

Heide Gerstenberger

---

## Atalanta: Militär gegen Piraterie

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) ermächtigt die Signatarstaaten, Seeräuberschiffe aufzubringen (Art. 105).<sup>1</sup> Es wurde 1982 beschlossen und ist seit 1994 in Kraft (BGBl II 1994: 1799-2018). Das Abkommen überlässt es den Signatarstaaten auf welche Weise sie gegen Piraterie vorgehen wollen. Während es in manchen Staaten – so etwa in Dänemark und Frankreich – rechtens ist, Militär auch für polizeiliche Maßnahmen einzusetzen, schließt das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland (Art 87a) dies aus und beschränkt den Einsatz der Streitkräfte auf den Verteidigungsfall. Entgegen dieser Verfassungsbestimmung beteiligt sich die Bundesmarine vor der Küste Somalias an der Bekämpfung von Piraterie und bewaffneten Überfällen.

Diese Beteiligung erfolgt im Rahmen der Anti-Piraterie-Operation „Atalanta“, die am 10. November 2008 vom Rat der Europäischen Union beschlossen wurde. Im Rahmen dieser Aktion kommen erstmalig Kriegsschiffe unter europäischer Flagge zum Einsatz. Ihr Auftrag bestand – und besteht – darin, Schiffe des Welternährungsprogramms zu schützen und einen Beitrag zur „Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias“ zu leisten (2008/851/GASP, Art.1). Die an der Mission beteiligten Kräfte sind befugt, alle „erforderlichen Maßnahmen, einschließlich des Einsatzes von Gewalt“ zu treffen (Gemeinsame Aktion: Art. 2d). Aufgrund der geographischen Ausweitung der Aktivitäten somalischer Piraten und einer Bitte der Regierung der Seychellen ist das Einsatzgebiet im Juni 2009 bis zu den Gewässern rund um die Seychellen erweitert worden. Folglich umfasst es jetzt mehr als fünf Millionen Quadratkilometer. Im Dezember 2009 hat der Deutsche Bundestag der Verlängerung von Atalanta um ein Jahr zugestimmt. Am 10.11.2010 hat das Bundeskabinett die Fortsetzung des Mandats und – folgend einem EU Beschluss vom Juli 2010 – eine zusätzliche Erweiterung des Einsatzgebietes auf den Indischen Ozean und seine Randgebiete beschlossen.

---

1 Einige Mitgliedsstaaten der UNO – darunter die USA – sind dem SRÜ nicht beigetreten. Weil die Artikel, in denen es um die Definition der Piraterie und ihre Bekämpfung geht, aber nahezu wörtlich die Bestimmungen des Genfer Abkommens von 1958 wiedergeben, dem auch diese Staaten beigetreten sind, werden die entsprechenden Regelungen heute als international geltend interpretiert (Treves 2009:41).

Derzeit sind 320 Soldaten beteiligt. Die Mandatsobergrenze soll weiterhin bei 1.400 bleiben (Bundesministerium der Verteidigung, 10.11.2010).

Seit dem Ende der von den sogenannten Barbareskenstaaten in Nordafrika ausgehenden Überfälle in den 1830er Jahren wird Piraterie nirgends mehr im Auftrag von Staaten betrieben, sondern ausschließlich von Privatpersonen verübt. Ein „Krieg gegen Piraterie“ ist Internationalem Recht zufolge deshalb unzulässig. Andererseits fällt Piraterie auch nicht unter die rechtliche Bestimmung von Kriminalität. Denn jede Definition krimineller Handlungen setzt die Strafgewalt eines Staates voraus. Traditionell werden als Piraterie im rechtlichen Sinne aber lediglich Übergriffe gewertet, die auf der Hohen See, also außerhalb der Hoheitsrechte eines Staates verübt werden. Diese Bestimmung wurde auch beibehalten, als 1958 im Rahmen der sog. Genfer Abkommen das Internationale Übereinkommen über die Hohe See beschlossen wurde. Und sie findet sich auch in Art. 101 des bereits erwähnten Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. Weil auf der Hohen See aber kein Staat Hoheitsrechte hat, unterliegt ein Pirat auch nicht der Strafgewalt eines bestimmten Staates. Damit wird er zum „Feind aller“ und kann von jedem Staat verurteilt werden. Heute wird dies dadurch gerechtfertigt, dass bei Verbrechen gegen die Menschlichkeit auch Drittstaaten intervenieren können (Arnauld 2009: 454f.).

Die völkerrechtliche Bestimmung der Piraterie als strafbare Handlung, die außerhalb der Hoheitsrechte eines Staates begangen wird, bedeutet aber auch, dass Angriffe gegen die Besatzung, die Ladung und gegen das Eigentum an einem Schiff, die innerhalb eines Küstengewässers begangen werden, keine Piraterie sind. Im Bereich von 12 Seemeilen vor der Niedrigwasserlinie entlang der Küste eines Staates handelt es sich um Raub, Erpressung, Geiselnahme, Mord: um Kriminalität also.<sup>2</sup> Ihre Prävention und Bestrafung liegen in der Verantwortung der Küstenstaaten. Weil damit jedoch nicht nur die rechtliche Definition eines Überfalls davon abhängig ist, ob er gerade noch in Territorialgewässern oder aber ein paar Meter weiter verübt wurde, und weil dieser Unterschied die Bedrohung der Seefahrt nicht zureichend erfassen kann, dokumentiert das *International Maritime Bureau* (IMB) nicht nur „Piraterie“, sondern auch „bewaffneten Raub“, also Überfälle, die in Territorialgewässern verübt wurden. Tatsächlich wurden den veröffentlichten Statistiken zufolge in den Jahren 2009 und 2010 die meisten der gemeldeten Überfälle auf der Hohen See begangen, entsprachen also der rechtlichen Definition von Piraterie (Arnauld 2009: 457 und Fn. 20). Wobei gegenüber allen Statistiken des *Bureaus* – auch dessen offiziellen Vertretern zufolge – durchaus Vorsicht angebracht ist. Da viele Kapitäne (und Eigner) auf eine Unterrichtung des IMB verzichten,

---

2 IM SRÜ gibt es sehr präzise Regeln für die Bestimmung der nationalen Gewässer im Falle von Inseln, Flussmündungen, Buchten usw., die wir hier aber außer Acht lassen können.

sind zahlreiche Überfälle nicht in den Statistiken enthalten.<sup>3</sup> Dass Meldungen unterlassen werden, hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass eine erhöhte Zahl dokumentierter Übergriffe in einer bestimmten Region regelmäßig eine Verteuerung von Versicherungsprämien nach sich zieht. Dennoch vermitteln die veröffentlichten Statistiken einen brauchbaren Eindruck von der realen Entwicklung.

## Die neue Welle der Piraterie: ein Produkt der Globalisierung

Nachdem es den europäischen Seemächten in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gelungen war, die Piraterie sowohl in europäischen Gewässern als auch in Übersee weitgehend zu unterdrücken,<sup>4</sup> war „Piraterie“ mehr als hundert Jahre lang so gut wie unbekannt. (Eben deshalb konnte sich ja die romantisierende Vorstellung von Piraten entwickeln, die bis heute in vielen Formen gegenwärtig ist.) Seit Ende der 1980er Jahre sahen sich Seeleute jedoch zunehmend versuchten und tatsächlich erfolgten Überfällen ausgesetzt.<sup>5</sup> Mehrere Entwicklungen kamen damals zusammen: In den Jahren der Wirtschaftskrise Mitte der 1970er Jahre hatte sich in vielen Ländern Asiens und Afrikas die Armut verschärft. Gleichzeitig hatte sich das Wachstum des Welthandels und damit des internationalen Seetransports zwar verlangsamt, war aber keineswegs vollständig eingebrochen. Handelsschiffe boten somit Gelegenheiten zur Versorgung mittels Raub. In Ostasien erhöhten sich diese Chancen, als nach dem Ende der Konfrontation zwischen den politischen Blöcken sehr viel Kriegsmarine aus den dortigen Gewässern abgezogen wurde. Diese „Friedensdividende“ ließ sich umso einfacher einfahren, als in der Schifffahrtskrise der ausgehenden 1970er Jahre die Besatzungsstärken auf Handelsschiffen drastisch reduziert wurden (Gerstenberger/Welke 2004/2008).

- 
- 3 Schätzungen über die Fehlerquote der Statistiken schwanken. Manche gehen von einem Drittel, andere sogar von bis zu 50% mehr an versuchten bzw. erfolgreichen Überfällen aus. Im Bericht für das 1. Quartal 2009 verweisen die Autoren auf die Tatsache, dass für das Jahr 2008 zwar 40 Überfälle in den nigerianischen Küstengewässern gemeldet wurden, sie aber „von dritter Seite“ erfahren haben, dass es zusätzliche (!) 92 Überfälle gegeben habe (ICC-IMB: First Quarter 2009: 32).
  - 4 Das von Redicker (2004) behauptete Ende der Piraterie im Jahre 1726 trifft nur den von ihm behandelten sehr kleinen Ausschnitt der Piraterie.
  - 5 Auch zuvor waren in Südamerika vereinzelt Jachten entführt worden, um sie zum Transport von Drogen in die USA zu nutzen – eine Praxis, die überflüssig geworden ist, seit sich Drogen sehr viel einfacher in Containern schmuggeln lassen. Auch hatte sich ausgangs der 1950er Jahre in der Sulu-See eine Praxis des Seeraubs entwickelt. Deren Ursache war das Verbot des freien Handels mit den Bewohnern von Borneo (damals noch britische Kolonie, heute ein Teil von Indonesien) durch die Regierung der Philippinen (Eglöf 2005). Die verheerenden sozialen Auswirkungen des Regimes von Suharto trugen dazu bei, dass die Piraterie in dieser Region bis auf den heutigen Tag andauert.

Eine der wirksamsten Präventionsmaßnahmen gegen Überfälle, die Aufstellung doppelter Wachen in gefährlichen Gegenden, ist deshalb nur noch sehr schwer durchzuführen. Es sagt sehr viel über die heutige Handelsschifffahrt aus, dass es in den vom *International Maritime Bureau* und weiteren Organisationen erarbeiteten Empfehlungen zur Verhütung von Angriffen vor der Küste Somalias und in der Arabischen See heißt, man solle in diesem Gebiet Attrappen von Wachleuten (*dummies*) aufstellen (BMP3: 22). Beeinflusst wurde die Entwicklung der Piraterie auch durch die Revolutionierung der Kommunikationstechnik. Informanten können jetzt schnell und unkompliziert Nachrichten über den Inhalt von Ladungen übermitteln, und Hintermänner von Seeraub und Schiffsentführungen können sich in Netze internationaler Kriminalität einklinken. Auch für die Erpressung von Lösegeld, auf die sich Piraten in Somalia spezialisiert haben, werden die neuerdings verfügbaren Kommunikationsmittel genutzt.

Obwohl Piraterie in manchen Regionen der Welt heute oft im Auftrag von Unternehmern geplant und durchgeführt wird (Warren 2003: 16; Gerstenberger 2007: 27), macht die Gelegenheitspiraterie nach wie vor einen erheblichen Anteil der versuchten und der erfolgreichen Angriffe aus. In aller Regel werden derartige Überfälle gegen Schiffe verübt, die im Hafen oder auf Reede vor Anker liegen. Meist führen die Räuber Messer mit sich, eher selten auch Schusswaffen. Weil sie buchstäblich stehen, „was nicht niet- und nagelfest ist“, versuchen Schiffsbesatzungen in gefährdeten Gebieten, Ausrüstungsgegenstände und Ladung möglichst zusätzlich zu sichern und Zugänge unpassierbar zu machen. Gelingt es Räufern, an Bord zu kommen, werden oft Kapitäne gezwungen, ihren Safe zu öffnen, Seeleuten werden die unterwegs erstandenen elektronischen Geräte entwendet. Farben, Taue, Wäsche, Nahrungsmittel – es gibt fast nichts, was auf dem einen oder anderen Schiff nicht schon geraubt worden wäre.

In den letzten Jahren ist die Zahl der Überfälle auf Schiffe dramatisch gestiegen. Im ersten Quartal 2011 war sie so hoch wie nie zuvor. Beim Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur gingen 142 Meldungen ein, davon allein 97 vor der Küste Somalias, im Golf von Aden und im Roten Meer.<sup>6</sup> Vor allem aber ist die Zahl der Entführungen von Schiffen dramatisch angestiegen: 2006 waren es 11, im Jahre 2009 bereits 34 und 2010 dann sogar 49. Bis Ende März des Jahres 2011 wurden bereits 18 Schiffe gekapert und 344 Seeleute für kürzere oder längere Zeit als Geiseln genommen, 299 von ihnen durch somalische Piraten. Sieben Seeleute wurden in dieser Zeit ermordet, 34 wurden verletzt.

---

6 Diese und alle weiteren statistischen Angaben beruhen auf den Veröffentlichungen des 1992 vom *International Maritime Bureau* der Internationalen Handelskammer gegründeten *Piracy Reporting Centre*. Das Zentrum gibt Jahresberichte, Vierteljahresberichte, Informationen über einzelne Vorfälle und aktuell erforderliche Warnungen an Schiffsführer heraus.

## Wechselnde hotspots der Piraterie

Wenn derzeit von Piraterie die Rede ist, denken fast alle an Somalia. Das erklärt sich zum einen dadurch, dass in den letzten Jahren die Mehrzahl aller Überfälle tatsächlich von somalischen Piraten verübt wurden, zum anderen aber auch dadurch, dass somalische Piraten überwiegend bestrebt sind, Schiffe zu entführen, um dann Lösegeld für die Besatzung zu fordern. Und die Entführung eines ganzen Schiffes beeindruckt die internationale Öffentlichkeit eben mehr als die Erfahrungen einzelner Seeleute, die bedroht oder gar vorübergehend als Geiseln genommen wurden. Zum anderen wird das besondere öffentliche Interesse durch den Einsatz von Kriegsschiffen in diesem Gebiet gefördert. Dennoch teilte – und teilt – sich Somalia die Klassifikation als „hotspot der Piraterie“ mit anderen Regionen.

Jahrelang kam es in indonesischen Gewässern, im chinesischen Meer und vor den Küsten von Bangladesch zu sehr vielen Überfällen. Diese haben abgenommen, sind neuerdings aber wieder häufiger geworden. Besonders eindrucksvoll ist der Rückgang der Überfälle in den *Malacca Straits*. Mindestens 2.000 Schiffe, darunter besonders viele Containerschiffe in deutschem Eigentum, fahren täglich durch dieses Nadelöhr des Welthandels. Sie transportieren einen großen Teil der zwischen Europa, dem Nahen Osten und Asien gehandelten Waren. Vor allem aber befördern die Tanker, die durch die *Malacca Straits* fahren, 80% -90% des Öls, das China und Japan aus dem Nahen Osten importieren.

Die *Malacca Straits* wären auch ohne Piraterie eine schwierige Wasserstraße (Gerstenberger 2007). Aber das enge Fahrwasser, der rege Verkehr, die vielen Wracks und die wechselnden Gründe schaffen eben auch ideale Bedingungen für Angriffe von Piraten. Ab dem Ende der 1990er Jahre wurden sie häufiger: 6 im Jahr 1998 und 37 im Jahr 1999, 112 im Jahr 2000, annähernd ein Viertel der damals weltweit gemeldeten Überfälle (Evers/Gerke 2008: 16). Dagegen gingen in den Jahren 2009 und 2010 lediglich zwei Meldungen ein, für 2011 bislang keine. Doch könnte auch ein einziger Überfall dazu führen, dass diese Wasserstraße eine Zeit lang ganz unpassierbar würde, dann nämlich, wenn eine Brückencrew überwältigt würde und ein voll beladener Tanker ohne Steuermann in dem engen Fahrwasser unterwegs wäre. Eine Kollision mit einem anderen Schiff müsste eine Katastrophe auslösen.<sup>7</sup> Selbst die inzwischen begrenzte Anzahl von Überfällen in den *Malacca Straits* bedeutet für die Handelsschifffahrt und damit für den Welthandel eine sehr große Gefahr. Dennoch agiert die internationale Staatengemeinschaft hier anders als vor Somalia.

---

7 In der internationalen Sicherheitsdebatte werden solche Überfälle nicht nur von Piraten, sondern auch von Terroristen befürchtet (vgl. The Terrorism Maritime Threat. <http://www.military.com/NewsContent>, 30. Dezember 2003, abgerufen am 25.11.2010).

Das *International Maritime Bureau* (IMB) führt den Rückgang der Überfälle in den *Malacca Straits* darauf zurück, dass die Anrainer-Staaten häufigere Patrouillen durchführen lassen (ICC Report 1.1.- 31.9. 2010: 22). Tatsächlich hat Singapur seine Marine verstärkt, mehrere der anderen beteiligten Staaten haben Küstenwachen gegründet und ausgebaut. Seit 1992 sind eine Reihe bilateraler Abkommen und viele Verhandlungen über die Möglichkeiten der gemeinsamen Piratenabwehr abgeschlossen und durchgeführt worden. Sie haben allerdings nur zur Koordination, nicht aber zu wirklicher Kooperation geführt. Die Schwierigkeiten bei der Entwicklung gemeinsamer Abwehrmaßnahmen, die nach wie vor unzureichende Ausrüstung von Einheiten des Militärs und der Küstenwachen, aber auch die Korruption in den Militär- und Polizeieinheiten samt Mängeln im Justizsystem einzelner Anrainerstaaten haben dazu geführt, dass private Sicherheitsunternehmen (PSCs) vergleichsweise erfolgreich ihre Dienste anbieten. Viele von ihnen offerieren Analysen der Gefährdungslage, Sicherheitspläne, Training für Besatzungen, manche auch direkte Mitfahrten auf Schiffen. Allerdings erlauben keineswegs alle Staaten der Region – so insbesondere Singapur – die Durchfahrt durch ihre Gewässer mit Waffen an Bord, andere – so vor allem Malaysia – verlangen, dass eine Lizenz beantragt wird, wenn ein privates Unternehmen in nationalen Gewässern operiert.<sup>8</sup> Für die Begleitung eines Schiffes mit bewaffnetem privatem Sicherheitspersonal durch die *Malacca Straits* ist damit allerdings wenig erreicht, weil Schiffe hier die Hoheitszonen mehrerer Staaten durchqueren.

Aus diesem Grund sind auch politische Alleingänge ausgeschlossen. Denn während in Singapur vergleichsweise geringe Bedenken gegen die Annahme internationaler Hilfsangebote bestehen, sieht es in Malaysia, Indonesien und Thailand ganz anders aus. Die Regierungen dieser Staaten sehen ihre Hoheitsrechte durch den Einsatz internationaler Spezialisten und womöglich gar Marineeinheiten gefährdet. Folglich sind Angebote der USA, Japans, Chinas, Indiens und Australiens, Militär oder doch zumindest Expertise zur Verfügung zu stellen, bislang immer abgelehnt worden (Liss 2007: 9-12).

Anders vor der Küste Somalias. Seit 1999 rechnet das IMB den Golf von Aden und das Somalische Becken zu den Regionen, in denen die internationale Seeschifffahrt durch Angriffe von Piraten besonders gefährdet ist. Inzwischen hat sich die Situation verschärft. Im Jahr 2002 gab es insgesamt 17 Überfälle, 2003 waren es 21. Nach einem Rückgang im Jahre 2004 kam es 2005 zu 45 Überfällen, 2009 waren es 147, 2010 152 und von Januar bis März 2011

---

8 Allerdings scheint es möglich zu sein, gegen Bezahlung eine mehr oder minder offizielle Genehmigung zu erhalten. Die Angaben von Carolin Liss ( 2007: 16) basieren auf Interviews mit Beschäftigten privater Sicherheitsunternehmen.

bereits 97. Von den im Jahre 2010 und seit Anfang des Jahres 2011 weltweit erfolgten Geiselnahmen auf Schiffen wurden die meisten durch somalische Piraten verübt.

## Ursachen und Entwicklung der Piraterie in Somalia

Die Geschichte Somalias in den ausgehenden 1970er und den 1980er Jahren liefert Anschauungsunterricht für die These Achille Mbembes, dass die Strukturpassungsprogramme von IWF und Weltbank die Regierungen der Postkolonien gewissermaßen in eine Art Kriegszustand gegenüber der armen Bevölkerung ihres Landes getrieben haben (Mbembe 2001: 74). Die Zerstörung traditioneller Versorgungspraktiken und die drastische Einschränkung staatlicher Ausgaben für Gesundheit und Bildung sind nicht die einzigen, aber doch wichtige Ursachen für den Bürgerkrieg und den daraus resultierenden Zusammenbruch der Regierung in Somalia im Jahre 1991. Insofern sind diese „Entwicklungsprogramme“ nicht nur den Ursachen für die Fluchtbewegungen und die Hungerkrisen in Somalia, sondern auch den Ursachen der Piraterie in dieser Region zuzurechnen. Denn der Zusammenbruch der Staatsgewalt wirkte sich unmittelbar auf die Versorgungslage somalischer Fischer aus.

Viele Bewohner Somalias haben sich traditionell durch Fischfang in den besonders fischreichen Gründen vor Somalia ernährt. Schätzungen der Welt-ernährungsorganisation zufolge soll es 2005 etwa 30.000 hauptberufliche und vermutlich 60.000 nebenberufliche Fischer in Somalia gegeben haben, wobei die meisten von ihnen Küstenfischerei mit kleinen Booten betrieben. Aus den vorhandenen Statistiken ergibt sich, dass von den seit 1990 immens gesteigerten Fangmengen immer weniger in Somalia selbst gehandelt wurden. Waren es 1990 noch fast 7.000 Tonnen, so in den Jahren 1998-2001 nur noch durchschnittlich 2.500 Tonnen. Als Fangmengen wurden in diesen Jahren aber 30.000 Tonnen angegeben (Fisch-Magazin 3/2009). Mit anderen Worten: vor Somalia wird sehr viel gefischt, aber für die einheimischen Fischer fällt davon kaum noch etwas ab. Dabei hatte Somalia bereits 1972 eine maritime Zone im Umfang von 200 Seemeilen als Territorialgewässer beansprucht. Die Veröffentlichung dieses Anspruchs fällt in die Zeit der internationalen Auseinandersetzungen über die Ausdehnung der Territorialgewässer. Während zahlreiche andere Entwicklungsländer ihre bereits in den 1960er und 1970 Jahren veröffentlichten Ansprüche später genauer definierten, indem sie sich auf die Bestimmungen über das Recht der ausschließlichen wirtschaftlichen Nutzung (*Exclusive Economic Zone*, EEZ) bzw. des ausschließlichen Rechts zum Fischfang (EFZ) bezogen, die im Verlauf der Verhandlungen über ein neues Seerechtsübereinkommen der UNO allmählich



präzisiert wurden, unterblieb eine derartige Präzisierung für Somalia (Churchill/Lowe 1993, 1990: passim und Appendix I.)

Seit das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen in Kraft getreten ist, gehört allerdings zu jedem Küstenstaat eine Zone der ausschließlichen wirtschaftlichen Nutzung (EEZ) im Umfang von 200 Seemeilen vor der Küste (Art. 56 SRÜ). Weil es seit 1991 in Somalia aber keine Regierung mehr gibt, die in der Lage wäre, dieses Recht tatsächlich geltend zu machen, steht die Zone der ausschließlichen Fischereirechte des Landes seither faktisch für die Ausbeutung mittels Fischtrawlern aus Europa, Asien und den USA offen. Ihre Fänge sind illegal.<sup>9</sup> Und nicht selten benutzen sie dabei auch Methoden, die international verboten sind. Sanktionen mussten aber weder von Seiten des somalischen Staates noch von den Einsatzkräften der Atalanta Mission befürchtet werden.<sup>10</sup> Die illegalen Fischereiaktivitäten haben die Armut in Somalia verschärft. Sie haben auch zu einer dramatischen Überfischung der küstennahen Gewässer geführt.<sup>11</sup> Folglich wird die Versorgungslage einheimischer Fischer selbst bei einem Rückgang der illegalen Fischerei auf längere Zeit gefährdet bleiben.

Doch damit nicht genug. Denn mit dem Zusammenbruch der Staatsmacht wurden die somalischen Gewässer auch zur Deponie für giftige und sogar radioaktiv verseuchte Abfälle. Was einheimische Fischer seit langem beklagten, hat der Tsunami des Jahres 2004 unübersehbar „ans Licht“ gebracht, als viele ans Land gespülten Stahlcontainer von anbrandenden Wellen zerstört wurden. In dem Bericht des *United Nations Environment Programme* (UNEP), der sich mit den Folgen des Tsunami in Somalia befasst, heißt es, die Deponie gefährlicher Abfälle habe das Grundwasser in manchen Küstenregionen verseucht. In den dortigen Fischerdörfern seien inzwischen viele akute Infektionen, ungewöhnliche Hauterkrankungen und plötzliche Todesfälle nach dem Einatmen giftiger Stoffe aufgetreten (UNEP 2005: 134). Manche der Unternehmen, die giftige Abfälle verklappten, haben sich von korrupten somalischen Ministern Lizenzen ausstellen lassen. Berichten zufolge handelte es sich um fiktive Unternehmen, die nur zu

---

9 Daran ändert auch nichts, dass einzelne Unternehmen sich bei warlords oder korrupten Ministern Lizenzen besorgten. Dem SRÜ zufolge können solche Lizenzen an ausländische Fischer vergeben werden, sofern einheimische Fischer die staatlich festgelegten Fangquoten nicht ausnutzen können.

10 Erst seit der Verlängerung des Mandats im Jahre 2009 sind die Einsatzkräfte gehalten, Daten über Fischereiaktivitäten zu sammeln, die später einer eventuellen Regierung von Somalia zur Verfügung gestellt werden sollen. (Auftrag Nr. 3g Deutscher Bundestag, DRS 17/179).

11 Ebenso wenig wie eine somalische Regierung die illegale Fischerei verhindern konnte, war es möglich, die den Küstenstaaten laut SRÜ (Art 61.1) zugewiesene Aufgabe, maximale Fangmengen zur Verhinderung von Überfischung festzulegen, zu erfüllen.



diesem Zweck gegründet worden waren und im Auftrag realer europäischer und asiatischer Unternehmen handelten. Der UN Gesandte für Somalia, Ahmedou Ould-Abdallah, hat diesen Praktiken ausländischer Unternehmen eine Mitschuld an der Verlängerung des Bürgerkrieges zugeschrieben (Aljazeera.Net: 11.10.2008).

Angesichts solcher Belastungen ist es durchaus verständlich, dass somalische Piraten immer wieder behauptet haben, sie handelten anstelle einer in Somalia nicht vorhandenen *Coast Guard* (Küstenwache).<sup>12</sup> Inzwischen wird diese Auffassung auch von Mitgliedern der provisorischen Regierung vertreten.<sup>13</sup>

Dabei wird allerdings unterschlagen, dass die kriminellen Schädigungen somalischer Fischer und ihrer Familien zwar die Anfänge der somalischen Piraterie erklären und manchen Beteiligten wohl auch bis heute als Rechtfertigung der eigenen Verhaltensweisen dienen, dass die Piraterie in Somalia inzwischen aber zu einem regelrechten Geschäftszweig geworden ist. Nach wie vor verschaffen die Piratengruppen arbeitslosen Männern die Möglichkeit, die Mitglieder ihrer Großfamilie zu unterstützen, sich ein Auto anzuschaffen und ein Haus zu bauen,<sup>14</sup> aber längst gibt es Geschäftsleute, die in Piraterie investieren und ihre „Gewinne“ im Ausland deponieren. Sie finanzieren den Kauf neuer und schnellerer Bote, die Anschaffung von GPS-Systemen, Satellitentelefonen und modernen Waffen (Perras 2009). Typische Piratengruppen setzen sich aus ehemaligen Fischern, ehemaligen Milizionären und aus Experten zusammen, die Informationen von Kontaktpersonen beschaffen und Verhandlungen führen können (Heinrich 2010: 21). Die Ausweitung des Operationsgebietes somalischer Piraten bis hin zu den Territorialgewässern der Seychellen und der Straße von Mozambique wurde möglich, seit die Piraten über Schiffe verfügen, die sie als Mutterschiffe für ihre Überfälle nutzen können. Inzwischen handelt es sich nicht mehr um Widerstandsmaßnahmen verzweifelter Fischer, sondern um Aktionen organisierter

---

12 Vgl. *middle east online* vom 26.7.2008; zusätzlich: Aljazeera.Net (11. Okt. 2008) zitiert Januna Ali Jama, einen Sprecher somalischer Piraten: „The Somali coastline has been destroyed, and we believe this money [will sagen: das geforderte Lösegeld] is nothing compared to the devastation that we have seen on the seas.“ K’naan (somalisch-kanadischer Rapper) erläutert, „why we don’t condemn our pirates.“ Sein Artikel endet mit der Feststellung: „One man’s pirate is another man’s coast guard.“ (Huffingtonpost 12. April 2009)

13 Auf dem Arbeitstreffen der *Experts on Maritime Security and Safety* der Afrikanischen Union am 6.-7. April 2010 sagte Abdirahman Adam Ibrahim, Vizepräsident der provisorischen Regierung von Somalia: „If the international community wants to limit acts of piracy, it has to help Somalis keep illegal foreign fishing and toxic waste dumping away from their coasts.“ (Alshahid Network: 7. April, 2010)

14 In einem Bericht über das „Piratennest“ Haradheere zitiert Mohamed Ahmed einen der jungen Piraten, dem sich Piraterie als weniger lebensgefährliche Alternative zur Emigration nach Europa anbietet (Reuters 1. Dez. 2009).

Kriminalität. Sie sind – dem Bericht an den Sicherheitsrat vom 10. März 2010 ist zuzustimmen – ein Symptom der in Somalia fortdauernden Kriegsökonomie. Manche Berichte über das Leben der Piraten an Land und vor allem dasjenige ihrer Bosse scheinen durch jene Faszination geprägt zu sein, welche die Bezeichnung „Pirat“ bis heute bei vielen hervorruft. Dass inzwischen auch im Ausland lebende Somalier in Piraterie investieren, wird dennoch ebenso zutreffen wie die Meldung, dass in dem früheren Fischerdorf Haradheere im letzten Jahr eine „Börse“ eröffnet wurde. Lokalen Aussagen zufolge wird sie von 15 „Maritimen Unternehmen“ genutzt, um die Finanzierung ihrer Überfälle zu organisieren (Ahmed: 1.12.2009). Und plausibel erscheint auch die Komplizenschaft führender Kräfte in der provisorischen Regierung, auf welche die *Monitoring Group for Somalia* in ihrem Bericht an den Sicherheitsrat hingewiesen hat (S/2010/91: 7).

Trotz der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells „Piraterie“ in Somalia stehen den dortigen Piraten angesichts der mangelhaften Infrastruktur nicht sehr viele Strategien zur Verfügung. Weder wäre es möglich, erhebliche Mengen an geraubter Schiffsladung zu Geld zu machen, noch gibt es im Land die Voraussetzung für die weitere Nutzung eines geraubten Schiffes außerhalb des Pirateriegeschäftes, wie dies in Ostasien mehrfach praktiziert wurde. Somalische Piraten haben sich deshalb seit Jahren auf die Erpressung von Lösegeld spezialisiert. Die entsprechenden Verhandlungen erfolgen fernmündlich und zunehmend professionell. Neuerdings sollen sich Lösegeldforderungen im Durchschnitt auf knapp 5 Mill. Dollar belaufen.

## Folgen der somalischen Piraterie

Die Spezialisierung somalischer Piraten prägt auch eine ihrer besonders dramatischen Folgen. Zwar werden Seeleute in anderen Regionen ebenfalls vorübergehend als Geiseln genommen, im somalischen Becken droht ihnen dieses Schicksal aber besonders häufig und für lange Zeit. Obwohl es den Geiselnehmern um Lösegeld und folglich um lebende Geiseln geht, sind die Überfälle in jüngster Zeit brutaler geworden. Allein in den ersten Monaten des Jahres 2011 wurden sieben Geiseln ermordet und 34 verletzt. Und völlig zu Recht fürchten Seeleute um ihr Leben, wenn Waffen eingesetzt werden, um einen Überfall zu verhindern oder Geiseln zu befreien.<sup>15</sup> Wie immer eine Geiselnahme ausgeht, viele der Seeleute, die diese

---

15 Wie sehr solche Furcht berechtigt ist, musste die Besatzung der am 22. 01. 2011 gekaperten „Beluga Nomination“ erfahren. Nachdem bei einem misslungenen Befreiungsversuch durch zwei Kriegsschiffe ein Pirat erschossen worden war, töteten die Kaperer zwei Seeleute. Ein Ingenieur ertrank bei einem Fluchtversuch, zwei Besatzungsmitgliedern gelang

Erfahrung machen mussten, tragen den Schrecken für den Rest ihres Lebens mit sich (Kahrs 2010). Während es – zumindest in der Bundesrepublik – inzwischen selbstverständlich ist, Piloten und Zugführern, die eine gefährliche und womöglich traumatische Situation erlebt haben, psychologische Betreuung für die Bewältigung zur Verfügung zu stellen, sind derartige Hilfen für Seeleute nicht vorgesehen.<sup>16</sup> Es gibt keine Statistik darüber, wie viele von ihnen danach nie mehr zur See fahren. Wohl aber ist bekannt, dass sehr viele weiterhin versuchen, eine Heuer zu bekommen, weil ihnen der heimische Arbeitsmarkt wenig andere Möglichkeiten lässt.<sup>17</sup>

Die Verluste von Schiffseignern ergeben sich vor allem aus den drastisch erhöhten Beträgen für Versicherungen,<sup>18</sup> wobei die Versicherungswirtschaft die Kosten für die weltweite Piraterie schon 2009 mit 3 bis 16 Mrd. US-Dollar angab (König 2009). Dass nur sehr wenige Schiffseigner beschlossen haben, ihre Schiffe auf die etwa 12 Tage längere Fahrt um das Kap der guten Hoffnung zu schicken, kann jedoch als Indiz dafür gewertet werden, dass das Risiko eines vom Reeder zu tragenden Verlustes durch Piraterie vielfach geringer eingeschätzt wird als die mit Sicherheit zu tragenden Kosten der längeren Fahrt.

---

die Flucht. Erst am 13. April wurden die noch verbliebenen sieben Seeleute frei gelassen (*Weser Kurier* 5.2.2011; 22.3.2011; 14.04.2011).

- 16 Im Sommer 2009 hat die Deutsche Seemannsmission – sie hat Anlaufstellen in vielen Häfen der Welt – ein Aktionsprogramm unter dem Titel „Piraten: Bedrohung auf See“ gestartet. Die Mitarbeiter werden vermehrt für Krisenintervention geschult, lokale Kompetenz-Netzwerke werden aufgebaut, die Öffentlichkeit wird informiert. Die Arbeit wird fortgesetzt, aber nach einem Jahr hat sich herausgestellt, dass die Information der Öffentlichkeit nicht mehr finanziert werden kann, weil die für dieses Programm eingegangenen Spenden nicht ausreichen. Mit der Auslagerung des Personalmanagements in die Herkunftsländer der Seeleute haben viele Reeder auch die moralische Pflicht zur Fürsorge für ihre Mitarbeiter „ausgelagert“. Information (und Hinweise auf Interviews mit Betroffenen) unter <http://www.bedrohung-auf-see.de>
- 17 2008 wurde – statistisch gesehen – alle sechs Stunden ein philippinischer Seemann entführt. Als der philippinische Außenminister angesichts dieser Entwicklung erwo, die Vermittlung philippinischer Seeleute auf Schiffe zu untersagen, die durch die besonders gefährdeten Gewässer fahren, fand er keine Mehrheit in seiner Regierung. Stattdessen wurde beschlossen, von den internationalen Arbeitgebern doppelte Bezahlung für die Zeit der Durchfahrt durch die besonders gefährdeten Gebiete sowie verbesserte Krankheitsversorgung zu fordern. Seither sind noch mehr philippinische Seeleute bereit, auf Schiffen zu arbeiten, die pirateriegefährdete Gebiete durchqueren.
- 18 Angaben variieren, immer wieder wird von einer zehnfachen Erhöhung berichtet, auch wenn es etwas weniger ist, kommt für ein mittelgroßes Containerschiff wohl mindestens ein Risikoaufschlag von 10.000 US-Dollar für eine Golf-Durchfahrt zustande (Förster, 2009). Neuerdings bietet auch ein deutsches Consortium (*German War Cover*) Versicherungen gegen Kriegsrisiken und Piraterie an. Pro Schiff sind Schäden (also auch Lösegeldforderungen) bis zu 55 Mill. Euro versichert ([fd.de/unternehmen/versicherungen/kriegsrisiken](http://fd.de/unternehmen/versicherungen/kriegsrisiken), abgerufen am: 14.04.2011).

Zu den Folgen der Piraterie ist aber auch die Verlängerung des Bürgerkriegs in Somalia zu rechnen, weil als gesichert gelten muss, dass ein erheblicher Teil der erpressten Gelder an die *warlords* beider Seiten geht. Ein Ende der somalischen Piraterie ist deshalb nur von einer Stabilisierung der politischen Situation in Somalia zu erhoffen. Der Einsatz von Kriegsschiffen vor den Küsten des Landes kann dies keinesfalls bewirken.<sup>19</sup> Wenn im Folgenden Maßnahmen aufgeführt werden, die Überfälle verhindern sollen, so sind diese also nicht mit Maßnahmen zur wirksamen Bekämpfung der Piraterie zu verwechseln.

## Maßnahmen gegen Überfälle

Es gibt – mehrfach überarbeitete – Ratschläge für Schiffseigner und für Schiffsführer, die am Horn von Afrika navigieren (BMP3). Sie reichen von der Empfehlung, einen Sicherheitsraum (Zitadelle) einzurichten,<sup>20</sup> verstärkte Wachen (oder zumindest Attrappen) aufzustellen, in voller Geschwindigkeit und mindestens 400 Meilen von der Küste entfernt zu fahren, bis zur Empfehlung, dass sich vergleichsweise langsame Schiffe einem Konvoy anschließen. Bei einem akut drohenden Überfall wird u.a. geraten, Piraten mit sehr starkem Wasserstrahl aus Löschschläuchen zu vertreiben. Eine der neuesten Erfindungen kombiniert Wasserstrahle mit flüssiger Seife und einer schwer zu entfernenden Markierungsflüssigkeit (Schiff & Hafen, Dezember 2010: 78).

Immer häufiger heuern die Eigner von Handelsschiffen und Fischtrawlern private Sicherheitskräfte an (CBS News, 3. 5. 2010). In den letzten beiden Jahrzehnten ist *Maritime Security* zu einem boomenden Geschäftszweig geworden. Manche PSCs (*Private Security Companies*) konzentrieren sich auf die Beratung von Schiffseignern<sup>21</sup> und offerieren Training für die Mannschaften. Es gibt Unternehmen, die anbieten, unbewaffnete Spezialisten mitfahren zu lassen.<sup>22</sup> Zahl-

---

19 Tatsächlich wird die provisorische Regierung von mehreren Staaten finanziell unterstützt (The New York Times, 07.03.2011). Inzwischen versucht sie, gegen Piraterie vorzugehen und auf diese Weise ihre internationale Anerkennung zu erreichen (*Weser Kurier*, 03.04.2011).

20 Auf der „Beluga Nomination“ wurde der Sicherheitsraum aber aufgeschweißt.

21 Beispielsweise wurde empfohlen, „Schallkanonen“ anzuschaffen, um Piraten durch unerträglichen Lärm zu vertreiben. Andere empfehlen, das Überklettern der Reling mittels Schmierseife zu verhindern. Wieder Andere empfehlen die Montage eines Elektrozaunes an der Reling -eine Maßnahme, die sich auf Tankern freilich verbietet..

22 Bei einem Angriff auf einen Tanker in somalischen Territorialgewässern haben sich die drei unbewaffneten Sicherheitskräfte allerdings durch einen Sprung über Bord in Sicherheit gebracht (Mike Pflanz, Telegraph, 28 Nov. 2008, zit nach: Liss 2009: 7).

reiche PSCs offerieren aber auch die Mitfahrt von Sicherheitskräften, die mit nicht-tödlichen (manchmal aber auch mit tödlichen) Waffen ausgerüstet sind (Fox News: 26.10.2008). Das Risiko ist enorm. Nicht nur, dass Fischer, die keinen Überfall beabsichtigen, zu Opfern werden können, jeder Schusswechsel auf einem Öl-, Chemie- oder Gastanker kann eine Katastrophe auslösen. Hinzu kommt, dass sich Sicherheitskräfte an die rechtlichen Bestimmungen des Staates zu halten haben, unter dessen Flagge ein Schiff fährt. Im September 2008 hat das Sicherheitskomitee der *International Maritime Organisation* (IMO) den Flaggenstaaten empfohlen, Regeln für die Beschäftigung bewaffneter Sicherheitskräfte auf ihren Schiffen auszuarbeiten (Liss 2009: 10). Für Schiffe, die im deutschen Zweitregister fahren, ist die Mitfahrt bewaffneter privater Sicherheitskräfte untersagt. Deshalb drängt der Verband Deutscher Reeder seit Sommer 2009 darauf, dass während der Fahrt durch den Golf von Aden kleine Einheiten von Marinesoldaten oder Bundespolizisten an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge kommen. Auf Schiffen, die für Hilfsprogramme der UNO fahren, seien solche Einsätze ja bereits praktiziert worden.<sup>23</sup> Der VDR ergänzt diese Forderung um die dringende Bitte, eine beschleunigte Rückflaggung von Schiffen ins deutsche Schiffsregister möglich zu machen (Südwestpresse 2009). Tatsächlich hat die seit 1999 jährlich wiederholte Zusage einer vermehrten Rückflaggung bislang wenig Erfolg gezeitigt. Die Mehrheit der Schiffe in deutschem Eigentum fährt weiterhin unter einer *flag of convenience*. In der jüngsten Wirtschaftskrise hat sich der Anteil der Schiffe in deutschem Eigentum, die keine „deutschen Schiffe“ sind, sogar noch weiter erhöht (Förster 2010). Womöglich bewirken die Kosten, die für private Sicherheitskräfte aufzubringen wären, nun tatsächlich Rückflaggungen in nennenswertem Umfang. Denn nur für Schiffe unter deutscher Flagge können die Kosten für bewaffnete Begleitkommandos den deutschen Steuerpflichtigen aufgebürdet werden.

Auch der Einsatz deutscher Marineeinheiten im Rahmen der Operation „Atalanta“<sup>24</sup> wird aus Steuergeldern finanziert. Weil die gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik der EU (GASP) laut EU-Vertrag (Titel 5) nicht vergemeinschaftet ist, konnte sie vom Rat der EU ohne Zustimmung des Parlaments beschlossen werden. Als rechtliche Basis der Entsendung wird auf Bestimmungen

---

23 Auf dem 7. Handelsblattforum „Sicherheitspolitik und Verteidigungsindustrie“ im Oktober 2009 hat Ralf Nagel diese Forderung wiederholt ([http://weser-ems.business-on.de/piraten-schutz-ralf-nagel-bundespolizei-marine-\\_id15](http://weser-ems.business-on.de/piraten-schutz-ralf-nagel-bundespolizei-marine-_id15) abgerufen am 1.12.2010). Seither ist sie mehrfach erhoben, von der Bundesregierung aber regelmäßig abgelehnt worden. Der für die Regierung zuständige maritime Koordinator, Hans-Joachim Otto, hat stattdessen vorgeschlagen, die besonders gefährdeten Fahrtgebiete für die Handelsschifffahrt zu sperren (*Weser Kurier* 04.02.2011).

24 Die offizielle Bezeichnung ist: EU NAVFOR Somalia-Operation Atalanta, wobei NAVFOR für *naval forces* steht.

des Seerechtsübereinkommens von 1982, auf die Resolutionen 1816 (Juni 2008) und 1846 (Dez. 2008), vor allem aber auf die Resolution Nr. 1851 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen vom 18.12.2008 verwiesen (Drucks. 17/3691). Diese Resolution gestattet die Bekämpfung von Seeräuberei und bewaffneten Raubüberfällen in den Territorialgewässern Somalias – und sogar auf dem Festland. Der Sicherheitsrat erklärt, er handle an Stelle des Küstenstaates, weil dieser (derzeit) nicht in der Lage ist, seine Hoheitsrechte zu verteidigen. Die provisorische Regierung sei einverstanden. Eine Intervention sei erforderlich, weil die Piraterie die friedensbedrohende Situation in Somalia verschärfe. Damit wird zum einen die Fortdauer nationaler Souveränität als Basis des internationalen Rechtes betont (Treves 2009: 406), zum anderen umgeht der Hinweis auf die Verschärfung der friedensbedrohenden Situation die Feststellung, die Piraterie als solche bedrohe den Frieden. Denn in diesem Fall wäre die Aufforderung zu ihrer Bekämpfung einer Aufforderung zum Krieg gegen Privatpersonen gleichgekommen.

Die Beschlüsse des Sicherheitsrates gelten für alle Kriegsschiffe, die am Horn von Afrika Piraterie bekämpfen sollen. Sie gelten damit auch für den Einsatz der NATO in dieser Region. Dass die NATO Piraterie bekämpft, entspricht der 1999 beschlossenen Neuausrichtung des Bündnisses, der zufolge seine Militärmacht fortan auch zur „Verteidigung“ gegen mögliche[!] Gefährdungen ökonomischer, politischer und ökologischer Interessen der Mitgliedstaaten eingesetzt werden soll (*Alliance Strat. Concept* 1999). Diese Zielsetzungen sind auch im Weißbuch zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr von 2006 sowie im Jahresbericht des Flottenkommandos von 2010 enthalten. Sehr deutlich wird im Weißbuch ausgeführt, dass Deutschland aufgrund seiner engeren Verflechtung in der Weltwirtschaft besonderes Interesse an internationaler Stabilität und ungehindertem Warenaustausch hat, und dass „Verwerfungen im internationalen Beziehungsgefüge ... beispielsweise durch zunehmende Piraterie“ Auswirkungen auf „nationale Volkswirtschaft, Wohlstand und sozialen Frieden“ haben (22f.).<sup>25</sup> Tatsächlich sind deutsche Reeder in besonderem Maße betroffen. Von den im Jahr 2010 insgesamt verübten Überfällen betrafen die meisten Schiffe in deutschem Eigentum (Bundespolizei See 2010: 14) Es kann überhaupt kein Zweifel daran bestehen, dass die Mitwirkung der Bundeswehr an der Operation

---

25 Die Empörung vieler Abgeordneter über Äußerungen des Bundespräsidenten, die militärischen Schutz deutscher Wirtschaftsinteressen einforderten, lässt darauf schließen, dass sie nicht wirklich gelesen haben, was ihnen seit Jahren vorgelegt wurde. Die Bundespolizei See verweist in ihrem Jahresbericht 2010 darauf, dass der ehemalige Verteidigungsminister Karl Theodor zu Guttenberg diesen Zusammenhang „ähnlich wie seinerzeit der ehemalige Bundespräsident Horst Köhler“ auf einer internationalen Sicherheitskonferenz hervorgehoben habe (Bundespolizei See 2010: 32).

„Atalanta“ dem Ziel dient, wirtschaftliche Interessen zu schützen. Dagegen ist durchaus zu bezweifeln, dass dieser Einsatz in Einklang mit den Bestimmungen des Grundgesetzes erfolgt (für viele: Allmendinger/Kees 2008: III).

Dennoch: der Verweis auf wirtschaftliche Interessen erklärt „Atalanta“ nur unzureichend, denn diese Interessen hätten auch im Rahmen der NATO-Operation *Enduring Freedom* geschützt werden können. Die Piraterie vor Somalia und die Resolutionen des Sicherheitsrates boten der EU aber die Möglichkeit, „*to do something militarily*“ (Riddervold 2010: 14). In einem der Interviews, die Marianne Riddervold im Zusammenhang der Entscheidung für „Atalanta“ geführt hat, wurde ihr gesagt, es habe verhindert werden sollen, dass „*NATO takes the credit*“ (ebd.). Das Bestreben, die Autonomie der EU als politischer Akteur zu stärken, sei im Europäischen Parlament weit verbreitet gewesen. Wobei sich die Anti-Piraterie Operation besonders angeboten habe, weil sie einen guten Zweck betreffe und wenig Risiko für das militärische Personal mit sich bringe (ebd.: 5). „Atalanta“ markiert „die Metamorphose der Europäischen Union von einer reinen Zivilmacht zum militärischen Akteur“ (Fischer-Lescano/Tohibur 2009: 1243).

Die Demonstration dieser neuen politischen Rolle ist teuer, und sie ist nicht erfolgreich (Shortland 2010). Zwar hat der Schutz der Schiffe, die für das Welternährungsprogramm eingesetzt waren, weitgehend funktioniert (Elagab 2010: 71), aber die Piraten haben ihren Aktionsradius ausgeweitet, und längst überfallen sie nicht mehr nur langsame und niedrigbordige Schiffe. Alle Hinweise auf Erfolge müssen unterstellen, dass es ohne die Anwesenheit der Kriegsschiffe noch mehr Überfälle gegeben hätte.

## Und dann sind da noch die Menschenrechte

Den Resolutionen des Sicherheitsrates zufolge sind alle an der Piratenabwehr vor Somalia beteiligten Einsatzkräfte berechtigt, Waffengewalt gegen Piraten – und das heißt zunächst einmal immer: der Piraterie verdächtige Personen – einzusetzen. Tatsächlich hat französisches Militär flüchtende Verdächtige mit einem Hubschrauber über Land verfolgt und das Fluchtauto zerstört (Kreye 2009). Die US-Marine hat einen entführten Kapitän freigeschossen und sich damit zuhause überwiegend Anerkennung verschafft. Andreas von Arnould zufolge hat der Sicherheitsrat aber lediglich Gewalt „zur Aufbringung“ autorisiert. Er habe den geographischen Bereich erweitert, in dem Anti-Piraterie Maßnahmen zulässig sind, jedoch nicht zu jenen *target sanctions* ermächtigt, die im Kampf gegen Terroristen zulässig sein sollen (2009: 466f).

Die Bundeswehr ist gehalten, die an einem Überfall beteiligten Personen festzusetzen und die dabei angewandte Gewalt auf jenes Maß zu beschränken,



das dem polizeilichen Charakter der Operation Rechnung trägt.<sup>26</sup> Mit anderen Worten: Die deutschen Einsatzkräfte vor Somalia sollen sich als Polizei betätigen. Dem steht das Grundgesetz entgegen, das eine strikte Trennung von Polizei und Militär vorsieht. Die Annahme, die Mitwirkung an einer Aktion gegen Piraten, die im Seerechtsübereinkommen vorgesehen ist, berechtige, von dieser Bestimmung abzusehen, ist nicht haltbar, weil in Art. 107 SRÜ die Befugnis zur Aufbringung wegen Seeräuberei nur solchen Schiffen gestattet ist, die dazu (von Staats wegen) befugt sind. Konkret also: weder das SRÜ, noch die Resolutionen des Sicherheitsrates, noch die Mitwirkung an einer gemeinsamen Operation der EU können die Tatsache heilen, dass das Grundgesetz den Einsatz von Militär gegen Private untersagt (Fischer-Lescano/Tohidipur 2010: 1245). Zwar folgen nicht alle Experten der Interpretation, dass der Einsatz deutscher Marineeinheiten vor Somalia verfassungswidrig ist, doch wird die Beschränkung des Einsatzes auf polizeiliche Maßnahmen allgemein anerkannt. Daraus wird dann aber immer wieder geschlossen, dass die rechtliche Basis der Einsätze den neuen Sicherheitsbedrohungen angepasst werden müssen. Damit würde aber nicht nur gegen die Menschenrechte von Verdächtigen verstoßen, es würde – gewissermaßen exterritorial – auch der immer wieder geforderte Einsatz der Bundeswehr im Inneren denkbar gemacht.

## Literatur

Ahmed, Mohamed (1.12.2009): *Somali sea gangs lure investors at pirate lair*, <http://www.reuters.com/article/idUSGEE5ASOEV>, abgerufen am 16.11.2010.

*Alliance's Strategic Concept*, beschlossen am 23./24. April 1999 vom North Atlantic Council ([www.nato.int/docu/pr/p99-065e.htm](http://www.nato.int/docu/pr/p99-065e.htm)).

---

26 Weil trotz der Ermächtigung der Piratenabwehr durch den Sicherheitsrat keine Übertragung der Hoheitsgewalt auf die Vereinten Nationen stattgefunden hat, gilt auf deutschen Kriegsschiffen deutsches Recht (Fischer-Lescano/Kreck, 2009:484-495). Damit hat jeder, der der Piraterie verdächtig ist, Anspruch auf ein rechtsstaatliches Verfahren. Dieser Anspruch beginnt mit der Art und Weise der Freiheitsentziehung. Nach spätestens 48 Stunden ist jeder festgenommene Verdächtige einem Richter vorzuführen (Fischer-Lescano/Kreck 2009: 497, anders: Arnauld 2009: 472). Damit stellen sich logistische Schwierigkeiten – und tatsächlich ist es ja auch vorgekommen, dass Festgenommene wieder freigelassen wurden. Zusätzlich besteht die Schwierigkeit, ein zuständiges Gericht zu bestimmen. Zunächst war versucht worden, sich des Problems mittels Zahlungen an afrikanische Gerichte (insbesondere in Kenia) zu entledigen. Für den Überfall auf ein deutsches Schiff (also nicht auf ein Schiff, das lediglich deutsche Eigner hat) wurde inzwischen die Zuständigkeit eines deutschen Gerichtes anerkannt. Auch in Frankreich und den USA wurden Menschen, die wegen Seeraubs angeklagt wurden, von nationalen Gerichten verurteilt. Ein Internationaler Gerichtshof wird immer wieder zur Debatte gestellt, doch ist seine Errichtung zum Zwecke der Durchführung von Verfahren wegen gewalttätiger Eigentumsdelikte nicht angebracht.

- Aljazeera.Net*: <http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/10/2008109174223218644.html>, abgerufen am 28.11.2010.
- Allmendinger, Michael; Kees, Alexander (2008): „Störtebekers Erben“. Die Seeräuberei und der deutsche Beitrag zu ihrer Bekämpfung, in: *Neue Zeitschrift für Webrrecht*, Jg.50: 60-69.
- Alshahid Network*: <http://english.alshahid.net/archives/5963>; abgerufen am 28.11.2010.
- Arnould, Andreas von (2009): Die moderne Piraterie und das Völkerrecht, in: *Archiv des Völkerrechts*, Bd. 47: 454-480.
- BMP3, Best Management Practices to deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area. Version 3*, (<http://www.bundespolizei.de/DE/Home/03/org>).
- Bundespolizei See, Sachbereich 12 (2010): Pirateriebericht der Bundespolizei See. 4. Quartal 2010/ Jahresbericht 2010* ([http://www.bundespolizei.de/nn\\_1339898/DE/Home](http://www.bundespolizei.de/nn_1339898/DE/Home)).
- Burnett, John (2002/2004): *Terror auf See. Moderne Piraten rüsten auf*. Delius Klasen Verlag, Bielefeld.
- CBS News (2010) *Somali Pirates, French Military Trade Force*, 5. März, <http://www.cbsnews.com/stories/2010/03/05/world/main6270091.shtml>, abgerufen am 29.11.2010.
- Churchill, R.R.; Lowe, A.V. (1983/1999): *The law of the sea* (3rd ed.) Manchester Univ. Press, Manchester.
- Course, A.G. (1966): *Pirates of the Eastern Seas*, Frederick Muller, London.
- Eglöf, Stefan (2005): *The Return of Piracy: decolonization and International Relations in a Maritime Border Region (the Sulu Sea) 1959-63*, Working Paper Nr. 15, ([www.ace.lu.se](http://www.ace.lu.se)).
- (2006): *Pirates in Paradise. A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders*, Nordic Institute of Asean Studies, Copenhagen.
- Elagab, Omer (2010): Somali Piracy and International Law: Some Aspects, in: *Australian and New Zealand Maritime Journal*, Vol. 24, Nr. 2: 59-75.
- Evers, Hans-Dieter; Gerke, Solvay (2008): The Strategic importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development; In: Gerke, Solvay et. al., *The Straits of Malacca. Knowledge and Diversity*, LIT, New Brunswick & London, 7-22.
- FischMagazin*, Fachzeitschrift für die gesamte Fischwirtschaft 3/2009.
- Fischer-Lescano, Andreas; Kreck, Lena (2009): Piraterie und Menschenrechte, in: *Archiv des Völkerrechts*, Bd. 47: 481-524.
- Fischer-Lescano, Andreas; Tohibur, Timo (2009): Rechtsrahmen der Maßnahmen gegen die Seepiraterie, in: *Neue Juristische Wochenschrift*, Nr. 18: 1243-1246.
- Flottenkommando. Jahresbericht 2010: Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland* (<http://www.Marine.de/fileserving/PortalFiles/02>).
- Förster, Krischan (2009): „Schiffe kapern ist zu einfach“, in: *Weser-Kurier*, 12.6. 20.
- (2010): Deutsche Reeder schöpfen wieder Hoffnung, in: *Weser-Kurier*: 4.12.: 19.
- Fox News (26.10.2008): *Private Security Firms Join Battle Against Somalia Pirates*. <http://www.foxnews.com/story/0,2933,44103,00.html>, abgerufen am 29.11.2010.
- Gemeinsame Aktion 2008/851GASP des Rates* (10.11.2008) über die Militäroperation der Europäischen Union als Beitrag zur Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Überfällen vor der Küste Somalias.
- Gerstenberger, Heide; Welke, Ulrich (2004/2008): *Arbeit auf See*, Westfälisches Dampfboot, Münster.
- Gerstenberger, Heide (2008): Piracy in the Straits of Malacca, in: Gerke, Solvay et al., *The Straits of Malacca. Knowledge and Diversity*, LIT, New Brunswick & London: 23-41.
- Heinrich, Wolfgang (2010): Die neue Piratenjagd; In: *INKOTA-Brief*, Dezember: 20-21.
- ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, *Annual Reports*, 2006, 2008, 2009; 2010; Report for the Period 1 January – 30 September 2011 ([www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)).

- König, Doris (2009): *Maritime Talks*, press release 24. April.
- Kahrs, Rainer (2010): *Das Geheimnis des Waffenschiffs „Faina“*, [www.radiobremen.de/nordwestradio/sendungen/feature/feature716html](http://www.radiobremen.de/nordwestradio/sendungen/feature/feature716html).
- K'naan (2009): *Why we Don't Condemn Our Pirates*: April [http://www.huffingtonpost.com/michael-vazquez/on-pirates\\_b\\_186015.html](http://www.huffingtonpost.com/michael-vazquez/on-pirates_b_186015.html)
- Philipp Krohn (2009): Versicherer lassen sich Piratenrisiken teuer bezahlen, in: *FAZ*, Nr. 91, 20.4.
- Kraska, James (2008): Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security, in: Nordquist, Myron H., et al., (eds.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Martinus Nijhoff, Leiden & Boston, Panel IV.
- Kreye, Andrian (2009): Korsarenträume, in: *Süddeutsche Zeitung*, Nr. 106, 9.-10.5.: 9, V2/1.
- Lehr, Peter, Ed. (2007): *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, Oxon, New York.
- Liss, Carolin (2007): *The Privatisation of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?* Asia Research Centre: Working paper Nr. 141 (<http://www.arc.murdoch.edu.au/wp/wp141>).
- (2008): *Privatising the Fight against Somali Pirates*. Working Paper No 152 (<http://www.arc.murdoch.edu.au/wp/wp152.pdf>).
- (2009): *Privatising Anti-Piracy Services in Strategically Important Waterways*. Discussion paper (<http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/>).
- Mbembe, Achille (2001): *On the Postcolony*, University of California Press, Berkeley.
- Middle east online*: <http://www.middle-east-online.com/english/?ide=27114> abgerufen am 28.11.2010.
- Perras, Arne (2009): Die Räuber, in: *Süddeutsche Zeitung*, Nr. 265, 17.11.: 3.
- Rediker, Marcus (2004): *Villains of all Nations. Atlantic Pirates in the Golden Age*, Verso, London & New York
- Riddervold, Marianne (2010): *Finally Flexing the muscles? The EU's naval military operation against piracy*. Manuskript, vorgetragen auf der „7<sup>th</sup> Pan-European IR conference“ in Stockholm, Sept.9-11 2010 (erscheint in Kürze als Working Paper von „ARENA. Centre for European Studies in Oslo“).
- Rubin, Alfred P. (1997/1998): *The Law of Piracy*, Transnational Publishers, Irvington-on-Hudson.
- Shortland, Anja (2010): Piraterie in Somalia: Ein gutes Geschäft für Viele, in: *DIW Wochenbericht* Nr. 29/2010: 1-7
- Südwest Presse (2009): *Warum Reeder wieder auf Schwarz-Rot-Gold stehen*, 20.7. ([www.presseportal.de/pm59110](http://www.presseportal.de/pm59110)).
- Treves, Tullio (2009): Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, in: *European Journal of International Law*, Vol. 20, No. 2: 399-414.
- UNEP (United Nations Environment Programme) (2005): *National Rapid Environmental Desk Assessment – Somalia*.
- United Nations Security Council (2008): *Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853* ([www.securitycouncilreport.org/atf/Somalia](http://www.securitycouncilreport.org/atf/Somalia)).
- (2010): *Report of the Monitoring Group on Somalia, 10. März 2010*, S2010/91 ([www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B](http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B)).
- Warren, James F. (2003): *A tale of Two Centuries: The Globalisation of maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at the end of the Eighteenth and Twentieth Centuries*, Working paper Nr. 2, Asia Research Institute (Nat. Univ. of Singapore) [www.ari.nus.edu.sg/pub/wps/htm](http://www.ari.nus.edu.sg/pub/wps/htm).