

.SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis



Rottenberger, Nikolaus (2011):

Piraterie – Kriminalität auf hoher See

SIAC-Journal – Zeitschrift für
Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis
(3), 57-68.

doi: 10.7396/2011_3_F

Um auf diesen Artikel als Quelle zu verweisen, verwenden Sie bitte folgende Angaben:

Rottenberger, Nikolaus (2011). Piraterie – Kriminalität auf hoher See, SIAC-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis (3), 57-68, Online: http://dx.doi.org/10.7396/2011_3_F.

© Bundesministerium für Inneres – Sicherheitsakademie / Verlag NWV, 2011

Hinweis: Die gedruckte Ausgabe des Artikels ist in der Print-Version des SIAC-Journals im Verlag NWV (<http://nwv.at>) erschienen.

Online publiziert: 3/2013

Piraterie – Kriminalität auf hoher See

Seit den frühen 1990er Jahren tritt Piraterie wieder in unterschiedlichen Formen auf. Betroffene Regionen sind vor allem das Südchinesische Meer, die Straße von Malakka, der Golf von Aden, die nigerianische Küste und die Karibik. Die Weltwirtschaft ist durch integrierte Lieferketten und zeitgenaue Produktionsabläufe auf Grund von Lieferverzögerungen oder -ausfällen direkt betroffen. Die durch Piraterie verursachten Kosten bewegen sich zwischen 0,01 und 0,2 % des gesamten maritimen Handels, der auf jährlich acht Billionen US \$ geschätzt wird. Im Artikel werden die jüngsten Entwicklungen, die Ursachen, Methoden und Taktiken der Piratensyndikate untersucht. Die internationalen Reaktionen führten zu gemeinsamen Marineoperationen und regionaler Kooperation mit unterschiedlichen Ergebnissen. Die Zukunft der Piraterie wird von einer Reihe von Faktoren abhängig sein, wie die Auswirkungen von gescheiterten Staaten, Waffenhandel oder dem Einfluss von organisierter Kriminalität.



NIKOLAUS ROTTENBERGER,
*Berater für Sicherheitspolitik im
BMLVS und Adjunct Professor an
der Webster University Vienna.*

In den Medien wird Piraterie in den letzten Jahren nur durch spektakuläre Fälle wie die filmreife Kaperung, Geiselnahme, Erpressung und erfolgreiche Festnahme rund um das französische Luxussschiff *Le Penant* im April 2008 wahrgenommen. Die *Le Penant* wurde von zwei Booten mit dreißig Piraten mitten im Golf von Aden aufgebracht. Die Besatzung kam eine Woche später nach Zahlung von zwei Millionen Euro Lösegeld wieder frei. Französische Spezialkräfte holten kurz danach in einem Hubschraubereinsatz gegen einen Piratenstützpunkt einen Teil des Geldes zurück, töteten einen und nahmen sechs der Entführer gefangen.¹ Ein weiterer Fall war die Kaperung des deutschen Frachters *Hansa Stavanger* im April 2009 vor Somalia, der 121 Tage in der Hand von Piraten

war. Die Piraten verwüsteten das Schiff, plünderten Container und setzten Kabinen in Brand. Die Besatzung wurde auf engstem Raum gefangen gehalten, es kam zu Drohungen und Scheinhinrichtungen.²

EINLEITUNG

Die Geschichten der Seefahrt und der Piraterie sind eng miteinander verbunden. Von jeher versuchen Seeräuber sich Personen und Waren, die entlang von Küsten oder über die hohe See transportiert werden, zu bemächtigen. Seit der Antike, als sich lange Seehandelsrouten u.a. im Mittelmeer, im Chinesischen Meer und im Indischen Ozean ausbreiteten, haben sich die Schiffe, die Waffen, die Taktiken und Strategien der Piraten unterschiedlich entwickelt.³ Piraterie gilt als das älteste inter-

national anerkannte Verbrechen, und Piraten wurden historisch als Gesetzlose und Feinde der Menschheit (*hostis humani generis*) angesehen.⁴ Jedoch das Ziel und die Charakteristik des Seeraubes blieben im Wesentlichen dieselben: schnelle Beute unter Inkaufnahme von hohen menschlichen Verlusten und rasches Entkommen. Das Bild des Piraten, das in der Romantik und später durch moderne Unterhaltungsmedien geprägt wurde, als verwegener Abenteurer oder grausamer Verbrecher entspricht kaum der komplexen Realität, die überwiegend von Not, Krankheit, Gewalt und Tod geprägt wurde. Die Piraterie des 21. Jahrhunderts hingegen hat Züge eines organisierten Verbrechens angenommen, nicht zuletzt durch ihre Vernetzung mit regionalen staatlichen Elementen und der Wirtschaft.⁵

Eine allgemein gültige Definition für Piraterie ist im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen unter Art. 101 festgelegt. Piraterie wird als „(...) jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist (i) auf hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeuges; (ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte (...)“ verstanden.⁶ Piraterie ist in diesem Sinne eine kriminelle Handlung, aber kein terroristischer Akt, sehr wohl können sich terroristische Organisationen der Piraterie für ihre Zwecke, z.B. Erpressung, Geldbeschaffung, bedienen. Jedoch wird unter Experten die Möglichkeit diskutiert, dass Terroristen sich Methoden von Piraten aneignen, um geeignete Ziele, z.B. Passagierschiffe, anzugreifen.⁷ Weitere wesent-

liche Unterschiede zu terroristischen Akten sind das Fehlen eines politischen Motivs, das Vermeiden von Publizität und das ausschließliche materielle Interesse der Piraten bzw. der Piratensyndikate.⁸

Die Piraterie, die bereits als überwunden angesehen wurde, ist im 20. Jahrhundert erst wieder durch die Überfälle von malaiischen und thailändischen Seeräubern auf vietnamesische Flüchtlingsboote in den 1980er Jahren von der internationalen Öffentlichkeit wahrgenommen geworden.⁹ In den 1990er Jahren hat die Piraterie in Südostasien, im Chinesischen Meer, im Indischen Ozean, vor den Küsten Westafrikas und in der Karibik erheblich zugenommen. 2009 kam es weltweit gemäß dem International Maritime Bureau (IMB) zu 406 Piratenangriffen. International dürfte die Zahl von Akten der Piraterie seit 1948 bei weit über 5.000 liegen, viele Vorfälle werden jedoch nicht gemeldet.¹⁰

URSACHEN UND WIRKUNGEN

Die Ursachen für diesen Trend sind sowohl in einem globalen als auch in einem regionalen Kontext zu sehen. Im globalen Kontext hängt Piraterie mit Veränderungen nach dem Ende des Kalten Krieges zusammen, als die militärische Präsenz der Supermächte und ihrer Verbündeten in den internationalen Gewässern zurückging. Mit der globalen wirtschaftlichen Vernetzung und dem Sinken von Handelsbarrieren nahm die Größe von Handelsflotten zu, von deren wirtschaftlichem Erfolg die Küstenbewohner von Armutsregionen nicht profitieren. Die Auswirkungen der globalen ökonomischen Krise, wie steigende Arbeitslosigkeit, geringe öffentliche Ausgaben, verstärken das Ungleichgewicht. Daher erscheinen „(...) die vorbeifahrenden Superfrachter (...) wie unerreichbare Warenhäuser – außer man überfällt sie“.¹¹

Im regionalen Kontext steht die Zurückdrängung oder das Auflösen der staatlichen Ordnungsmacht, wie z.B. in Somalia, Nigeria oder einigen Gebieten im Südchinesischen Meer, im Vordergrund. Durch dieses Vakuum haben Menschen- und Drogenschmuggel sowie illegaler Waffenhandel zugenommen. Die Reduktion oder Auflösung von effizienter Küstenwache förderte das Ausbreiten der Piraterie, ebenso wie die Überfischung durch international agierende Fischfangflotten oder die Vergiftung von Küstengewässern durch illegale Müllentsorgung internationaler Unternehmen, die den traditionellen Küstenfischern die Existenzgrundlage entziehen.¹² Eine andere Ursache von Piraterie ist organisierte Kriminalität, die die lokale Bevölkerung instrumentalisiert, wie z.B. an der nigerianischen Küste, wo kontinuierlich Schiffe und Förderplattformen von internationalen Erdöl- und Erdgasfirmen angegriffen werden. Diese fühlt sich von der nigerianischen Regierung und den Firmen ausgebeutet.¹³

Die Auswirkungen von Piraterie sind jedenfalls als global einzuordnen, sind doch durch integrierte Lieferketten und zeitgenaue Produktionsabläufe Lieferverzögerungen oder Ausfälle ausgesprochen kostenintensiv. Die durch Piraterie verursachten Kosten machen zwischen 0,01 und 0,2 % des gesamten maritimen Handels aus, der auf jährlich acht Billionen US \$ geschätzt wird. Der Internationale Seegerichtshof schätzt den Schaden auf jährlich 13 bis 16 Milliarden US \$.¹⁴ Im Zeitraum zwischen 1995 und 2009 wurden vermutlich rund 730 Menschen getötet, rund 800 Menschen schwer verletzt und 3.850 Menschen als Geiseln genommen. Etwa 230 Menschen wurden gekidnappt und gegen Lösegeld freigelassen und nicht zuletzt mit Gewalt bedroht.¹⁵ Mit dem erhöhten Risiko beim Durchfahren

von bestimmten Gewässern steigen auch die Versicherungsprämien, weshalb Schiffseigner nicht selten offizielle Meldungen unterlassen und eher bereit sind, Lösegeld zu bezahlen. 2008 sollen durch Piraterie im Golf von Aden mindestens 30 Millionen US \$ erpresst worden sein.¹⁶ 86 % der deutschen Reeder meinen, dass die Kosten in der Seewirtschaft durch Piraterie gestiegen seien, einerseits durch höhere Versicherungsprämien, andererseits dadurch, dass die gefährdeten Gebiete weiträumig umschifft werden müssen.¹⁷

FORMEN DER PIRATERIE

Das 1992 gegründete International Maritime Bureau (IMB) unterscheidet drei Typen der Piraterie:¹⁸

► **Low-Level Armed Robbery (LLAR):**

Diese Form der Piraterie erfolgt mit Leichtwaffen und betrifft meist in Häfen ankernde Schiffe. Ziel der Piraten ist es, Bargeld und leicht transportierbare Wertgegenstände zu erbeuten. Der Schaden bewegt sich je Fall zwischen 5.000 und 15.000 US \$. Der Täterkreis rekrutiert sich häufig aus dem Hafenpersonal.

► **Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR):**

Dabei werden küstennah fahrende Schiffe, meist bei Nacht, mit leichten und mittelschweren Waffen (Sturmgewehren, Panzerabwehrrohren, Handgranaten usw.) attackiert. Die Piraten sind an Wertgegenständen interessiert und wenden für deren Inbesitznahme schwere Gewalt an, bis zu Mord. In diesen Fällen liegt die Schadenssumme zwischen 10.000 und 20.000 US \$.

► **Major Criminal Hijack (MCHJ):**

Piratenüberfälle der höchsten Kategorie bedürfen entsprechend aufwändiger Vorbereitungen. Ihre Durchführung erfordert ein international operierendes Netzwerk, technisches und logistisches Wissen und umfassende Aufklärung hinsichtlich Schiffstyp, -ladung, Route, Mannschaft

und Sicherheitsvorkehrungen. Durch korrupte Angestellte in den jeweiligen Häfen bzw. Reedereien verfügen die Piratengruppierungen über die notwendigen Details. Sie entführen nicht nur die Besatzung, sondern das gesamte Schiff mit seiner Ladung. Zum Teil werden die gekaperten Schiffe neu lackiert und mit gefälschten Dokumenten weiterverkauft. Sie tauchen auch als „Phantomschiffe“ wieder auf, um z.B. als Mutterschiffe für zukünftige Piratenangriffe zur Verfügung zu stehen. In solchen Fällen belaufen sich die Kosten für die Durchführung zumindest auf 300.000 US \$. Manche Piratensyndikate verdienen dabei jährlich rund 50 Millionen US \$.

PIRATENTAKTIKEN

Voraussetzung für erfolgreiche Piratenangriffe über größere Distanzen ist eine differenzierte Organisationsstruktur, wie nachstehend am Beispiel der somalischen Piratensyndikate dargestellt:¹⁹

Die notwendige Bewaffnung, wie etwa Sturmgewehre AK 47, ist leicht erhältlich. Viele Fischer sind bewaffnet, um ihre Boote zu schützen oder gefangene Haifische und Delfine zu töten. Das erschwert der internationalen Luftaufklärung zwi-

schen Fischern und Piraten zu unterscheiden.²⁰ Piraten jagen entweder in Küstennähe mit etwa drei Booten oder bleiben bis zu zwei Wochen auf offener See mit einem Mutterschiff, das zwei oder drei kleine Boote aufnimmt. Im Golf von Aden oder in der Straße von Malakka, wo es sehr dichten Schiffsverkehr gibt, verstecken sich die Piraten in Gruppen von Fischereiboote. Kommt geeignete Beute heran, wird aus dem schützenden Bulk heraus angegriffen. Bevor die Piraten ihre Zielschiffe entern, bestehen für diese die beste Chance für Flucht oder effektive Gegenwehr. Sobald das Zielschiff geentert wurde, empfehlen Schifffahrtsverbände, Reeder und das IMB unverzüglich die Gegenwehr einzustellen.

Im Falle einer Kaperung mit anschließender Geiselnahme und Erpressung werden die Schiffe, z.B. vor Somalia, nahe an die Küste gebracht. Die Geiseln bilden für die See- und Landelemente der Piraten einen lebenden Schutzschild, daher werden sie nicht ins Landesinnere verbracht.²¹ In weiterer Folge wird meist direkt mit den Reedern verhandelt. Das Lösegeld wird bar bezahlt und z.B. mittels Flugzeug über den Schiffen abgeworfen.²²

Im Folgenden werden die gefährdetsten Gebiete und die regionalen und internationalen Reaktionen analysiert.

KARIBIK

Seit dem 17. Jahrhundert ist die Handelschifffahrt in der Karibik, aber auch teilweise an der atlantischen und pazifischen Küste Südamerikas, der Piraterie ausgesetzt.²³ In den letzten Jahrzehnten wurden kontinuierlich Segel- und Motoryachten überfallen, teilweise unter erheblicher Gewaltanwendung. Im Schnitt kommt es in Lateinamerika monatlich zu einem gemeldeten Vorfall. Dabei sind die Küsten vor Venezuela und Trinidad besonders gefährdet.

Quelle: Rottenberger

Leitung	Diese befindet sich meist nicht in dem Land, von dem die Piraten aus operieren, sondern in Drittstaaten; hinsichtlich Somalia berichten einige Quellen von Syndikatsleitungen in Nordeuropa
Landorganisation	Sie zeichnet sich für die Rekrutierung neuer Piraten, Waffen, Boote, Treibstoff etc. verantwortlich
Aufklärung und Verbindungselement	Hält sich z.B. in einsatzrelevanten Häfen auf und informiert u.a. über die Ladung, Geschwindigkeit und Route möglicher Zielschiffe
See-Element	Es übernimmt die operative Aufgabe, das Kapern, und setzt sich u.a. aus ehemaligen Fischern zusammen
Landelement	Es übernimmt die Schiffe in Küstennähe und hat überwiegend keine nautische Erfahrung
Logistikelement	Es hält sich unmittelbar an der Küste bereit, um die Land- und Seepiraten sowie die gefangen gehaltenen Besatzungen zu versorgen

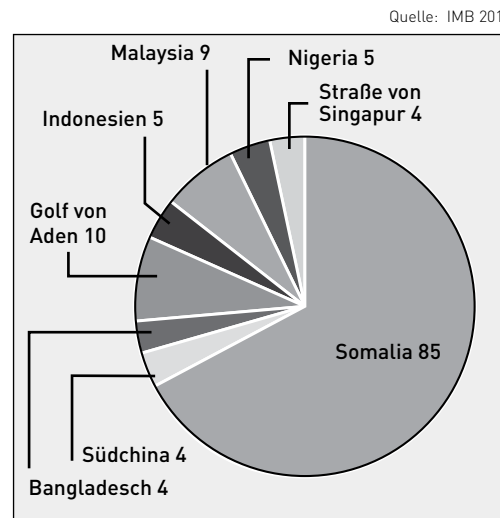
Organisationsstruktur somalischer Piratensyndikate

Ziel der Piraten sind Bargeld und transportable Wertgegenstände. Nicht selten werden die Boote entführt und weiterverkauft oder für den Drogenschmuggel eingesetzt, jedoch ist der Organisationsgrad der regionalen Piratenorganisationen schwächer ausgeprägt. Die Topografie der Karibik, mit ihren rund 7.000 Inseln, erleichtert kriminelle Aktivitäten, ebenso die schwachen Küstenwachen. Frachtschiffe werden selten überfallen, hingegen sind Fischereiboote gefährdeter. Überfälle dieser Art scheinen jedoch häufig nicht in Statistiken auf.²⁴ Auf effiziente und übergreifende regionale Initiative konnten sich die Anrainerstaaten bis dato nicht einigen.

SÜDOSTASIEN

Die Straße von Malakka wird jährlich von rund 50.000 Schiffen befahren und ist auf Grund der essentiellen Rohstoffversorgungen, insbesondere von Erdöl für China, Korea und Japan, von großer strategischer Bedeutung. 40 % des weltweiten Seehandels laufen durch diese Meerenge.²⁵ Piraterie stellt in dieser Region daher ein großes wirtschaftliches Risiko dar. Die überwiegende Anzahl der Piratenangriffe ging dabei von indonesischen Inseln aus, zehn Mal mehr als von Malaysia oder Singapur.²⁶ Dies hängt auch mit der schwachen indonesischen Küstenwache zusammen. Die Gefahr einer Verbindung des islamistischen Terrorismus mit der regionalen Piraterie wie auch die große Bedeutung der Straße von Malakka für die Rohstoffversorgung, führten nach 9/11 zu verstärkten regionalen Bemühungen.

Auf Grund der Piratenüberfälle schlossen sich im Jahr 2004 14 asiatische Staaten nach anfänglichen Schwierigkeiten und Sorge vor Einschränkungen ihrer Souveränität zum Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (RECAAP) zusammen. Die Zusammenarbeit konzen-



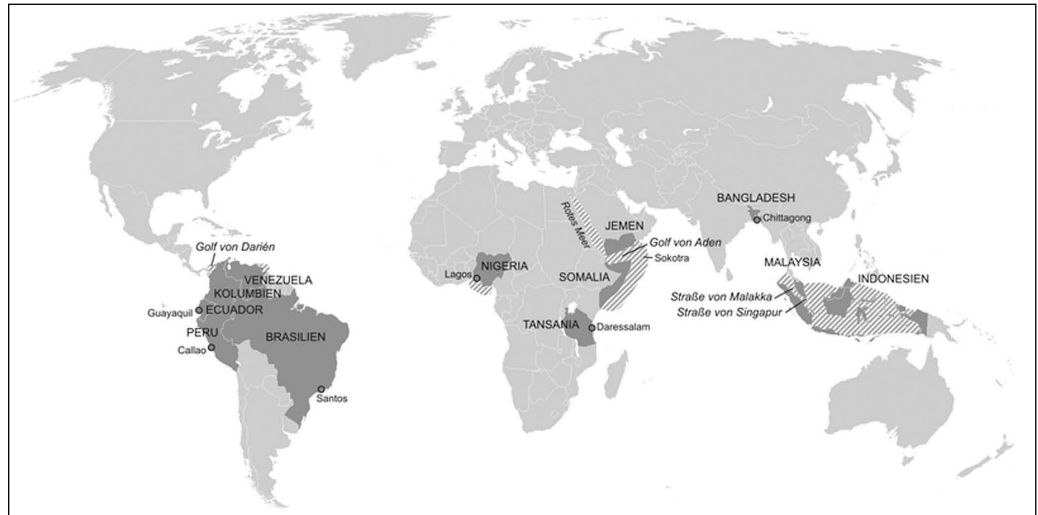
Darstellung von gemeldeten Piratenangriffen im 1. Quartal 2011

triert sich auf die Bereiche Informationsaustausch und Entwicklung von Anti-Piraterie-Kapazitäten. In Singapur wurde dazu ein rund um die Uhr bereites Informationszentrum des RECAAP eingerichtet, das mit den Küstenwachen, Polizeiorganisationen, Marinen, Zoll und Schifffahrtsunternehmen vernetzt ist. Durch diese Maßnahmen konnten die Überfälle um die Hälfte reduziert werden.²⁷ Ebenso wurden gemeinsame Marineoperationen durchgeführt.²⁸ Noch 2004 wurden 40 % aller weltweiten Piratenfälle in der Straße von Malakka verzeichnet. Der Druck der Sicherheitskräfte und nicht zuletzt die verheerenden Auswirkungen des Tsunami im Dezember 2004 dürften die Piraterie erheblich eingeschränkt haben. Gemäß dem IMB sind im 1. Quartal 2011 17 versuchte und tatsächliche Piratenangriffe bekannt geworden.²⁹

WESTAFRIKA

An der nigerianischen Küste häufen sich die Überfälle und Angriffe auf Mitarbeiter und Einrichtungen von Erdöl- und Erdgasunternehmen. Dabei sind sowohl Angriffe an Land, in Häfen als auch in den Küstengewässern zu verzeichnen. Wegen der steigenden Anzahl von Überfällen drohte

Quelle: Internet



Piraterie ist ein weltweites Phänomen

Shell bereits, sich aus Nigeria zurückzuziehen. Nigeria ist der größte Ölproduzent Afrikas, seine Erdölreserven werden auf 36 Milliarden Barrel geschätzt.³⁰ Die Piraterieaktionen sind teilweise politisch motiviert. Der Druck auf Ölfirmen soll ausstehende Zahlungen der Zentralregierung und Ölfirmen für bestimmte Regionen erwirken. In anderen Küstenabschnitten Westafrikas, wie vor den Küsten Liberias, Sierra Leones, der Elfenbeinküste, Ghanas, kommt es ebenso zu zahlreichen Überfällen. In den meisten dieser Staaten herrscht eine fragile Sicherheitslage, oft verbunden mit einem Rückgang an staatlicher Ordnungsmacht: Nach Information des IMB werden die Piratengriffe brutaler und rücksichtsloser geführt und die Verletzung der Besatzungen in Kauf genommen bzw. beabsichtigt.

HORN VON AFRIKA

Weltweit die größte Aufmerksamkeit hinsichtlich Piratenaktivitäten erhält derzeit das Horn von Afrika, insbesondere die Küste Somalias. Seit 1991 gibt es faktisch keine staatliche Ordnungsmacht, stattdessen hat ein jahrelanger Bürgerkrieg das Land zerstört. Weite Teile des Landes werden von Clan- und Stammesstrukturen be-

herrscht, zwei autonome Regionen, Somaliland und Puntland, sind entstanden und der Einfluss der international anerkannten Regierung beschränkt sich auf die Hauptstadt Mogadischu. Eine Folge war unter anderem der Zusammenbruch von Polizei, Zoll, Küstenwache und der somalischen Marine. Dies wurde durch internationale Fischfangflotten, z.B. aus Spanien, China und Japan, ausgenutzt, die illegal die somalischen Gewässer mit modernsten Fangnetzen systematisch leer fischten. Die fehlende Kontrolle wurde auch für die Entsorgung von Sondermüll vor Somalia genutzt. Die Reduktion und Vergiftung des Fischbestandes führte zu einer Verarmung der lokalen Fischer. Eine Reaktion darauf war die Bildung von Selbstschutzmilizen gegen internationale Fischer, als auch der „Verkauf“ von Fanglizenzen und die Einhebung von „Strafen“.

Das Horn von Afrika befindet sich am Schnittpunkt mehrerer historischer regionaler und internationaler Wasserstraßen. Heute verzeichnet der Golf von Aden jährlich 30.000 bis 40.000 Schiffsbewegungen, entlang der nördlichen Ostküste Afrikas werden ca. 20.000 Schiffsbewegungen gezählt. Da 90 % der Erdölproduktion aus den Golfanrainerstaaten per Schiff ab-

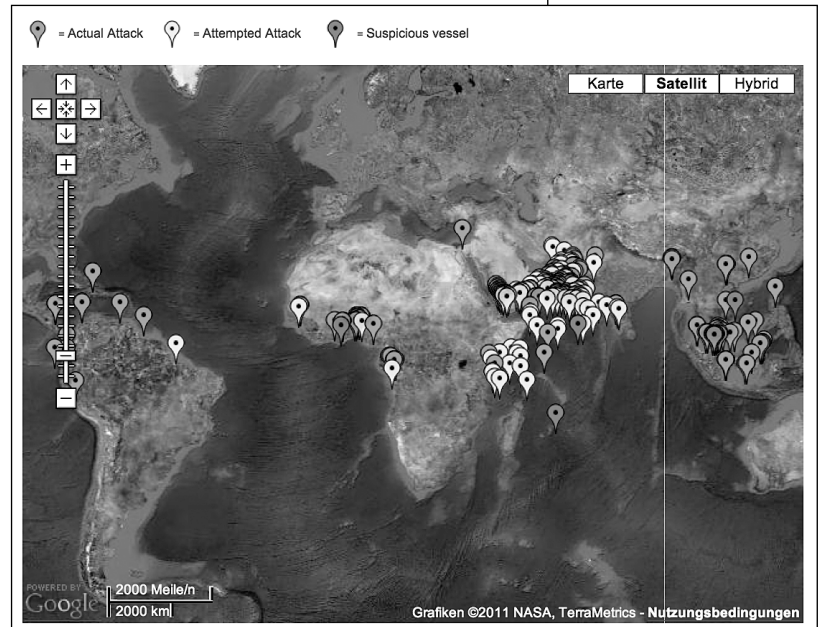
Quelle: Internet

transportiert werden (etwa 15 Millionen Barrel am Tag) und dazu das Horn von Afrika umschiffen werden muss, ist die strategische Bedeutung dieser Region offensichtlich.³¹ Im Jahr 2010 waren rund 20 Piratensyndikate mit jeweils rund 200 Angehörigen aktiv. Ziel dieser Gruppierungen waren in den 1990er Jahren u.a. die Hilfstransporte des World Food Programs für die notleidende Bevölkerung Somalias, die überfallen wurden und nach Lösegeldzahlung weiterfahren und ihre Ladung in somalischen Häfen löschen durften.³² Nach Informationen des IMB befinden sich mit April 2011 588 Seeleute und 28 Schiffe in Gewalt der somalischen Piratensyndikate.³³ In den letzten Jahren sollen über 100 Millionen US \$ Lösegeld bezahlt worden sein.³⁴

In den Anrainerstaaten des Roten Meeres werden diese Entwicklungen besorgt beobachtet. Ägypten verdient stark am Suezkanal und steht daher der geschäftsstörenden Piraterie sehr kritisch gegenüber. In Saudi-Arabien und Ägypten greift die Küstenwache bei Piraterie hart durch. Im Jemen untersucht die Zentralregierung, um internationale Hilfe zu lukrieren, eine mögliche Verbindung der Piraten zu Al-Kaida hin. Dies gilt eher als unwahrscheinlich. Es ist aber vorgekommen, dass jemenitische Piraten Schiffe gekapert, zur somalischen Küste gebracht und dort an somalische Piraten weiterverkauft haben. Auch ist die jemenitische Küstenwache aufmerksam und bemüht, in den Hoheitsgewässern die Kontrolle zu behalten.

PIRATERIEBEKÄMPFUNG

UN, EU und NATO waren auf Grund der Bedrohung vor Somalia, nicht zuletzt da Piraten Schutz in den somalischen Hoheitsgewässern nahmen, gezwungen zu reagieren. Der UN-Sicherheitsrat hat mit der Resolution 1816/2008 andere Staaten ermächtigt, mit Kriegsschiffen und Flug-



Piraterievorfälle im Jahr 2010

zeugen gegen die Piraten vorzugehen. Danach dürfen wegen der Gefährdung der wichtigen Schifffahrtsrouten auch in den Hoheitsgewässern alle Mittel zur Unterdrückung von Akten der Piraterie und bewaffneter Überfälle auf See ergriffen werden. Die NATO entsandte ab November 2008 Kriegsschiffe vor die Küste Somalias. Die EU startete ihre Operation „EU NAVFOR Atalanta“ im Einklang mit der UN-Resolution 1846/2008. Die Operation umfasst bis zu sechs Fregatten, zwei Patrouillenboote und 1.200 Soldaten. Art. 2 beschreibt u.a. den Schutz von Schiffen des UN-Welternährungsprogramms sowie von Handelsschiffen vor der Küste Somalias als Ziel des Einsatzes. Die Operation wird von Seepatrouillenflugzeugen unterstützt. Darüber hinaus haben Indien, China und weitere Staaten Kriegsschiffe zum Schutz ihrer nationalen Handelsschiffe entsandt. Handelsschiffen wird angeboten, in bestimmten überwachten Korridoren den Golf von Aden zu durchfahren.

Jedoch kommt es seit Beginn der Präsenz laufend zu bewaffneten Angriffen. Auch wenn die Operationen international

Quelle: Internet



Piraten verfügen über moderne Kommunikationsmittel

als Erfolg dargestellt werden, ließen sich die Piratensyndikate bis dato nicht abschrecken. Die regionalen beiden Monsunzeiten, die den Schiffsverkehr lahm legen, führen zu weniger Übergriffen. Die EU versucht bei Beginn von EU-NAVFOR Atalanta diese natürliche Einschränkung als Erfolg der Operation zu erklären, das IMB hat für das 1. Quartal aber ein historisches Hoch an Piratenangriffen vermeldet.³⁵ Faktum bleibt, dass ein riesiges Operationsgebiet trotz Seeaufklärung mit Flugzeugen und Satelliten mit wenigen Schiffen überwacht wird. Piratenboote sind hochbeweglich und auf Grund geringer Silhouette vom Radar schwerer zu erfassen.³⁶ Darüber hinaus fehlt es modernen Kriegsschiffen an der geeigneten Ausstattung, sie sind für spezielle Aufgaben, z.B. die U-Bootabwehr konstruiert, aber nicht für einen „kleinen Krieg“ bzw. Polizeiaktionen auf hoher See. Piraten sind dagegen mit moderner Technik, Satellitentelefonen und GPS ausgestattet.

Was können nun Schiffsbesatzungen gegen Piratenangriffe unternehmen? Überwiegend werden nicht-tödliche Mittel eingesetzt. Als 2005 das Kreuzfahrtschiff Seaborn Spirit vor dem Horn von Afrika

beschossen wurde, antwortete die Besatzung mit einer Schallkanone, die schmerzhafte Hörschäden verursacht. Manche Schiffsbesatzungen wehren Piraten unter Einsatz von Feuerwehrschräuchen ab. Die Internationale Handelskammer empfiehlt darüber hinaus, die Schiffe technisch zu sichern, z.B. mit Stacheldraht an der Reling oder einem elektrischen Zaun um das Schiff.

Piraten zerstören zuerst die Schiffsantennen, sodass die Schiffe nicht mehr funken und damit geortet werden können. Deshalb wird das satellitengesteuerte Ortungssystem Shiplog, das sich leicht in einem unauffälligen Kasten verstecken lässt, verwendet, um Hilfskräfte zu alarmieren und den Standort zu bestimmen.³⁷

RECHTLICHE BEDINGUNGEN

Das Seerechtsübereinkommen 1982 gestattet Staaten gegen Piratenschiffe und Schiffe, die der Piraterie verdächtigt werden, mit Zwangsgewalt vorzugehen. Diese Schiffe dürfen betreten (boarding), Personen und Güter in Gewahrsam genommen werden. Falls die Besatzung eines solchen Schiffes sich der Piraterie schuldig gemacht hat, ist sie nach dem Recht des einschreitenden Staates zu bestrafen.³⁸ Jedoch besteht Sorge, dass Piraten bei erhöhtem Verfolgungsdruck aggressiver vorgehen bzw. Gewalt gegen ihre Geiseln anwen-

Quelle: Internet



Somalischer Pirat

Quelle: Internet



US-Kommando untersucht ein verdächtiges Schiff

den. Wobei eine schwerere und umfassendere Bewaffnung auf Grund der Verfügbarkeit, z.B. in Somalia, für Piraten kein Problem darstellt, ebenso verfügen diese über Rückzugs- und Versorgungsgebiete an Land. Der UN-Sicherheitsrat genehmigte zwar mit der UN-Resolution 1816 (2008), dass für die Bekämpfung von Piraterie in somalische Hoheitsgewässer eingelaufen werden darf.³⁹ Operationen an Land, wie der eingangs erwähnte Einsatz von französischen Spezialkräften im April 2008, bedürfen gemäß der UN-Resolution 1846 (2008) der Genehmigung der somalischen Übergangsregierung.⁴⁰ Jedoch ist die effektive Kontrolle der Übergangsregierung auf die Hauptstadt Mogadischu begrenzt und damit die Souveränitätsausübung eingeschränkt. Dies erschwert die internationale Zusammenarbeit erheblich.

Die unzureichenden Befugnisnormen der internationalen Kräfte über die Ausübung von Gewalt und die menschenrechtlichen Verpflichtungen bei der Gefangennahme und Verwahrung von Piraten stellen eine erhebliche Herausforderung für die Einsatzkräfte dar. So wären etwa Mindeststandards der Haft z.B. auf Kriegsschiffen, wie etwa ausreichend Raum, Frischluftzufuhr, Licht, Verpflegung und Bewegung zu gewährleisten, bevor man Personen gefangen nimmt. Überdies hat die rechtliche Behandlung von Piraten nach Gefangennahme entsprechenden

menschenrechtlichen Standards zu folgen (ohne unnötigen Verzug dem Richter zuzuführen, auch nicht indirekt der Folter oder Todesstrafe auszusetzen etc.). Daher wären die bisher gesetzten Maßnahmen, einschließlich der Auslieferung von Festgenommenen an kenianische Gerichte, rechtlich kritisch zu beurteilen.⁴¹

AUSBLICK

Das 21. Jahrhundert ist das maritime Jahrhundert und die Seewege sind die Adern der Globalisierung. Daher gilt es der Störung von strategisch bedeutenden Wasserstraßen durch kriminelle Akte wirksam zu begegnen. Für die Lösung moderner Piraterie gibt es drei Optionen:

- ▶ Die ökonomische Option führt nach einer einfachen Kosten-Nutzenrechnung zum Ergebnis, dass die Kosten für Lösegeldzahlungen, höhere Versicherungsprämien, Lieferverzögerungen usw. geringer als das Risiko von Totalausfällen von Schiffen und deren Ladung sind. Die Wahrscheinlichkeit eines Piratenangriffes ist im Verhältnis zur Anzahl der Schiffsbewegungen, z.B. im Golf von Aden, relativ gering. Aus diesem Grund lehnen viele Schiffseigner und Reeder verstärkte Maßnahmen gegen Piraten ab.
- ▶ Die technische Option besteht im Aufbau von zumindest begrenzter staatlicher Ordnungsmacht, insbesondere einer leistungsfähigen Küstenwache mit der entsprechenden Infrastruktur, Schiffseinheiten und Aufklärungsmitteln. Damit wären externe Sicherheitsakteure, wie z.B. europäische Marinen, zwar kurzfristig entlastet, eine nachhaltige Lösung aber nicht gewährleistet. Darüber hinaus müssen internationale unterstützende Marineoperationen als kurzfristige Maßnahmen gesehen werden, die alleine nicht die Sicherheit von Seewegen gewährleisten können.

► Die nachhaltige Option zielt auf die Beseitigung der Ursachen für Piraterie, die an Land zu finden sind, ab. Damit gehen nach einer Befriedung der Aufbau von effizienten staatlichen Sicherheitsstrukturen, sowohl im exekutiven als auch im justiziellen Bereich, mit der wirtschaftlichen Unterstützung für andere Beschäftigungsmöglichkeiten und Resozialisierung von ehemaligen Kriminellen einher. Die ökonomische Variante stellt eine bequeme, aber fragwürdige Lösung dar. Sie schränkt Piraterie nicht ein, im Gegenteil sie ist eine wesentliche Motivation für Kriminelle und wird Piratenaktivitäten fördern. Fraglich ist, ob die effektivste Variante, also die nachhaltige Option, auch

international politisch durchsetzbar ist, d.h. völkerrechtlich legitimiert, von einer ausreichenden Anzahl von befähigten Staaten tatsächlich unterstützt und umgesetzt wird. Der mangelnde Wille sich in Krisengebieten, wie Somalia, zu engagieren lässt dabei Zweifel aufkommen. Wahrscheinlicher ist es, dass maximal eine technische und punktuelle Lösung angestrebt wird, wie etwa die EU-Trainingsmission für somalische Sicherheitskräfte in Uganda. Für aktive und potentielle Piraten bleibt die Aussicht auf schnelle Gewinne und wenig effiziente Strafverfolgung weiterhin eine attraktive Alternative zu einer normalen Erwerbstätigkeit, wie etwa Fischerei.

¹ Siehe Bericht des Kapitäns der *Le Penant* (Marchessau 2009).

² Siehe Bericht des Kapitäns der *Hansa Stavanger* (Kotiuk 2010).

³ Vgl. Ormerod 1997; Bohn 2007; Bono 2009.

⁴ Vgl. Joyner 2005, 137.

⁵ Vgl. Schwind 2009, 616.

⁶ Zitiert nach dem 22. Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982. Das Seerechtsübereinkommen regelt die Pirateriebekämpfung, sowohl die Piraterie durch Private als auch durch Staaten (Randelzhofer 2002, 321). Diese Definition entspricht verbatim der Genfer Seerechtskonvention von 1958 (Joyner 2005, 137).

⁷ Hier sei auf den Fall der Schiffes *Achille Lauro* verwiesen. Das italienische Passagierschiff wurde im Oktober 1985 im Mittelmeer von fünf palästinensischen Terroristen gekapert. Siehe auch Stockfisch 2004; Luft/Korin 2004.

⁸ Vortrag von Richter Dr. Türk an der Diplomatischen Akademie in Wien am 11.01.2010 und Murphy 2007.

⁹ Die Seeräuber hatten es auf das Gold abgesehen, in das die Flüchtlinge ihren gesamten Besitz umgesetzt hatten. Die Frauen und Kinder wurden verschleppt und zur Prostitution gezwungen (Carini/Macallen 2008, 214).

¹⁰ Vortrag von Richter Dr. Türk an der Diplomatischen Akademie in Wien am 11.01.2010.

¹¹ Vgl. Carini/Macallen 2008. Zum globalen Kontext siehe auch de Wijk 2010.

¹² Vgl. Anderson 2010.

¹³ Zum regionalen Kontext wird auf die vertiefenden Ausführungen bei Anderson (Anderson 2010) verwiesen.

¹⁴ Vortrag von Richter Dr. Türk am 11.01.2010.

¹⁵ Nach de Wijk 2010, 39. De Wijk verweist auf die Schwierigkeit genaue Statistiken zu erhalten.

¹⁶ Mader 2009. Es sei angemerkt, dass alle Zahlen zu Lösegeld auf Schätzung beruhen, da es dazu keine Veröffentlichungen gibt.

¹⁷ Frankfurter Allgemeine Zeitung, 30. Juni 2011, 12.

¹⁸ Grünhagen 2008, 13 f und Carini/Macallen 2008, 217 f.

¹⁹ Die Darstellung ist das Ergebnisse verschiedener Interviews, u.a. mit Cyrus Mody vom International Maritime Bureau in London am 14.04.2011.

²⁰ Interview mit Cyrus Mody am 14.04.2011.

²¹ In den Jahren 2007 bis 2009 wurde aus diesem Grund nur ein Befreiungsversuch unternommen.

²² Die dargestellte Taktik wird von somalischen Piratensyndikaten angewendet, unterliegt aber einem permanenten Wandel, insbesondere auf Grund des Druckes der Anti-Piraterie-Operationen und dem verbesserten Verhalten von Schiffsbesatzungen und Reedern.

²³ Vgl. Exquemelin 2007.

²⁴ Vgl. Wiese 2010, 30.

²⁵ Vortrag von Richter Dr. Türk am 11.01.2010. Siehe auch Bossow 2008.

²⁶ Das IMB berichtet im Jahr 2004 von 93 Piratenangriffen an den indonesischen Küsten und nur neun in malaysischen Gewässern und nur acht in den Hoheitsgewässern von Singapur.

²⁷ Vgl. Ho 2009.

²⁸ Vgl. Raymond 2009, 36.

²⁹ Vgl. IMB 2011, 8.

³⁰ Vgl. Wiese 2010, 40.

³¹ Vgl. Hosseus 2007, 233.

³² Interview mit Cyrus Mody am 14.04.2011.

³³ Vgl. International Maritime Bureau 2011, 19.

³⁴ Vgl. Boot 2009.

³⁵ Siehe Presseerklärungen der Operationsführung auf <http://www.eunavfor.eu> und International Maritime Bureau 2011, 23.

³⁶ Vgl. Stehr 2009.

³⁷ Mader 2009.

³⁸ Art. 105 Seerechtsübereinkommen 1982 (Randelzhofer 2002, 321).

³⁹ Siehe UN-Resolution 1816 vom 2. Juni 2008.

⁴⁰ Siehe UN-Resolution 1846 vom 2. Dezember 2008.

⁴¹ Die rechtliche Beurteilung erfolgte mit freundlicher Unterstützung von Mag. Sebastian Wsseticzka, Abteilung Fremdlegistik im BMLVS.

Quellenangaben

Anderson, D. (2010). *The New Piracy: The Local Context, Survival, Volume 52 (1)*, 44–49.

Bohn, R. (2007). *Die Piraten*, München.

Bono, S. (2009). *Piraten und Korsaren im Mittelmeer*, Stuttgart.

Boot, M. (2009). *Pirates, then and now: how piracy was defeated in the past and can be again*, *Foreign Affairs, Volume 88 (4)*.

Bossow, G. (2008). *Die Straße von Malakka*, in: Witthöft, H. J. (Hg.) *Köhlers Flottenkalender 2009*, Hamburg, 86–92.

Carini, M./Macallan F. (2008). *Piraten*, Bath.

De Wijk, R. (2010). *The New Piracy: The Global Context, Survival, Volume 52 (1)*, 39–43.

Exquemelin, A. O. (2007). *Piraten der Karibik*, Königswinter.

Grünhagen, R. (2008). *Die Auswirkungen von Piraterie und Terrorismus auf die internationale Seeschifffahrt und die Versicherung der Risiken durch die maritime Assekuranz*, Bremen.

Ho, J. (2009). *Combating piracy and armed robbery in Asia: The ReCAAP Information*

Sharing Centre (ISC), Marine Policy, Volume 33 (2), 432–434.

Hosseus, L. D. (2007). *Seehandel und Piraterie*, in: Kollmer, D. H./Mikusch, A. *Horn von Afrika*, Paderborn, 231–241.

International Maritime Bureau (2011). *Piracy And Armed Robbery Against Ships, Report For The Period Of 1 January – 31 March 2011*, London.

Joyner, C. (2005). *International Law in the 21st Century*, Lanham.

Kotiuk, K. (2010). *Frohe Ostern Hansa Stavanger, Bielefeld*.

Luft, G./Korin A. (2004). *Terrorism on the High Seas, Foreign Affairs, Volume 83 (6)*, 61–71.

Mader, G. (2009). *Unter Piraten. Der Soldat (4)*, 4.

Marchessau, P. (2009). *Geiselnahme auf der Le Penant*, Hamburg.

Murphy, M. N. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism. The Threat to International Security, Adelphi Papers (388)*.

Ormerod, H. (1997). *Piracy in the Ancient World*, Baltimore.

Randelzhofer, A. (2002). *Völkerrechtliche Verträge*, München.

Raymond, C. Z. (2009). *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait*, *Naval War College Review, Volume 62 (3)*, 31–42.

Schwind, H. D. (2009). *Kriminologie*, Heidelberg.

Stehr, M. (2009). *Piraten vs. Seeraumüberwachung*, in: Witthöft, H. J. (Hg.) *Köhlers Flottenkalender 2010*, Hamburg, 46–50.

Stockfisch, D. (2004). *Bedrohung auf See: Terrorismus und Piraterie*, in: Schröfl, J./Pankratz, T. (2004). *Asymmetrische Kriegführung – ein neues Phänomen der Internationalen Politik?*, Baden-Baden, 253–256.

Wiese, E. (2010). *Piraterie. Neue Dimensionen eines alten Phänomens*, Hamburg.

Weiterführende Literatur und Links

Heintze, H.-J. (2010). *Piraten, Warlords und zerfallende Staaten*, in: *Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung (Hg.) Söldner, Schurken, Seepiraten*, Wien, 107–122.

- Heller-Roazen, D. (2010). *Der Feind aller. Der Pirat und das Recht*, Frankfurt a.M.
- Hympendahl, K. (2003). *Pirates Aboard!*, Dobbs Ferry.
- Kempe, M. (2010). *Fluch der Weltmeere. Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900*, Frankfurt a.M.
- Kneissler, M. (2010). *Piratenterror*, Bielefeld.
- Mahnkopf, B. (2010). *Globale Ökonomie und Gewaltökonomien in den heutigen Kriegen und Konflikten*, in: Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung (Hg.) *Söldner, Schurken, Seepiraten*, Wien, 139–164.
- Matthies, V. (2010). *Was erobern Piraten und Kindersoldaten? Die Akteure der heutigen Kriege*, in: Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung (Hg.) *Söldner, Schurken, Seepiraten*, Wien, 75–92.
- Meier, D. (2004). *Seefahrer, Händler und Piraten*, Ostfildern.
- o.A. (2008). *Piratenüberfall – Noch einmal glimpflich verlaufen*, in: Witthöft, H. J. (Hg.) *Köhlers Flottenkalender 2009*, Hamburg, 99–100.
- Souza, P. (2006). *Die Beherrschung der Meere*, München.
- Stevenson, J. (2010). *Jihad and Piracy in Somalia*, in: *Survival*, Volume 52 (1), 27–38.
- Travers, T. (2007). *Pirates. A History*, Stroud.
- Wijk, R./Anderson, D. M./Haines, S. (2010). *The New Piracy: Three Contexts*, in: *Survival*, Volume 52 (1), 39–54.