication.
It may be read, copied and distributed free of charge according to the conditions of the
Creative Commons Attribution-No Derivative Works 3.0 License.

To subscribe to the print edition: <ias@giga-hamburg.de>
For an e-mail alert please register at: <www.CurrentSoutheastAsianAffairs.org>

The *Journal of Current Southeast Asian Affairs* is part of the GIGA Journal Family which
includes: Africa Spectrum • Journal of Current Chinese Affairs • Journal of Current
Southeast Asian Affairs • Journal of Politics in Latin America •
<www.giga-journal-family.org>



Piraterie in Südostasien – Neuere Entwicklungen und Perspektiven

Marco Bünthe

Piracy in Southeast Asia – What Is Behind the Decline in Piracy?

Abstract: Recent developments in action to combat sea piracy in Southeast Asian waters coincide with declining attack rates. This article analyses recent figures and tries to look behind the changes.

Keywords: Southeast Asia, Strait of Malacca, ASEAN, sea piracy, maritime security, non-traditional security

Dr. Marco Bünthe is a Senior Research Fellow at the GIGA Institute of Asian Studies in Hamburg. His research interests lie in the field of comparative politics, democratization, decentralization and political violence. His research focuses on the countries of Indonesia, Myanmar, and Thailand. Dr. Bünthe is also co-editor of *Journal of Current Southeast Asian Affairs*.
E-mail: <bunte@giga-hamburg.de>

Einleitung

Spätestens durch die Überfälle von Piraten auf moderne Containerschiffe und Tanker vor der Küste Somalias wurde der deutschen Öffentlichkeit bewusst, welche Gefahren von der modernen Piraterie ausgehen. Was häufig altmodisch als Seeräuberei einen Hang zum Romantischen mitbringt, hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer der akutesten Gefährdungen der Seewege entwickelt. Mittlerweile werden sogar EU-Marineeinheiten vor der Küste Somalias eingesetzt, um die Piraten gemeinsam zu bekämpfen und internationale Frachter zu beschützen. Während sich die Weltöffentlichkeit auf Somalia konzentriert, gerät die Region Südostasien schnell in Vergessenheit. Dabei galt doch Südostasien seit den 1970er Jahren als eine der Hochburgen der Piraterie. Da mit der Straße von Malakka und dem Südchinesischen Meer zwei viel befahrene Schifffahrtsrouten durch die Region verlaufen, die die Hauptweltwirtschaftszentren Japan und Europa miteinander verbinden, ist die ökonomische und politische Brisanz der Piraterie sehr groß.

In Südostasien sind die Überfälle von Piraten in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Die neuesten Statistiken weisen auf einen signifikanten Rückgang der Piraterie in südostasiatischen Gewässern hin. In diesem Beitrag werden die neuesten Entwicklungen in diesem Gebiet aufgezeigt. Es wird die These vertreten, dass es durch die Stabilisierung fragiler Staaten und durch zunehmende regionale Kooperation gelungen ist, die Piraterie wirkungsvoll zu bekämpfen. In einem ersten Schritt sollen dabei die wesentlichen Begriffe von Piraterie und maritimem Terrorismus definiert und voneinander abgegrenzt werden. Im zweiten Abschnitt werden die neuesten Daten analysiert, um schließlich Gründe für die Entwicklungen aufzuzeigen. Der Beitrag endet mit einem Ausblick auf strategische Perspektiven der Pirateriebekämpfung.

Begriffsbestimmung: Maritimer Terrorismus und Piraterie

Heute finden sich im internationalen System eine Vielzahl von (transnationalen) Konflikt- und Gewaltformationen, die mit unterschiedlichen Begrifflichkeiten belegt werden. Kaum ein Begriff der Konfliktanalyse ist dabei so umstritten wie der des Terrorismus. Die sozialwissenschaftliche Terrorismusforschung hat es bislang nicht vermocht, eine allgemein akzeptierte Definition vorzulegen. Vielmehr hat die Diskussion um das Phänomen des Terrorismus dazu geführt, dass sich die definitorische Unübersichtlichkeit noch vergrößert hat. Beim Terrorismuskonzept handelt es sich um ei-

nen komplexen Begriff, dessen Bedeutung nicht einfach durch konzeptionelle Überlegungen erschlossen werden kann, weil der Begriffszuschreibung selbst eine politische Bedeutung zukommt. Vergegenwärtigt man sich, dass der Terrorismus ein sozial und politisch konstruierter Begriff ist, der von bestimmten Akteuren mit unterschiedlichen Interessen verschieden konzeptionalisiert wird, wird deutlich, warum je nach Standpunkt die Beurteilung eines Anschlages oder Attentats zu unterschiedlichen Einschätzungen führt – warum des einen Terroristen des anderen Freiheitskämpfer werden kann. Die Unübersichtlichkeit, die mit dem Begriff des Terrorismus verbunden ist, resultiert aber auch aus der schwierigen Grenzziehung zwischen Terrorismus, Krieg und anderen Formen der politischen Gewalt.

So begreifen einige Autoren beispielsweise terroristische Akte als Strategie und Merkmal von Kriegen (z.B. Münkler 2004). Für sie steht der Terrorismus in der Tradition der Partisanenkriege oder der Dekolonisationskriege. Andere Autoren sehen den Terrorismus hingegen als bestimmte Form der politischen Gewalt von in erster Linie nichtstaatlichen Akteuren (u.a. Schneckener 2002). Die Politikwissenschaft hat hier die Aufgabe, für begriffliche Klarheit zu sorgen und einen rationalen Diskurs zu ermöglichen. Bei der definitorischen Abgrenzung helfen uns Typologien. Sie dienen der Analyse von Gemeinsamkeiten und Unterschieden sowie der Erfassung von Regelmäßigkeiten sozialer Phänomene. Grundlagen dafür sind komparative Begriffe, mit denen einem Objekt bestimmte Eigenschaften zugesprochen werden. Eine Typologie politischer Gewalt kann zahlreiche Merkmale, wie beispielsweise die Art der Akteure, den Organisationsgrad und die Ideologie usw., umfassen. In der hier verfolgten Typologie zur Unterscheidung von Terrorismus und Piraterie werden als zentrale Unterscheidungskriterien der Akteur, sein Interesse und die verfolgte Strategie gewählt. Terrorismus wird demnach als eine Gewaltstrategie nichtstaatlicher Akteure mit politischen Zielen verstanden (Schneckener 2002). Terrorismus als politische Gewalt nichtstaatlicher Akteure lässt sich vom Phänomen des Krieges abgrenzen, bei dem mindestens eine Konfliktpartei der staatliche Akteur ist.

Die terroristische Gewaltstrategie versucht, ihre politischen Ziele im Wesentlichen über psychische Effekte zu erreichen. Ziel ist, bestimmte Gruppen oder Einzelpersonen einzuschüchtern oder zu schockieren. Ausgewählt werden häufig symbolische oder strategisch wichtige Ziele. Terroristen greifen aber auch zu normalen kriminellen Mitteln, wie Geiselnahmen oder Entführungen wichtiger Personen, um den Staat zu bestimmten politischen Maßnahmen zu bewegen. Der Terrorismus ist vor allem eine politische Kommunikationsstrategie (Waldmann 1998: 13), mit deren Hilfe Terroristen Botschaften an den erklärten Feind, an die eigene Bezugsgruppe und an die allgemeine Öffentlichkeit senden. Der erklärte Feind soll zu repressiven

Überreaktionen provoziert oder zu einem politischen Dialog gezwungen werden. Die eigene Gefolgschaft soll mobilisiert und gestärkt werden. Die breite Öffentlichkeit soll vom Terror eingeschüchtert und ihr Glauben in die Staatsmacht untergraben werden.

Die terroristische Strategie weist signifikante Unterschiede zu den Motiven und Strategien anderer privater Gewaltakteure auf. Idealtypisch sind kriminelle Akteure wie Schmuggler oder Piraten, denen es primär um die Durchsetzung kommerzieller Interessen und um den ökonomischen Profit geht, von politisch motivierten Terroristen zu trennen. Allerdings ist die Grenze zwischen Kriminalität oder Seeräuberei und politisch motivierten Taten fließend. So definiert das International Maritime Bureau (IMB), einer von Reedereien getragenen Dienststelle bei der Internationalen Handelskammer, Piraterie als Akt der Kriminalität: Piraterie ist

das versuchte oder erfolgte Entern eines Schiffes mit der Absicht, einen Diebstahl oder andere Verbrechen zu begehen und zur Unterstützung dieses Vorhabens mit Gewalt zu drohen oder anzuwenden.

Bei den Akteuren lässt sich zwischen organisierter Piraterie und „spontaner“ Piraterie unterscheiden, wobei beide Formen Eckpunkte eines Kontinuums und insgesamt nur sehr schwer voneinander abzugrenzen sind (Eklöf 2006; Mukundan 2005).

Organisierte Piraterie ist häufig in komplexe kriminelle Netzwerke eingebunden, die Akte selbst sind langwierig geplant und gut organisiert. Die „spontane“ Piraterie ist häufig ungeplant und beschränkt sich auf das schnelle Ausrauben von Schiffen und die schnelle Flucht. Bei Piraterie haben wir es folglich im Unterschied zum maritimen Terrorismus mit einer gewöhnlichen Form der Kriminalität auf See zu tun. Piraterie wird folglich aus der Not oder aus Gier geboren. Der Terrorismus hat hingegen eine deutliche politische Zielsetzung. Die diskursive Vermengung von maritimem Terrorismus und Piraterie ist folglich problematisch. De facto muss auf eine Grauzone zwischen beiden Phänomenen hingewiesen werden, die vor allem in der Zusammenarbeit der verschiedenen Gewaltakteure sichtbar wird. Rebellen, Kriminelle und Piraten verfügen häufig über intensive Kontakte zu Terroristen.

Beide Phänomene bedienen sich teilweise der gleichen Strategie, aber ihre Motive sind grundsätzlich verschieden. Während das Kapern eines Schiffes aus ökonomischen Motiven heraus als Piraterie eingestuft wird, wird der gleiche Akt mit der Zielsetzung, einen symbolträchtigen Anschlag auf einen Hafen oder ein kommerzielles Zentrum zu verüben, als maritimer Terrorismus bezeichnet. In jüngster Zeit werden von Terroristen auch weiche Ziele, wie Urlaubsregionen (Bali, Djerba), ausgewählt. Noch komplexer

wird die Definition durch die Kooperation der unterschiedlichen Gewaltakteure. So bestehen wichtige Querverbindungen zwischen Terroristen und Piraten.

Maritimer Terrorismus und Piraterie in Südostasien

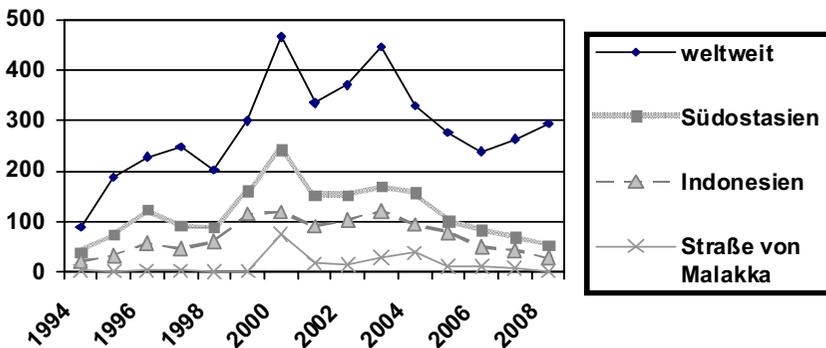
Die südostasiatischen Gewässer und insbesondere die geografischen Gegebenheiten des indonesischen Archipels bieten den unterschiedlichen Formen des maritimen Verbrechens erhebliche Spielräume, da sie als Operations- und Rückzugsraum der unterschiedlichen Gewaltakteure dienen können. Die Bedrohung der Sicherheit durch den maritimen Terrorismus erschließt sich aus der ungeheuren ökonomischen Bedeutung, die dem maritimen Raum in Südostasien zukommt (Richardson 2004). Mit den Straßen von Malakka, Singapur, Sunda und Lombok führen vier der bedeutendsten Schifffahrtswege durch südostasiatische Gewässer. Sie verbinden den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und dem Pazifik und dienen als Verbindung der Märkte Europas und der Ölquellen des Persischen Golfs mit den nordostasiatischen Wachstumsökonomien. Allein die Straße von Malakka wird jährlich von rund 60.000 Schiffen befahren. Auf dieser Strecke werden ein Viertel aller weltweit gehandelten Güter und 40% des gehandelten Erdöls befördert. Für die angrenzenden Volkswirtschaften bilden die Gewässer ein Nadelöhr mit enormer ökonomischer Relevanz, denn rund 80% der japanischen und rund 60% der chinesischen Importe werden über diese Strecken befördert. Hinzu kommen die Importe der ebenfalls rasch wachsenden Ökonomien Südkoreas und Taiwans.

Piraterie

Südostasien galt bereits in den 1970er Jahren als einer der weltweit führenden Schauplätze der zeitgenössischen Piraterie. Der vom IMB veröffentlichte Jahresbericht identifiziert die Gewässer Südasiens regelmäßig als den mit Abstand gefährlichsten Seehandelsraum. Der Anteil der in der Region verübten Akte von Piraterie lag nicht selten bei über 50% aller gemeldeten Zwischenfälle. Der Großteil der von Piraten verübten Übergriffe fand regelmäßig in den Gewässern Indonesiens statt. Im Schnitt entfiel mehr als ein Drittel der Piraterie auf die territorialen Gewässer des indonesischen Archipels. Seit Beginn der 1990er Jahre lässt sich ein kontinuierlicher Anstieg der Piraterie beobachten (IMB 2006; IMB 2007; IMB 2008). Verstärkt durch die Asienkrise und der ökonomischen und sozialen Krise in Indonesien kam es in den Jahren 2000 bis 2004 zu einem

zwischenzeitlichen Höhepunkt. Im Jahr 2003 kam es weltweit zu 445 vollzogenen und versuchten Piratenangriffen auf Handelsschiffe, 185 davon in südostasiatischen Gewässern, wiederum 121 auf indonesischem Hoheitsgebiet. In der Straße von Malakka selbst und in den übrigen Gewässern fanden gleichzeitig nur 28 Übergriffe statt. Seit dem Jahr 2004 sind die Zahlen insgesamt wieder rückläufig, sowohl für die südostasiatischen als auch für die indonesischen Gewässer. Im Jahr 2006 kam es weltweit zu 239 Übergriffen von Piraten, 87 davon in den Gewässern Südostasiens, wiederum 50 auf indonesischem Hoheitsgebiet. In der Straße von Malakka fanden nur 11 Überfälle statt. Im Jahr 2008 waren es 293 Übergriffe weltweit, davon 54 in den Gewässern Südostasiens, auf indonesischem Hoheitsgebiet fanden nur noch 28 Übergriffe statt, in der Straße von Malakka lediglich 2.

Abb. 1: Entwicklung der Piraterie in Südostasien



Quelle: IMB 2006, 2007, 2008, 2009.

Zur Datenlage muss kritisch angemerkt werden, dass es sich um sehr unsichere Daten handelt. Den offiziellen internationalen Beschwerdestellen IMB und International Maritime Organization (IMO) werden viele Angriffe gar nicht gemeldet. Die Reedereien scheuen häufig die Kosten und lange Dauer von Strafverfolgung im Verhältnis zu den eher geringen Schadenssummen. Darüber hinaus ist die Definition des IMB sehr breit und schließt auch einfache Phänomene der Kriminalität mit ein. Die Mehrzahl der erwähnten Attacken ereignete sich außerdem in Häfen und die Piraten rekrutierten sich sowohl aus Kreisen von Fischern als auch aus dem organisierten Verbrechen und separatistischen Gruppen (Chalk 1997).

Maritimer Terrorismus

Angesichts dieser Gefährdung durch Piraterie ist es fraglich, inwiefern die Terroristen der Jemaah Islamiyah (JI) und ähnlicher Organisationen ihren Kampf auch auf See ausgeweitet haben. Seit dem Terroranschlag vom 11. September 2001 und dem Attentat von Bali ist auch die Gefährdung des maritimen Raumes durch Formen des Terrorismus ins Zentrum sicherheitspolitischer Debatten gerückt. Insbesondere der Anschlag auf den US-Zerstörer USS-Cole am 12. Oktober 2000 im Hafen von Aden und die Zerstörung des französischen Öltankers Limburg am 6. Oktober 2002 in jemenitischen Gewässern machten deutlich, dass sich der internationale Terrorismus auch auf die Ozeane und Schifffahrtswege erstreckt. In den Gewässern Südostasiens gibt es, im Unterschied zu einem hohen Maß an Kriminalität auf See, bislang nur sehr wenig Beweise für eine wachsende Bedrohung der Häfen der Region durch terroristische Anschläge. Die im Jahr 2000 bekannt gewordenen Pläne der JI, die Anschläge auf US-amerikanische Schiffe und Hafenanlagen in Malaysia, Singapur und Indonesien vorbereiteten, sollen an einem Mangel an Personal und Material gescheitert sein (Abuza 2004: 5).

Im Februar 2004 verübten Mitglieder der Abu Sayyaf ein Bombenattentat auf eine philippinische Fähre, der 116 Passagiere zum Opfer fielen. Im Juni 2004 machte die indonesische Regierung Rebellen der Bewegung Freies Aceh (Gerakan Aceh Merdeka, GAM) für die Entführung eines Öltankers am nördlichen Eingang der Straße von Malakka verantwortlich. Nach eigenen Angaben war die GAM in Piraterie und Formen des maritimen Terrorismus involviert, um ihren langjährigen Sezessionskrieg gegen den indonesischen Staat zu finanzieren. Obwohl größere Anschläge bislang ausgeblieben sind, haben solche Vorfälle Bedenken bei Politikern und Sicherheitsexperten hervorgerufen, dass Piraten und islamische Terroristen zusammenarbeiten und terroristische Akte in der Straße von Malakka durchführen könnten (Young und Valencia 2003: 285).

Im Falle einer Sperrung der Schifffahrtswege in Südostasien müsste fast die Hälfte aller weltweit verkehrenden größeren Handelsschiffe einen kostspieligen Umweg von nahezu 1.000 Kilometern in Kauf nehmen. Schon nach der Entführung eines indonesischen Tankers im Jahr 2003 hatten Experten darüber spekuliert, dass Terroristen analog zu den Flugzeugentführern des 11. September 2001 das Führen solcher Schiffe erlernen könnten, um sie in der Straße von Malakka zu versenken oder in Häfen als schwimmende Bomben einzusetzen. Campbell und Gunaratna weisen auf drei mögliche Szenarien terroristischer Anschläge hin: Schiffe könnten als *Mittel* eingesetzt werden, um terroristische Anschläge durchzuführen oder zu finanzieren. Ein mit Waffen oder hochexplosivem Material beladenes Schiff

könnte selbst als *Waffe* eingesetzt werden, die gegen Häfen oder andere Schiffe geführt wird. Darüber hinaus könnten Schiffe selbst *Ziel* von terroristischen Anschlägen sein, um Urlauber oder Reisende zu treffen (Campbell und Gunaratna 2003). Bislang haben sich diese Szenarien nicht bestätigt.

Terrorbekämpfung und maritime Sicherheit in Südostasien

Wie ist der Rückgang der Piraterie nun zu erklären? Die Regierungen der Region haben Piraterie und Terrorismus lange Zeit vernachlässigt. Seit den Terroranschlägen von New York und Bali hat sich dies – teilweise auf Druck der USA – geändert. Die Nationalstaaten haben ihre Anstrengungen im Kampf gegen die Piraterie gesteigert. Nach den Terroranschlägen von Bali hat sich auch die Kooperation zwar innerhalb der Region verstärkt, sie hat aber stärker bi- und trilateralen Charakter. Das Prinzip der Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten bleibt die oberste Maxime für die Suche nach Stabilität und Sicherheit. Ferner zeigt sich, dass die südostasiatischen Regierungen in unterschiedlichem Ausmaß am Krieg gegen den internationalen Terrorismus unter Führung der USA teilgenommen und die Pirateriebekämpfung intensiviert haben.

Nationalstaatliche Bekämpfung der Piraterie

Ähnlich wie der Terrorismus wurde die Piraterie von den Regierungen Südostasiens lange Zeit nahezu ignoriert. Dies änderte sich erst mit dem Anwachsen des Frachtaufkommens Mitte der 1990er Jahre. Die meisten ASEAN-Staaten leiteten nach der Asienkrise eine Modernisierung ihrer Seestreitkräfte und zivilen Behörden zur Überwachung der Küstenstreifen ein (Möller 2006). So wurden in einigen Staaten schnelle Einsatztruppen geschaffen, die der anwachsenden Piraterie beikommen sollten (Singapur, Malaysia, Thailand, Indonesien). Darüber hinaus wurde die Marine der einzelnen Staaten mit modernen Minensuchbooten, Aufklärungsflugzeugen und Patrouillenbooten ausgerüstet. Dabei variiert die Fähigkeit der einzelnen Staaten, die moderne Piraterie zu bekämpfen. Piraterie tritt dabei meistens dort auf, wo das staatliche Gewaltmonopol fragil ist und Lücken in der politischen Kontrolle bestehen (Young 2005: 21).

Während Singapur und Malaysia es schafften, Piraterie an ihren Küsten nahezu auszurotten, war Indonesiens Küstenwache lange Zeit völlig unzureichend ausgestattet. In Anbetracht der speziellen Topografie des indonesischen Inselstaates mit seinen über 13.000 Inseln sind die Voraussetzungen

für einen effektiven Kampf gegen die Piraterie sehr ungünstig. Darüber hinaus war die Pirateriebekämpfung lange Zeit nicht oberste Priorität. Erst seit dem Jahr 2004 verstärkt der Inselstaat die Patrouillen in seinen Gewässern und stärkt die Hafen- und Küstenwachen. Seitdem werden entlang der Straße von Malakka Sondereinheiten stationiert, um der steigenden Zahl von Piratenüberfällen Herr zu werden.

Im Jahr 2005 wies Präsident Susilo seine Marine nochmals an, die Patrouillen in der angrenzenden Straße von Malakka zu erhöhen und stärker mit der Polizei an der Küste Sumatras und Rias zusammenzuarbeiten. Mit der Operation GURITA (Oktopus) wurde eine konzertierte Aktion von mehr als 20 Schiffen durchgeführt und mehr als 20 Piraten verhaftet. Im März 2006 befreiten indonesische Sondereinheiten eine Fähre mit 1.400 Personen aus der Hand von Piraten. Im Jahr 2008 wurden zehn neue Radarstationen zur Bewachung der Straße von Malakka installiert (Bradford 2008: 480) und die schwachen Kapazitäten auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologie verstärkt ausgebaut. Ferner sagte der indonesische Präsident den „root causes“ der Piraterie, also Korruption, chronischer Armut und schwacher Regierungsführung, den Kampf an.

Mit der staatlichen Konsolidierung seit dem Jahr 2004 ging auch eine verstärkte Kapazität bei der Bekämpfung von Terrorismus und Piraterie einher. Das International Maritime Bureau zollte der indonesischen Regierung für ihren Einsatz großes Lob für „tireless efforts in curbing piracy and armed robbery in its waters“ (IMB 2008). Auch Malaysia hat der Bekämpfung von Piraterie mehr Beachtung gezeigt und durch effektive Kontrollen in der Straße von Malakka die Zahl von Piratenangriffen auf ein niedriges Maß reduziert. Im Falle Malaysias ist insbesondere Ostmalaysia gefährdet, wo die Kontrolle der Regierung am schwächsten ist. Malaysia hat eine neue Küstenbehörde geschaffen, die Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA), und im Jahr 2005 neue Patrouillen aufgenommen (Bradford 2008: 481).

Regionale Initiativen zur Bekämpfung der Piraterie

Darüber hinaus haben die Staaten Südostasiens auch das Maß an bilateraler Kooperation erhöht. Schon seit dem Jahr 1992 führten Indonesien, Malaysia und Singapur „koordinierte“ Patrouillen durch, die jedoch keine Handhabe für eine grenzüberschreitende Verfolgung von Piraten boten (Young und Valencia 2003: 279). Bereits seit dem Jahr 1998 kontrollieren auch Thailand und Vietnam ihre Seegrenze gemeinsam. Vor allem gegenseitiges Misstrauen und Souveränitätsvorbehalte waren dafür verantwortlich, dass es nur bei besonders kritischen Problemlagen (wie der Straße von Malakka) zu einer begrenzten bi- und trilateralen Kooperation kommt (Bünthe 2009). Der bis-

her wichtigste Schritt in den Bemühungen um eine (sub-)regionale Zusammenarbeit war die Einrichtung der Sicherheitsinitiative der Straße von Malakka (Malacca Straits Security Initiative, MSSI) im Juli 2004, bei der Schiffe aus Malaysia, Singapur und Indonesien mit ganzjährig „koordinierten“ Patrouillen begannen (Operation Malsindo). Die Kooperation wurde um gemeinsame Patrouillen im Luftraum ergänzt (Operation Eye in the Sky). Fachleute erklären den Rückgang der Piraterie im Jahr 2006 mit der verbesserten subregionalen Kooperation (Möller 2006: 15). Die sicherheitspolitische Kooperation erwies sich als erfolgreich, sodass auch Thailand im Jahr 2006 beitrug.

Die multilaterale Zusammenarbeit im Rahmen der ASEAN steckt hingegen in den Kinderschuhen. Da die Piraterieproblematik nicht von allen Mitgliedsstaaten geteilt wird, wurde bislang keine gesonderte Erklärung zur Piraterie verabschiedet. Ferner fehlt ein Gremium innerhalb der ASEAN, das sich mit dieser Problematik auseinandersetzt. Im Zuge der Asienkrise, in deren Folge Piraterie und organisierte Kriminalität stark anstiegen, kam das Thema Piraterie unter der Rubrik „Transnationale Verbrechen“ auf die Agenda der ASEAN. So unterzeichneten die ASEAN-Innenminister im Jahr 1997 in Manila eine Erklärung zu grenzüberschreitenden Verbrechen und im Jahr 1998 eine Erklärung über die Prävention und Bekämpfung solcher Verbrechen. Im Jahr 2001 ratifizierten sie in Brunei einen Aktionsplan zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität. Konkrete Aktionspläne wurden hingegen nicht verabschiedet. Multilaterale Formate wurden vor allem durch die Großmächte in der Region gestärkt: So wurde die Piraterieproblematik vom ASEAN Regional Forum (ARF) diskutiert. Im Juni 2003 veröffentlichten die Teilnehmer des ARF in Phnom Penh eine „Erklärung über die Zusammenarbeit gegen Piraterie und andere Gefährdungen der maritimen Sicherheit“. Darin werden die Mitglieder dazu aufgerufen, sich um eine effiziente Implementierung der einschlägigen internationalen Empfehlungen und Richtlinien zu bemühen und diesbezüglich zusammenzuarbeiten.

Zusätzlich zur regionalen Zusammenarbeit ist auch die außerregionale Zusammenarbeit mit Großmächten wie Australien, China, Indien, Japan und den USA angewachsen, die alle ihre Hilfsleistungen bei der Bekämpfung der Piraterie erhöhten. Japan sieht die Piraterie in den südostasiatischen Gewässern als Gefährdung seiner eigenen „umfassenden Sicherheit“ und hat deshalb weitreichende Vorschläge zur Bekämpfung der Piraterie vorgeschlagen (Bradford 2008: 484). Während die Vorschläge bis zur Jahrtausendwende aufgrund von Souveränitätsvorbehalten der ASEAN-Staaten sehr skeptisch aufgenommen worden waren, wurden seitdem einige Initiativen umgesetzt. Im Jahr 2001 wurde ein Regional Cooperation Agreement on

Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia abgeschlossen, das die Datensammlung und den Informationsaustausch zwischen Japan und 13 anderen Staaten in Pirateriefragen erleichtert (Südkorea, Indien, China, Bangladesh, Sri Lanka, Singapur, Thailand, Brunei, Kambodscha, Vietnam, Laos, Myanmar und Philippinen). Diese Initiative resultierte in der Errichtung eines Informationszentrums in Singapur im November 2006. Die USA haben deutliche finanzielle und technische Hilfe zum Kampf gegen die Piraterie bereitgestellt. Allein in den Jahren 2007 und 2008 übergab die US-amerikanische Regierung 50,6 Mio. USD an Ausrüstung an Indonesien (einschließlich fünf Küstenradargeräte). Malaysia erhielt im gleichen Zeitraum 26,5 Mio. USD und die Philippinen 15,5 Mio. USD, um die technische Ausrüstung und die Luftüberwachung zu verbessern (STI 2009).

Ausblick und Perspektiven

Seit dem Jahr 2004 ist die Piraterie in den Gewässern Südostasiens deutlich zurückgegangen. Dies ist Ausdruck der verstärkten staatlichen Konsolidierung Indonesiens und erhöhter Anstrengungen der Regierung Susilo, die Piraterie zu bekämpfen. Dadurch hat sich nicht nur die Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols erhöht, sondern auch die Effizienz bei der Bekämpfung von Terrorismus und Piraterie. Parallel dazu wurden seit dem Jahr 2001 regionale Maßnahmen ergriffen, sodass die Staaten Indonesien, Singapur, Malaysia und später auch Thailand bei der Überwachung des Seeraums stärker kooperierten. Durch die Hilfe der Großmächte Japan, China, Indien und die USA wurden zusätzliche Anstrengungen unternommen, um die Piraterie zu bekämpfen.

Angesichts dieser Erfolge in der Bekämpfung der Piraterie bleibt die Aufgabe für die Zukunft, die Anstrengungen im Kampf gegen die Piraterie aufrechtzuerhalten. Und angesichts der hohen Kosten der Bekämpfung der Piraterie dürften vor allem die schwachen und ärmeren Staaten auf zusätzliche Gelder von außen angewiesen sein. Der Chef der indonesischen Marine, Tedjo Edhy Pudjatno, hat bereits deutlich gemacht, dass die positiven Entwicklungen nur unter ökonomisch günstigen Umständen möglich geworden sind. Aufgrund der Wirtschaftskrise erwartet er einen erneuten Anstieg der Piraterie. Eine weitere Herausforderung wird sein, die regionale Kooperation weiter voranzutreiben und das Engagement der Großmächte in diesem Bereich zu sichern. Nur durch gemeinsame Anstrengungen der Großmächte und Anrainerstaaten ist eine Bekämpfung der grenzüberschreitenden Probleme möglich.

Literatur

- Abuza, Zachary (2004), Terrorism in Southeast Asia, Keeping al-Qaeda at Bay, in: *Terrorism Monitor*, 2, 9, 6. Mai, 4.
- Bradford, John F. (2008), Shifting the Tides against Piracy in Southeast Asian Waters, in: *Asian Survey*, 3, 473-491.
- Bünthe, Marco (2009), Der Kampf gegen Terrorismus und Piraterie, in: Hanns W. Maull und Martin Wagener (Hrsg.), *Ostasien in der Globalisierung*, Baden-Baden: Nomos, 305-325.
- Campbell, Tanner und Rohan Gunaratna (2003), Maritime Terrorism, Piracy and Crime, in: Rohan Gunaratna (Hrsg.), *Terrorism in the Asia-Pacific: Threat and Response*, Singapur: Eastern Universities Press, 80-83.
- Chalk, Peter (1997), *Grey-Area Phenomena: Piracy, Drug Trafficking and Political Terrorism*, Canberra: Strategic and Defence Studies Centre, Australian National University.
- Eklöf, Stefan (2006), Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines, in: Graham Gerard Ong-Webb (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism, and Securing the Malacca Straits*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies Publications, 52-68.
- IMB siehe International Maritime Bureau
- International Maritime Bureau (2009), *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2008*, Essex: ICC IMB.
- International Maritime Bureau (2008), *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2007*, Essex: ICC IMB.
- International Maritime Bureau (2007), *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2006*, Essex: ICC IMB.
- International Maritime Bureau (2006), *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2005*, Essex: ICC IMB.
- Möller, Kay (2006), *Maritime Sicherheit und die Suche nach politischem Einfluss in Südostasien*, SWP-Studie, Dezember, Berlin: SWP.
- Mukundan P. (2005), The Scourge of Piracy in Southeast Asia: Can Any Improvements be Expected in the Near Future?, in: Derek Johnson und Mark J. Valencia (Hrsg.), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies Publications, 34-44.
- Münkler, Herfried (2004), Terrorismus als neue Ermattungsstrategie, in: Erich Reiter (Hrsg.), *Jahrbuch für Internationale Sicherheitspolitik 2004*, Bonn: E.S. Mittler & Sohn, 183-210.
- Richardson, Michael (2004), *A Time Bomb for Global Trade: Maritime Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies.

- Schneckener, Ulrich (2002), *Netzwerke des Terrors, Charakter und Strukturen des transnationalen Terrorismus*, SWP Studie, Berlin: SWP.
- STI siehe Straits Times Interactive
- Straits Times Interactive* (2009), What is behind the dramatic decrease in Piracy Attacks, comment by Ian Story, 19.01.
- Waldmann, Peter (1998), *Terrorismus. Provokation der Macht*, München: Murmann Verlag.
- Young, Adam J. (2005), Roots of Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia, in: Derek Johnson und Mark J. Valencia (Hrsg.), *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies Publications, 1-33.
- Young, Adam J. und Mark J. Valencia (2003), Conflation of Terrorism and Piracy in Southeast Asia, Rectitude and Utility, in: *Contemporary Southeast Asia*, 25, 3, 269-283.

Piraterie in Südostasien – Neuere Entwicklungen und Perspektiven

Zusammenfassung: Neuere Entwicklungen, die in Zusammenhang mit der Bekämpfung der maritimen Piraterie in südostasiatischen Gewässern stehen, fallen mit einer rückläufigen Zahl an Angriffen zusammen. Dieser Beitrag analysiert die jüngsten Daten und diskutiert verschiedene Gründe, die für das Sinken der Piraterie verantwortlich sind.

Schlüsselwörter: Südostasien, Straße von Malakka, Piraterie, maritime Sicherheit, ASEAN