

Internationales Institut für Nahost- und Balkanstudien IFIMES, Ljubljana/Slowenien, analysiert regelmäßig die Entwicklungen im Nahen Osten, auf dem Balkan und in der Welt. General a.D. Corneliu Pivariu ist Mitglied des IFIMES-Beirats und Gründer und ehemaliger CEO von Ingepo Consulting. Er analysiert den jüngsten Vorfall am Suezkanal.



General a. D. **Corneliu Pivariu**  
Mitglied des IFIMES-Beirats und  
Gründer und ehemaliger CEO der INGEPO Consulting

Corneliu Pivariu ist ein hochdekorierter Zwei-Sterne-General der rumänischen Armee. Er hat zwei Jahrzehnte lang eine der einflussreichsten Zeitschriften zu Geopolitik und internationalen Beziehungen in Osteuropa, die zweisprachige Zeitschrift *Geostrategic Pulse*, gegründet und geleitet. General Pivariu ist Mitglied des IFIMES Advisory Board.

Die in diesem Artikel geäußerten Ansichten sind die des Autors und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Position von IFIMES wider.

## Der Suezkanal-Zwischenfall

### Lehren für die Geopolitik kritischer Infrastrukturen

Die See-/Flusstransporte stellen das wichtigste Segment der weltweiten Gesamttransporte dar, da sie nach neuesten Daten mengenmäßig 89,6 % und wertmäßig 70,1 % der globalen Gesamttransporte abdecken. Darüber hinaus haben sie den Vorteil, dass sie im Vergleich zu allen anderen Transportarten nicht nur billiger, sondern auch weniger umweltbelastend pro Frachttonne sind.

Eine wichtige Rolle in diesem Transportsegment spielen die obligatorischen Passagen (von Ost nach West): die Straße von Malakka, die Straße von Hormuz, der Bab-el-Mandeb, der Suezkanal, der Bosphorus, Gibraltar, der Panamakanal und das Kap der Guten Hoffnung.



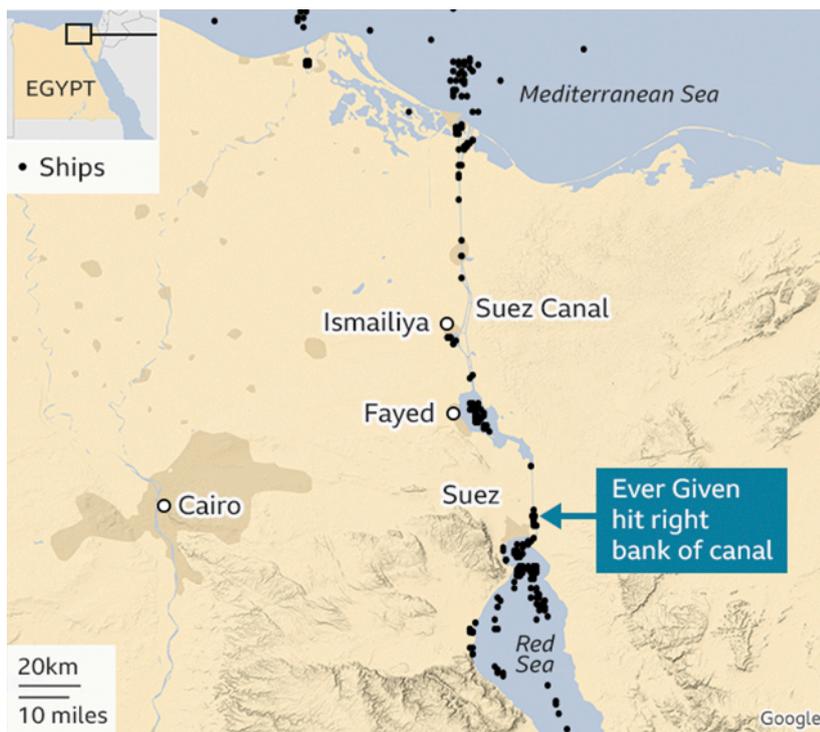
Der jüngste Vorfall vom 23. März mit der Blockade des Suezkanals hat die internationale Aufmerksamkeit erneut auf die Frage der Sicherheit des Seeverkehrs, insbesondere an den wichtigen Durchfahrtspunkten gelenkt.

Die potentiellen Bedrohungen für die Sicherheit der Durchfahrt durch den Suezkanal werden oft als Ergebnis des Eintritts bestimmter negativer Szenarien dargestellt. Die am häufigsten "durchgespielten" Szenarien beziehen sich auf terroristische Anschläge, die große Störungen in verschiedenen Bereichen, insbesondere in der Wirtschaft, hervorrufen könnten. Interne Vorfälle (Bedrohungen) sind nicht so "attraktiv" für die öffentliche Meinung. Obwohl ihr Auftreten wahrscheinlicher ist, werden solche Vorfälle in Bezug auf die Auswirkungen viel weniger analysiert.

## Geo-ökonomische Sicherheitsaspekte

Daten zum Suezkanal in Kürze

- 12% des Welthandels
- Eine Million Barrel Öl/Tag
- 8% des täglichen Handels von Flüssiggas (Liquefied Natural Gas)
- Tägliche Einnahmen von 14-15 Mio. \$ (5,7 Mrd. \$ in 2019/2020). Vor der Pandemie machte der Suezkanaltransit 2% des ägyptischen BIP aus.
- 19.000 Schiffe durchquerten ihn im Jahr 2019 (mehr als 50 Schiffe/Tag)
- Der jüngste Vorfall führte zu einer Blockade von mehr als 360 Schiffen, bis der Kanal wieder für den Transit freigegeben wurde, und der Wert der blockierten Fracht wurde auf über 10 Mrd. \$ geschätzt.



Die deutsche Versicherungsgesellschaft Allianz schätzte, dass die Blockade des Suezkanals das jährliche globale Wachstum um 0,2 - 0,4% schmälern könnte.

Das Wall Street Journal betonte, dass als Folge des EverGiven-Zwischenfalls die Frachtkosten für die Transportschiffe zwischen Asien und dem Mittleren Osten um 47% gestiegen sind, hauptsächlich aufgrund der Versuche, die Schiffe umzuleiten, um den Suezkanal zu umgehen (d.h. etwa 8 zusätzliche Navigationstage).

Die zeitweilige Sperrung des Suezkanals betraf jedoch nicht nur die weltweite maritime Industrie oder die ägyptische Wirtschaft, sondern auch unzählige andere Unternehmen (Firmen- und Privatkunden, die Transportdienstleistungen in Anspruch nehmen). Außerdem müssen die Qualitätsberichte der verschifften Waren ausgestellt werden, bevor die Waren die Endverbraucher erreichen (und das sind nicht wenige, wenn man an die mehr als 18.000 Container an Bord des blockierten Schiffes sowie die anderen Transcontainer auf den Schiffen denkt (Transcontainer machen 28 % des Suezkanaltransits aus).

Es ist wahrscheinlich, dass angesichts der finanziellen Verluste die Machbarkeitsstudien für die Inbetriebnahme der Nordroute für Seetransporte beschleunigt werden, obwohl einige Experten sagen, dass dies nicht machbar sei und die russische Aktion, das Schelfeis mit drei U-Booten zu öffnen, eher eine Propagandakampagne ist als eine mögliche und bezahlbare Lösung.

Die Verschiffung von Seecontainern als Teil der logistischen globalen Ketten könnte die ohnehin schon chaotische Situation nach den durch die Pandemie verursachten Störungen noch weiter verschärfen.

### **Physikalische Sicherheitsaspekte**

Zum Zeitpunkt des Aufpralls zwischen dem Containerschiff EverGiven trans und dem Ufer des Kanals betrug die Windgeschwindigkeit etwa 40 Knoten/Stunde. Es ist möglich, dass zu den ungünstigen Wetterbedingungen noch menschliche (Lotsen-)fehler (?) oder objektive technische Überlegungen hinzukamen.

Die Suezkanalbehörde erwähnte, dass dies nicht (!) der einzige Grund gewesen wäre, weshalb das Schiff blockiert blieb.

Viele Analysten des Vorfalls (die meisten von ihnen Experten im Umgang mit den Risiken, die mit strategischen Infrastrukturen des Seeverkehrs verbunden sind) halten eine ernsthafte Untersuchung für notwendig, die zu klaren, vertrauenswürdigen Schlussfolgerungen bezüglich der Ursachen des Ereignisses führt.

Glaubwürdige Quellen behaupten, dass der Suez als "Marlboro-Land" bekannt sei und vermuten, dass die Lotsen beschenkt würden.

Der Kanal ist anfällig für mögliche Verstopfungen durch durchfahrende Schiffe, besonders in einigen Sektoren wie:

- Der Sektor zwischen Ras El Ish und dem El Ballah-Gebiet in Port Said
- Der Bereich des Containerterminals
- Der Bereich von Port Tewfik

Der Kanal ist relativ anfällig für terroristische Aktionen im Bereich der Suezkanal-Brücke, die auch als ägyptisch-japanische Freundschaftsbrücke bekannt ist oder im Bereich der Eisenbahnbrücke El Ferdan, aber auch in den Wartebereichen am Timsah-See und am Großen Bittersee.

### **Aspekte der militärischen und operativ-intelligenten Sicherheit**

Der Suezkanal ist als Teil der kritischen globalen Transportinfrastruktur eines der am stärksten verteidigten strategischen Ziele der Welt. Bisher gab es nur wenige Sicherheitsvorfälle (die wichtigsten wurden 2005 und 2009 verzeichnet), die schnell gelöst wurden.

Die 3. ägyptische Armee und die Sicherheitsdienste haben als Hauptaufgabe, die sichere Durchfahrt der Schiffe durch den 193 km langen, 205 m breiten und 24 m tiefen Kanal zu gewährleisten und kontrollieren die Schwachstellen, die von feindlichen Kräften ausgenutzt werden könnten.

Die Kombination aus integrierter Hightech-Ausrüstung (Radar, VTMS und CCTV) und der Kombination aus Armee, Geheimdienst und Sicherheitsdiensten gewährleistet einen angemessenen Schutz des Ziels.

Die größte Sicherheitsherausforderung geht von Schiffen aus, die den Kanal passieren:

- Die Blockierung des Kanals in Bereichen, in denen sich harte Felsen (und nicht Sand) am Ufer befinden, nach Vorfällen wie dem von EverGiven;
- Die Detonation von IEDs (Unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtungen) an Bord der Schiffe im Transit
- Das Risikoniveau, das durch eine solche Bedrohung erzeugt wird, ist für alle Schiffe gleich, doch die daraus resultierende Wirkung unterscheidet sich von Schiff zu Schiff, abhängig von Faktoren wie dem Schiffstyp, dem Eigentümer der Güter oder sogar der Nationalität des Eigentümers.

Es ist wahrscheinlich, dass die Seestreitkräfte der wichtigsten Staaten, die daran interessiert sind, den Verkehr durch den Suezkanal in Notsituationen zu rationalisieren, in solchen Krisensituationen schnelle Interventionsuntereinheiten mit effektiver Interventionsausrüstung auch für große Schiffe (über 300.000 dwt) einsetzen können



Die umstrittene Idee von Admiral a. D. und Ex-SACEUR **James Stavridis**, ein internationales Gremium für das Sicherheitsmanagement der Meerengen und Schifffahrtskanäle einzurichten, beginnt Sinn zu machen.

Es macht auch Sinn, dass die Geheim- und Sicherheitsdienste durch die Tatsache, dass das Riesenschiff EverGiven einer japanischen Firma gehört, von einer taiwanesischen Seereederei betrieben und von einer in Panama registrierten deutschen Firma gemanagt wird, bereits jetzt eine größere Verantwortung haben und in Zukunft haben werden. Und damit alles "leichter zu managen" ist, sind alle 25 Besatzungsmitglieder indische Staatsangehörige.

Einrichtung alternativer Routen (in den 1960er Jahren unterbreiteten die USA die Idee, den Bau eines weiteren Kanals als Alternative zum Suez-Kanal in Angriff zu nehmen) und die Türkei will 2021 mit dem Bau des Istanbul-Kanals beginnen. Unserer Meinung nach sind dies Lösungen, wenn auch unvollständige.

Wie in allen Bereichen könnte eine größere Sorge um ein besseres Ausbildungsniveau eine gute Lösung sein, die aber leider einen längeren Zeitraum erfordert.

Gleichzeitig muss auch eine Lösung für einen sichereren Betrieb von Schiffen des 21. Jahrhunderts in einer Infrastruktur gefunden werden, die manchmal noch aus der Mitte des 19. Jahrhunderts stammt.