



universität  
wien

# Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

„Piraterie auf den Weltmeeren“

Verfasser

Alen Lucic

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 300

Studienrichtung lt. Studienblatt: Politikwissenschaft

Betreuer: Univ.-Doz. Dr. Johann Wimmer



# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	7
2. Der theoretische Rahmen.....	14
2.1 Der Pirat als Feind des Menschengeschlechts.....	14
2.2 Die Herkunft des Begriffes Pirat.....	16
2.3 Der Weg zu modernen Definitionen der Piraterie im 20. Jahrhundert.....	18
2.3.1 Völkerrechtliche Definition der Piraterie heute.....	20
2.3.2 Die SUA-Konvention .....	23
2.3.3 Weitere Definitionen der Piraterie und des bewaffneten Raubes.....	24
2.4 Relevante Rechtsprinzipien bei der Verfolgung.....	25
2.5 Klassifikation der Seegebiete.....	27
2.6 Unterteilung der Piraterieangriffe nach der Gefährlichkeit .....	29
2.7 Der Gewaltbegriff.....	30
2.8 Ursachen der Piraterie.....	31
2.8.1 Die <i>failed states</i> Theorie.....	31
2.8.2 Andere Ursachen.....	37
2.9 Zusammenfassung.....	39
3. Die Geschichte der Piraterie.....	40
3.1 Die Seevölker.....	40
3.1.1 Das antike Griechenland.....	41
3.1.2 Rom.....	42
3.2 Das Mittelalter .....	44
3.2.1 Die Wikinger.....	44
3.2.2 Die Hanse.....	45
3.3 Die Korsaren des Mittelmeeres .....	47
3.4 Piraterie in Asien .....	50
3.4.1 Piraterie im südchinesischen Meer.....	51
3.4.2 Piraterie in Südostasien.....	52
3.4.3 Piraterie im indischen Ozean.....	53
3.5 Piraten der Karibik.....	55

3.6 Das goldene Zeitalter.....	60
3.7 Die moderne Piraterie im 20. Jahrhundert.....	62
4. Piraterie Heute .....	65
4.1 Zur allgemeinen Statistik.....	65
4.2 Piraterie als globales Phänomen.....	67
4.3 Piraterie und die <i>failed states</i> .....	71
4.4 Piraterie – eine Gefahr für die Seefahrt?.....	74
4.5 Kosten der Piraterie.....	76
4.6 Piraterie in Westafrika – Nigeria.....	80
4.7 Piraterie in Südostasien – Die Straße von Malakka.....	85
4.8 Piraterie in Ostafrika – Somalia und der Golf von Aden.....	93
5. Die Bekämpfung der Piraterie.....	101
5.1 Geographie.....	101
5.2 Einsatz von privaten Sicherheitsfirmen.....	102
5.3 Rechtliche Maßnahmen.....	105
5.4 Die Stärkung der Staatsfunktionen.....	108
5.5 Andere Herangehensweisen bei der Bekämpfung.....	111
6. Fazit.....	113
Anhang.....	120
Literaturverzeichnis.....	128

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Brennpunkte der Piraterie weltweit und Seehandelsströme.....	9
Abbildung 2: Klassifizierung der Seegebiete.....	28
Abbildung 3: Auszug aus dem FSI von 2011.....	36
Abbildung 4: Das Mittelmeer um 50 v. Chr.....	43
Abbildung 5: Mittelmeer zur Zeit der Korsaren.....	47
Abbildung 6: Die Karibik.....	56
Abbildung 7: Eigene Darstellung.....	58
Abbildung 8: Eigene Darstellung nach Daten aus IMB - Annual Reports.....	69
Abbildung 9: Anzahl der Piraterieüberfälle nach Regionen 2003-2010.....	70
Abbildung 10: Aufteilung nach obiger Tabelle.....	71
Abbildung 11: Kosten der Piraterie.....	79
Abbildung 12: Golf von Guinea – Westafrika.....	80
Abbildung 13: Eigene Darstellung nach Daten der IMB Annual Reports 2008 & 2010, Zu Westafrika wurden inkl. Nigeria 13 Länder gezählt.....	81
Abbildung 14: Südostasien - Straße v. Malakka und Indonesien.....	86
Abbildung 15: Eigene Darstellung nach Daten der IMB Annual Reports 2008 & 2010, Zu Südostasien wurden 10 Länder gezählt.....	87
Abbildung 16: Vgl. Stehr: Piraterie am Horn von Afrika, S. 6.....	96
Abbildung 17: Vgl. Stehr: Piraterie am Horn von Afrika, S. 6.....	97
Abbildung 18: Vgl. Petretto: Somalia keine Lösung, S. 7.....	98

# Abkürzungsverzeichnis

AMISOM	African Union Mission in Somalia
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CIA	Central Intelligence Agency
EiS	Eyes in the Sky
FSI	Failed States Index
GAM	Gerakan Aceh Merdeka
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organisation
ITOC	International Terrorism & Organised Crime Group
K&R	Kidnap and ransom
LLAR	Low-Level Armed Robbery
MCHJ	Major Criminal Hijack
MEND	Movement for the Emancipation of Niger Delta
MLAAR	Medium-Level Armed Assault and Robbery
NGO	Non-Governmental Organization
NSS	National Security Strategy
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ONI	Office of Naval Intelligence
PLO	Palestine Liberation Organization
PRC	Piracy Report Center
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
RMSI	Regional Maritime Security Initiative
SOMCAN	Somali Canadian Coastguard

SRÜ	Seerechtsübereinkommen
SUA	Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
tdw	tons deadweight
TFG	Transnational Federal Government
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention of the Law of the Sea
UNHCR	United Nations High Commissioner for Refugees
UNODOC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNOSOM	United Nations Operation in Somalia
V.O.C.	Vereenigde Oostindische Compagnie
WFP	World Food Programme



# 1. Einleitung

„Lasst uns dem Piraten eine Träne nachweinen,/ dem Piraten und der Piraterie!...Das edle Piratenleben, einst >> voller Dramen<<, ist endgültig vorüber; >>zertrümmert<< liegt die Burg seiner Vorfahren >>auf fruchtbaren Landstrichen<<, verwüstet sind die Gräber seiner Ahnen.“<sup>1</sup> Diese Worte entstammen einem Klagelied des französischen Schriftstellers Robert Desnos, das er 1936 verfasste. Sie spiegeln eine Zeitgeist wider, in dem die Piraterie nur mehr in Form von fantasievollen Romanen existierte. Die Zeiten von wagemutigen Seeräubern, die ihr Glück auf den Weltmeeren suchten, war spätestens in der Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Pariser Seerechtsdeklaration vorbei<sup>2</sup>. Interessanterweise haben die Staaten selbst zuvor von der Piraterie und der ihrer scheinlegitimen Form der Kaperei profitiert und diese selbst gefördert, da sie ihnen als ein Machtinstrument diente.

Dabei reicht die Geschichte der Piraterie bis zu den Anfängen der Schifffahrt zurück. Der amerikanische Historiker Angus Konstam zählt dieses Verbrechen heute zu den ältesten Gewerben der Welt.<sup>3</sup> Bei den alten Griechen galt sie zunächst noch als eine Art ehrenwertes Handwerk und in Homers Odyssee finden sich Spuren dieses Verbrechens. Cicero hingegen zählte die Piraten zu den besonderen Feinden, gegen die alle erdenklichen Mittel einzusetzen sind. Der Pirat ist ein besonderer Feind, da er durch seine Taten auf dem Meer keinen speziellen Feind hat, sondern die Allgemeinheit.<sup>4</sup> Er ist deshalb der Feind aller! Des Weiteren haben Ciceros Ausführungen zur Piraterie in der späteren Zeit Einfluss auf die Juristen und das Völkerrecht gehabt.

Lange Zeit wurde das Bild über die Piraten durch Romane, wie z. B. die Schatzinsel von Robert Louis Stevenson, geprägt. Der Pirat ist in der Fiktion eine Person, die äußerlich gesehen durch ein Holzbein, eine Pistole und einen Säbel, einen Hacken, einen langen schwarzen Bart, einen Papagei auf der Schulter etc. zu beschreiben ist. Ein Pirat ist in solchen Büchern oft jemand, der die See mit seinem unter Totenkopffahne segelnden Piratenschiff unsicher macht. Er widersetzt sich der staatlichen Autorität, plündert Handelsschiffe und lässt seine freie Zeit mit dem Konsum von viel Rum verstreichen. In der Filmreihe *Fluch der*

---

1 Zitiert nach: Daniel Heller-Roazen: Der Feind aller – Der Pirat und das Recht, Frankfurt am Main 2010, S. 27.

2 Vgl. Janice E. Thomson: Mercenaries, Pirates, & Sovereigns, Princeton 1994, S. 70.

3 Vgl. Angus Konstam: Piracy: The Complete History, Oxford (UK) 2008, S. 7.

4 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S. 11.

*Karibik* verkörpert der Pirat *Jack Sparrow* ein heute sehr populäres Bild des Piraten, der Schätzen nachjagt und stets zahlreiche Abenteuer erlebt. All das hat im Bewusstsein der Menschen eine Vorstellung von der Piraterie geschaffen, die stark überzeichnet ist und der Wahrheit in der Vergangenheit nur annähernd entspricht. Ebenso wurden die hin und wieder vorkommenden Piratenangriffe während des Großteils des 20. Jahrhunderts von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen oder als anachronistische Einzelfälle abgetan. Piraten waren Geschichte und existierten nur mehr in der Fiktion.

Die zahlreichen Piraterieüberfälle in der Straße von Malakka in Südostasien um die Jahrtausendwende zeigten, dass es doch noch Piraten gab, aber diesen Vorfällen wurde ebenfalls wenig Beachtung in den westlichen Medien geschenkt. Diese Angriffe zeigten, dass die Piraterie viel zu früh totgesagt wurde und vermutlich noch viel länger als gedacht eine Bedrohung für Schifffahrt bleiben wird. Piraterie gibt es noch in anderen Regionen der Welt, unter anderem vor den Küsten Nigerias und Somalias. In den 1970ern kam es zu zahlreichen Angriffen auf Schiffe, die vor den nigerianischen Häfen auf die Entladung ihrer Ware warteten.<sup>5</sup> Als Folge dieser Vorfälle zogen es die Schiffe vor, ihre Ware in den Nachbarstaaten zu entladen. Die maritime Sicherheit vor der nigerianischen Küste ist nach wie vor nicht gegeben und es kommt jährlich zu zahlreichen Vorfällen. Im vergangenen ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts wurde Somalia und die vor dem Land liegenden Seegebiete als ein weiterer Brennpunkt der Piraterie bekannt. Waren die Zahlen in den 1990ern auf einem niedrigen Niveau, stiegen sie nach 2000 leicht an, um ab 2006 jährlich in einem beträchtlichen Ausmaß anzusteigen. Im Jahr 2010 wurden alleine 219 Angriffe somalischer Piraten zugerechnet.<sup>6</sup> Die Gewalt auf See hat in den Seegebieten vor Somalia ein derart hohes Ausmaß angenommen wie noch nie zuvor. Aufgrund dieser Vorfälle hat sich die internationale Gemeinschaft als Antwort zur ausufernden Piraterie entschlossen, Kriegsschiffe in die betroffenen Gewässer vor Ostafrika zu entsenden. Bisher hat die Anwesenheit der Marineschiffe nicht zu einer Verringerung der Piraterieangriffe geführt.

Das internationale Engagement ist eine Folge der besonderen Wichtigkeit des freien internationalen Seehandels. Es wird geschätzt, dass 80% des Güterverkehrs auf See abgewickelt wird.<sup>7</sup> Waren, die beispielsweise in China für den europäischen Markt produziert

5 Vgl. Michael Stehr: Piraterie und Terror auf See – Nichtstaatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990 bis 2004, Berlin 2004, S. 76.

6 Vgl. Michael Stehr: Piraterie am Horn von Afrika. Bedrohung der zivilen Seeschifffahrt vor Somalia 2005 – 2010, Berlin 2011, S. 5.

7 Vgl. Stormy-Annika Mildner; Franziska Groß: Piraterie und Welthandel: Die wirtschaftlichen Kosten, in:

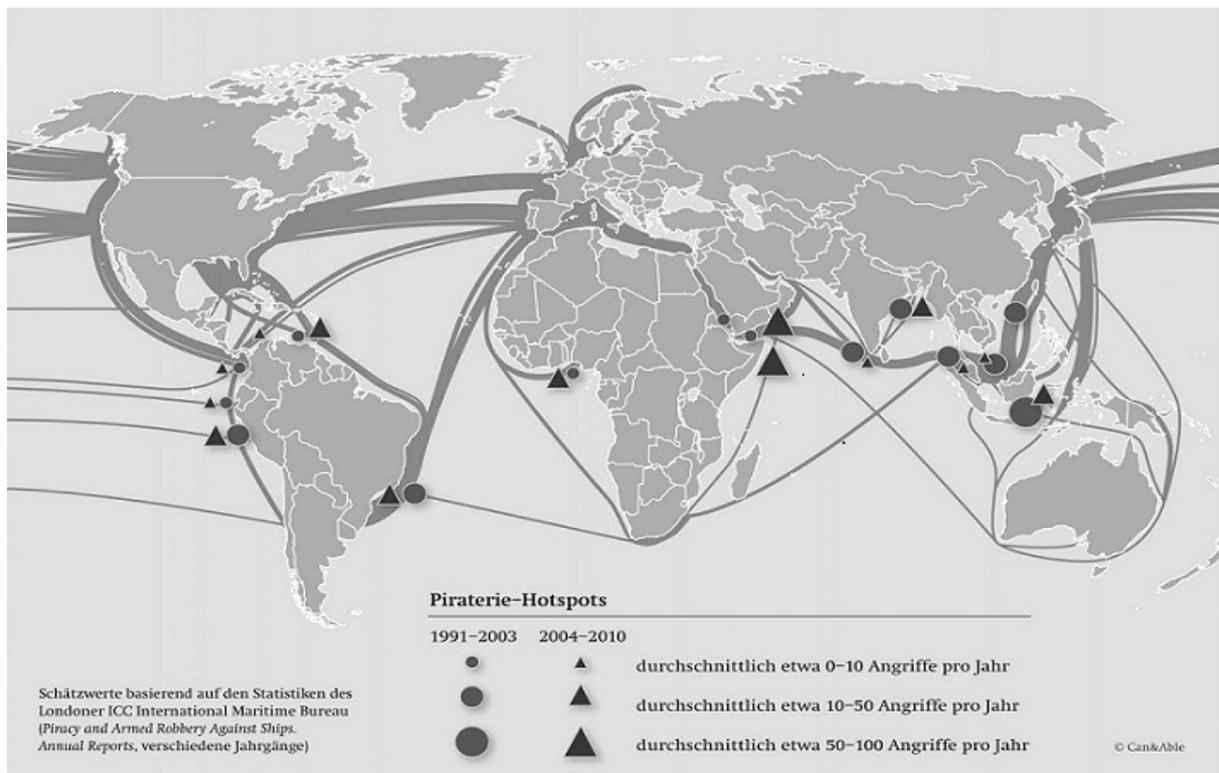


Abbildung 1: Brennpunkte der Piraterie weltweit und Seehandelsströme

8

werden, müssen auf ihrem Weg nach Europa mehrere Engpässe passieren, wo die transportierenden Schiffe leichte Beute für die Piraten sind. Die wichtigen Stellen, wie die Straße von Malakka oder der Golf von Aden zwischen Somalia, Jemen und dem Roten Meer, werden jährlich von einer hohen Anzahl von Schiffen passiert. Eine Umfahrung des Horns von Afrika um das Kap der Guten Hoffnung in Südafrika ist oft sehr umständlich und langwierig, was letztendlich höhere Transportkosten zur Folge hat. Diese Option wird deshalb von den Schiffseignern abgelehnt, welche die gefährlichere Route aus praktischen Gründen trotzdem bevorzugen. Viele Piratenangriffe in einer bestimmten Region können zu unerwünschten Folgen für den Handel sowohl in den dortigen Ländern als auch in Europa führen. Diese können sich in höheren Versicherungskosten niederschlagen, die von den Schiffseigentümern getragen werden müssen und am Ende zu höheren Preisen bei den Kunden in Europa führen. Deshalb sind auch die Menschen in einem Binnenstaat wie Österreich von der Piraterie betroffen und das trotz der großen Entfernung zwischen dem Ort eines Vorfalls und Europa.

Stefan Mair (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010, S. 21.

8 Stefan Mair (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010, S. 4.

Neben den wirtschaftlichen Kosten geht auch ein Risiko für die Umwelt von der Piraterie aus. Ein von Piraten gekapertes Schiff, das während des Überfalls führungslos ist, kann im schlimmsten Fall in einer Meeresstraße auf Grund laufen und eine Umweltkatastrophe verursachen. Die Schäden, die ein Tankerunglück auslösen kann, sind für die Umwelt verheerend. Es ist nicht anzunehmen, dass die Piraten einen Unfall solcher Art mit Absicht verursachen, denn sie würden sich damit auch selbst schaden. Glücklicherweise ist es bisher noch nicht zu einem dramatischen Vorfall dieser Art gekommen.

Auffällig ist, dass sich viele der registrierten Angriffe nicht in der Nähe der entwickelten Industriestaaten, sondern vor den Küsten der sogenannten *failed-* bzw. *weak states* ereignen. Diese sind Staaten, die über ein hohes Maß an Staatszerfall verfügen und in denen der Staat an sich bei der Erfüllung seiner Kernfunktionen scheitert. Das Gewaltmonopol ist beispielsweise in solchen Staaten nicht gegeben bzw. es ist in einer rudimentären Form vorhanden. Sie können die nichtstaatliche Gewalt im Inneren nicht auf einem niedrigen Niveau halten und scheitern ebenfalls bei der Kontrolle von privater Gewalt, welche vom Territorium eines solchen Staates ausgeht. Eine mögliche Form von privater nichtstaatlicher Gewalt auf See ist unter anderem die Piraterie. Abhängig von den Orten, an denen sich die Piraterievorfälle ereignen, und der Lage der *failed states*, lässt sich eine Verbindung zwischen der Piraterie und solchen Staaten vermuten. Wenn es diese gibt, dann ist die Lösung für die Bekämpfung der Piraterie an Land zu finden und nicht auf See.

Ausgehend von der langen Geschichte der Piraterie, der Bedeutung der maritimen Sicherheit für den Seehandel und der vermuteten Verbindung zwischen der Piraterie und den *failed states* ergeben sich folgende Fragestellungen. Deren Beantwortung wird in dieser Diplomarbeit zur *Piraterie auf den Weltmeeren* erfolgen. Diese lauten:

- Welche Ursachen bzw. Faktoren erklären die heutige Existenz der Piraterie und gibt es eine Verbindung zwischen ihr und den *failed states*?
- Welche Erkenntnisse lassen sich aus der langen Geschichte der Piraterie gewinnen?

Die zentrale Fragestellung von den zwei formulierten beschäftigt sich mit der Erklärung, warum es die Piraterie noch heute gibt, wobei sich ausgehend von dieser und der Zweiten noch andere ergeben, deren Beantwortung im Kontext der Piraterie ebenfalls sinnvoll ist. Diese wichtigen Punkte beschäftigen sich mit der Definition der Piraterie, der aktuellen Lage

in den derzeitigen Brennpunkten auf See und den Maßnahmen, die gegen die Piraterie getroffen werden. Aufgrund der genannten Fragen hat diese Diplomarbeit einen generellen Charakter. Ihr Ziel liegt neben der Beantwortung der formulierten Fragen in der Absicht, das scheinbar einfache, jedoch höchst komplexe und aktuelle Thema der Piraterie, politikwissenschaftlich zu behandeln. Die Fachliteratur zur Piraterie war bis vor einigen wenigen Jahren recht überschaubar, wobei historische Werke, wie das von Angus Konstam, dominierten. In den letzten Jahren hat die Aktualität des Problems der nichtstaatlichen Gewalt auf See zu zahlreichen Publikationen, die sich mit der Piraterie beschäftigen, geführt. Manche von ihnen, wie die von Marie Kronberg<sup>9</sup>, beschäftigen sich mit der Piraterie und dem internationalen Recht, oder verfassen ihre Arbeit auf der Basis von historischen Texten, wie z. B. der Literaturwissenschaftler Daniel Heller-Roazen. Eine andere Autorin, Janice E. Thomson, beschäftigt sich hingegen in ihrem 1994 erschienen Buch unter anderem mit dem Verhältnis zwischen der Piraterie und der Politik bzw. sie versteht die Piraterie als eine „...*Übergangserscheinung staatlicher Gewaltmonopolisierung*.“<sup>10</sup>

Das Problem mit den zahlreichen Publikationen, die sich mit der Piraterie beschäftigen, liegt in der zu starken Fokussierung auf ein einzelnes Thema. Die Autoren blicken durch ihre eigene Brille auf die Piraterie und übersehen dabei möglicherweise andere wichtige Aspekte in diesem komplexen Thema. Gewiss tun sie das, um einen Aspekt der Piraterie ausreichend zu behandeln, aber sie wollen sich auch von der wissenschaftlichen Konkurrenz absetzen. Dies ist verständlich, da der Sinn von wissenschaftlicher Arbeit nicht nur in der reinen Reproduktion von bereits bestehendem Wissen liegt. Allerdings entsteht durch die starke Fragmentierung der Literatur ein Mangel an überblickenden wissenschaftlichen Werken, welche die zahlreichen, in einzelnen Bereichen gewonnenen Erkenntnisse zu einem Ganzen formen, und auf diese Weise neue Erkenntnisse gewinnen. Mit dieser Diplomarbeit wird daher versucht, die Piraterie, ausgehend von den genannten Forschungsfragen, allgemein unter der Berücksichtigung vieler Aspekte zu behandeln, wobei auch hier im Sinne einer Konkretisierung der Arbeit ein Fokus auf die *failed states* und ihr Verhältnis zur Piraterie gelegt wird.

---

9 Marie Kronberg: Seepiraterie und internationales Recht. Pirateriebekämpfung mit Mitteln des Völkerrechts und des Europarechts, Hamburg 2011.

10 Michael Kempe: Fluch der Weltmeere – Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500 -1900, Konstanz 2010, S. 22.

Methodisch gesehen wird für die Erörterung der Fragestellungen die Literaturanalyse der vorhandenen gegenwärtigen Quellen angewendet. Zur Unterstützung dieser wird dabei Wert auf die historische Analyse anderer Texte gelegt, damit der Ursprung der Piraterie besser verstanden wird. Zusätzlich zu den qualitativen Quellen werden quantitative Daten in Form von Statistiken zur Piraterie und der Failed State Index (FSI) herangezogen. Die zahlreichen zu analysierenden Daten werden dabei hinsichtlich des Kontextes der Piraterie entsprechend analysiert und interpretiert.

Diese Diplomarbeit zur Piraterie auf den Weltmeeren ist in sechs Kapitel gegliedert. Im Anschluss an die Einleitung, in der in das zu analysierende Thema eingeführt wird, folgt der theoretische Rahmen in Kapitel 2. In diesem werden die wesentlichen theoretischen Überlegungen präsentiert, mit Hilfe derer die Empirie analysiert wird. Dabei wird zunächst im ersten Teil des Kapitels die Rolle des Piraten als einem besonderen Feind untersucht, sowie die Herkunft des Begriffes Pirat selbst. In weiterer Folge werden der lange Weg zu einer Definition der Piraterie sowie weitere für die Piraterie relevante Aspekte erörtert, wie beispielsweise die Rechtsprinzipien bei der Verfolgung der Piraten, die Klassifikation der Seegebiete und die Einordnung der Piraterie nach dem Grad der Gefährlichkeit. Im zweiten Teil dieses Kapitels wird, ausgehend vom Gewaltbegriff, der theoretische Rahmen für die Ursachen der Piraterie abgesteckt. Dabei werden insbesondere die *failed states* Theorie und weitere mögliche Ursachen/ Faktoren präsentiert, die die Existenz der Piraterie in der heutigen Zeit erklären können.

Kapitel 3 der Diplomarbeit hat das Ziel, die lange Geschichte der Piraterie von den Anfängen bis zur Gegenwart darzustellen. Dabei wird zunächst chronologisch vorgegangen und später nach Region. Die Funktion des Kapitels besteht in der Stärkung des Vorgehenden, wobei untersucht wird, ob es in der Geschichte gewisse Muster gibt, welche sich wiederholen und durch den theoretischen Rahmen zu analysieren sind. Kapitel 3 in dieser Diplomarbeit hat also nicht nur den Zweck, einen einfachen und kurzen Abriss über die Geschichte der Piraterie darzustellen, sondern auch mögliche Erkenntnisse, welche die Existenz der Piraterie heute erklären können, zu liefern. Aus ihr sind auch mögliche Herangehensweisen bei der Bekämpfung dieses besonderen Verbrechens abzuleiten.

Das nachfolgende Kapitel 4 behandelt die heutige Piraterie auf den Weltmeeren. Um die Piraterie besser zu verstehen, wird zunächst die Herkunft der statistischen Daten diskutiert,

mit denen schließlich die Piraterie als ein globales Phänomen präsentiert wird, welches in vielen Regionen der Welt vorkommt. Die These, dass es eine Verbindung zwischen der Piraterie und den *failed states* gibt, wird zunächst diskutiert und hinterfragt. Dabei werden statistische Daten zu den Piraterieangriffen weltweit mit denen aus dem FSI verglichen und interpretiert. Im Anschluss an dieses Unterkapitel werden wichtige Punkte, wie die Frage, ob von der Piraterie eine Gefahr für die Seefahrt ausgeht oder nicht und welche Kosten sie verursacht, erläutert. Anhand der Daten aus den jährlichen IMB-Berichten erfolgt eine Analyse der Piraterie und der Fragestellungen sowie der These. Dies geschieht in den jeweiligen drei Fallstudien zu den Ländern/ Regionen, in denen sich die meisten Angriffe ereignen. Ausgewählt wurden dabei Nigeria in Westafrika, die Straße von Malakka & Indonesien in Südostasien und Somalia in Ostafrika. In der ersten Fallstudie zu Nigeria kommt es jedes Jahr zu zahlreichen Vorfällen und es könnte zu einem weiteren höchst gefährlichen Gebiet für die Schifffahrt werden, in der Zweiten gab es in der Vergangenheit viele Piratenangriffe, aber diese konnten zurückgedrängt werden und in der Dritten geht es um den derzeit größten Brennpunkt der Piraterie auf der Welt, Somalia. In allen drei Fallstudien erfolgt eine Untersuchung, durch die *failed states* Theorie und die vermutete Verbindung zwischen der Piraterie und den gescheiterten Staaten. Falls diese These nicht ganz zutrifft, so werden andere Ursachen, welche die Existenz der Piraterie dort erklären können, diskutiert.

Das Kapitel 5 hat als Ziel, die verschiedenen Herangehensweisen bei der Bekämpfung der Piraterie zu diskutieren. Dabei werden die unterschiedlichen Herangehensweisen präsentiert und hinsichtlich möglicher Problematik erörtert. Im Fokus stehen hierbei die Möglichkeiten, welche der internationalen Gemeinschaft, den Nationalstaaten und den Reedern zur Verfügung stehen. Welche Handlungsoptionen privaten Jachten zu empfehlen sind, werden nicht diskutiert, da sich die Diplomarbeit nicht speziell mit ihnen beschäftigt. Zusätzlich zu den bereits getroffenen Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie werden darüber hinaus weitere Ideen gezeigt, wie die Piraterie zu bekämpfen ist.

Im letzten Kapitel 6 werden die gewonnen Erkenntnisse in der Diplomarbeit zur Piraterie auf den Weltmeeren zusammengefasst und präsentiert. Dies geschieht in Form einer Zusammenfassung wesentlicher Punkte der Arbeit und der Diskussion einer möglichen Perspektive für die weitere Entwicklung.

## 2. Der theoretische Rahmen

Dieses Kapitel hat als Ziel, den theoretischen Rahmen für die Empirie zu bilden. Dabei wird zunächst der Begriff „Pirat“ von den Anfängen bis Heute untersucht sowie seine wechselvolle Geschichte als der „Feind aller“, welche sein heutiges Verständnis prägt. Anschließend wird die aktuelle rechtliche Lage zur Piraterie geklärt und ebenso die Klassifizierung. Im Anschluss wird der Gewaltbegriff diskutiert und die Verbindung dieser Gewaltform zu den „failed states“. Schlussendlich werden noch weitere Faktoren zur Problematik behandelt.

Der Literaturwissenschaftler Daniel Heller-Roazen stellt in seinem Buch „Der Feind aller – Der Pirat und das Recht“ die These auf, dass das heutige Verständnis, welches wir von der Piraterie haben, seine Wurzeln in der Antike hat und von vier Charakteristika bestimmt wird.<sup>11</sup> Dazu zählt ein Gebiet, in dem rechtliche Ausnahmen gelten, über das ein Staat keine Kontrolle hat, wie heute z. B. die Hohe See. Zweitens agiert in diesem Gebiet ein Akteur, dessen Gegnerschaft von universeller Natur ist, da der Pirat kein politischer oder ein Gegner eines Einzelnen ist.<sup>12</sup> Diesen beiden Charakteristika zufolge ist der Pirat ein unrechtmäßiger Feind, der kein gewöhnlicher Verbrecher ist, weil sein Aktionsgebiet eine Ausnahme bildet und er kein politischer Feind ist. Somit kann es keinen Krieg oder Frieden mit ihm geben. Diese drei Bedingungen führen schließlich zum Umstand, dass gegen Piraten, da sie keine Kriegsfeinde und auch keine normalen Verbrecher sind, ganz andere Maßnahmen getroffen werden müssen. Diese können sowohl militärische als auch polizeiliche Schritte sein.

### 2.1 Der Pirat als Feind des Menschengeschlechts

Der römische Philosoph Cicero unterschied in seinen Schriften zwischen rechtmäßigen und unrechtmäßigen Feinden. Mit den Ersten kann ein rechtmäßiger Staat Kriege führen, Verträge unterzeichnen und ihm gewisse Rechte als einem gleichrangigen Gegner zugestehen. Den unrechtmäßigen Feinden, zu denen der Pirat zählt, werden keine solchen Rechte zugestanden, weil dieser besondere Feind keiner rechtmäßigen Gemeinschaft angehört, in der gewisse Pflichten bestehen. Die Beziehung zwischen dem Staat und dem Piraten ist asymmetrischer Art, weil es keine Gleichrangigkeit gibt. Da der Pirat „*der gemeinsame Feind aller*“

<sup>11</sup> Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S.11.

<sup>12</sup> Vgl. Ebd., S.11.

(*communis hostis omnium*) ist, kann und darf mit ihm kein Treueverhältnis gebildet werden. Somit ist es nicht möglich mit ihm Krieg zu führen oder mit ihm einen Friedensvertrag abzuschließen.<sup>13</sup> Zuverlässigkeit ist ein weiteres Kriterium, zu dem der Pirat nicht fähig ist, weil er sich nicht an Versprechen hält.

Ciceros Haltung gegenüber dem Piraten wirft Fragen auf, wie zum Beispiel: Wie kann es sein, dass es einen Feind gibt, der außerhalb der Gemeinschaft existiert, die den Anspruch erhebt, alle zu sein? Roazen zufolge wird durch die Konstruktion eines äußeren Feindes, der nicht Teil der Gemeinschaft ist, die Grenze zur Gemeinschaft erst sichtbar.<sup>14</sup> Das Gleiche gilt für den öffentlichen Feind, der erst konstruierbar wird, wenn es einen nicht öffentlichen gibt. Ein gewisser Widerspruch in Ciceros Argumentation zeigt sich, wenn jemand in einem Kampf gegen einen Piraten alle erdenklichen Mittel ohne Maß einsetzt, denn dann wird er selbst zu einem treulosen Piraten. „*Im Umgang mit dem gemeinsamen Feind aller muss man genauso handeln wie er: Treulos.*“<sup>15</sup> Cicero sagt im Prinzip, dass es eine Pflicht gibt, die zu pflichtlosem Handeln auffordert.<sup>16</sup> Trotz gewisser Fragen und Widersprüche sollten seine Standpunkte bezüglich *des gemeinsamen Feindes aller* später von anderen Gelehrten aufgegriffen werden.

In der frühen Neuzeit wurde die Idee der Andersartigkeit des Piraten weiterverfolgt. Unterschieden wurde von vielen Autoren zwischen privaten und öffentlichen Feinden sowie jenen, die außerhalb waren, den Piraten. Ein italienischer Gelehrter des 14. Jahrhunderts war der Ansicht: „*Feinde (hostes) sind nicht mit Piraten (pyrates) zu vergleichen, denn letztere haben sich, mit dem Recht als solchem, von dem Treueprinzip losgesagt.*“<sup>17</sup> Des Weiteren erklärte er Piraten zu den *Feinden des Menschengeschlechts*. Die Kriegstheorie besagte, dass Feindseligkeiten erst mit einer Kriegserklärung beginnen, mit Ausnahme in Bezug auf den Piraten, der durch seine Verbrechen bereits im Krieg ist. In dieser theoretischen Überlegung war der Staat schon von Beginn an im Krieg mit den Piraten, was in gewissem Gegensatz zu Ciceros Überlegungen steht. Andere waren wiederum der Meinung, dass Piraten der Status von Kriegsgegnern wegen ihrer Andersartigkeit nicht zuzuerkennen ist, sie aber sehr wohl mit allen legalen kriegerischen Mitteln bekämpft werden dürfen. Mit dem 18. Jahrhundert verfestigte sich die Überlegung, dass es besondere Feinde gibt, die unter besonderen

---

13 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S.17.

14 Vgl. Ebd., S.18.

15 Vgl. Ebd., S.23.

16 Vgl. Ebd., S.25.

17 Vgl. Ebd., S.134.

Umständen zu bekämpfen sind. All diese Überlegungen wurden im Laufe der folgenden Jahrhunderte weiterentwickelt und gegebenenfalls revidiert, wie die, dass die Piraten trotz ihrer Taten ihre Menschenrechte nicht verlieren.

## 2.2 Die Herkunft des Begriffes Pirat

Seeraub gibt es schon seit den Anfängen der Schifffahrt und zahlreiche Schriften aus der Antike bezeugen von seiner Existenz. Bei den antiken Autoren dominierten zwei Begriffe für Räuber, die mit ihren Schiffen zur Beutejagd aufbrachen. Zunächst gibt es den Ausdruck *lēistēs*, welcher den Substantiv *lēis* als Ursprung hat und so viel bedeutet wie *Beutegut* oder *Beute*.<sup>18</sup> Der andere Ausdruck, den sie hatten, war *peiratēs*, der vermutlich mit dem Substantiv *peira* (*Versuch*) und dem Verb *peiraō* verwandt ist.<sup>19</sup> Ein Pirat ist also eine Person, die zu einer Beute zu gelangen versucht oder etwas wagt. Vom Letzten der beiden Ausdrücke wurde *peiratēs* zur dominanten Bezeichnung, von der sich der moderne Ausdruck *Pirat* ableitet.

Die Römer haben sich bei ihren Bezeichnungen für die Seeräuber an den Griechen orientiert, da es eine gewisse kulturelle Verwandtschaft gab. Die Römer hatten für die Seeräuber auch mehrere Ausdrücke. Sie verwendeten einerseits das Substantiv *praedo* (*Beute*) und das Wort *latro* (*Söldner*), wobei das Letztere über die Zeit seine Bedeutung veränderte und für *Bandit* oder *Pirat* stand. Bei diesen Wörtern handelte es sich um eine Beschreibung für den Erwerb von Reichtum durch Raub. Andererseits benutzten sie vor allem den Ausdruck *pirata*, der verwandt war mit dem griechischen *peiratēs*. Das Gemeinsame an all diesen Worten war, dass sie zugleich die Räuber an Land und auf See bezeichneten. Der Unterschied zwischen Raub an Land und auf See war den antiken Autoren bestimmt bewusst, aber dennoch machten sie keine sprachliche Unterscheidung. Dies hing vermutlich mit den Tatsachen zusammen, dass die Piraterie in der Antike eine Küstenpiraterie war, wobei oft Städte und Dörfer geplündert wurden und weniger im klassischen Sinne die Schiffe. Zugleich konnten Piraten Einzelne, Stämme als auch Völker sein und oft wurden auch politische Gegner als solche bezeichnet.<sup>20</sup>

---

18 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S.41.

19 Vgl. Ebd., S. 41.

20 Verweis auf Kapitel 3 „Die Geschichte der Piraterie – Antike“.

Eine interessante Entwicklung erfuhr der Begriff des Piraten, als die Gelehrten im Mittelalter die Idee der Repressalienbriefe, die ihre Ursprünge in der Antike haben, aufgriffen und sich die Herrscher dieser Gewalt aus Eigennutz zu bemächtigen versuchten. Mit diesen Briefen autorisierten sie die private Gewalt und den Raub zu See, was letztendlich lediglich eine Scheinlegitimität war. In der Realität waren die Piraten von den sogenannten Kaperern mit ihren Kaperbriefen kaum zu unterscheiden. Oft änderten diese ihre Rollen und so wurden aus Piraten Kaperer und aus Kaperern Piraten, ganz zu schweigen davon, dass der Begriff des Piraten wieder zu einer Fremdbezeichnung wurde.<sup>21</sup>

Hier wurde deutlich, wie sehr sich die Definitionen in den europäischen Staaten voneinander unterschieden. Manche modernen Denker vertraten den Standpunkt, dass der Souverän entscheidet, wer als Pirat zu gelten hat und wer nicht, während andere, wie Hugo Grotius, das Motiv zur Quelle der Unterscheidung machten. Man konnte entweder im staatlichen Dienst sein oder sich rein zum Zweck der Seeräuberei vereinen. Es dauerte bis zum 18. Jahrhundert, bis es eine einigermaßen zufriedenstellende Definition der Kaperer, oft auch Korsaren genannt, gab. Diese Personen führten nämlich einen öffentlichen Krieg im Namen eines Herrschers mit privaten Mitteln.<sup>22</sup> Eine deutliche Unterscheidung zwischen Kaperern und Piraten kam erst 1856 mit der Pariser Seerechtsdeklaration, in der sich die führenden Staaten darauf einigten, die Kaperei einzustellen. Somit war jeder nichtstaatliche Angriff auf ein ziviles Schiff, welches außerhalb der territorialen Gewässer der Staaten stattfand, als ein Akt der Piraterie einzustufen.

Mit dem Ersten Weltkrieg kam die Diskussion erneut auf, wer als ein Pirat einzustufen ist, als die deutsche Marine verstärkt auf U-Bootkriegsführung setzte. Das Seekriegsrecht verlangt unter anderem die eindeutige Identifikation staatlicher Schiffe, die Schonung Neutraler und die Aufnahme der Besatzung eines feindlichen Schiffes im Falle einer Versenkung.<sup>23</sup> All diese Anforderungen waren aus technischen Gründen vor allem in der Anfangszeit kaum zu realisieren und sind es zum Teil immer noch nicht. Angelsächsische Juristen billigten die Angriffe nicht, weil sie ihrer Ansicht nach gegen das althergebrachte Kriegsrecht verstießen, da sich die U-Boote nicht identifizierten, zivile Schiffe versenkten und die Besatzungen dieser Schiffe nicht aufnahmen. In der Praxis wurde kein einziger gefangengenommener deutscher U-Bootoffizier jemals der Piraterie angeklagt. Schließlich

---

21 Verweis auf Kapitel 3 „Die Geschichte der Piraterie“.

22 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S.108.

23 Vgl. Ebd., S.176.

wurden diese Akte im Staatsauftrag begangen. Dass es unmöglich war, diese U-Boote zu verwenden, ohne gewisse Regeln zu missachten, war zu erkennen und so versuchten einige Staaten im Londoner Protokoll von 1936, das bereits bestehende Kriegsrecht auf die U-Boote zu erweitern.<sup>24</sup> Nichtsdestotrotz wurde noch keine präzise darauf Antwort gefunden, wer als Pirat zu bezeichnen ist. Kriterien wie beispielsweise der Verbrecherische Gewaltakt, der Wille zum Raub, eine Bedrohung des Handels, die See als Ort des Vorfalles, Entnationalisierung des Piratenschiffes, wurden vorgeschlagen.<sup>25</sup> Einigkeit kam nicht zustande und es sollten noch weitere Jahre vergehen, bis eine Definition kodifiziert wurde.

## 2.3 Der Weg zu modernen Definitionen der Piraterie im 20. Jahrhundert

1924 begann ein Unterkomitee des Völkerbundes mit der Ausarbeitung eines Entwurfs zur internationalen Vereinheitlichung der Definition der Piraterie. Das Komitee kam im Grunde überein, dass Piraterie ein Gewaltakt ist, der sich gegen andere Personen oder Eigentum richtet, auf der internationalen See stattfindet und von Privatpersonen ohne staatliche Legitimation zu persönlichen Zwecken begangen wird.<sup>26</sup> Da sich die Staaten im Völkerbund nicht einigen konnten, weil sie beispielsweise eine Einschränkung der Seekriegsführung befürchteten, wurden die Bemühungen, eine gemeinsame Definition zu finden, vorerst gestoppt. Das Prinzip der Universalität wegen der besonderen Schwere des Verbrechens, ergo das Recht auf Verfolgung der Piraten durch jeden Staat, war vielleicht das Einzige, dem alle zustimmen konnten. Dennoch sollten diese Kernelemente später die Rechtsentwicklung beeinflussen, wie z. B. der Harvard-Entwurf von 1932, der selbst die Piraterie folgendermaßen definierte:

Artikel 3 des Harvard-Entwurfs:

*Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state:*

*1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison, or kill a person or with intent to steal or destroy property, for private ends without bona fide purposes of asserting a claim of right, provided that the*

---

24 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S.180.

25 Vgl. Ebd., 184.

26 Vgl. A. Bruce Elleman; Andrew Forbes; David Rosenberg: Piracy and Maritime Crime – Historical and Modern Case Studies, Newport/ Rhode Island 2010, S. 22.

*act is connected with an attack on or from the sea or in or from the air. If the act is connected with an attack which starts from on board ship, either that ship or another ship which is involved must be a pirate ship or a ship without national character.*

*2. Any act or voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts which make it a pirate ship.*

*3. Any act of instigation or of intentional facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 of this article.<sup>27</sup>*

Dieser Entwurf weist die vom Unterkomitee des Völkerbundes definierten Kernelemente auf. Die Piraterie findet in einem Raum statt, über den kein Staat die Kontrolle hat, weist ein Gewaltelement auf und dient dem privaten Zweck. Rebellen, die früher nicht den Status einer kriegsführenden Partei hatten, wurden manchmal, wenn sie auf dem Meer tätig waren, als Piraten bezeichnet und verfolgt.<sup>28</sup> Dieses ökonomische Argument macht eine Unterscheidung zwischen politischen und privaten Akteuren möglich. Eine mögliche Meuterei auf einem Schiff wird nicht als Piraterie gesehen, sofern die meuternde Besatzung nicht einen Akt der Piraterie begeht, wie beispielsweise eine Kaperung eines anderen Schiffes. Trotz der gemachten Fortschritte im Harvard-Entwurf wurde dieser wegen zwischenstaatlicher Differenzen nicht allgemein akzeptiert.

Der nächste Schritt in der Rechtsentwicklung zur Piraterie fand unter dem Schirm der Vereinten Nationen (UN), in der Genfer Seerechtskonvention von 1958, statt. Artikel 15 der Konvention ist etwas simpler verfasst und präziser in der Definition als der Harvard-Entwurf. Da die Definition der Piraterie in der Genfer Konvention von 1958 im Seerechtsübereinkommen von 1982 nahezu wortgleich übernommen wurde, wird sie später aufgeführt. Die Piraterie wird im Art. 15 wieder als ein Akt der Gewalt oder der Absicht zur privaten Bereicherung auf Hoher See betrachtet. Elleman et al. sind der Ansicht, dass der Unterparagraph (1) des Artikels 15 alle Gewaltakte, die von Kriegsschiffen und anderen offiziellen Schiffen eines jeden Staates in diesem speziellen Rechtsraum begangen werden, noch deutlicher als der Entwurf von 1932 ausschließt.<sup>29</sup> Außerdem muss dieser Gewaltakt von einem Vehikel gegen ein anderes, dessen Passagiere oder Eigentum gerichtet sein. Interessant ist noch, so Elleman et al., die Erwähnung des Wortes „*illegal*“ am Anfang des Artikels. Es

---

27 Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, S. 24.

28 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S. 225.

29 Vgl. Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, S. 26.

impliziert die Existenz von legaler privater Gewalt auf der Hohen See, ohne zu beschreiben, wie sie zu denken ist. Die bereits erwähnte, umstrittene und längst verbotene Kaperei könnte damit gemeint sein, oder auch eine andere, noch nicht zu denkende Form der Gewalt.

Weitere Artikel der Konvention von 1958, wie z.B. Artikel 16, betreffen und erläutern die Meuterei in einem ähnlichen Sinn wie im Harvard-Entwurf. Zu erwähnen ist noch der Artikel 14, der die Staaten zur Kooperation im Kampf gegen die Piraterie im Rahmen ihrer Möglichkeiten aufruft. Staaten müssen allerdings nicht zwingend handeln, wenn das ihre Kapazitäten erschöpfen würde.

### 2.3.1 Völkerrechtliche Definition der Piraterie heute

Der Weg zur einer eindeutigeren und weiter akzeptierten Definition der Piraterie, die heute noch die rechtliche Grundlage für viele Staaten bildet, erfolgte am 10. Dezember 1982 im Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen, das 1994 in Kraft trat.<sup>30</sup> Für Staaten, die dem Übereinkommen nicht beigetreten sind, wie z. B. die USA, gilt weiterhin die Genfer Seerechtskonvention.<sup>31</sup> Es handelt sich hierbei, wie vorher angekündigt, im Wesentlichen um die Genfer Seerechtskonvention, die in einigen Punkten erweitert und verändert wurde. Die Piraterie selbst wird in der deutschen Übersetzung der Konvention als Seeräuberei bezeichnet. Im SRÜ beschäftigen sich die Artikel 98, 100-107, 110 und 111 mit der Seeräuberei. Den Kern bildet Art. 101 des SRÜ, der die Piraterie/ Seeräuberei definiert:

Artikel 101 des SRÜ:

*a) 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 Luftfahrzeugs,*

*ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte;*

---

30 Engl. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

31 Vgl. Kronberg: Seepiraterie und internationales Recht, S. 15.

*b) jede freiwillige Beteiligung am Einsatz eines Schiffes oder Luftfahrzeugs in Kenntnis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, dass es ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug ist;*

*c) jede Anstiftung zu einer unter Buchstabe a oder b bezeichneten Handlung oder jede absichtliche Erleichterung einer solchen Handlung.<sup>32</sup>*

Wie in der Vorgeschichte der Pirateriedefinition enthält der heutige völkerrechtliche Begriff der Piraterie in dem SRÜ im rechtlichen Sinne folgende Charakteristika:

1. eine Gewalttat oder Plünderung
2. ein privates Motiv der Bereicherung
3. eine Begehung durch Privatpersonen eines privaten Vehikels
4. Zwei-Vehikel-Element
5. Ort der Handlung ist ein Gebiet außerhalb der staatlichen Kontrolle

Diese Merkmale schließen damit jegliche politische oder religiös motivierte Gewalttat auf der See aus, wie beispielsweise den Terrorismus. Dies wird später in einem Sonderkapitel ausführlich diskutiert. Zusätzlich umfasst das SRÜ aufgrund der geographischen Einschränkung in der Definition keine Gewalt, die innerhalb der Zwölf-Meilen-Zone begangen wird, in der ein Staat volle Hoheitsrechte ausübt. Dieses Hoheitsrecht kann durchbrochen werden, wenn ein UN-Mandat fremde Schiffe dazu ermächtigt oder Staaten bilaterale Verträge zu diesem Zweck schließen. Des Weiteren kann im Rahmen der Nothilfe gegen rechtswidrige Angriffe bis zur Abwendung der Gefahr, sofern der Küstenstaat nicht dazu in der Lage ist oder es nicht will, Hilfe geleistet werden. Dennoch bedeutet dies nicht, dass aus einer Ausnahme die Regel werden darf.

Die SRÜ besagt in ihren für die Piraterie relevanten Artikeln, z.B. in Nr. 105, dass jeder Staat das Recht hat, ein Piratenschiff auf Hoher See aufzubringen. Dies darf nach Art. 107 nur von im Staatsdienst stehenden Schiffen vorgenommen werden.<sup>33</sup> Ob dies nun durch Kriegsschiffe oder die Küstenwache erfolgt, entscheidet das Recht des aufbringenden Staates. In schwierigen Fällen übernimmt das Militär die Führung. Auch wenn Aufbringen nicht klar definiert ist, so bedeutet es nicht eine mutwillige Versenkung des im Verdacht der Piraterie

---

<sup>32</sup> Michael Kneissler: Piraten-Terror – Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren, Bielefeld 2010, S. 151.

<sup>33</sup> Vgl. Ebd., S. 152f.

stehenden Schiffes. Dies darf, wenn überhaupt, nur aus Notwehr oder zum Schutz Dritter erfolgen, sofern Piratenschiffe trotz Warnschüssen in diesem Fall nicht von ihrer gefährlichen Absicht absehen.

Das Übereinkommen gibt weiterhin den verfolgten Schiffen das Recht auf Nacheile (*hot pursuit*) zwecks Piratenbekämpfung gemäß Art. 111, aber nur bis zum Hoheitsgebiet eines anderen Staates. Eine Verfolgung darüber hinaus fällt in die Zuständigkeit des jeweils betroffenen Staates, es sei denn, dieser erteilt eine Erlaubnis.<sup>34</sup> Dennoch sind all die genannten Artikel des SRÜ nicht zwingend von Staaten zu befolgen, weil sie im Grunde *Bemühensverpflichtungen* sind.<sup>35</sup> Ebenso enthält das SRÜ keine Angaben dazu, wie Piraten zu verurteilen sind. Eine Verfolgung und Verurteilung von ihnen erfolgt nach nationalem Recht des aufbringenden Schiffes. Nur die wenigsten Staaten haben, wie Indien oder Thailand, explizit einen Piraterieparagrafen in ihrem nationalem Recht verankert.<sup>36</sup> Oft wird dieser Tatbestand z. B. mit dem Raub an Land gleichgesetzt, weshalb im Falle Deutschlands keine Möglichkeiten gegeben sind, dieses besondere Verbrechen strafverschärfend zu ahnden, obwohl es dafür gute Gründe gibt. „*Der Raub auf See ist im Vergleich zum Raub an Land besonders zu bewerten, weil beim Seeraub seetypische Gefahren für die materiellen Güter der Opfer und Dritter, die natürliche Umwelt sowie Leib und Leben von Menschen entstehen.*“<sup>37</sup>

Was noch auffällt, ist der in der deutschen Übersetzung gewählte Begriff der Seeräuberei, der in der englischen Fassung (*piracy*) richtig verwendet wird. Beide Bezeichnungen umfassen sowohl Luft- als auch Seepiraterie, was jedoch im Hinblick auf die deutsche Fassung irreführend ist, da Seeräuberei dem Wortlaut nach lediglich Piraterie auf See zu beinhalten scheint. Die deutsche Übersetzung definiert aber ebenso die Luftpiraterie als Seeräuberei.

Zu kritisieren ist die Tatsache, dass die früher genannten Charakteristika im Falle der Luftpiraterie nie gleichzeitig in der Realität auftreten. Bisherige Flugzeugentführungen wurden vor allem aus politischen Motiven durchgeführt. Meistens erfolgte dieser Akt nach dem Start innerhalb des staatlichen Luftraums und richtete sich oft gegen das Flugzeug selbst, ganz zu schweigen von der Tatsache, dass es derzeit schwierig ist, sich vorzustellen wie die

34 Vgl. Hans-Joachim Heintze: Piraten, Warlords und zerfallende Staaten – versagt das Völkerrecht?, in: ÖFSK (Hg.): Söldner, Schurken, Seepiraten, Wien/ Berlin 2010, S. 108.

35 Vgl. Kronberg: Seepiraterie und internationales Recht, S. 15.

36 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 18.

37 Vgl. Ebd., S. 18.

Passagiere eines privaten Flugzeugs ein anders Flugzeug in der Luft kapern. Zu erklären ist die Inklusion der Luftpiraterie in der Definition mit dem Fortschrittswillen im Harvard-Entwurf: „*with rapid advance in the arts of flying and airsailing, it may not be long before bands of malefactors, who now confine their efforts to land, will find it profitable to engage in depredations in or from the air beyond territorial jurisdiction.*”<sup>38</sup> In diesem Fall wurde ausnahmsweise versucht, der Technik voraus zu sein und obwohl es die Luftpiraterie strenggenommen nicht gibt, blieb diese Inklusion erhalten. Da aber einige Juristen und Völkerrechtler Einwände gegen die Verwendung des Begriffes der Luftpiraterie hatten, führte dies zu einem Umdenken bei den Experten, das sich aber nicht im Völkerrecht niedergeschlagen hat. Die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) empfiehlt ihren Mitgliedern beispielsweise stattdessen von *widerrechtlicher Inbesitznahme von Luftfahrzeugen* zu sprechen.<sup>39</sup>

### 2.3.2 Die SUA-Konvention

Die Entführung des italienischen Kreuzfahrtschiffes *Achille Lauro* durch palästinensische Terroristen 1986 stellte das Völkerrecht auf die Probe, da der Vorfall gemäß des SRÜ nicht als Piraterie zu klassifizieren war. Infolge dieses Vorfalles wurde die SUA-Konvention<sup>40</sup> zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Seeschifffahrt 1988 unterzeichnet. Die Absicht dahinter war die Ergänzung politisch motivierter Handlungen zum Seerechtsübereinkommen von 1982, da diese nicht durch die Definition abgedeckt sind. Bis jetzt sind nicht alle Staaten, die das SRÜ unterzeichnet haben, auch der SUA Konvention beigetreten.

Art. 3 der SUA betrifft die widerrechtlichen Handlungen gegen die Seeschifffahrt und zählt darunter unter anderem die unrechtmäßige Inbesitznahme von Schiffen, die Zerstörung oder Beschädigung dieser sowie die Tötung von Personen.<sup>41</sup> Im Unterschied zum SRÜ ist das geographische Gebiet nicht auf die Hohe See beschränkt. Das betroffene Schiff muss sich aber auf einer internationalen Fahrt von einem Küstengewässer zu einem anderen fremden Hoheitsgewässer befinden.

---

38 Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, S. 22.

39 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S. 230.

40 Engl. Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

41 Vgl. Münchener Rück: Piraterie – Bedrohung auf See. Eine Risikoanalyse, München 2006, S. 27.

Weitere Unterschiede betreffen die Verfolgung von den mutmaßlichen Piratenschiffen und die strafrechtliche Verfolgung. Die SUA selbst hat keine Autorisierung zur Aufbringung der Schiffe, da dies im SRÜ geregelt ist, aber sie verpflichtet den jeweils betroffenen Staat, diese Tat nach nationalem Recht zu ahnden.<sup>42</sup> Ein Prozess muss nicht zwangsläufig zu einer Verurteilung führen.

### 2.3.3 Weitere Definitionen der Piraterie und des bewaffneten Raubes

Die Schwäche des SRÜ in Bezug auf die Piraterie liegt in seiner Reichweite, denn wenn es zu einer Kaperung eines Schiffes innerhalb der Küstengewässer eines Staates kommt, so ist das strenggenommen kein Akt der Piraterie. Um privat motivierte Angriffe innerhalb dieser Gewässer in ihren jährlichen Berichten dennoch zu erfassen, hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation, eine Sonderorganisation der UN, den bewaffneten Raub auf Schiffe zu Artikel 101 des SRÜ hinzugefügt. Dabei hat sie sich an die Definition der Piraterie vom IMB angelehnt.

*„Armed robbery against ships means any of the following acts:*

*(a.) any illegal act of violence or detention or any of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy; committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;*

*(b.) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above”<sup>43</sup>*

Das zur internationalen Handelskammer gehörende, privat getragene International Maritime Bureau (IMB), dessen Aufgabe es ist, Daten zu Piraterieangriffen zu sammeln, hat eine breitere Definition der Piraterie als das SRÜ. Sie erfasst auch Angriffe innerhalb der Hoheitsgewässer.

*„IMB defines piracy and armed robbery as;*

*An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act.”<sup>44</sup>*

42 Vgl. Münchener Rück: Piraterie – Bedrohung auf See, S. 27.

43 IMO: Reports on Acts of Piracy, London 2011, S. 1 <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/176-Sep2011.pdf>, (Zugriff: 20.10.2011).

44 IMB: Piracy and armed robbery against ships, Annual Report, London 2009, S. 3.

Die Definition des IMB erfasst alle Versuche oder erfolgreichen Angriffe auf Schiffe. Dabei ist es irrelevant, ob die Tat ein privates oder politisches Motiv als Hintergrund hat. Kleinere Diebstähle werden nicht erfasst, sofern die Täter unbewaffnet sind. Im Vergleich zwischen der Definition vom SRÜ und der des IMB, gibt es einige Differenzen.

<b>Unterschiede</b>	<b>SRÜ-Definition</b>	<b>IMB-Definition</b>
Weite:	Eng	Breit
Motiv:	Private Interessen	Privater und politischer Hintergrund
Staatliche Angriffe als Akt der Piraterie:	fallen nicht unter Piraterie-Begriff	Unter bestimmten Umständen ja <sup>45</sup>
Akteure:	Privatpersonen	Privatpersonen, Terroristen etc.
Ort der Tat:	Hohe See	Umfasst die See und den Hafen
Luftpiraterie:	In der Definition inkludiert	Nicht inkludiert
2-Vehikel-Element:	Ja, Schiff gegen Schiff	Fällt hier weg

## 2.4 Relevante Rechtsprinzipien bei der Verfolgung

Die rechtliche Lage bei der Verfolgung von Piraten ist reichlich kompliziert, vor allem dann, wenn mehrere unterschiedliche Rechtsordnungen aufeinander treffen. Um zu wissen, welches Recht angewendet werden muss, können internationale Rechtsprinzipien behilflich sein. Dazu hat die Münchner Rückversicherung in ihrer Risikoanalyse zur Piraterie ein mögliches Beispiel in der Realität konstruiert und gelöst. Es gelten folgende Annahmen:

*„Ein Schiff transportiert unter panamesischer Flagge eine Ladung aus Japan. Versichert ist der Transport in Deutschland, die Besatzung wiederum stammt von den Philippinen und aus den Niederlanden. Nun wird das Schiff von indonesischen Piraten auf hoher See geentert. Welches Recht gilt hier?“<sup>46</sup>*

Im ersten Schritt wird das *Territorialitätsprinzip* untersucht, um zu erfahren welches nationale Recht gilt. Von Wichtigkeit ist es, weil ein Staat alle innerhalb seiner Hoheitsgewässer begangenen Straftaten, ohne Rücksicht auf die Nationalität der Täter oder die der Opfer, nach eigenem Recht richten kann. Volles Hoheitsrecht hat er dabei nur innerhalb der 12 Seemeilen.

<sup>45</sup> Vgl. Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, S. 11.

<sup>46</sup> Vgl. Münchener Rück: Piraterie – Bedrohung auf See, S. 28.

Im zweiten Schritt muss das *Flaggenstaatsprinzip* betrachtet werden. Dieses besagt, dass alle an Bord eines Schiffes begangenen Straftaten unter das Recht des Staates fallen, unter dem das Schiff fährt. Wenn es zu einem Vorfall im Gewässer eines anderen Staates kommt, hat das Territorialitätsprinzip meistens Vorrang.

Im dritten Schritt werden *das aktive und passive Personalitätsprinzip* untersucht. Bei dem Aktiven geht es um die Strafverfolgung der Bürger durch seinen eigenen Staat, sofern sich die Tat im Ausland ereignet, ohne Rücksicht auf die Flagge des Schiffes, auf dem der Bürger ist, oder den Ort des Vorfalls. Beim passiven Personalitätsprinzip verfolgt der Staat im Ausland begangene Straftaten gegen die eigenen Bürger, wobei dieses Prinzip international umstritten ist.

Im vierten Schritt ist das *Prinzip der stellvertretenden Strafrechtspflege* zu beachten. Dabei wird das inländische Recht angewendet, wenn der eigentlich dafür zuständige Staat dazu aus unterschiedlichen Gründen nicht in der Lage ist. Dieses Prinzip ist, so Münchner Rück, die Grundlage vieler internationaler Abkommen zur Strafverfolgung. Täter sollen verurteilt werden können, auch wenn sie sich in einem anderen Staat befinden.

Zum Schluss kommt noch das *Universalitätsprinzip*, auch Weltrechtsprinzip genannt, zum Tragen. Staaten, die das gemeinsame Motiv des Schutzes von besonders gefährdeten Rechtsgütern haben, ahnden bestimmte Verbrechen, wie das der Piraterie, weil es alle betreffen kann. Das Prinzip gilt nur, wenn keines der vorher genannten Prinzipien anzuwenden ist, weil bestimmte Rechte durch internationale Abkommen, wie durch das SRÜ abgedeckt sind.

Um das früher genannte fiktive Beispiel der Münchner Rückversicherung aufzulösen, ist folgendes Fazit zu ziehen: Das Territorialitätsprinzip ist nicht anzuwenden, weil die Tat nicht im Nationalgewässer stattfindet. Demzufolge müsste das Flaggenstaatsprinzip Panamas gelten, weil das Schiff unter dessen Flagge fährt. Diesem geht jedoch das aktive Personalitätsprinzip vor. Somit hat auf Grund der Nationalität der Piraten das indonesische Recht zu gelten, wobei die Staatsbürgerschaft der Opfer in den Hintergrund tritt.<sup>47</sup>

Wie das fiktive Beispiel vorgeführt hat, sollten die Piraten eigentlich keine Möglichkeit haben, einer Verurteilung zu entkommen, aber durch mangelnden politischen Willen an einer Verfolgung, mögliche Schwierigkeiten beim Prozess, schlechter Ausstattung der Sicherheitsbehörden und anderen Gründen in der Realität, entziehen sich viele der Piraten der Gerichtsbarkeit.

---

47 Die hier aufgeführten Rechtsprinzipien haben die Münchner Rück als Quelle.

## 2.5 Klassifikation der Seegebiete

Auch als die Römer das gesamte Mittelmeer beherrschten, betrachteten sie die See als frei, denn kein Mensch ist in der Lage, sich ihrer völlig zu bemächtigen. Sie ist vom Naturrecht aus ein Gemeingut.<sup>48</sup> Dennoch versuchten einige europäische Seemächte, die Weltmeere untereinander aufzuteilen. 1609 veröffentlichte der holländische Rechtsgelehrte Hugo Grotius sein Werk „Von der Freiheit des Meeres“, in dem er die These aufstellte, die See sei frei und von jedem zu befahren.<sup>49</sup> Dieses Buch war die theoretische und rechtliche Grundlage, die Rechtsansprüche der Spanier und Portugiesen auf die Meere zurückzuweisen. Dennoch war die See auch bei ihm nicht völlig frei von jeglichen Hoheitsansprüchen. So definierte sich die staatliche Souveränität im Völkerrecht zur damaligen Zeit durch die Kanonenregel. Der Arm eines Staates über die See war so lang wie die Reichweite der Kanonenkugeln.

Nach der Unabhängigkeit der USA erhoben diese als Erste einen Anspruch von drei Seemeilen.<sup>50</sup> Diesem Beispiel folgten andere Staaten und diese Regel im Völkerrecht blieb bis 1945 unverändert. Die USA erweiterten unilateral ihren Rechtsanspruch auf ein noch größeres Gebiet und so kam es im Laufe der Jahre durch andere Staaten zu weiteren Veränderungen in den Ansprüchen auf die See. Heutzutage gibt es mehrere unterschiedliche Arten von Seegebieten, deren Erläuterung von Bedeutung für die Piraterie ist. Sofern es sie betrifft, kann sie gemäß einer umstrittenen Auslegung des Völkerrechts in allen Seegebieten stattfinden, die nicht zur 12-Meilen-Zone gehören, also auch in der Anschlusszone und der AWZ.<sup>51</sup>

---

48 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S. 77.

49 Vgl. Ebd., S. 157.

50 Vgl. Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, S. 8.

51 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 20.

Zu unterscheiden sind dabei im Wesentlichen die Eigengewässer, besondere Seegebiete und die Hohe See:

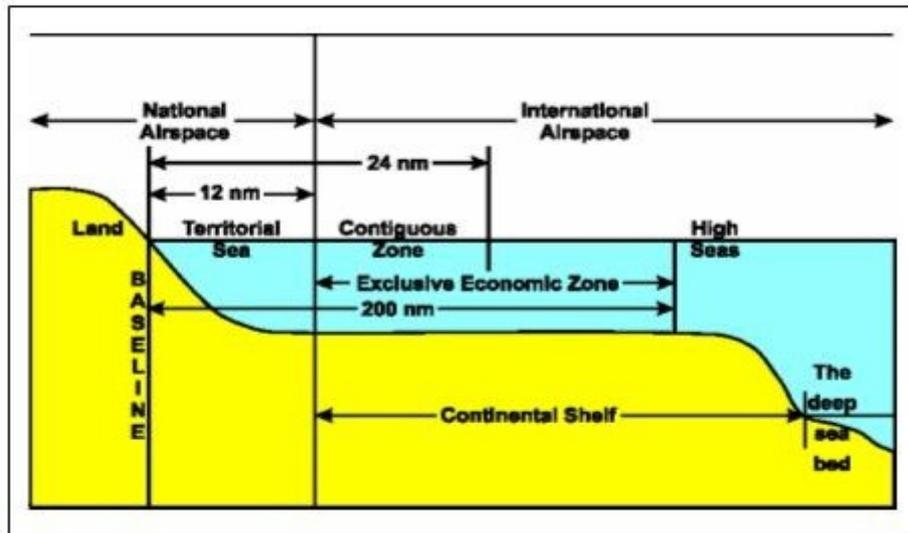


Abbildung 2: Klassifizierung der Seegebiete

52

- Die 12-Meilen-Zone<sup>53</sup>: Innerhalb dieses Gebietes verfügt ein Staat über das volle Hoheitsrecht wie an Land, sei es das Meer, der Meeresgrund oder der Luftraum darüber. Die Ausdehnung aller Seegebiete erfolgt von der Basislinie aus, sprich von der in den Seekarten eingetragenen mittleren Niedrigwasserlinie der Küste.<sup>54</sup>
- Die Anschlusszone: Sie schließt unmittelbar an die 12-Meilen-Zone an und gehört zu den besonderen Seegebieten. Ihre maximale Ausdehnung beträgt 24 Seemeilen von der Basislinie gesehen. Ein Staat kann in ihr Verstöße gegen seine Zoll-, Einreise und sonstigen Bestimmungen ahnden.
- Die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ): Sie erstreckt sich ausgehend von der Basislinie auf bis zu 200 Seemeilen. In ihr ist der jeweilige Küstenstaat zur wirtschaftlichen Ausbeutung der natürlichen Meeresressourcen befugt, inklusive der Erforschung dieser. Dies betrifft z. B. den exklusiven Fischfang oder die Errichtung von Ölförderplattformen.
- Der Festlandsockel: Zusätzlich zur AWZ können Staaten die exklusive Ausbeutung der Meeresressourcen über den ins Küstenmeer hinausragenden Festlandsockel auf bis zu 350 Seemeilen ausdehnen. In dem über die 200 Seemeilen hinausragendem Gebiet dürfen allerdings nur nicht lebende Ressourcen ausgebeutet werden.

52 Clive Schofield: Maritime Zones and Jurisdiction, ABLOS Conference 2003, Folie 18.

53 1 Seemeile = 1,852km.

54 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 25.

- *Hohe See*: Darunter werden alle Meeresgebiete verstanden, die nicht von den Hoheitsgewässern oder der AWZ erfasst sind. Sie stehen, wie bei Grotius genannt, allen Menschen zu und sind frei. Die Freiheit ist insofern begrenzt, als andere Staaten in ihren eigenen Freiheiten nicht verletzt werden.

## 2.6 Unterteilung der Piraterieangriffe nach der Gefährlichkeit

Das IMB stuft die Angriffe auf die Seeschifffahrt in drei Gruppen ein, abhängig vom Grad ihrer Gefährlichkeit.<sup>55</sup>

- *Low-Level Armed Robbery (LLAR)*: Das Hauptmerkmal dieser Form der Piraterie ist die Gelegenheit. Hierbei handelt es sich meist um in der Nacht begangene Diebstähle. Die Täter wenden gelegentlich Gewalt an und benutzen Hieb-, Stich-, oder Schusswaffen. Der Schaden wird oft erst nach dem Verlassen der Piraten festgestellt.
- *Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR)*: Auf diesem Niveau formieren sich die Täter zu gut organisierten, kriminellen Banden, die Verbindungen zu kriminellern Hafenpersonal haben. Mit den auf diese Weise gewonnenen Informationen spähen sie ihre Ziele aus und führen ihren Angriff mit Schnellbooten in Küstengewässern durch. Sie verfügen oft über automatische Waffen und Panzerfäuste. Die Crew auf einem Schiff wird mit Gewalt bedroht und in vielen Fällen eingesperrt, damit die Täter ungehindert handeln können.
- *Major Criminal Hijack (MCHJ)*: Auf dem höchsten Niveau erfordern die Angriffe einen erheblichen logistischen Aufwand. Die international agierenden kriminellen Organisationen haben in diesem Bereich noch stärkere Verbindungen zu korrupten Behördenmitarbeitern. Als Bewaffnung werden ebenfalls z. B. automatische Waffen und Panzerfäuste eingesetzt. Im Unterschied zu MLAAR werden oftmals Schiffe samt der Ladung entwendet und die Besatzung getötet. Das Schiff wird mit Hilfe korrupter Beamter nach Möglichkeit neu registriert und weiterverkauft. Dieses wird in der Literatur auch als Phantomschiff bezeichnet.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 30,

<sup>56</sup> Vgl. Dirk Sedlaček et al.: Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, Dortmund/ Berlin/ Dresden 2006, S. 20.

## 2.7 Der Gewaltbegriff

Wie schon im Unterkapitel „Der Weg zu modernen Definitionen der Piraterie im 20. Jahrhundert“ erwähnt, ist ein Kennzeichen der Piraterie die *Gewalt*. Dieses bedarf auf Grund seiner Bedeutung für die Diplomarbeit einer Diskussion.

In der deutschen Sprache hat der Begriff der *Gewalt* viele Bedeutungen. Diese sind das Resultat historischer Erfahrungen als auch von theoretischen Überlegungen, wie z. B. die der *Staatsgewalt*, *Galtungs struktureller Gewalt* oder auch *indirekter Gewalt*. Heutzutage werden viele unterschiedliche Interpretationen der Gewalt verwendet, was zu einer Verwirrung führen kann. „Die Vielgestaltigkeit des Phänomens ‚Gewalt‘ dürfte, wie Imbusch meint, zu einem Gutteil dafür verantwortlich sein, „dass der Gewaltbegriff sehr verschieden verwendet werden kann und leicht ideologisiert ist.“<sup>57</sup> Um zu einer Präzisierung des Gewaltbegriffs zu kommen, können vier Worte im Englischen helfen, die die Gewalt kennzeichnen. Dies sind nach Erhard Eppler *power*, *control*, *force* und *violence*.<sup>58</sup> Unter *power* wird eine Machtbalance zwischen Regierung, Parlament und der Justiz verstanden, während *control* die Beherrschung eines Gebietes beschreibt. Das Kennzeichen von *force* ist der physische Zwang, der von öffentlichen Behörden ausgeübt werden kann. Das Letzte der vier genannten Wörter *violence* beschreibt, so Eppler, eine aggressive und verletzende Gewalt, für deren Ausübung keine Rechtfertigung/ Motiv notwendig ist.

Ebenso wie in der genannten Ausprägung des Begriffes im Englischen wird das Wort Gewalt im Deutschen auch als ein Mittel des Zwanges begriffen, dessen sich ein Staat bedient, um sein legitimes Gewaltmonopol nach Max Weber durchzusetzen.<sup>59</sup> Wird jemand gezwungen eine bestimmte Handlung zu akzeptieren oder zur Ausführung einer bestimmten Handlung selbst, so steht diese Person vor einer Alternativlosigkeit. Wimmer präzisiert Gewalt im Verweis auf Heinrich Popitz als eine Machtaktion, die eine physische Verletzung einer Person zur Folge hat.<sup>60</sup> Die Gewalt hat, so Wimmer, eine physische Form, eine soziale sowie eine zeitliche Dimension. Die soziale Dimension besagt, dass die Gewalt eine Ressource ist, über die alle Menschen verfügen, sodass alle zu Tätern oder den Opfern dieser werden können. Sie kennt keine zeitliche Beschränkung und kann jeder Zeit begangen

---

57 Hannes Wimmer: *Gewalt und das Gewaltmonopol des Staates*, Wien & Berlin 2009, S. 1.

58 Vgl. Erhard Eppler: *Vom Gewaltmonopol zum Gewaltakt?*, Frankfurt am Main 2002, S. 10f.

59 Vgl. Wimmer, S. 2.

60 Vgl. Ebd., S. 2.

werden. Ein anderer wichtiger Aspekt von Gewalt ist ihre ordnungsstiftende Funktion in einer Gesellschaft. Die Einhaltung von Normen hängt letztendlich von Sanktionsmechanismen ab. Diese können unterschiedlichen Charakter haben und als ultima ratio die Anwendung von Gewalt nach sich ziehen. Hannes Wimmer schreibt hierzu: „*Es gibt kein gesellschaftliches Normensystem ohne gewaltbasierte Sanktionen!*“<sup>61</sup>. Dennoch muss und wird die Ausübung von Gewalt von einer Gesellschaft kontrolliert werden. Der moderne Staat nach Weber beansprucht ein legales Gewaltmonopol und setzt überlegene Gewaltmittel gegen nicht legale Formen der Gewalt ein. Dies ist allerdings eine Fiktion, denn in der Realität ist eine absolute Kontrolle der Gewalt in einer Gesellschaft nicht zu realisieren.

## **2.8 Ursachen der Piraterie**

Ebenso vielfältig wie der Gewaltbegriff sind auch die Ursachen von Gewalt. Für Sedlaček et al. sind unterschiedliche Bedingungen ursächlich für Gewalt.<sup>62</sup> Neben individuellen Risikofaktoren, die dies begünstigen, wie z. B. Gewalt in der frühen Kindheit, gibt es auch Gruppenfaktoren. Oft wird Gewalt in bestimmten Gruppen vorgelebt und als allgemeine Norm akzeptiert. Für die von Piraterie betroffene Schifffahrt sind unter anderem all diese Gründe wichtig, vor allem im Hinblick auf die in manchen Ländern schwach ausgeprägte Staatlichkeit. Anzunehmen ist, dass für das Entstehen der Piraterie viele Ursachen in Frage kommen. In Anlehnung an den Gewaltbegriff und das erwähnte Gewaltmonopol des Staates wird in den nächsten Schritten geklärt werden, welche Ursachen die Piraterie haben kann und welche Faktoren sie beeinflussen.

### **2.8.1 Die *failed states* Theorie**

Eine der vielleicht wichtigsten Ursachen für das Entstehen der Piraterie liegt im Erscheinen der sogenannten *failed states*. Verkürzt gesagt, handelt es sich bei dieser relativ jungen Theorie um Staaten, die nicht in der Lage sind, das Gewaltmonopol innerhalb ihres Territoriums durchzusetzen. Außerdem können sie keine Sicherheit für die eigene Bevölkerung herstellen, sind in einer ökonomisch schlechten Lage und weisen Demokratiedefizite auf. Für den Staatsverfall gibt es keine singuläre Ursache. Oft wird darauf hingewiesen, dass die koloniale Vergangenheit dafür verantwortlich ist, weil die Grenzen

---

61 Wimmer: Gewalt und das Gewaltmonopol des Staates, S. 8.

62 Vgl. Sedlaček et al.: Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, S. 13 ff.

damals willkürlich gezogen und nach der Unabhängigkeit dieser Staaten übernommen wurden.<sup>63</sup> Andere mögliche Ursachen, die dafür unter anderem in Frage kommen, sind z. B. das Versagen der politischen Führung, der Neopatrimonialismus<sup>64</sup> als deligitime Form der Staatsführung oder auch das Ende des Druckes von Außen seit dem Ende des Ost-West-Konflikts.<sup>65</sup> Aus all diesen Gründen ergeben sich Spannungen, die zum Staatszerfall führen können.

2002 erkannte die amerikanische Regierung in ihrer National Security Strategy (NSS) die *failing states* als Quelle potentieller Gefahr für Amerika. „*America is now threatened less by conquering states than we are by failing ones.*“<sup>66</sup> Der Grund für diese Annahme liegt in der Tatsache, dass die Terroristen von 9/11 ihre Basen in einem der sogenannten *failed states*, in Afghanistan, hatten. Da dieser Staat über keine funktionierende zentrale Staatsgewalt verfügte und es noch immer nicht tut, konnten sich in seinem Schatten Formen nichtstaatlicher Gewalt festsetzen in Gestalt des Terrorismus.

Es lässt sich daher argumentieren, dass sich auch andere Formen nichtstaatlicher Gewalt, wie die der Piraterie, ungehindert entwickeln können, wenn ein Staat bei der Erfüllung seiner Aufgaben versagt. Bevor jetzt die Theorie der *failed states* und ihre Bedeutung hinsichtlich der Piraterie weiter ausführlich beschrieben wird, müssen noch weitere relevante Punkte geklärt werden. Ohne zu wissen, wie ein moderner Staat definiert wird, was seine Aufgaben sind und welche Rolle er hat, können die gescheiterten Staaten nicht entsprechend definiert werden.

In der wissenschaftlichen Literatur gibt es keine einheitliche Definition dazu, was ein Staat ist. Demzufolge gibt es auch keine einheitliche Linie bei der Festlegung der Kriterien, welche wesentlich für die Staatlichkeit sind. Für Max Weber ist das zentrale Merkmal eines Staates die Beanspruchung des legitimen Gewaltmonopols innerhalb eines räumlich begrenzten Territoriums. Konkret formuliert er dies folgendermaßen:

---

63 Vgl. Spiegel Online Lexikon: Failed State,

[http://www.spiegel.de/lexikon/BERTEL\\_LEX\\_mi\\_tid\\_mi\\_22372908-name.html](http://www.spiegel.de/lexikon/BERTEL_LEX_mi_tid_mi_22372908-name.html), (Zugriff: 26.11.2011).

64 Neopatrimonialismus bezeichnet einen Regimetyp zwischen Demokratie und Autokratie, in dem sich eine Elite den Staat zu eigen macht. Staatliche Mittel werden zur eigenen Bereicherung und der Machtsicherung durch Klientelismus eingesetzt.

65 Vgl. Ismail Küpeli: Die Rede vom „gescheiterten Staat“, in: IMI Studie Nr.05/2010, S. 5.

66 The White House: The National Security Strategy of the United States of America, Washington 2002, S. 1.

„Politischer Verband soll ein Herrschaftsverband dann und insoweit heißen, als sein Bestand und die Geltung seiner Ordnungen innerhalb eines angebbaren geographischen Gebiets kontinuierlich durch Anwendung und Androhung physischen Zwangs seitens des Verwaltungsstabes garantiert werden. Staat soll ein politischer Anstaltsbetrieb heißen, wenn und insoweit sein Verwaltungsstab erfolgreich das Monopol legitimen physischen Zwanges für die Durchführung der Ordnungen in Anspruch nimmt.“<sup>67</sup>

Die Legitimität als Voraussetzung für dauerhafte Kontrolle und Rechtfertigung für den physischen Zwang in seinem Sinn kann nur gewonnen werden, indem der Staat der Bevölkerung im Gegenzug öffentliche Güter wie z. B. Sicherheit oder Wohlstand bereitstellt.<sup>68</sup>

In Verbindung mit Weber wird oft auch Georg Jellinek zitiert, der den Staat durch die Trias „Staatsvolk, Staatsgebiet, Staatsgewalt“ definiert. Auf beide Autoren bezogen lässt sich sagen, dass der Staat ein politischer Anstaltsbetrieb ist, der sich des legitimen physischen Zwanges bedient, um Kontrolle über die Bevölkerung in einem begrenzten Territorium auszuüben.

Weiterhin beansprucht ein Staat seit dem Westfälischem Frieden 1648 die Souveränität für sich. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der inneren gegenüber den Bürgern und der äußeren gegenüber anderen Staaten. Thomson argumentiert in ihrem Buch, dass der Anspruch der Staaten auf die innere Souveränität am Anfang nur formell bestand und erst mit der Erfindung des Nationalstaates realisiert wurde.<sup>69</sup> Die äußere Souveränität kam nach Jellineks Trias als viertes Merkmal der Staatlichkeit im Rahmen der *Konvention Montevideo* hinzu. Staaten müssen zusätzlich die Fähigkeit zu Beziehungen mit anderen Staaten besitzen.<sup>70</sup> Außerdem verlieren die Staaten ihre Staatlichkeit nicht, wenn sie die Merkmale der Staatlichkeit nicht mehr erfüllen<sup>71</sup>. Die Souveränität wurde nicht von Beginn an so verstanden, denn sie ist ein Resultat eines langen Prozesses, der sich über Jahrhunderte entwickelt hat. In der heutigen Zeit kommt es insbesondere auf die Anerkennung eines Staates durch andere an.<sup>72</sup>

---

67 Max Weber: *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen 1922, §17.

68 Vgl. Küpeli: *Die Rede vom „gescheiterten Staat*, S. 2.

69 Vgl. Thomson: *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns*, S. 13.

70 Vgl. Heintze: *Piraten Warlords und zerfallende Staaten*, S. 111.

71 Vgl. Elizabeth Dickinson: *Anthropology of an idea – Dangerous Weakness*, in: *Foreign Policy* July/August 2010, S. 21.

72 Ulrich Schneckener: *States at Risk – Zur Analyse fragiler Staatlichkeit*, Berlin 2004, S. 5.

Nach der Klärung der Kennzeichen der Staatlichkeit in der traditionellen Lehre ist es angebracht, ein modernes Konzept vorzustellen, das die heutigen Aufgaben eines Staates definiert. Für Schneckener hat ein Staat folgende Kernfunktionen zu erfüllen.<sup>73</sup>

- *Sicherheitsfunktion*: Ein Staat muss für Sicherheit sowohl nach Innen als nach Außen sorgen. Er muss das Gewaltmonopol innerhalb seiner Territoriums durchsetzen und die privaten Gewaltakteure entwaffnen.
- *Wohlfahrtsfunktion*: Staatliche Dienst- und Transferleistungen sowie die Verteilung von wirtschaftlichen Ressourcen fallen unter die Aufgaben eines Staates. Dies erfolgt über die entsprechende Wirtschafts-, Sozial-, Umweltpolitik etc.
- *Legitimitäts- und Rechtsstaatsfunktion*: Diese Funktion umfasst Formen politischer Partizipation als Grundlage der staatlichen Legitimation. Dazu zählen unter anderem die Effizienz der öffentlichen Verwaltung, die Existenz eines funktionierenden Rechtsstaats oder auch die Form der politischen Ordnung.

Ein Staat, der also diese Funktionen nicht erfüllt oder in dem diese nur schwach ausgeprägt sind, kann als ein *failed* oder auch als *failing state* bezeichnet werden. Am Anfang dieses Unterkapitels wurden diese Worte bereits erwähnt und in der Fachliteratur gibt es noch eine Reihe von Typologien für diese neuen Staaten, wie beispielsweise *states at risk*, *anaemic states*, *poor performing states*, *aborted states*, *collapsed states*, *disintegrating states*, *anarchic states*, *weak states* oder auch zerfallene Staaten. Diese Fülle von Bezeichnungen ist verwirrend und es ist schwierig, sie einzuordnen, weil sie verschiedene Stufen der Staatlichkeit suggerieren. Eine hierarchische Ordnung dieser Staaten ist insofern sinnvoll, als mit ihr und der Annahme, dass sich im Schatten der schwachen Staaten Formen privater nichtstaatlicher Gewalt bilden können, eine Vermutung aufgestellt werden kann. Diese hat als Kern die Annahme, dass das Entstehen der Piraterie durch die Existenz dieser neuen schwachen oder gescheiterten Staaten begünstigt wird.

Dies führt zur Frage, wie diese Staaten einzuordnen sind. Eine Möglichkeit der Kategorisierung ist bei Ulrich Schneckeners Analyse zu den *States at Risk* zu finden. Er unterscheidet in ihr bezüglich der fragilen Staatlichkeit zwischen vier Typen.<sup>74</sup> Diese ordnet er primär nach deren Sicherheitsfunktion, denn seiner Ansicht nach können sich die Wohlfahrts-

---

73 Vgl. Schneckener: *States at Risk*, S. 12.

74 Vgl. Ebd., S. 15.

und Legitimitätsfunktion erst vollends entwickeln, wenn Sicherheit gegeben ist. Dabei müssen die Staaten im Falle eines Staatsverfalls nicht alle Stufen durchlaufen, sie können auch welche überspringen. Zunächst gibt es bei Schneckener in der ersten Stufe den Typ der *konsolidierten Staaten (consolidated states)*, welcher alle drei Funktionen der Staatlichkeit über einen längeren Zeitraum erfüllt. Dazu zählen im Wesentlichen die westlichen Industriestaaten und einige Nicht-OECD-Länder.<sup>75</sup> Als *schwache Staaten (weak states)* werden bei ihm in der zweiten Stufe diejenigen bezeichnet, die über ein noch relativ intaktes Gewaltmonopol verfügen, aber dafür Defizite in den anderen beiden Funktionen aufweisen, wie z. B. Venezuela, Ghana oder andere Länder mit autoritären Regimen. Die nächste Stufe bilden dann die *verfallenden Staaten (failing states)*, die über ein geringeres Gewaltmonopol verfügen, aber dennoch gewisse Leistungen in der Wohlfahrt erbringen und in denen Legitimität noch einigermaßen gegeben ist, z. B. in Kolumbien oder im Sudan. Die vierte und damit letzte Stufe sind die gescheiterten Staaten (*failed states*), in denen ein Staat seine Funktionen kaum mehr erfüllen kann bzw. sie nicht mehr vorhanden sind.

Eine andere Möglichkeit der Kategorisierung dieser gescheiterten Staaten bietet der sicherheitspolitisch<sup>76</sup> orientierte *Failed State Index*. Er wird seit 2005 jährlich vom *Foreign Policy Journal* in Zusammenarbeit mit einer unabhängigen privaten Organisation, dem *Fund for Peace*, herausgegeben. Der FSI zählt derzeit 177 Staaten, welche in einer Rangliste gemäß ihrer Punkte geordnet werden.<sup>77</sup> Der Index besteht aus zwölf Indikatoren. Dazu gehören vier soziale Indikatoren, zwei ökonomische und sechs politisch/ militärische Indikatoren. Jedem der Zwölf werden nach der Auswertung von zahlreichen Daten Punkte von 1-10 zugewiesen, wobei 1 (*most stable*) der beste Wert ist und 10 (*most at-risk of state collapse and violence*) der schlechteste. Im nächsten Zug werden diese Punkte zu einem Gesamtwert addiert. So steht an Platz 1 Somalia mit einem Wert von 113,4. Im Vergleich dazu hat der Staat mit dem besten Wert, Finnland, nur 19,7 Punkte.<sup>78</sup> Zusätzlich werden die Staaten in einer Karte durch mehrstufige Farben hervorgehoben, ausgehend von *alert* (dunkelrot) bis *sustainable* (grün).

---

75 Vgl. Schneckener: *States at Risk*, S. 15.

76 Vgl. Ulrich Schneckener: *Rankings und Indizes: Welche Staaten gelten als fragil?*, Berlin 2007, S. 2.

77 Vgl. The Fund for Peace: *The Failed States Index 2011*, Washington 2011, S. 6f, <http://www.fundforpeace.org>, (Zugriff: 29.11.2011).

78 Vgl. Ebd., S. 6f.; Mehr zur Methodologie zu finden unter: The Fund for Peace: *Country Analysis Indicators and Their Measure*, <http://www.fundforpeace.org>, (Zugriff: 29.11.2011).

		Demographic Pressures	Refugees and IDPs	Group Grievance	Human Flight	Uneven Development	Poverty and Decline	Legitimacy of the State	Public Services	Human Rights and Rule of Law	Security Apparatus	Facionalized Elites	External Intervention	TOTAL SCORE
1	Somalia	9,7	10,0	9,5	8,2	8,4	9,3	9,8	9,4	9,7	10,0	9,8	9,7	113,4
2	Chad	9,2	9,5	9,4	8,0	8,9	8,5	9,8	9,6	9,3	9,2	9,8	9,1	110,3
3	Sudan	8,5	9,6	9,9	8,2	9,1	6,4	9,4	9,0	9,7	9,6	9,9	9,5	108,7
4	Congo (D. R.)	9,7	9,6	8,3	7,7	9,2	8,7	9,0	8,9	9,2	9,6	8,8	9,5	108,2
5	Haiti	10,0	9,2	7,3	8,9	8,8	9,2	9,4	10,0	8,0	8,4	8,8	10,0	108,0
6	Zimbabwe	9,3	8,2	9,0	9,3	9,2	9,0	9,3	9,0	9,2	9,0	9,6	7,8	107,9
7	Afghanistan	9,1	9,3	9,3	7,2	8,4	8,0	9,7	8,5	8,8	9,8	9,4	10,0	107,5
8	Central African Republic	8,9	9,6	8,6	5,8	8,9	8,1	9,1	9,0	8,6	9,7	9,1	9,6	105,0
9	Iraq	8,3	9,0	9,0	8,9	9,0	7,0	8,7	8,0	8,6	9,5	9,6	9,3	104,8
10	Cote d'Ivoire	8,1	8,5	8,7	7,9	8,0	7,7	9,5	8,4	8,6	8,6	9,1	9,7	102,8
11	Guinea	8,2	7,7	7,9	8,3	8,4	8,6	9,4	8,7	9,2	9,3	9,2	7,6	102,5
12	Pakistan	8,8	9,2	9,3	7,5	8,5	6,6	8,6	7,3	8,7	9,4	9,1	9,3	102,3
13	Yemen	8,7	8,4	8,6	6,9	8,3	7,7	8,6	8,7	7,7	9,3	9,3	8,2	100,3

Abbildung 3: Auszug aus dem FSI von 2011

79

Wie in Abbildung 2 zu sehen ist, ähneln einige der Indikatoren des FSI den Kennzeichen der Staatlichkeit nach Schneckener. Funktionen wie die der Sicherheit und das damit verbundene Gewaltmonopol sind hier ebenso zu finden wie auch die Wohlfahrtsfunktion bei den sozialen/ ökonomischen Indikatoren. Der FSI stellt seine Bemessungsgrundlage auf mehr Indikatoren als Schneckener, aber der FSI reiht die Staaten im Unterschied zu Letzterem auch numerisch ein. Aufgrund der größeren Bandbreite der Indikatoren für die Staatlichkeit eignet sich der FSI für die Verwendung in dieser Diplomarbeit. Denn ein Staat, der schlecht bei politischen/ militärischen Indikatoren abschneidet, lässt den Schluss zu, dass es in ihm ein kaum ausgeprägtes Gewaltmonopol und zahlreiche nichtstaatliche Gewaltakteure gibt, zu denen die Piraten zählen.

Die *failed states* Theorie hat in den letzten Jahren den Diskurs bezüglich der Staatlichkeit bereichert, aber sie wird nicht kritiklos akzeptiert. Eine allgemeine Kritik zielt darauf ab, dass die Verwendung des Wortes „*failed state*“ eine Hierarchie zwischen Staaten definiert, wobei die westlichen Staaten an der Spitze stehen und die Schwächeren als minderwertig betrachtet werden.<sup>80</sup> Dabei wird eine westliche Idee vom Staat als Idealbild präsentiert, auch wenn

79 The Fund For Peace: The Failed States Index 2011, S. 6.

80 Vgl. Küpeli: Die Rede vom „gescheiterten Staat“, S. 7.

manche dieser stabilen Länder selbst ein Problem mit dem Gewaltmonopol haben, wie beispielsweise die USA oder Spanien. Des Weiteren wird manchmal kritisiert, dass der Staatszerfall als ein intern verursachtes Problem gesehen wird, welches Interventionen von außen, seien sie humanitär oder politisch, erfordert.<sup>81</sup> Was den FSI betrifft, so ist zu kritisieren, dass es zwischen Staaten, obwohl sie in der Rangliste nah beieinander liegen, enorme Unterschiede in der Realität gibt. So trennen Somalia und Sudan nur wenige Punkte, doch ist die Sicherheitslage in den Ländern völlig unterschiedlich. Mag der Sudan Probleme in Darfur haben, so herrscht dieses hohe Ausmaß an Gewalt doch nicht im ganzen Land wie in Somalia vor. Daher ist abschließend zu sagen, dass man beim Umgang mit der *failed state* Theorie mit Bedacht umgehen sollte, da sie noch immer einige Schwächen hat.

### 2.8.2 Andere Ursachen

Zusammen mit der *failed state* Theorie und dem FSI lassen sich Vermutungen darüber anstellen, in welchen Staaten die Bedingungen herrschen, die das Entstehen der Piraterie fördern. Allerdings kommen noch andere Ursachen in Frage. Angenommen im FSI werden zwei Küstenstaaten mit einem hohen Grad an Staatszerfall miteinander verglichen, so kann es eventuell vorkommen, dass es im Staat A viele Piraterieüberfälle gibt, während im Staat B so gut wie keine bekannt sind. Um dies erklären zu können, ist es sinnvoll, noch andere Gründe zu beachten, welche einen Einfluss auf die Piraterie haben.

In seiner historischen Analyse zur Bekämpfung der Piraterie stellt James A. Wombell fest, dass es einige Faktoren gibt, welche einen Einfluss auf die Piraterie haben. Diese Faktoren sind in all seinen Fallstudien über die Jahrhunderte vorgekommen. Dazu zählen:<sup>82 83</sup>

- *Instabiles politisches Klima*, in dem es keine dominante Macht gibt, welche eine effektive Kontrolle über die Küstengebiete ausüben kann.
- *Günstige geographische Bedingungen*, wie beispielsweise die Nähe zu häufig befahrenen Schiffrouten oder Meeresengen. Piraten greifen Schiffe eher in Küstennähe an, da es schwieriger ist, Schiffe weitab im Meer zu orten und sie anzugreifen. Dies erfordert ein hohes Maß an Logistik.

---

81 Vgl. Küpeli: Die Rede vom „gescheiterten Staat“, S. 7.

82 Vgl. James A Wombwell: The Long War Against Piracy: Historical Trends, in: Combat Studies Institute Occasional Paper 32, Fort Leavenworth (Kansas) May 2010, S. 3f.

83 Mehr zum Muster in Kapitel 3.

- *Sichere Rückzugsorte an Land*, wo die Piraten relativ sicher vor Verfolgung leben können. Dies sind Orte, an denen sie ihre erbeutete Ware weiterverkaufen sowie neue Piraten anwerben können und wo Piraterie als Einkommensquelle sozial akzeptiert ist. Ebenso können sie dort, wie unter 2.6 erwähnt, Informationen über neue Ziele sammeln.

Das instabile politische Klima und sichere Rückzugsorte an Land werden teilweise im FSI durch die politischen/ militärischen Indikatoren abgedeckt. Wombell geht aber bei seinen Faktoren mehr in die Tiefe als der FSI, da sich dieser eher mit dem Staatszerfall beschäftigt und nicht mit der Piraterie an sich. Mit seinem Faktor Geographie lässt sich auch die *Gelegenheit*<sup>84</sup> in Verbindung setzen. In Ländern, deren Küsten sich, wie bei Wombell, nahe der häufig befahrenen Schiffsrouten befinden, werden eher Akte der Piraterie vorkommen als in anderen Staaten. Zu bedenken ist zusätzlich, dass Armut als ökonomische Ursache dazukommt. Menschen in diesen ärmeren Ländern und in der Nähe dieser Routen können die Gelegenheit ergreifen und Schiffe zwecks Einkommensgewinnung überfallen. Hält sich das Risiko in Grenzen, bietet die Piraterie einen leichteren Weg zum Wohlstand als jahrelange Arbeit. Wenn es noch, wie vorher in der Theorie zur Staatlichkeit beschrieben, ein schwach ausgeprägtes Gewaltmonopol gibt, so ist auch das Risiko gefasst zu werden dementsprechend geringer. Dazu kommt, dass in vielen dieser *failed states* die Waffen leicht und billig erhältlich sind. Im Schatten einer schwachen Regierung kann sich Kriminalität leicht ausbreiten. Es ist daher zu verstehen, dass sich in manchen Ländern eine Kultur der Piraterie entwickeln kann, in denen diese Zustimmung findet.<sup>85</sup> Für Südostasien trifft dies insbesondere zu, wo die Gelegenheit, die Akzeptanz, ökonomische Probleme und Korruption zusammenkommen.<sup>86</sup>

Ein weiterer Grund für das Erscheinen der Piraterie ist in der Technologie zu finden. Hatte im 19. Jahrhundert noch überlegene Technologie zum Sieg über die Piraterie beigetragen, so trägt sie heute zum Erstarken dieser bei. Piratenüberfälle werden heutzutage eher von kleinen Schnellbooten ausgeführt und nicht mehr von großen Schiffen. Mit diesen kleinen, schnellen Booten können in kürzester Zeit Überfälle in Küstennähe begangen werden, noch bevor die Küstenwache reagieren kann. Kapitel 3 zur Geschichte der Piraterie wird in Anlehnung an dieses theoretische Kapitel die Hintergründe zur ihrer Entstehung und ihrer heutigen Existenz

---

84 Vgl. Donna Nincic: *State Failure And The Re-Emergence of Maritime Piracy*, San Francisco 2008, S. 13.

85 Vgl. Ebd., S. 12.

86 Vgl. Ebd., S. 12.

beitragen. Auch wenn jetzt zahlreiche Gründe für das Entstehen der Piraterie genannt wurden, ist es möglich, dass es noch viele weitere gibt, die von Fall zu Fall unterschiedlich und nicht allgemein anzuwenden sind. Diese anderen fallspezifischen Gründe und Faktoren werden im Kapitel zur heutigen Piraterie angewandt werden.

## **2.9 Zusammenfassung**

Schon bei den alten Römern hatte der Pirat eine besondere Rolle als Feind aller. Diese Rolle existiert im gewissen Sinne noch immer, denn heutzutage sind alle Staaten auf der Welt aufgerufen, im Kampf gegen die Piraterie zusammenzuarbeiten. Wenn wir heute von der Piraterie reden, müssen zahlreiche Fakten und komplizierte völkerrechtliche Regelungen beachtet werden. Dazu zählen unter anderem die Rechtsprinzipien oder auch die Klassifikation der Seegebiete. Wie das Kapitel zeigt, war der Weg zu einer modernen Definition schwierig und dieser Prozess ist noch immer nicht abgeschlossen. Um die Piraterie im weiteren Verlauf der Arbeit besser analysieren zu können, muss nicht nur das Seerecht berücksichtigt werden, sondern auch andere Aspekte. Die Piraterie ist eine Form von privater, nichtstaatlicher Gewalt, die im Schatten eines schwach ausgeprägten Gewaltmonopols in einem Staat ideale Bedingungen findet. Kennzeichen dieser *failed states* ist das Versagen bei der Erfüllung der Kernfunktionen. Als zentrale These dieser Diplomarbeit wird eine Verbindung zwischen den *failed states* und der Piraterie angenommen. Um die Ursachen für die heutige Piraterie zu verstehen und Lösungen zu finden, müssen daher die dafür in Frage kommenden Staaten untersucht werden. Dazu sind, je nach Fall, noch andere Ursachen und Faktoren zu beachten.

### 3. Die Geschichte der Piraterie

Die Geschichte der Piraterie, des Seeraubes, geht mit Sicherheit bis zu den Anfängen der Schifffahrt zurück und zählt somit zu den ältesten Gewerben der Welt. Schon der Kodex Hammurabi vor ca. 4000 Jahren enthielt eine Passage, die sich der Bekämpfung dieser widmete.<sup>87</sup> In der frühen Antike wurde sie als ein ehrenwertes Handwerk betrachtet, später wurde sie als ein Verbrechen angesehen und von manchen Staaten als ein Mittel der Politik eingesetzt. Ziel dieses Kapitels ist es, die Geschichte der Piraterie von den Ursprüngen bis zum 20. Jahrhundert darzustellen. Dazu wird das Thema zunächst chronologisch und später je nach Region kompakt behandelt.

#### 3.1 Die Seevölker

Ägyptische Schriftgelehrte um 1400 v. Chr. berichten von einem Überfall der Lukka auf Zypern. Diese waren ein Volk, welches in Lykien, dem heutigen Gebiet um Antalya, an der Küste der Türkei lebte.<sup>88</sup> Zwar lag deren Gebiet im Einflussbereich des Hethitischen Reiches, aber diese schenkten ihm zunächst keine Bedeutung. Da die Hethiter über keine eigene Flotte verfügten, verbündeten sie sich mit diesen Piraten, wobei die Lukka im Gegenzug Geld und weitgehende Autonomie erhielten.<sup>89</sup> 1274 v. Chr. nahmen sie als Söldner an der Schlacht von Kadesh teil, sowohl an der Seite der Hethiter als auch der der Ägypter. Von da an verliert sich die Spur der Lukka in der Geschichte, vermutlich verschmolzen sie mit den kommenden Seevölkern.

Die genaue Herkunft der Seevölker ist umstritten. Fest steht, dass den sechs erwähnten Stämmen nichts widerstehen konnte.<sup>90</sup> Historiker machen sie für das Verschwinden der Bronzezeitkulturen im östlichen Mittelmeer verantwortlich. Die Seevölker führten nicht nur Kriege oder Piratenüberfälle, sondern trieben auch Handel. Von 1220-1186 v. Chr. hatten sie die absolute Kontrolle über die See und plünderten Schiffe und Städte an den Küsten.<sup>91</sup> Erst in der großen Seeschlacht um 1186 v. Chr. im Nildelta konnten die Streitkräfte des großen Pharaos Ramses III. die Seevölker endgültig besiegen. Nach der Niederlage ließen sich die

---

87 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 1.

88 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 10.

89 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 62.

90 Dazu zählen: Shardana, Denyen, Shekelesh, Tjeker, Wesheh und Peleset.

91 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 12.

Angehörigen der Peleset und Tjeker in Palästina nieder und danach verschwanden sie aus der Geschichte. Im östlichen Mittelmeer wurde es nun ruhiger und der Seehandel begann wieder zu florieren. Dies bedeutete aber nicht, dass es die Piraterie nicht mehr gab, sondern sie existierte in einem geringeren Ausmaß weiter.

### 3.1.1 Das antike Griechenland

Lange vor der großen Schlacht im Nildelta galt die Piraterie bei den frühen Griechen als ruhmreich und ehrbar. Schiffe und Städte zu überfallen galt nicht als verwerflich, vielmehr wurde der Seeraub als ein Handwerk betrachtet, mit dem der Lebensunterhalt bestritten werden konnte.<sup>92</sup> Der Historiker Thukydides schrieb dazu:

*„die ältesten Hellenen und auch die Barbaren an den Küsten des Festlandes und die die Inseln bewohnten, hatten kaum begonnen, mit Schiffen häufiger zueinander hinüberzufahren, als sie sich auch schon auf den Seeraub verlegten, wobei gerade die tüchtigsten Männer sie anführten, zu eigenem Gewinn und um Nahrung für die Schwachen; sie überfielen unbefestigte Städte und offene Siedlungen und lebten so fast ganz vom Raub. Dies Werk brachte noch keine Schande, eher sogar Ruhm...“<sup>93</sup>*

Weitere frühe Quellen über diese Tätigkeit sind in Homers Ilias und der Odyssee zu finden, in der beispielsweise Odysseus zweimal gefragt wird, ob er denn ein Pirat sei. Wenn griechische Sagen entmystifiziert werden, dann wird erkennbar, dass die Protagonisten in ihnen im Grunde Piraten waren.

Eine der ersten Kampagnen gegen Piraterie in der Ägäis wurde von König Minos von Kreta unternommen. Er unterwarf die Piraten an den Küsten und machte die See für den Handel sicher.<sup>94</sup> Als die letzten Reste der minoischen Kultur um 1000 v. Chr. untergingen, wurde Kreta selbst zu einem Piratennest. Von dort aus betrieben Piraten Schutz- und Lösegelderpressung sowie Sklavenhandel. Erst als Athen zu einer dominanten Seemacht während des 5. Jahrhunderts v. Chr. wurde, konnte die Plage eingegrenzt werden und schließlich beseitigte Rhodos 300 Jahre später die letzten Piratennester auf Kreta. In der klassischen Zeit vollzog sich bei den meisten Stadtstaaten ein Wandel, nach dem Piraterie

---

92 Vgl. Henry A. Ormerod: Piracy in the Ancient World, Baltimore (Maryland) 1997, S. 69.

93 Heller-Roazen: Der Feind aller, S. 37.

94 Vgl. Wolfram zu Mondfeld; Barbara zu Wertheim: Piraten. Schrecken der Weltmeere, Stuttgart 2007, S. 18.

längst nicht mehr als glorreich galt und diese Tätigkeiten nur mehr von Rückständigen ausgeübt wurde.

### 3.1.2 Rom

Auf der anderen Seite Griechenlands, in der Adria, führten vor allem die Illyrer und Dalmatiner Überfälle auf griechische und italienische Küsten durch, wobei diese zwangsläufig in Konflikt mit den Etruskern und Römern gerieten. Auf eine Beschwerde seitens der Römer wegen der zahlreichen Piratenüberfälle der Illyrer im 2. Jahrhundert v. Chr. antwortete die illyrische Königin Teuta, dass es nicht Brauch von Königen sei, sich in die inneren Angelegenheiten des eigenen Volkes einzumischen.<sup>95</sup> In dieser Zeit kam es wegen der Piraten zu Spannungen zwischen Rom und seinen Nachbarn. Manchmal wurde der Piraterievorwurf als Rechtfertigung der Römer für Eroberungen benutzt. Für eine Befriedung der Adria sorgten später die römischen Legionen. Im Gebiet um Korsika, Sardinien und Sizilien waren vor allem Tyrhenner, Etrusker, als notorische Piraten tätig, die der See ihren Namen gaben, das Tyrhennische Meer. Der Sage nach wurde der Gott Dionysos versehentlich von diesen Piraten gefangen genommen und zur Strafe verwandelte er sie in Delfine.<sup>96</sup>

Die größte Piratenbedrohung in der Antike ging allerdings von den Killikern aus, die im Südosten Kleinasiens lebten. Es war ein schwer zugängliches Gebiet, welches vom Taurusgebirge im Norden und der See im Süden begrenzt wurde. Von 190 v. Chr. an führten sie zahlreiche Überfälle aus und waren im Sklavenhandel tätig. Eines ihrer bekanntesten Opfer war der junge Julius Caesar, der 75 v. Chr. nahe der Insel Pharmakussa als Geisel genommen wurde. Die Piraten wollten zunächst rund zwanzig Talente für den jungen Patrizier als Lösegeld verlangen, aber Caesar war überzeugt, dass er mehr wert war und hob diese Summe auf fünfzig an.<sup>97</sup> Während seiner Zeit als Gefangener hielt er Vorträge, die von den Piraten nicht verstanden wurden und manchmal drohte er ihnen, dass er sie nach seiner Freilassung kreuzigen würde. Die Piraten aber nahmen seine Drohungen nicht ernst und zahlten tatsächlich mit ihren Leben.

---

95 Vgl. Ormerod: Piracy in the Ancient World, S. 67.

96 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 15.

97 Vgl. Ebd., S. 17.



Abbildung 4: Das Mittelmeer um 50 v. Chr.

98

Da die römischen Antipirateriemaßnahmen zu der Zeit nicht griffen, konnten die killikischen Piraten die See weitgehend beherrschen, so dass sie sogar die Nahrungsmittelversorgung Roms zum Erliegen brachten. Um diese Bedrohung endgültig zu beseitigen, wurde Pompejus 67 v. Chr. mit besonderen Vollmachten ausgestattet. Mit einem Budget von 6000 Talenten, dem Äquivalent des halben US-Jahresbudgets heute, 120 000 Soldaten und 500 Schiffen konnte er eine groß angelegte Kampagne starten.<sup>99</sup> Dazu teilte er das Mittelmeer in 13 Distrikte ein und ließ die für sie zuständigen Militärkommandanten gleichzeitig gegen Piratennester vorgehen. Anschließend trieb seine Flotte die übergebliebenen Piratenschiffe von Gibraltar bis nach Kilikien, wo die Letzten besiegt wurden. Diese beeindruckende Operation dauerte lediglich zwei Monate und führte zur Pax Romana auf dem Meer, welche 500 Jahre lang bis zum Zusammenbruch des weströmischen Reiches anhielt. Im Osten musste schließlich Byzanz das Meer sichern, wozu es nicht in der Lage war, da es durch den expandierenden Islam zunehmend unter Druck geriet. Ohne eine dominierende Seemacht konnte die Piraterie wieder florieren.

98 Konstam: Piracy: The Complete History, S. 18.

99 Vgl. Ebd., S. 20.

## 3.2 Das Mittelalter

Piraten gab es im Mittelalter nicht nur in der Nord- und Ostsee, sondern auch im Mittelmeer, wo das schwächelnde byzantinische Reich die See nicht mehr sichern konnte. Ein weiterer Grund für das Erstarken der Piraterie war das tiefe Misstrauen zwischen Byzanz und den Italienern. Letztgenannte waren als Söldner angeheuert und wurden zu Piraten. Dieser Teilabschnitt des Kapitels wird sich vor allem auf die Phase der Wikingerzeit und die der Hanse konzentrieren.

### 3.2.1 Die Wikinger

Am 8. Juni 793 n. Chr. näherten sich furchterregend aussehende Drachenschiffe der Insel Lindisfarne vor der englischen Ostküste, auf der sich ein bedeutendes Kloster befand. Es waren Wikinger an Board, die über die Mönche herfielen, das Kloster plünderten und die Menschen anschließend verschleppten. *„Das Wort Wikinger stammt vermutlich von dem altnordischen Substantiv vikingr ab und bedeutet >>Seekrieger, der sich auf langer Fahrt weit von der Heimat entfernt<<.“*<sup>100</sup> Dieser Tag markierte den Beginn eines lange andauernden Schreckens, der Europa für die nächsten Jahrhunderte heimsuchen sollte.

Einige Historiker wie Angus Konstam bezeichnen in ihrer Literatur die Wikinger als Piraten, obwohl sie selten andere Schiffe überfielen und sich eher auf Angriffe an Land konzentrierten.<sup>101</sup> Streng genommen waren die Wikinger keine Piraten, aber seiner Ansicht nach verfügten sie mit ihren schnellen Schiffen über eine hohe Mobilität und setzten wie die Seeräuber auf den Überraschungseffekt.<sup>102</sup> Viele Zeitzeugen verwendeten die Begriffe Wikinger und Pirat synonym. Bei ihren Raubüberfällen zeigten sich die Wikinger oft von einer brutalen Seite; sie machten keinen Unterschied zwischen dem Klerus, den Zivilisten oder den Soldaten und die Grenzen waren für sie ohne Bedeutung. Um 820 boten einige von ihnen den englischen Küstenorten Sicherheit an, wenn Schutzgeld gezahlt wurde. Zu dieser Zeit schrieb ein Kleriker in Ulster, Irland: *„The sea spewed forth floods of foreigners into Erin, so that no haven, no landing place, no strongold, no fort and no castle might be found, but it was submerged by waves of Vikings and pirates.“*<sup>103</sup> Städte wie Gent oder Rouen wurden geplündert und Paris konnte sich 845 nur gegen eine hohe Summe von 7000 Pfund,

---

100 Kneissler: Piraten-Terror, S. 73.

101 Verweis auf Definition von Piraterie.

102 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 23.

103 Ebd., S. 25.

umgerechnet 3125 kg, Silber freikaufen.<sup>104</sup> Diese Phase der Überfälle dauerte etwa 200 Jahre lang, in der die Wikinger zunächst mit einzelnen Schiffen angriffen, später aber dazu übergingen, dies kollektiv zu tun, und sich letztendlich in den eroberten Gebieten, wie der Normandie, oder in England niederließen.

### 3.2.2 Die Hanse

Nach dem Wikingersturm wurde es auf der See im Norden Europas relativ ruhig. So kam es im 12. Jahrhundert zu einer ökonomischen Entwicklung der Städte Bremen, Lübeck, Hamburg, Stettin, Rostock und Danzig. 1241 entschlossen sich die beiden norddeutschen Städte Lübeck und Hamburg, sich zum Handelsverbund der Hanse zu verbünden. Ihnen schlossen sich andere Städte an und innerhalb von wenigen Jahrzehnten wurde die Hanse zur wirtschaftlich dominanten Macht in der Nord- und Ostsee. Ihre Waren wurden von den bauchigen und einmastigen Segelschiffen, den Koggen, transportiert. Dieser Erfolg der Hanse führte zu Spannungen mit anderen regionalen Mächten, wie beispielsweise Dänemark. So führte ein Streit zwischen Mecklenburg und Dänemark von 1389-1392 zu einem Aufblühen der Seeräuberei. Da die Ersteren einen direkten Konflikt scheuten, statteten sie private Schiffe mit Kaperbriefen aus, damit diese gegen dänische Schiffe kämpften.

Dieser Kaperbrief stellen eine etwas legalisierte Form des Seeraubs dar. Ursprünglich, zu Friedenszeiten, konnte damit sein Besitzer, den ihm durch einen Feind entstandenen Schaden notfalls mit Gewalt auch von anderen Schiffen, die zur Täternation gehörten, zurückfordern. In diesem Fall muss der ursprüngliche Täter, ob zum Staat gehörend oder nicht, selbst nicht zwingend haften, aber sein Land kann es. Später durften Piraten/Kaperer feindliche Schiffe zusätzlich in Kriegszeiten aufbringen und die Beute behalten, wenn sie dem Herrscher in der Heimat einen kleinen Anteil abgaben. Im Gegenzug genossen sie Schutz vor Strafverfolgung. Der erste Kaperbrief wurde im Mittelalter 1295 von der englischen Krone gegen Portugal ausgestellt.<sup>105</sup> Das Motiv der Politik hinter dieser Form nichtstaatlicher Gewalt war die Tatsache, dass die meisten europäischen Länder dauerhaft keine teuren Flotten unterhalten konnten. Sie zogen es vor, verarmten Adel oder gewöhnliche Menschen anzuheuern, die auf eigenes Risiko handelten, denn für die Gegenseite waren sie trotz Kaperbriefen nur Piraten. Der Vorteil dieses Systems für die Herrschenden lag auf der Hand. Auf diese Weise konnten

---

104 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 73.

105 Vgl. Thomson: Mercenaries, Pirates, and Sovereigns, S. 22.

die Kriegskosten gesenkt und die Verantwortung für schreckliche Verbrechen an die Piraten abgeschoben werden. Oft geschah es aber, dass die angeheuerten Piraten nach Friedensschluss nicht den Raub aufgaben und weitermachten.

In der Auseinandersetzung zwischen Dänemark und Mecklenburg versorgten die Piraten, die sich Vitalienbrüder nannten, die belagerte Stadt Stockholm mit Lebensmitteln und Waffen.<sup>106</sup>Ihr Motto lautete „Gottes Freund - Aller Welt Feind“ und ihr Name leitete sich von den Nahrungsmitteln, den Viktualien, ab, die sie transportierten. Da die Vitalienbrüder erfolgreich waren, statteten die Dänen ebenfalls andere Freibeuter mit Kaperbriefen aus, wodurch die Ostsee bald voll von Piraten war, die Jagd auf alles machten. Dies ging so weit, dass 1393 die gesamte Schifffahrt in Lübeck zum Stillstand kam.<sup>107</sup>

Im gleichen Jahr griffen Piraten das norwegische Bergen an und plünderten es aus. Nun begann die Hanse ihre Schiffe mit bewaffneten Friedenschiffen zu eskortieren. Als endlich Friede zwischen den Hauptstreitparteien herrschte, wurden den Piraten ihre Kaperbriefe entzogen und der Zugang zu den Häfen gesperrt. Aus diesem Grund verlagerten diese ihre Basis auf die Insel Gotland, welche 1398 vom Deutschen Ritterorden eingenommen wurde. Die überlebenden Piraten, darunter die Likendeeler (Gleichteiler) flüchteten nach Ostfriesland, wo sie unter den dortigen Adligen Unterstützung fanden. Einer ihrer Anführer war der berühmte Klaus Störtebeker. Die Hanse beschloss daraufhin, den Adligen mit Gewalt zu drohen, falls sie weiterhin den Piraten Unterschlupf gewähren würden. Daraufhin verlegten die Freibeuter ihre Basis nach Helgoland, wo sie im Jahr 1400 gefangen genommen wurden. Der Legende zufolge schritt Störtebeker bei seiner Hinrichtung ohne seinen Kopf elf seiner Kameraden, die in einer Linie standen, ab und rettete ihnen so das Leben, bevor ihn der Henker stoppte.

---

106 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 79.

107 Vgl. Ebd., S. 36.

### 3.3 Die Korsaren des Mittelmeeres

Die Berber und Araber, die die Nordküsten Afrikas bewohnten, lebten vom Tausch ihrer Güter aus der wenig ertragreichen Landwirtschaft, der Fischerei oder afrikanischen Sklaven gegen europäisches Holz, Wolle oder Metalle.<sup>108</sup> Als sich die aus Spanien vertriebenen Mauren dort ansiedelten, musste die Bevölkerung zusätzliche Einkommensquellen gewinnen, so dass sie sich von da an dem Seeraub widmete. Begünstigt wurde dies durch die Tradition des auf der See fortgesetzten Kampfes gegen die Christen, welche umgekehrt alle muslimischen Schiffe als Beute betrachteten. Auf der See erfolgte also eine fortgesetzte Politik des „Heiligen Krieges“, weshalb sich die Seeräuber des Öfteren als heilige Krieger wahrnahmen. Oft wurden die Räuber auch als Korsaren bezeichnet, da sie einen Kaperbrief gegen christliche Schiffe besaßen.<sup>109</sup> Nichtsdestotrotz wurde das Wort Korsar als Synonym für Pirat benutzt, abhängig von der vorherrschenden Rechtsauffassung. Deshalb werden die Begriffe in diesem Abschnitt abwechselnd verwendet.

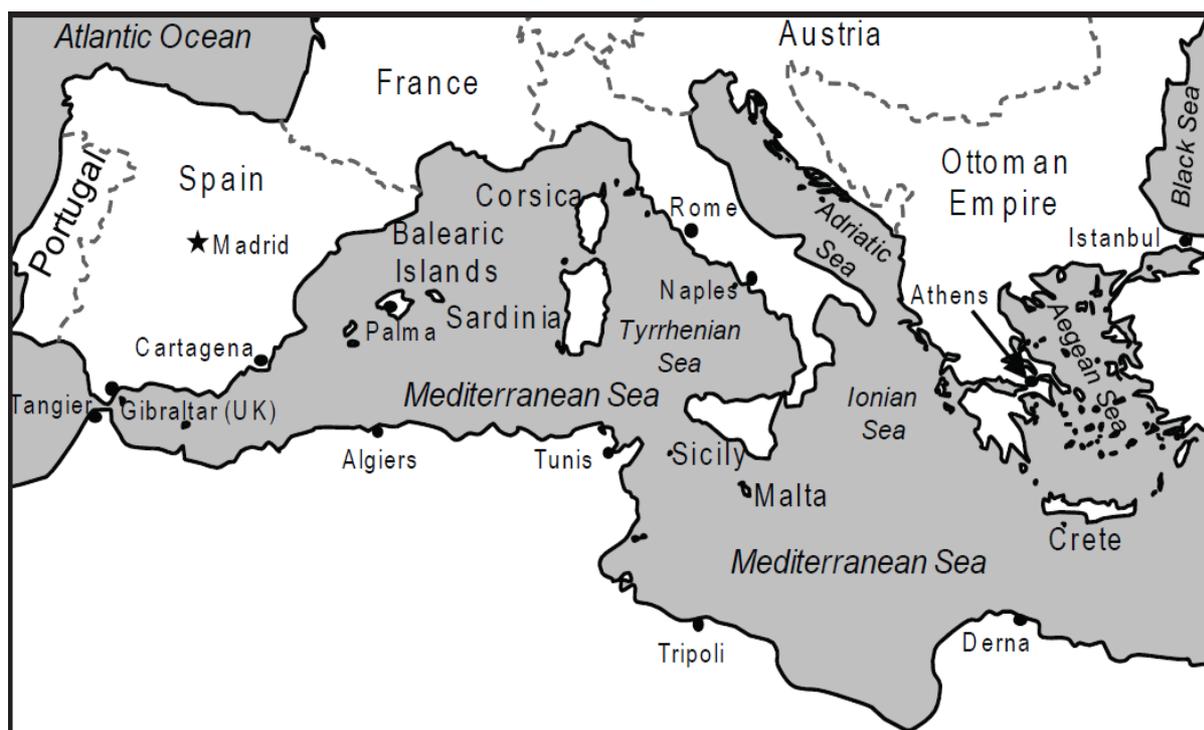


Abbildung 5: Mittelmeer zur Zeit der Korsaren

110

108 Die Bezeichnung Barbaresken leitet sich vermutlich von den dort lebenden Einheimischen, den Berbern, ab.

109 Korsar geht ursprünglich auf lat. *Cursus* (*Kurs*) zurück.

110 Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 62.

Begünstigt wurde die Piraterie in der Region durch mehrere Faktoren, die schon immer ihr Entstehen begünstigt haben.<sup>111</sup> Darunter zählen die geographische Lage, die Existenz von sicheren Rückzugsorten, ein günstiges politisches Klima und in diesem Fall die vorherrschende militärische Technologie.

Geographisch gesehen, agierten die Korsaren in einem relativ in sich geschlossenen Raum.<sup>112</sup> Der Aktionsradius ging von der im Westen liegenden Straße von Gibraltar bis zum osmanischen Seegebiet im Osten. Die Handelsschiffe mussten oft relativ nahe der Küsten segeln und in den Engstellen zwischen Sardinien, Korsika, Sizilien, Tripolitanien und Kreta wurden sie zu leichten Opfern von Überraschungsangriffen.<sup>113</sup> Der letzte der genannten Faktoren spielte den Piraten in die Hände, weil die im Meer vorherrschenden Galeeren den eigentlich stärkeren, neuen, hochseetauglichen Segelschiffen meist überlegen waren. Die Galeeren mit ihren Ruderbänken konnten bei absoluter Windstille überraschend zuschlagen und so manches Segelschiff ausmanövrieren. Die Korsaren konnten mit Hilfe der entführten Sklaven und freiwilligen Korsaren aus dem christlichen Europa über einige Zeit mit der technologischen Entwicklung mithalten, aber spätestens ab dem ausgehenden 17. Jahrhundert gerieten sie ins Hintertreffen. Mit dem Wissen entführter Christen und Freiwilliger konnten sie hochseetaugliche Schiffe bauen, mit denen sie sogar Plünderungen in Island sowie an der Nordküste Amerikas in Nova Scotia wagten.<sup>114</sup> Da die weit entfernten Orte nicht den erhofften Profit in Form von Sklaven, Gütern und Geld brachten, konzentrierten sich die Korsaren wieder auf das Mittelmeer.

Wie schon erwähnt kollabierte die bestehende Ökonomie mit der Vertreibung der Mauren aus Spanien. Die Barbaresken verlegten sich vor allem deswegen auf den Seeraub, was zu einer Verzahnung politischer, privater und ökonomischer Interessen führte. Zu den Barbaresken zählten unter anderem Algier, Tripolis und Tunis. Die Herrschenden waren oft selbst Räuber und kassierten immer einen Anteil an der Beute. In der Gesellschaft genossen die Piraten große Anerkennung, da sie Wohlstand schufen. Die Wirtschaft basierte somit zum Großteil auf dem Raub von christlichen Schiffen und Küsten. Laut Schätzungen wurden von 1530-1780 1-1,25 Millionen Europäer von den Korsaren versklavt, darunter, im Jahre 1535, auch der Verfasser von Don Quijote, Miguel de Cervantes.<sup>115</sup> Quellen zufolge wurden allein in

---

111 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 60.

112 Vgl. Ebd., S. 62.

113 Vgl. Ebd., S. 62.

114 Vgl. Kempe: Fluch der Weltmeere, S. 254.

115 Vgl. Ebd., S. 267.

Algier jedes Jahr an die 20000 Menschen in die Sklaverei verkauft.<sup>116</sup> Cervantes musste bis zu seinem Freikauf wie viele andere Sklaven auf einer Galeere rudern. Damit die Europäer freikamen, spendeten die Menschen in der Heimat Geld, z. B. an einen Wohltätigkeitsorden. In Hamburg gab es ab 1622 eine Versicherungskasse, die Seeleute freikaufte.<sup>117</sup> Wer nicht dieses Glück hatte, musste entweder sein ganzes Leben rudern, im Haushalt dienen oder kam wie manche Frauen in den Harem. Sklaven konnten in den Barbaresken ihre Position erheblich verbessern, wenn sie zum Islam konvertierten. Auf diese Weise wurden einige der erfolgreichsten Piratenanführer rekrutiert. Eine andere Einkommensquelle für die Barbaresken bestand in Tributzahlungen europäischer Staaten, die im Gegenzug Schutz für ihre Schiffe bekamen. So zahlte auch das junge Amerika, obwohl es anfangs eine gegenteilige Politik vertrat. Die Barbaresken betrachteten sich mit jedem Staat, der kein Schutzgeld zahlte, im Krieg, und das auch nur temporär.

Formal betrachtet bestand zwischen den Barbaresken und der Hohen Pforte in Istanbul eine feudale Machtbeziehung. Zwar waren sie dem Sultan unterworfen, aber bedingt durch die große Entfernung waren sie von Anbeginn an in ihrem Handeln recht autonom. Die Barbaresken wurden von jeweils einem Bey, der vom Sultan formal eingesetzt wurde, regiert.<sup>118</sup> Oft wurde einer der Piraten durch andere Korsaren zum Bey gewählt oder ein Korsarenführer putschte sich an die Macht, wenn sich ein Herrscher als unfähig erwies. So geschah es 1516, dass der ältere der Barbarossa Brüder, Aruj, die Gunst der Stunde nutzte, um den Bey von Algier zu stürzen. Da sich Aruj eines möglichen Angriffes der Spanier bewusst war, unterwarf er sich dem Sultan und erhielt Unterstützung.<sup>119</sup> Die Piraten hatten in den Barbaresken einen sicheren Rückzugsort und ein mächtiges Reich im Rücken. Nach seinem Tod übernahm sein jüngerer Bruder Hizir Barbarossa, auch Khair-Ed-Din genannt, die Herrschaft über die Korsaren in Algier. Er erwies sich als ein ausgesprochen fähiger Anführer, der mit seinen Piraten die Küsten Frankreichs und Italiens plünderte und dem Sultan bei mehreren Seekampagnen unterstützte, wie z.B. bei der Einnahme von Rhodos 1522. Da die Osmanen über keine gute eigene Flotte verfügten, verließen sie sich immer öfter auf die erfahrenen Korsaren. Ab dem späten 17. Jahrhundert war der Zenit der Macht der Barbaresken überschritten.

---

116 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 89.

117 Vgl. Ebd., S. 40f.

118 Bey = Herrschertitel.

119 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 82.

Um der Piraterie ausgehend von der afrikanischen Nordküste entgegenzuwirken, entschlossen sich die europäischen Staaten immer wieder zu einzelnen militärischen Kampagnen, welche, wenn überhaupt, nur temporäre Lösungen brachten. Die Europäer waren selten zu einer Kooperation miteinander bereit, weil sie anderen europäischen Staaten schaden wollten. Gegenüber den Barbaresken vertraten sie deshalb den Standpunkt: „*Der Feind meines Feindes, ist mein Freund.*“ In Europa konnten oder wollten sich die Staaten nicht darüber einigen, ob die Korsaren als Piraten zu bezeichnen sind oder nicht. Denn, wenn sie Piraten wären, dann könnte man mit ihnen keine Verträge schließen, weil sie diese Fähigkeit rechtlich nicht besäßen. Im Laufe der Zeit ging man dazu über, diplomatische Beziehungen mit den Barbaresken einzugehen. Es schien so, als ob sie die Barbaresken als souveräne Gebilde im Völkerrecht akzeptiert hätten.<sup>120</sup> Im 18. und 19. Jahrhundert fanden dann Entwicklungen statt, die zu einer Positionsveränderung hinsichtlich des Piraterievorwurfes führten. Zunächst wurde die militärische und ökonomische Überlegenheit Europas deutlich, was zu einer härteren Politik führte. Auf dem Wiener Kongress beschlossen die Siegermächte eine Abschaffung der „schwarzen Sklaverei“ und forderten deshalb eine Abschaffung der „weißen“ Sklaverei in den Piratenstaaten.<sup>121</sup> Der nun entstandene Diskurs in Europa führte zu einer Klassifizierung der Barbaresken als Piratennester, in den die Menschen in Barbarei lebten. Da die Barbaresken nun kriminelle Gebilde waren, musste man sich nicht in einem offiziellen Kriegszustand mit ihnen befinden, um polizeiliche Maßnahmen zu ergreifen. Dies bereitete den Boden für eine Kolonialisierung Nordafrikas durch die imperialistischen Mächte. 1830 besetzte Frankreich Algier, 1835 Tunis, Tripolis aber wurde nach einigen Jahren an das osmanische Reich zurückgegeben. Der europäische Imperialismus bedeutete das Ende der Piraterie an den Küsten Nordafrikas.

### **3.4 Piraterie in Asien**

In diesem Teilabschnitt des Kapitels wird die Geschichte der asiatischen Piraterie behandelt, welche einen großen geographischen Raum vom Indischen Ozean bis zum Chinesischen Meer umfasst. Interessanterweise wird ihr in der westlichen Fachliteratur wenig Beachtung geschenkt, verglichen mit der Geschichte der Piraterie in der Karibik oder im Mittelmeer. Dies zeigt sich in weniger verfügbaren Quellen.

---

120 Vgl. Kempe: Fluch der Weltmeere, S. 275.

121 Vgl. Ebd., S. 281.

### 3.4.1 Piraterie im südchinesischen Meer

Die Spuren der asiatische Piraterie gehen mindestens bis zu den Anfängen der dortigen Schifffahrt zurück. In diesem Teil der Welt wurde sie genau wie im Mittelmeer von den vorher bereits genannten Faktoren, wie der Geographie, der Existenz von sicheren Rückzugsorten und einem günstigen politischen Klima bestimmt. Da China über lange Küsten und viele Flüsse verfügte, boten sich diese möglichen Seeräubern als ideale Versteckmöglichkeiten in der Nähe der Handelsrouten an. Zugleich konnten sich die Piraten sicher sein, dass sie sich weit genug entfernt vom Kaiser in Peking befinden. Erste urkundlich erwähnte Maßnahmen gegen Piraten wurden schon während der Zhou Dynastie 1122-211 v. Chr. in China getroffen.<sup>122</sup> Ein erster konkreter Überfall, der überliefert ist, stammt aus dem Jahr 589 n. Chr.. In China waren einige der Piraten lokale Fischer, die sich diesem Gewerbe für rund 120-150 Tage im Jahr aufgrund schlechter Wetterbedingungen in den Sommermonaten widmeten.<sup>123</sup> Zusammen mit der korrupten Verwaltung konnte die Piraterie in manchen Orten eine gesellschaftliche Akzeptanz für diese Tätigkeit schaffen. Das Niveau der Piraterie im Chinesischen Meer war stets von der Stärke der Zentralgewalt in der Hauptstadt abhängig. Manche der lokalen Herrscher konnten oder wollten keine Maßnahmen gegen die Piraten in ihren Provinzen unternehmen, weil sie zum Teil unter einer Decke mit ihnen steckten und auf diese Weise Einkünfte erzielten. Aus diesem Grund scheiterte auch eine Politik des Kaisers im 15. Jahrhundert, die darin bestand, die Regionalherrscher für eine aktive Bekämpfung der Piraterie zu bezahlen.<sup>124</sup>

Ein weiteres besonders Merkmal der chinesischen Piraterie war das Level, auf welchem sie stattfand. Sie war hochgradig organisiert und die Piraten agierten, verglichen mit der westlichen Piraterie, in riesigen Flotten. Die Piraten konnten auf dem Höhepunkt der Macht bis zu 1200 Dschunken und 150 000 Mann aufbringen.<sup>125</sup> Zur Zeit, als die ersten Europäer um 1600 auftauchten, begann sich eine Art erstes Piratenreich unter Cheng Chi-Lung in der Provinz Fukien zu bilden.<sup>126</sup> Cheng war ein Pirat, ein Händler, ein Verwalter der Provinz und sogar ein Admiral der kaiserlichen Marine.<sup>127</sup> Sein Sohn Koxinga, formte nach dem Tod des Vaters die Piraten zur größten Seemacht im südchinesischen Meer. 1807 kam sogar eine Frau

---

122 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 91.

123 Vgl. Ebd., S. 105.

124 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 289.

125 Dschunken sind traditionelle chinesische Schiffe.

126 Fukien liegt gegenüber Taiwan an der chinesischen Küste.

127 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 290.

namens Cheng Shi an die Spitze der Piratenkonföderation. Die Macht der Piraten begann zu bröckeln, als China eine Zuckerbrot- und -Peitsche-Politik verfolgte. Einerseits drohten man Piraten mit Gewalt und andererseits wurde ihnen Geld und Posten angeboten. So jagte sogar ein ehemaliger Pirat von Cheng Shi nach seinem Verrat seine früheren Piratenbrüder.<sup>128</sup> Hinzu kam eine beginnende Kooperation der Chinesen mit den westlichen Mächten, die über die neuen dampfbetriebenen Kriegsschiffe verfügten. Das Problem war, dass China viel zu spät gegen die Piraten vorging und somit den imperialistischen Mächten eine Möglichkeit der Einmischung bot, die diese auch nutzen. Die Europäer begannen nun ihre Handelsinteressen wie in den Opiumkriegen 1839-1842 und 1856-1860 zu schützen und sicherten sich anschließend ihren Einfluss.

### 3.4.2 Piraterie in Südostasien

Der wichtigste Grund der Portugiesen, Holländer und Engländer für die langen Seereisen nach Südostasien war die Suche nach Gewürzen. Da Muskat, Ingwer, Zimt und Pfeffer in Europa heiß begehrt waren, etablierten zunächst die Portugiesen Stützpunkte am malaysischen Archipel, heute Indonesien. Gab es um 1600 rund 11 Schiffe, die diese Gewürze transportieren, verdreifachte sich deren Zahl im 18. Jahrhundert.<sup>129</sup> Dieser ertragreiche Handel wurde durch lokale Piraten bedroht, die die lokalen geographischen Eigenschaften der vielen vom dichten Wald bewachsenen kleinen Inseln geschickt für eigene Zwecke zu nutzen wussten. Begünstigt wurde dies durch die Engstellen, welche die Anzahl der möglichen Schiffsrouten reduzierten. Wenn die Piraten ein langsames Schiff erblickten, schlugen sie oft in der Dunkelheit überraschend zu.

Zwar gab es Piraterie in dieser Gegend bestimmt lange bevor die Europäer ankamen, aber dies lässt sich mangels eindeutiger Quellen schwer belegen. Fest steht, dass die Zerstörung des malaysischen Reiches im frühen 16. Jahrhundert durch die Portugiesen zu Unruhe und Instabilität führte.<sup>130</sup> Mit der Vertreibung derer durch die Holländer und die Ankunft der konkurrierenden Engländer wurde die Situation nicht besser. Hinzu kam, dass die lokalen Sultane, wie beispielsweise im Norden Sumatras oder des Riau Archipels, selbst bei bestem Willen nicht in der Lage waren, die vielen Häuptlinge in ihren Herrschaftsgebieten zu

---

<sup>128</sup> Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 107.

<sup>129</sup> Vgl. Ebd., S. 96.

<sup>130</sup> Vgl. Ebd., S. 98.

kontrollieren. Die bekanntesten Piraten bildete der Dayak-Stamm der Kopfgeldjäger auf Borneo, der auch die Seeleute enthauptete und deren Schädel mitnahm.<sup>131</sup> Da die Piraterie in der Gegend fest in der Gesellschaft verwurzelt war, hatten die Piraten sichere Rückzugsorte, an denen sie sicher vor Verfolgung waren und wo sie ihre Ware veräußern konnten. Wegen der großen Bedrohung des Handels entschlossen sich die Europäer Kriegsschiffe zu entsenden, die aber keine nachhaltige Besserung der Lage bewirken konnten. Das Hauptproblem bestand immer darin, dass man sich zunächst auf Maßnahmen zur See beschränkte und die Piratennester an Land schwer zu finden waren. Wenn zu harsch gegen die Piraten vorgegangen wurde, wie vom erfolgreichen Sir James Brooke 1803-1868, wurde man in der Heimat wegen der vielen toten Piraten heftigst kritisiert, was eine gewisse Ähnlichkeit zu heute zeigt.<sup>132</sup> Jedenfalls wurde im 19. Jahrhundert zumindest eine Verringerung der Piraterie auf ein ertragbares Maß erreicht, aber sie verschwand auch dort nie vollständig.

### **3.4.3 Piraterie im Indischen Ozean**

Da die Lage für die Piraten in der Karibik am Ende des 17. Jahrhunderts zu gefährlich wurde, entschlossen sich einige von ihnen, darunter Thomas Tew oder William Kidd, ihr Glück im indischen Ozean zu versuchen. Nachdem sie das Kap der Guten Hoffnung in Südafrika umsegelt hatten, stießen sie in einen Raum vor, der bisher von europäischen Piraten verschont geblieben war. Zwar gab es in der Vergangenheit Flotten der Osmanen im Roten Meer und Kriegsschiffe der indischen Mogule im indischen Ozean, welche die Handelsrouten schützten, aber aufgrund von politischer Instabilität waren sie zur Zeit der Ankunft der Europäer nicht stark genug.<sup>133</sup> Die Piraten fanden dort also ideale Möglichkeiten für Stützpunkte, wie z. B. auf Madagaskar, technologisch unterlegene Gegner in Indien und europäische Handelskompanien, die die Schifffahrtsrouten nicht sichern konnten, weil sie sich in einem permanenten Krieg miteinander befanden. Die Handelskompanien, wie die holländische V.O.C. und die britische Ostindienkompanie, waren Hybride zwischen privaten ökonomischen Interessen und staatlicher Gewalt. Sie waren privat, aber durften zugleich Gesetze erlassen, eigenes Geld produzieren und zur Verteidigung der Handelsmonopole Krieg führen.<sup>134</sup> All diese Möglichkeiten, die sich durch die Geographie, Politik und gesellschaftliche Akzeptanz bildeten, ließen die Piraterie im indischen Ozean von 1690-1720 floriieren.

---

131 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 106.

132 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 103.

133 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 250.

134 Vgl. Thomson: Mercenaries, Pirates, and Sovereigns, S. 35.

1692 erhielt Thomas Tew einen Kaperbrief gegen die Franzosen, aber er dachte nicht daran, seine Angriffe nur auf sie zu beschränken und fand seine Beute in Form eines Schiffs des Moguls im Tor der Tränen, einer 27 km breiten Meeresstraße, die das Rote Meer mit dem Golf von Aden verbindet.<sup>135</sup> Wegen eines Streits am Piratenschiff entschloss er sich auf Madagaskar zurückzuziehen und dort seine reichliche Beute zu veräußern. Als er 1694 nach Rhode Island zurückkehrte, wurde er vom Gouverneur als erfolgreicher Kaperer gefeiert, denn man nahm es nicht so genau mit der Herkunft des Geldes. Madagaskar, das damals als Zufluchtsort für Piraten galt, wurde des Öfteren als ein Idealtypus einer Piratenkolonie bezeichnet, wo die Piraten für ihre Zeit recht liberal, auf Basis eines demokratisch bestimmten Piratenkodex lebten.<sup>136</sup> Aus anderer Perspektive betrachtet war diese Gemeinschaft nicht mehr als eine Ansammlung von Kriminellen, die Richtlinien für eine Interaktion untereinander brauchten. Ein anderer Piratenkapitän, der Jagd im Indischen Ozean machte, war Henry Every. 1694 glückte ihm auch die Kaperung eines weiteren indischen Schatzschiffes. Every war aber im Gegensatz zu anderen Piraten klug genug rechtzeitig aufzuhören, bevor man ihn fassen konnte.

Maßnahmen gegen die Piraten seitens der britischen Marine wurde getroffen, als der indische Mogul Besitztümer der Ostindienkompanie beschlagnahmte und die Engländer für die Piratenüberfälle auf seine Schiffe verantwortlich machte. Da die meisten Piraten Englisch sprachen, machte er die Engländer für sie verantwortlich, weil er glaubte, sie seien ein Teil der englischen Ostindienkompanie.<sup>137</sup> Unter Druck gesetzt willigten die Engländer ein, diese Piraten zu bekämpfen. 1701, 1718 und 1719 wurden Schiffe nach Madagaskar entsandt, um der Piraterie Herr zu werden, was auch in der letzten Kampagne gelang.

Piraterie in der Region wurde nicht nur durch die Europäer begangen, sondern auch von arabischen Piraten im Roten Meer und im Persischen Golf. Nach dem Tod des Schahs 1779 verlor Persien die Kontrolle über den Golf, was zu Konflikten zwischen Stämmen an den Küsten und zu Überfällen auf die Schifffahrt führte.<sup>138</sup> Der Tod des Sultans von Oman 1804 verschlimmerte die Lage zusätzlich, als sich der al-Qawasim Stamm in den politischen Unruhen der Piraterie widmete. Durch die Lage ihrer Küstenstädte am Golf konnten sie den Verkehr in der Straße von Hormus beherrschen und genossen zugleich breite Unterstützung

---

135 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 250.

136 Vgl. Ebd., S. 266.

137 Vgl. Thomson: Mercenaries, Pirates, and Sovereigns, S. 35.

138 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 92.

in der Bevölkerung. Sie verfügten über einige Schiffe und eine große Anzahl von Kämpfern. 1809 entsandten die Engländer einige Kriegsschiffe und Soldaten in die Region und eroberten das Piratennest Ras al-Khaymah.<sup>139</sup> Kaum waren die Engländer abgezogen, erholte sich die Piraterie vom Feldzug. Diese Aktion zeigte, dass es schwierig war, ein Piratenproblem durch einmalige Aktionen zu lösen. Erst eine größer angelegte Kampagne brachte 1819 den erwünschten Erfolg, als die lokalen Scheichs einem Friedensabkommen und einer selbständigen Bekämpfung der Piraterie zustimmten.

### **3.5 Piraten der Karibik**

Interessanterweise fand der erste Seeraub, der in Verbindung mit der Karibik steht, 1522 vor der südwestlichen Küste Portugals statt und nicht in der neuentdeckten Welt. Am 1. April des gleichen Jahres wurden drei mit Schätzen beladene spanische Karavellen von fünf Schiffen des französischen Kaperers Jean Fleury gekapert.<sup>140</sup> An diesem Tag erfuhr Europa von den immensen Schätzen, die in der neuen Welt zu finden waren, was noch mehr Abenteurer anzog. Dieser Teilabschnitt des Kapitels wird zeigen, wie die europäischen Mächte den Seeraub als ein Machtinstrument benutzten, welches sie nur sehr schwer kontrollieren konnten, und wie sie mit der Zeit die Piraterie schließlich bändigten.

Wie schon zuvor lassen sich die von Wombell identifizierten Faktoren perfekt in der Karibik wiederfinden.<sup>141</sup> Sie enthielt damals zahlreiche noch nicht kartographierte Inseln, unbekannte Buchten und Höhlen, von wo aus die Seeräuber die Handelsrouten überfallen konnten. Dazu kam die Existenz von sicheren Rückzugsmöglichkeiten, wo sie ihre Ware loswerden konnten und die politische Unterstützung, die sie von der offiziellen Seite genossen. Die Ersten, die Jagd auf die spanischen Schiffe machten, waren die Franzosen, denn als König Franz I. von Fleurys Erfolg erfuhr, stellte er weitere Kaperbriefe an jeden aus, der sein Glück versuchen wollte. Fleury hatte noch einige Erfolge jenseits des Atlantiks, bis ihn 1527 seine Glückssträhne verließ und er von den Spaniern gehängt wurde.

---

139 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 95.

140 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 114.

141 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 9.



Abbildung 6: Die Karibik

142

1554 machten sich einige protestantische Hugenotten aus Frankreich, die sich auch als Glaubenskrieger gegen den Katholizismus verstanden, auf Beutefahrt gegen Spanien. Als einigen von ihnen der Prozess gemacht wurde, warf man ihnen Piraterie und Häresie vor. Da sie doppelt verurteilt wurden, bekam der politische und ökonomische Konflikt eine gewisse religiöse Dimension.<sup>143</sup>

Nach den Franzosen entschloss sich Königin Elisabeth I. von England ihre „Sea Dogs“ in die neue Welt zu schicken. Sie war sich bewusst, dass sie in diesen neuen Raum vorstoßen musste, weil sie am neuen Reichtum einen Anteil für England gewinnen wollte. Das Problem dabei war nur, dass die Spanier jeden Eindringling jenseits der Demarkationslinie im Westen als einen Piraten behandelten. Diese Linie wurde von Spanien und Portugal in den Verträgen von Tordesillas 1494 und Saragoza 1529 festgelegt und verlief am 36°47' Längengrad mitten durch Brasilien.<sup>144</sup> Westlich davon gehörten alle entdeckten und unentdeckten Länder zu Spanien und östlich von ihr zu Portugal. Die anderen Länder in Europa erkannten diese Aufteilung nicht an und pochten auf das Recht des freien Handels und der freien

142 Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 9.

143 Vgl. Kempe: *Fluch der Weltmeere*, S. 65.

144 Vgl. Konstam: *Piracy: The Complete History*, S. 38.

Schiffahrt.<sup>145</sup> Damit sie ihre Rechtsansicht durchsetze, stattete Elisabeth ihre Kapitäne mit Kaperbriefen aus. Dieses Mittel wurde, wie im Mittelalter, von den Regierenden verwendet, nur wurde es es jetzt im Gegensatz zu früher von der Ausnahme zur Regel.

Die Autorisierung nichtstaatlicher privater Gewalt sollte sich als ein sehr erfolgreiches Mittel zur Bekämpfung von Feinden erweisen, aber es ließ auch zugleich die Grenzen zwischen privater und öffentlicher Gewalt verschwimmen, genau wie zwischen wirtschaftlichen und politischen Interessen.<sup>146</sup> Dazu wurde im 17. Jahrhundert das Konzept der Glaubhaften Bestreitbarkeit entwickelt, in welchem ein Herrschender einen Teil der Beute, die durch einen Privaten erzielt wurde, einbehielt, aber, falls etwas schief lief, jegliche Verantwortung von sich wies, weil die Tat eben von einem Privaten begangen wurde.<sup>147</sup> Zwar gab es eine gewisse theoretische Unterscheidung zwischen Kaperern, die eine gewisse Legitimität besaßen, und Piraten, welche keine Autorisierung zur Gewalt auf See hatten, aber das Problem bestand in den Übertretungen, die die Grenzen verschwimmen ließen. Die ursprüngliche Idee hinter den Kaperbriefen war eine Wiedergutmachung für einen entstandenen Schaden. Oft aber wurden diese Lizenzen wahllos an jeden, der dem Feind Schaden zufügen wollte, ausgestellt, und zwar ohne eine vorherige Prüfung. In manchen Fällen übertraten die Kaperfahrer die ihnen auferlegten Grenzen und griffen neben Schiffen zusätzlich auch Städte an, obwohl sie nicht dazu autorisiert waren. Technisch gesehen begingen sie somit einen Akt der Piraterie, was zu Spannungen in Europa führte.

Bis zum vorläufig letzten Entzug der Kaperbriefe gegen Ende des 17. Jahrhunderts erlebte die Karibik einen Zyklus von Gewalt, der sich permanent wiederholte.<sup>148</sup> Wie in der Abbildung zu sehen, autorisierten die Herrscher die Kaperei zu Kriegszeiten und gaben Kaperbriefe aus, um einem Feind zu schaden. Wenn die Staaten Frieden schlossen, blieb den Seeräubern keine andere Wahl, als zu Piraten zu werden; sie mussten schließlich auch von etwas leben. In der Folge unternahmen die staatlichen Autoritäten schwache Versuche, diese einzudämmen. Schließlich wurden die Piraten begnadigt, weil die Staaten Seeleute brauchten, die sie in einem neuen Krieg mit Kaperbriefen ausstatteten.

---

145 Vgl. Kempe: Fluch der Weltmeere, S. 44.

146 Vgl. Thomson: Mercenaries, Pirates, and Sovereigns, S. 21.

147 Vgl. Ebd., S. 21.

148 Vgl. Ebd., S. 54.

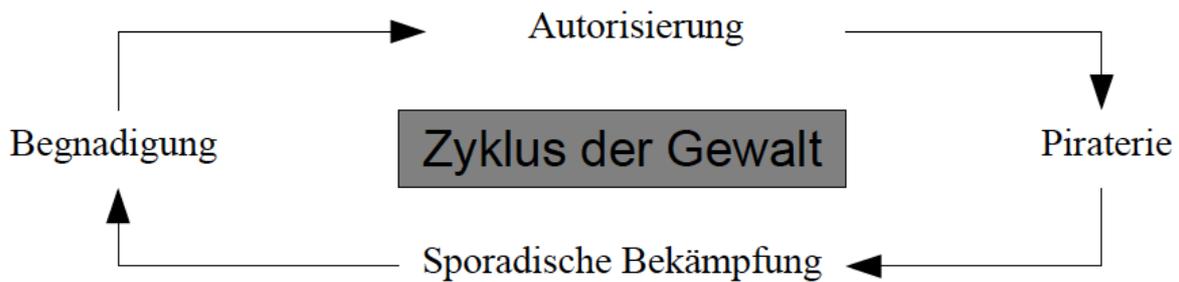


Abbildung 7: Eigene Darstellung

Als erster, englischer „privateer“<sup>149</sup> in der Karibik gilt John Hawkins, ein erfahrener Seemann der englischen Marine und ein Sklavenjäger. Seine dritte Reise zusammen mit Francis Drake endete in einem kompletten Desaster, als er zwei seiner Schiffe verlor.<sup>150</sup> 1570 erhielt Drake von der Königin einen Kaperbrief gegen Spanien und 1579 gelang ihm die Kaperung einer spanischen Galeone mit einem Schatz im Wert von 200 000£, was dem halben englischen Jahresbudget zu der Zeit entsprach.<sup>151</sup> Wegen seines Erfolges gewann Drake in der Heimat reichlich an Reputation und wurde von der Königin zum Ritter geschlagen, die ihn im Geheimen sogar mit „my dear pirate“ ansprach.<sup>152</sup> Selbstverständlich protestierte Spanien vor dem englischen Königshof heftigst gegen Drake, den sie als Piraten bezeichneten. Hier wurde deutlich, dass der Begriff Pirat für diese Zeit eine Fremdbezeichnung war. Ein Kaperer konnte also des Einen Held und des Anderen Pirat sein. Von 1585 bis zu Elisabeths Tod im Jahre 1603 wurden 76 Karibikexpeditionen englischer Kaperer unternommen, weswegen England bald in den Ruf kam, eine Piratennation zu sein. Die Piraten überfielen meistens Spanier, aber manchmal griffen sie auch Freunde Englands und sogar andere Engländer an.<sup>153</sup>

Obwohl England den Kaperern sehr wohlwollend gegenüberstand, trugen die Kaperfahrer selbst das größte Risiko bei ihren Unternehmungen. Dies wird im Falle Walter Raleighs deutlich, der nach dem Londoner Friedensvertrag von 1604 mit seiner Flotte einige spanische Schiffe und eine Stadt plünderte. Er ging davon aus, dass er mit seinen Taten stillschweigendes Wohlwollen ernten würde, aber nach spanischen Protesten wurde er wegen der Gefährdung des Friedens 1618 als Bauernopfer zum Tode verurteilt.<sup>154</sup>

149 Privateer: engl. Bezeichnung für Kaperer ab dem 17. Jahrhundert.

150 Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 52.

151 Vgl. Ebd., S. 60.

152 Vgl. Ebd., S. 61.

153 Vgl. Kempe: Fluch der Weltmeere, S. 68.

154 Vgl. Ebd., S. 120.

Im 17. Jahrhundert gab es in der Karibik zwei Inseln, die wegen ihrer Piraten berüchtigt waren, welche auch als Bukaniere bezeichnet wurden. Dabei handelte es sich um die nordwestlich von Hispaniola gelegene Insel Tortuga sowie Jamaika. Bei den Bukanieren handelte es sich ursprünglich um französische Jäger, die auf indianischen Öfen Fleisch räucherten und an vorbeiziehende Schiffe verkauften.<sup>155</sup> 1627 vertrieben die Spanier die Bukaniere, welche sich auf einigen Inseln, darunter auch Tortuga, ansiedelten, die 1642 zur französischen Kolonie wurde. Von dort aus verübten sie in der Nacht zunächst Überfälle mit kleinen Ruderbooten und wurden dabei immer professioneller. Mit der Zeit bezeichnete man mit dem Wort Bukanier jemanden, der für Sponsoren oder für Gouverneure Seeraub beging. Einer von Tortugas Bukanieren ging wegen seiner besonderen Grausamkeit in die Geschichte ein. Francois L'Olonnais 1635-1667 liebte es z. B., seine Opfer bei lebendigem Leib zu verbrennen oder ein um den Kopf gelegtes und geknotetes Seil solange zuzudrehen, bis er die gewünschten Informationen erhielt.<sup>156</sup>

Als die Engländer 1660 Jamaika von den Spaniern eroberten, verließ sich der lokale Gouverneur auf die Bukaniere als Verteidigung. Um 1665 operierten schon 2000 Bukaniere von dieser Insel aus, darunter ein gewisser Henry Morgan.<sup>157</sup> In der Stadt Port Royal fanden sie einen idealen Ort, von dem aus die häufig befahrenen Schiffsrouten erreichbar waren. Zugleich war diese Stadt ein Zufluchtsort, an dem sie ihre Ware veräußern konnten und wo ein günstiges politisches Klima herrschte. Das ging sogar so weit, dass der Gouverneur die Angriffe der Freibeuter selbst in Friedenszeiten mit Spanien tolerierte. In seinem Auftrag überfiel Morgan spanische Schiffe und plünderte sogar 1671 die Stadt Panama. Dies geschah zu einem Zeitpunkt, als Frieden zwischen Spanien und England herrschte. Im 1670 unterzeichneten Vertrag von Madrid erkannte Spanien englische Besitztümer an und im Gegenzug verpflichtete sich England, den Frieden zu wahren.<sup>158</sup>

Anstatt wegen Piraterie gehängt zu werden, wurde Morgan in der Heimat nach seiner Verhaftung zum Ritter geschlagen und später zum Gouverneur von Jamaika ernannt. Da Friede seit dem in Kraft getretenen Vertrag in der Karibik herrschte, wurden alle Kaperbriefe eingezogen und der Handel begann sich zu entwickeln. Dazu kam, dass die Piraten keinen Platz mehr in Jamaika hatten und von da an ohne jegliche offizielle Unterstützung

---

155 Konstam: Piracy: The Complete History, S. 101.

156 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 121.

157 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 21.

158 Vgl. Ebd., S. 23.

auskommen mussten. Es war jetzt auch rechtlich klar, dass, wer ohne einen Kaperbrief einen Seeraub beging, als ein Pirat gelten würde und jeder Staat das Recht hatte, ihn zu verfolgen.

### 3.5.1 Das goldene Zeitalter

In der historischen Literatur taucht oft eine Zeitperiode auf, die als das goldene Zeitalter der Piraterie bezeichnet wird. Je nach subjektiv festgelegten Zeitpunkten reicht sie von 1698-1722 oder von 1714-1725.<sup>159</sup> Fest steht, dass in diesem Zeitraum eine erhöhte Piratenaktivität in der Karibik, vor den Küsten Westafrikas und im Indischen Ozean stattfand. Heutzutage wird sie in der Retrospektive oft romantisiert und die wahren Tatsachen werden oft verklärt. In Wahrheit war dieses goldene Zeitalter voller Gewalt und alles andere als golden.

Zu den berühmtesten Akteuren zählten Calio Jack Rackam, Anne Bonny, Mary Read, Charles Vane und Edward Teach, auch Blackbeard genannt. Ersterer ging auf Seeraub mit den Piratinnen Anne und Mary und erregte größte Aufmerksamkeit in Europa.<sup>160</sup> Die Öffentlichkeit war insbesondere empört, weil die Frauen nicht den zeitgenössischen, gesellschaftlichen Konventionen entsprachen und Kriminelle wurden. Gefasst wurden sie 1720 von einem Piratenjäger, als die Piratenmannschaft bis auf die Frauen betrunken war. Nach einem Prozess wurde Rackam gehängt, Mary starb im Gefängnis und Anne entkam unter mysteriösen Umständen. Der Letzte der genannten Piraten war Blackbeard 1680-1718, der am ehesten dem heutigen Bild eines Piraten entspricht und als Vorlage für Filmfiguren dient. Durch seine körperliche Größe, die Säbel, die Pistolen, einen langen schwarzen Bart, in den er glimmende Luntten einflocht, wirkte er auf seine Opfer wahrlich furchteinflößend.<sup>161</sup> Schiffe kapitulierten, wenn sie nur seinen Namen hörten, und im Mai 1718 blockierte er für eine Woche den Hafen von Charleston, Virginia. Etwas später wurde er in einem Seegefecht von der britischen Kolonialmarine gestellt und getötet.

Mit dem Frieden von Utrecht 1713 willigten die europäischen Staaten ein, keine Kaperbriefe mehr auszustellen. Dieser führte zu einem Aufblühen der Piraterie, so wie wir sie kennen, aber er war auch zugleich ein Baustein, der zum Verschwinden der Piraterie führte. Europäische Staaten ließen die Piraten streng verfolgen, weil sie deren Gefahr für den Handel erkannten. Dennoch bedienten sich die Staaten in den nachfolgenden Kriegen weiterhin der

<sup>159</sup> Vgl. Konstam: Piracy: The Complete History, S. 150.

<sup>160</sup> Vgl. Ebd., S. 164.

<sup>161</sup> Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 131.

Kaperei, weil sie ihnen als ein nützliches Mittel schien. Dies führte am Anfang des 18. Jahrhunderts zu einem Zustand, der sich am besten mit folgendem Zitat ausdrücken lässt: „*The year 1803 was the most violent and lawless period of maritime warfare in modern history, in part because England and France were unable, even if willing, to control the hordes of desperate privateers and quasi-privateers who were nominally subject to them.*“<sup>162</sup>

Als ganz problematisch für die Seefahrt erwiesen sich die Unabhängigkeitskriege der spanischen Kolonien, denn die Rebellen setzten auf die Kapererei und genauso wie früher griffen die Kaperfahrer auch Schiffe anderer Nationen an. Am Ende des Prozesses gab es viele kleine Staaten, die nicht in der Lage waren, ihre Souveränität in voller Hinsicht auszuüben, worunter in diesem Fall vor allem die Kontrolle der von ihrem Territorium ausgehenden Gewalt zu verstehen ist. „*In effect the Caribbean had become a dangerous and semi-anarchic place, where a one powerful central authority had been replaced by a patchwork of warlords, revolutionary junats and petty rulers.*“<sup>163</sup> Um dieser Bedrohung zu begegnen, entsandten die Briten und Amerikaner Schiffe in die Region. Zusammen mit den diesmal deutlich kooperativeren Spaniern auf Kuba konnten auch die letzten Piraten, welche sich an Land unter dem Deckmantel der unverletzlichen Souveränität versteckten, der Prozess gemacht werden.

Damit sich der Zyklus der Gewalt auf den Meeren nicht mehr wiederholte, unterzeichneten die Staaten Frankreich, Britannien, Russland, Österreich, Preußen und die Türkei die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856, in der sie einwilligten, keine Kaperbriefe mehr auszustellen.<sup>164</sup> Somit entzogen sie der privaten Gewalt auf der See die offizielle Autorisierung. Ihnen folgten später auch andere Staaten. Mit diesem Schritt wurde eine genaue Unterscheidung zwischen Piraten und Kaperern möglich. Jede nicht vom Staat ausgehende Gewalt auf hoher See galt von nun an als ein Akt der Piraterie und jeder Staat hatte das Recht, diese zu verfolgen, weil sie ein universelles Verbrechen ist. Diese Monopolisierung der legalen Gewalt war das Ergebnis eines langen Prozesses, der in Europa stattfand und dessen Endergebnis nicht vorhersehbar war. Einen weiteren Schritt zur Bekämpfung der Piraterie bildete die Brüsseler Generalakte von 1891, in der die Sklaverei endgültig abgeschafft wurde.<sup>165</sup> Damit wurde der Piraterie eine der wichtigsten Geschäftsgrundlagen entzogen, weil sie mit dem Sklavenhandel in den Kolonien eng in

---

162 Thomson: *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns*, S. 24.

163 Konstam: *Piracy: The Complete History*, S. 273.

164 Vgl. Thomson: *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns*, S. 70.

165 Vgl. Münchener Rück: *Piraterie – Bedrohung auf See*, S. 11.

Verbindung stand. Dieser internationalen Abmachung ging 1834 ein unilateraler Beschluss Britanniens voran, die Sklaverei in ihrem Empire abzuschaffen. Folglich betrachteten sie jeglichen illegalen Sklavenhandel als einen Akt der Piraterie.<sup>166</sup>

Um es zusammenzufassen, das veränderte politische Klima zwischen den Staaten war für eine klarere Definition der Piraterie verantwortlich. Ihr wurde die Legitimation entzogen und sie wurde verfolgt. Die weitgehende Kontrolle der Küsten durch die modernen Nationalstaaten und das durchgesetzte Gewaltmonopol auf der ganzen Welt hatten mögliche Seeräuber keine Zufluchtsorte mehr. Hinzu kam, dass die technologische Entwicklung, wie im Falle Asiens, dazu beitrug, die Piraterie zu bekämpfen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts galt die Piraterie als nicht mehr existent.

### 3.6 Die moderne Piraterie im 20. Jahrhundert

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sahen viele Historiker und Experten die Piraterie als ein Phänomen der Vergangenheit an. Zwar gab es nach wie vor kleinere Überfälle in der Seefahrt, aber diese erregten nur ein kleines öffentliches Interesse. Als Beispiel können Piratenüberfälle auf Linienschiffe in chinesischen Gewässern genannt werden, die während der Zeit der politischen Unruhen in China zwischen Mao Tse-tung und Chiang Kai-shek geschahen. Eine Diskussion kam auch auf, als es um die Frage ging, ob die deutschen U-Boot-Angriffe während des Ersten Weltkriegs einen Akt der Piraterie darstellten oder nicht. 1927 verlautete ein Unterausschuss des Völkerbundes, die Piraterie sei ein Akt privater Gewalt auf der See ohne eine offizielle Erlaubnis und forderte die internationale Gemeinschaft auf, eine klare Definition zu schaffen, die erst 1954 erfolgte. Philip Gosse ging in seinem 1932 erschienenem Buch *History of Piracy* von der Annahme aus, dass das moderne Zeitalter die Piraterie für immer abgeschafft hätte.<sup>167</sup>

*“Die Vorstellung scheint absurd, dass Großmächte einander in einem heiligen Kreuzzug mit Geächteten und Abtrünnigen bekämpfen sollten, wie es Türken und Christen getan haben, oder dass friedliche Liniendampfer von Freibeutern aus kleinen Inselstaaten eigener Schöpfung heimgesucht werden, zu denen die Flotten der Nationen nicht vorzudringen wagen.”<sup>168</sup>*

---

166 Vgl. Thomson: *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns*, S. 115.

167 Vgl. Heller-Roazen: *Der Feind aller*, S. 30f.

168 Vgl. Ebd., S. 31.

Aus heutiger Sicht lässt sich sagen, dass der Abschied zu früh erfolgt ist, denn die Piraterie hat sich den modernen Gegebenheiten angepasst und überlebt.

1961 kaperte ein Portugiese ein Passagierschiff namens Santa Maria nahe der holländischen Insel Curaçao. Es liefen Marineschiffe aus, um den angeblichen Piraten zu stoppen. Als bekannt wurde, dass der Anführer Henrique Galvão, ein ehemaliger portugiesischer Hauptmann, mit dieser Tat seinen Protest gegen die Diktatur Salazar in seiner Heimat ausdrücken wollte, drehten die ausgerückten Militärschiffe bei und er fand Asyl in Brasilien.<sup>169</sup> Hier wurde der Akt als politisch eingestuft und nicht als ein Akt der Piraterie. Ähnliche Berühmtheit erlangte die Kaperung des Kreuzfahrtschiffes Achille Lauro durch vier PLO-Mitglieder. Die Meinungen über die Klassifizierung dieser Tat gehen auseinander. Manche Experten sehen darin einen Akt der Piraterie und andere wiederum Terrorismus. Dies hängt wahrscheinlich damit zusammen, dass Piraterie schon immer, wie vor allem aus dem Falle Sir Francis Drakes ersichtlich, eine Fremdbezeichnung war und der Terrorismus nicht eindeutig klar definiert ist, denn auch bei diesem Gewaltverbrechen gehen die Meinungen weit auseinander.

In den 70ern wurde das Problem der Piraterie am Beispiel der vietnamesischen „Boat People“ deutlich. Menschen, die aus dem kommunistischen Staat Vietnam flüchten wollten, versuchten dies über das Meer, und zwar mit alten und spärlich ausgestatteten Booten. Von 1975 bis 1989 verließen ca. 600 000 Vietnamesen auf diesem Weg das Land, wovon 250 000 umkamen.<sup>170</sup> Motiviert durch den traditionellen Hass auf Vietnamesen und die damalige schlechte ökonomische Lage überfielen thailändische Fischer die hilflosen Flüchtlinge auf der See. Nach Michael Stehr wurden 1981 von 455 in Thailand angekommenen Booten 352 von Piraten überfallen.<sup>171</sup> Dies entspricht einer Quote von 77%. Raub, Mord und Vergewaltigungen waren üblich. Auf der Insel Koh Kra wurden entführte Frauen abgesetzt und später vergewaltigt oder sogar getötet.<sup>172</sup> Mit Hilfe des UNHCR und der thailändischen Polizei konnten einige der Frauen von dort gerettet werden. Durch eine finanzielle Spritze seitens der internationalen Gemeinschaft sowie der USA konnte die thailändische Marine ab 1983 besser gegen die Piraterie aufgerüstet werden. So verbesserte sich die Sicherheitslage vor der Küste Thailands.

---

169 Vgl. zu Mondfeld; zu Wertheim: Piraten. Schrecken der Weltmeere, S. 307.

170 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 9.

171 Vgl. Ebd., S. 10.

172 Vgl. Ebd., S. 11.

Das Erstarren der Piraterie nach dem Zweiten Weltkrieg wurde durch einige Faktoren begünstigt. Je nach Autor werden dabei in der Fachliteratur unterschiedliche Gründe genannt. Zunächst entstanden nach dem Ende der Dekolonialisierung viele neue Staaten, welche ihre Souveränität nicht zur Gänze ausüben konnten. Dazu kam, dass viele Staaten ihre Hoheitszonen erweiterten, wodurch andere Marineschiffe weniger Möglichkeiten hatten, die See zu sichern. Außerdem entwickelten sich rechtliche Streitigkeiten über die Piraterie im Seerecht, welches von vielen Staaten unterschiedlich interpretiert und umgesetzt wird. Auf der Ebene der Schifffahrtsgesellschaften kam es zu einer deutlichen Erhöhung der Anzahl und der Tonnage der Containerschiffe, die zusätzlich mit immer weniger Besatzung zur See fuhren. Diese Schiffe liefen zwecks Steuervermeidung unter Billigflaggen. Dies machte eine genauere Überwachung eines Schiffe und eine Angriffsabwehr schwieriger.<sup>173</sup> Schließlich kam es nach dem Ende des Ost- Westkonfliktes zu einer größeren Verbreitung von Feuerwaffen in den Händen von Privatpersonen und die Flotten des Westens und Russlands wurden erheblich verringert. All diese genannten Faktoren und weitere nicht genannte, haben zum Erstarren der Piraterie beigetragen.

Konkret sah die Häufigkeit der Piraterieüberfälle in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts folgendermaßen aus:<sup>174</sup>

Jahr:	1984	1997	2000
Anzahl:	50	250	450

Dies zeigt, dass die Piraterie entgegen hoffnungsvoller Erwartungen nicht wie vermutet verschwunden ist und noch immer existiert. Aktuellere Zahlen und eine Analyse zur Piraterie werden im nachfolgenden Kapitel präsentiert.

---

173 Vgl. David F. Marley: Modern Piracy. A Handbook, In: Contemporary World Issues, Santa Barbara 2011, S. 38-39.

174 Vgl. Heller-Roazen: Der Feind aller, S. 33.

## 4. Piraterie Heute

Die Piraterie floriert in vielen Gegenden der Welt, in denen *failed states* die von ihrem Territorium ausgehende private Gewalt nicht kontrollieren können. Um die Situation auf den Weltmeeren bezüglich dieses besonderen Verbrechens zu verstehen, wird zunächst die Herkunft der gemeldeten Zahlen und der mögliche Umgang mit ihnen untersucht. Anschließend wird das allgemeine Vorkommen der Piraterie aus globaler Perspektive präsentiert und im nächsten Schritt die These diskutiert, dass die *failed states* ihr Entstehen begünstigen. Da der Zerfall der Staatlichkeit nicht allein dafür verantwortlich ist, werden andere Gründe und Faktoren anhand von drei regionalen Fallstudien analysiert. Zu den drei Gebieten mit den häufigsten Piratenangriffen zählen die derzeitigen Brennpunkte (*hot spots*) Golf von Guinea, insbesondere Nigeria, Somalia und der Golf von Aden sowie in Südostasien die Straße von Malakka mit Fokus auf Indonesien. Zum Abschluss des Kapitels wird versucht werden, über die Gefährlichkeit der Piraterie für den Welthandel und die Kosten ein Urteil zu fällen.

### 4.1. Zur allgemeinen Statistik

Relevante Daten zur Piraterie auf der Welt werden von vier Organisationen gesammelt und regelmäßig publiziert. Zu den vier zählen *UK DIS International Terrorism and Organised Crime Group (ITOC) Maritime Branch*, *US Office of Naval Intelligence (ONI)*, *International Maritime Organisation (IMO)* und *International Maritime Bureau (IMB)*.<sup>175</sup> ITOC veröffentlicht monatlich einen Bericht zu den Gefahren auf den Meeren, ONI tut dies wöchentlich. Die beiden wichtigeren Organisationen, die IMO sowie das IMB, publizieren ebenfalls Berichte und Warnungen. Dies geschieht im Falle der IMO monatlich, vierteljährlich und jährlich, während das IMB die Berichte wöchentlich, vierteljährlich und jährlich veröffentlicht.<sup>176</sup> Daten des IMB basieren auf freiwilligen Meldungen, die von den betroffenen Schiffen oder den Reedereien kommen. Gezählt werden versuchte und erfolgreiche Angriffe auf Schiffe, allerdings werden die Vorfälle von der Organisation nicht tiefergehend untersucht. Dazu kommt, dass Angriffe auf Yachten oder Fischereikutter selten in den Statistiken aufscheinen, weil sie selten gemeldet werden.<sup>177</sup> Die anderen drei

---

<sup>175</sup> Vgl. Martin N. Murphy: *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, London 2008, S. 59.

<sup>176</sup> Vgl. Ebd., S. 59.

<sup>177</sup> Vgl. Elleman et al.: *Piracy and Maritime Crime*, S. 10.

Organisationen verlassen sich bei ihren Berichten und Warnungen größtenteils auf die IMB-Zahlen, so Murphy.<sup>178</sup> Diese sind umfangreicher und der Ursprung der Daten ist verlässlicher als viele andere verfügbare Quellen. Im Fokus stehen Vorfälle, die sich in der Umgebung der einzelnen Staaten ereignen, während die Zahlen der IMO regionale Vorfälle widerspiegeln. Letztere haben dadurch den Nachteil, dass sie keine Aussagen über die einzelnen Länder an sich zulassen. Früher wiesen die Berichte der beiden Organisationen beträchtliche Unterschiede in Jahresdaten auf, was zu erklären ist mit der Verwendung von unterschiedlichen Definitionen und weil die Berichte zu verschiedenen Zeitpunkten erscheinen.<sup>179</sup> Daten der IMO haben sich dem IMB angeglichen, da Erstere jetzt auch Vorfälle innerhalb der Hoheitsgewässer registriert, wenn auch nicht als Akte der Piraterie. Daher wird für diese Diplomarbeit auf die Statistik des IMB zurückgegriffen, auch wenn es im Vergleich zum SRÜ eine sehr weite Definition von Piraterie hat.

Der Umgang mit den Daten zur Piraterie muss mit Bedacht erfolgen, denn sie haben bei ihrer Erfassung Schwächen. Die IMB-Zahlen werden von den Betroffenen selbst an das *Piracy Report Center (PRC)* in Kuala Lumpur, Malaysia gemeldet. Es wird geschätzt, dass die Dunkelziffer sehr hoch ist und nur 50% der Vorfälle tatsächlich gemeldet werden.<sup>180</sup> Andere Autoren schätzen den Prozentsatz sogar noch höher ein. Dies macht eine Berechnung der verursachten Kosten schwierig. Als Erklärung für die hohe Dunkelziffer kommen mehrere Gründe in Frage:<sup>181</sup>

- Häufigere Meldungen über Piraterie führen eher zu höheren Versicherungskosten, wenn bestimmte gefährliche Gebiete befahren werden. Zudem wollen Schiffseigentümer nicht dafür bekannt sein, ihre Ladungen zu verlieren, denn in diesem Fall würden Auftraggeber auf die Konkurrenz ausweichen.
- Schiffsbesatzungen würden höhere Löhne als Risikoausgleich verlangen.
- Staaten melden Vorfälle nicht, weil sie um ihren guten Ruf fürchten und nicht als Horte der Piraterie gelten wollen. Piraterie kann sich auf den Handel auswirken.
- Meldungen über Piraterie können möglicherweise zu ungewollt langen Aufenthalten während der Ermittlungen in den Häfen führen, was sich auf eine längere Transportzeit und damit höhere Kosten auswirkt.

---

178 Vgl. Murphy: *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, S. 59.

179 Vgl. Stehr: *Piraterie und Terror auf See*, S. 28.

180 Vgl. Ebd., S. 29.

181 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 125.

- In manchen Staaten stecken selbst einige korrupte Beamte mit den Piraten unter einer Decke.
- Prozesse gegen Piraten vor Gericht ziehen sich häufig in die Länge und sind teuer.

Wenn im nächsten Unterkapitel die globalen Zahlen zur Piraterie präsentiert werden, ist zu beachten, dass sie nur die Spitze eines Eisbergs sind. Sie sind nicht absolut präzise und verlässlich. Von daher ist es schwierig, Maßnahmen gegen die Piraterie auf Basis von in den Schätzungen stark fluktuierenden Daten zu ergreifen. Die Zahlen können aber sehr wohl einen Eindruck darüber vermitteln, wo es größere Probleme gibt.

## 4.2. Piraterie als globales Phänomen

Tatsache ist, dass die Piraterie ein globales Phänomen ist, weil sie theoretisch gesehen auf allen Meeren auftreten kann. Sie ist als eine Form von Gewalt eine Ressource, über die alle Bewohner von Küstenstaaten jederzeit verfügen. Daher kann sie auch ein Staat durch sein legitimes Gewaltmonopol letztendlich nicht zum Verschwinden bringen. Es ist aber möglich, sie auf ein geringes Maß einzudämmen. Wenn ein Staat nicht in der Lage ist, sein legitimes Gewaltmonopol in vollem Maße auszuüben, kann sie im Zusammenspiel mit einigen anderen Ursachen/ Faktoren in den sogenannten *failed states* entstehen.

„*Piracy is a global phenomenon but not a global problem.*“, so Murphy und es hänge von den Staaten gemeinsam als auch von einem Einzelnen ab, ob sie floriert oder nicht.<sup>182</sup> Kollektives Handeln gegen die Piraterie kommt dann zustande, wenn die Interessen von mehr als einem Staat berührt sind. Deshalb hat die internationale Gemeinschaft im Falle der somalischen Piraten Gegenmaßnahmen erst dann eingegriffen, als die Zahl der Piratenangriffe in den letzten Jahren an dieser neuralgischen Stelle des Welthandels besonders gestiegen ist. All dies hat zu einer erheblichen medialen Aufmerksamkeit zum Phänomen Piraterie auf den Weltmeeren geführt.

Am Anfang des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts war die Piraterie besonders im Brennpunkt Südostasien, insbesondere in der Straße von Malakka, vorherrschend. Neben Südostasien gab es einige Angriffe vor der indischen Küste, vor Nigeria und im Hafen von Chittagong, Bangladesh, wobei es damals im heute am stärksten betroffenen Gebiet Somalia bzw. dem Golf von Aden relativ ruhig war. Davon bekamen die Menschen in Europa eher

182 Vgl. Murphy: Small Boats, Weak States, Dirty Money, S. 21.

selten etwas mit, weil das Gebiet weit entfernt war und es zu keinen nennenswerten Auswirkungen auf den großen Welthandel kam. Betroffen waren die angrenzenden Länder, die Schiffe mit ihren Besatzungen sowie einige Reedereien. Im Jahr 2000 wurde der bisherige Spitzenwert von 469 Piratenangriffen gezählt. Um das gleiche Jahr herum ereigneten sich die meisten der Piraterieangriffe in Küstengewässern von Staaten, weshalb sie per Definition des SRÜ nicht als solche zu klassifizieren waren. Für die Opfer der Piraten ist es aber unerheblich, ob ein Angriff auf der Hohen See stattfindet oder in einem Territorialgewässer. Das IMB zählt unter anderem aus diesem Grund solche Angriffe als Piraterie und bewaffneten Seeraub.

Neun Jahre später hat sich dieses Muster verändert. 2009 fand die Mehrheit der Angriffe auf der Hohen See statt, was 296 Vorfällen bzw. 66% entspricht.<sup>183</sup> Neben der örtlichen Veränderung ist noch zu erwähnen, dass es Unterschiede in der Art der Piraterie gibt. Sie sieht nicht überall gleich aus, denn je nach Region wird ein unterschiedliches Maß an Gewalt eingesetzt. Außerdem kann der Organisationsgrad der Piraten von Land zu Land variieren. Die Reichweite der Variation geht von spontanem Gelegenheitsdiebstahl bis hin zur organisierten Kriminalität. Piraten sind im Grunde Kriminelle, die schnelles Geld wollen. Wenn sie die Möglichkeit haben, rauben sie in aller Eile den Safe des Schiffes aus und verschwinden ebenso schnell, wie sie gekommen sind. Andere Piraten sind besser organisiert und stehlen die Ladung oder sogar ganze Schiffe. Diese Phantomschiffe werden dann mit Hilfe von korrupten Beamten neu registriert und veräußert.<sup>184</sup>

Gefährlich ist die Piraterie vor allem für große und langsame Frachter, aber die Gefahr besteht auch für einige Fischereikutter und Yachten. Letztere bieten in der Nacht häufig ein relativ leichtes Ziel für einen schnellen Diebstahl von Wertsachen oder für den Diebstahl der Yacht selbst. In manchen Fällen werden die Segler umgebracht, weil sie als mögliche Zeugen der Tat vor Gericht aussagen könnten.<sup>185</sup> Aus diesem Grund führen einige Segler Waffen mit sich, um sich im Notfall verteidigen zu können. Diese Maßnahme ist allerdings umstritten.

---

183 Vgl. Kerstin Petretto: Piraterie als Problem der internationalen Politik, in: Stefan Mair (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010, S. 12.

184 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 30.

185 Vgl. Ebd., S. 16f.

Durch ihre Taten auf dem Meer haben Piraten einen besonderen Status. Denn wie die Geschichte zeigt, fielen sie schon bei den Römern aus der Rolle gewöhnlicher Feinde. Cicero verwehrte ihnen jegliche Rechte, aber das Recht hat sich inzwischen weiterentwickelt. Heute darf jeder Staat, der sie festnimmt, vor ein Gericht stellen.

In der Analyse der gemeldeten Piratenangriffe weltweit offenbart sich ein kleiner Rückgang ausgehend von der höchsten Zahl 469 im Jahr 2000, wobei die Häufigkeit der Vorfälle 2003 wieder ansteigt. Von da an verringern sich die Angriffe auf ein Tief von 239 Angriffen weltweit. Als Erklärungen dazu werden der Tsunami 2004 genannt, der viele Boote und Waffen der Piraten zerstörte, sowie die verstärkte regionale Kooperation der Anrainerstaaten in der Straße von Malakka.<sup>186</sup> Hinzu kam, dass 2006 die Islamischen Gerichte in Somalia die Kontrolle übernahmen und die Piraterie vorübergehend, bis zur externen Intervention Äthiopiens, stoppten. Die Zahlen in den darauf folgenden Jahren zeigen einen steigenden Trend auf, trotz der vielen militärischen Schiffe vor Somalias Küste und im Golf von Aden. Abbildung 3 lässt vermuten, dass sich der Trend im Anstieg der Piraterieangriffe weiter fortsetzen wird, wenn keine greifenden Lösungen für die Piraterie gefunden werden. Die derzeitige Lage auf den Weltmeeren ist von der Gesamtzahl der Vorfälle mit 2000 und 2003 zu vergleichen.

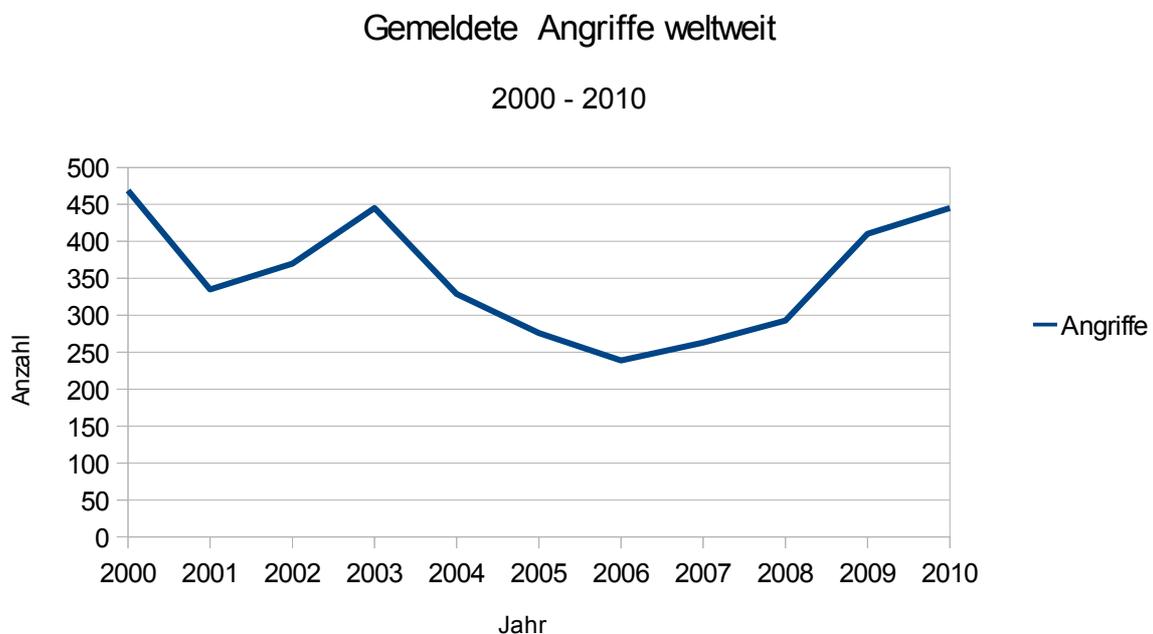


Abbildung 8: Eigene Darstellung nach Daten aus *IMB - Annual Reports*

186 Vgl. Hauke Friedrichs: Wie sich Piraten vertreiben lassen, in: *Zeit Online* 29.05.2009, <http://www.zeit.de/online/2009/22/anti-piraten-mission>, (Zugriff: 03.12.2011).

Regional gesehen lassen sich einige Verschiebungen feststellen, die in der Abbildung 8 dargestellt werden. So hat sich in Westafrika Nigeria als ein Hort der Piraterie auf einem kontinuierlichem Maß gehalten. In Ostafrika hat sich Somalia als Piratenhochburg auf der Welt etabliert. Die somalischen Piraten agieren aber nicht nur vor den eigenen Küsten, sondern über die eigenen Gewässer hinaus. Viele Piratenangriffe im Golf von Aden, im Roten Meer oder im indischen Ozean werden den somalischen Piraten zugerechnet.<sup>187</sup> Die Angriffe in Südostasien haben sich regional in der Straße von Malakka verringert und sind auf einem konstant niedrigem Niveau geblieben. Dies trifft jedoch nicht auf den Anrainerstaat Indonesien zu. Daten zu den regionalen Angriffen sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fernost	4	11	10	2	3	0	14	32
Südostasien	185	162	112	86	77	65	55	82
Südasien	87	32	37	53	30	23	31	28
Naher Osten	3	5	12	7	11	0	6	4
Ostafrika	29	15	53	29	66	129	218	220
Westafrika	64	58	27	32	54	58	46	38
Lateinamerika	71	44	25	29	21	14	34	39
Andere Regionen	2	2	0	1	1	4	6	2
In Summe	445	329	276	239	263	293	410	445

Regionale Einteilung der Länder zu den Regionen nach: Bjørn Møller: DIIS Report - Piracy, Maritime Terrorism And Naval Strategy, Copenhagen 2009, S.9f; Jährliche Daten entnommen aus: ICC International Maritime Bureau: Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report, London 1 January – 31 December 2008 & 2010, S. 5f.

*Abbildung 9: Anzahl der Piraterieüberfälle nach Regionen 2003-2010*

<sup>187</sup> Vgl. ICC International Maritime Bureau: Piracy And Armed Robbery Against Ships Annual Report 1 January – 31 December 2010, London 2010, S. 5f.

## Regionale Aufteilung 2003 - 2010

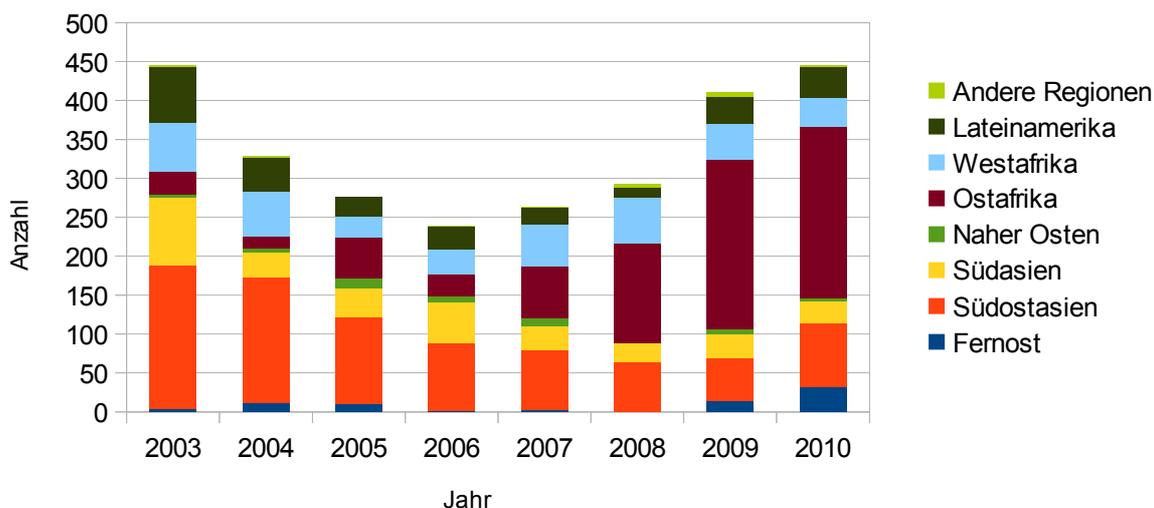


Abbildung 10: Aufteilung nach obiger Tabelle

Graphisch aufbereitet sind die Verschiebungen der Brennpunkte (*hot spots*) z. B. von Südostasien nach Ostafrika und deren Identifikation leichter möglich. Diese drei Brennpunkte werden in den jeweiligen Fallstudien analysiert.

### 4.3. Piraterie und die *failed states*

Ausgehend von der Theorie zu den *failed states* ist es naheliegend eine Verbindung zur Piraterie zu konstruieren. Diese Verbindung wird neben Nincic auch von anderen Autoren, wie z. B. Kerstin Petretto von der Hans Seidel Stiftung, konstruiert und bestätigt.<sup>188</sup>

Bei näherer Betrachtung der gemeldeten Piraterieangriffe in den jährlichen Berichten des IMB fällt auf, dass sich die Mehrzahl der Vorfälle in der Nähe der Staaten ereignet hat, die über ein hohes Maß an Staatszerfall verfügen. Es sind die Staaten, die im FSI die vorderen Plätze belegen und auf der Karte durch die Farben Dunkelrot (*alert*) bis Orange (*warning*) hervorgehoben sind. Nach Schneckeners Typologie entspricht das der Abstufung zwischen den *failed*-, *failing*-, und *weak states*. Diese Verbindung von hohem FSI-Wert und der Piraterie wird auch durch Nincic belegt, welche für das Jahr 2007 feststellt, dass 98,4% der

<sup>188</sup> Vgl. Kerstin Petretto: *Weak States Off-Shore – Piracy in Modern Times*, East African Security Forum Kenya 2008.

Piratenangriffe sich vor ebendiesen *failed*- und *weak states* ereignet haben.<sup>189</sup> Auffällig ist außerdem die Häufigkeit der afrikanischen Staaten an der Spitze des FSI, gefolgt von einigen Ländern in Südostasien. Werden die IMB-Daten auf die Länder auf dem afrikanischen Kontinent umgelegt, so haben sich im Jahr 2010 die meisten Piraterieangriffe in Staaten mit einem FSI>90 ereignet. Zu diesen Ländern zählen vor allem die Küstenstaaten Somalia und Nigeria.

Die für das Vorkommen der Piraterie in Frage kommenden Staaten lassen sich also mit der hohen Punktzahl im FSI-Ranking identifizieren. Dies ist möglich wenn einige Indikatoren im FSI besonders betrachtet werden. Die Existenz von nichtstaatlicher Gewalt in einem *failed state* lässt sich durch folgende Indikatoren vermuten: 5 *Uneven Development*, 6 *Poverty and Decline*, 7 *Legitimacy of the state*.<sup>190</sup> Wenn es in einem Staat enorme Einkommensunterschiede zwischen den einzelnen Gruppen gibt und sich der Staat in einer ökonomisch schlechten Lage befindet, kann dies Menschen vermehrt zu kriminellen Handlungen zwecks Einkommensgenerierung animieren. Dies deutet dann auf einen hohen Wert im Indikator 7 hin. Schließlich kann Korruption und das Versagen eines Staates bei der Erfüllung der Kernfunktionen in solchen Fällen zu einem Vertrauensverlust der Bürger in ihn führen. Im Endeffekt deuten die drei Indikatoren zusammen mit dem letzten zehnten, *Security Apparatus*, die Existenz von diversen Gewaltakteuren im Staat an. Zu diesen zählen auch die Piraten.

Unter Berücksichtigung der hohen Position im FSI, der Häufigkeit der Piraterieangriffe bei eben diesen Ländern, unter Hinzufügung geographischer maritimer Faktoren, wie z. B. die Nähe zu dicht befahrenen Schifffahrtsrouten oder den Meeresengen, lässt sich schlussfolgern, dass sich die Angriffe dort eher ereignen, wo all diese zusammenkommen. „*Gelegenheit macht Diebe*“ heißt ein geläufiges Sprichwort. Für Piraten bieten sich in der Nähe dieser Routen ideale Jagdgründe. Nicht nur hochgradig organisierte Banden, sondern auch ad-hoc gebildete Gruppen agieren hier. Viele Schiffe, die in Meeresengen wie der Straße von Malakka in Südostasien oder beim Bab al-Mandab<sup>191</sup> zwangsläufig langsam fahren müssen, sind leichter anzugreifen als Schiffe auf hoher See, da Angriffe auf Letztere bessere navigatorische Fertigkeiten erfordern. Wenn ein Land zusätzlich über eine lange Küsten verfügt, gibt es viel mehr Orte und Verstecke, von denen aus Piraten agieren können.<sup>192</sup>

189 Vgl. Nincic: State Failure And The Re-Emergence of Maritime Piracy, S. 16.

190 Vgl. Ebd., S. 18.

191 Auf Deutsch auch „Tor der Tränen“ genannt; ist eine Meeresstraße, die das Rote Meer mit dem Golf von Aden bei Somalia verbindet.

192 Vgl. Nincic: State Failure And The Re-Emergence of Maritime Piracy, S. 19.

An diese Argumentation schließt sich Hastings an, indem er argumentiert, dass die Piraten je nach Land unterschiedliche Verhaltensweisen aufweisen.<sup>193</sup> Seiner Ansicht nach setzen die Piraten in den *failed states* eher auf simple Entführungen, weil sie in diesen Staaten eine kaum vorhandene Infrastruktur vorfinden, welche es ihnen ermöglicht, aufwendigere Angriffe durchzuführen. Für die Mehrheit der 2009 entführten Geiseln sind die somalischen Piraten verantwortlich, was zur Unterstützung seiner Ansicht trägt.<sup>194</sup> Ein *failed state*, der beispielsweise über schlechte Verkehrswege an Land verfügt und in dem keine innere Ordnung vorhanden ist, kann den Piraten keine Sicherheiten und Infrastruktur bieten. Um Ladungen oder die gesamten Schiffe, wie im Unterkapitel 4.2 erwähnt, veräußern zu können, sind gewisse Bedingungen notwendig. Hastings zufolge finden die Piraten eher in den *weak states* eine bessere Infrastruktur und einen besseren Zugang zu den Märkten vor.<sup>195</sup> Denn solch ein schwacher Staat garantiert immer noch eine gewisse Sicherheit und ermöglicht mit Hilfe von korrupten Beamten bessere Bedingungen für den Verkauf von Ladungen bzw. für die Neuregistrierung von Schiffen. Aus diesen Gründen ziehen es Piraten in solchen Staaten eher nicht vor, Geiseln oder Schiffe zu entführen, um Lösegeld zu erpressen. Der Staat kann bei langwierigen Verhandlungen doch irgendwann eingreifen, während er in einem *failed state* mangels eines effektiven Gewaltmonopols nicht dazu befähigt ist.

Nachdem eine mögliche Verbindung zwischen den *failed states*, wie Somalia oder Nigeria, und dem Vorkommen der Piraterie vor deren Küsten und Häfen konstruiert wurde, bleiben noch einige Einwände, welche diskussionswürdig sind. Denn der FSI offenbart im Zusammenspiel mit den Daten der Piraterieangriffe des IMB, dass, wie im Unterkapitel 2.7.2 angedeutet, einer hohen Position in der Rangliste nicht auch zwangsläufig die Existenz der Piraterie in einem Küstenstaat folgt. So ist bei Sudan, der im FSI auf Rang drei steht, kein Piratenangriff in den Jahren 2003-2010 bekannt.<sup>196</sup> In anderen Küstenstaaten in Afrika mit einem ebenfalls hohen Wert an Staatszerfall, findet keine Piraterie statt oder, wenn überhaupt, gibt es nur eine geringe Anzahl an Piratenangriffen, wie z. B. in der D.R. Kongo oder Ghana. Daher ist auch festzustellen, dass ein hoher FSI-Wert und die Nähe zu dicht befahrenen Schifffahrtsrouten nicht automatisch mit Piraterieangriffen zu assoziieren ist.

---

193 Vgl. Justin V. Hastings: Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings, in: Political Geography 2009, doi:10.1016/j.polgeo.2009.05.006.

194 Vgl. Kerstin Petretto: Piraterie als Problem der internationalen Politik, S. 14.

195 Vgl. Hastings: Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings, S. 1.

196 Vgl. ICC-IMB Annual Report 2008 & 2010, S. 5f.

Diese Einwände sind berechtigt, aber trotzdem bleibt die Idee einer Verbindung zwischen der Piraterie und den *failed states* erhalten, denn im Kern ist die These richtig. Es darf nur nicht der Schluss gezogen werden, dass die Piraterie automatisch in allen Küstenstaaten vorkommt, die ein Problem mit der Ordnung im Inneren haben. Merkmale des Zerfalls an Staatlichkeit, wie beispielsweise im FSI, sollen eher als Hinweise auf die Existenz von nichtstaatlichen Gewaltakteuren gedeutet werden. Piraterie kann in den sogenannten *failed states* vorkommen, sie muss es aber nicht. Daher ist abschließend die Frage zu stellen, welche anderen Ursachen/ Faktoren für das Vorkommen der Piraterie in bestimmten Staaten verantwortlich sind. Die Beantwortung dieser Frage wird in den jeweiligen Fallstudien zu den drei Brennpunkten der Piraterie auf der Welt erfolgen.

#### **4.4 Piraterie – eine Gefahr für die Seefahrt?**

Wie im Unterkapitel zur Piraterie als globales Phänomen beschrieben, befand sich das Niveau der Piraterieangriffe im Jahr 2010 auf einem ähnlich hohem Niveau wie 2000 und 2003. In der Geschichte des Seeraubs sind das die höchsten Werte, seitdem das IMB regelmäßige Statistiken veröffentlicht. Einen Wandel gab es in der Größenordnung der Geiselnahmen. Hatten die somalischen Piraten im Jahr 2000 lediglich neun Geiseln in ihren Händen, waren es 2009 876 Menschen. Dies ist eine beträchtliche Steigerung innerhalb von nur neun Jahren.<sup>197</sup> Ein Anstieg der Piraterieangriffe ist zu erwarten, weil die internationalen Maßnahmen gegen diese Piraten nicht fruchten. Aus diesen und anderen Gründen ist anzunehmen, dass sich die Lage auf den Weltmeeren verschlimmern wird, vor allem wenn man bedenkt, wie verletzbar die langsamen Schiffe in den Meerengen sind. Bevor weitere düstere Prognosen erstellt werden, sollte die Frage in Betracht gezogen werden, ob das wirklich stimmt. Wird die Piraterie zu einer großen Gefahr für die internationale Schifffahrt? Auf den ersten Blick ist die Antwort auf diese Frage eindeutig, da die Bedrohung für die Schifffahrt ähnlich hoch ist wie im Rekordjahr 2000. Doch diese Daten lassen auch eine andere Interpretation der Gefahr zu, welche von der Piraterie ausgeht, sofern noch andere Umstände berücksichtigt werden.

Die Schifffahrt ist für den Welthandel enorm wichtig. Dies ist durch die Tatsache zu erklären, dass 80% des Güterverkehrs auf dem Meer transportiert wird, was einem Volumen

---

<sup>197</sup> Vgl. Petretto: Piraterie als Problem der internationalen Politik, S. 14.

von 8,17 Milliarden Tonnen entspricht.<sup>198</sup> Der Transport von Waren über die See ist bei Weitem die günstigste Art, auch wenn er den Nachteil hat, im Vergleich mit Flugzeugfrachttransporten nicht besonders schnell zu sein. Von 2007 bis 2010 hat die Welthandelsflotte um 30% zugelegt, Mitte 2010 betrug die Tonnage dieser Flotte 1.292,9 Mio. (tdw)<sup>199</sup>, was einer beträchtlichen Steigerung entspricht, trotz einer temporären Verringerung in der Wirtschaftskrise 2008 und 2009.<sup>200</sup> Mit einer solchen Tonnage ist es möglich, viele Güter zu transportieren. Von Bedeutung ist der Seehandel für die EU, weil sie ca. 90% ihres Handels mit Nicht-EU-Ländern über die Seewege abwickelt.<sup>201</sup> Die größten Handelsflotten haben Japan, Griechenland, Deutschland und China, wobei diese Schiffe meist unter der Flagge eines anderen Flaggenstaats fahren. Auf Grund der Größe dieser Flotten ist es auch eher wahrscheinlich, dass deren Schiffe von Piraten überfallen werden. Dies wird auch durch die Zahlen des IMB belegt. 2010 wurden 69 Schiffe aus Deutschland, 46 aus Griechenland und 23 aus Japan von Piraten angegriffen.<sup>202</sup>

Angesichts des immensen Seehandelsvolumens und der subjektiv gesehen kleinen Anzahl an Piraterieangriffen auf die Schifffahrt können diese als eine kleine Störung gesehen werden. Unter diesem Licht betrachtet erscheint die Gefahr, welche von der Piraterie ausgeht, nicht groß zu sein. Wenn sie aber in bestimmten Meeresengen ein großes Ausmaß annimmt, kann dies zu Handelsstörungen führen und höhere Kosten für alle Betroffenen verursachen. Von diesem globalen Gewaltproblem sind viele Akteure betroffen, auch wenn diese es selbst nicht auf den ersten Blick wahrnehmen. Anrainerstaaten von Meeresengen mit einem schwach ausgeprägtem Gewaltmonopol sehen die Piraterie unter Umständen nicht als großes Problem, weil die eigenen Schiffe kaum davon betroffen sind oder weil diese Staaten eher mit anderen Problemen kämpfen, denen sie eine höhere Priorität einräumen. Länder, deren Schiffe an diesen Stellen Opfer von Piratenangriffen werden, sehen diese Gefahr diametral, denn deren Handel wird geschädigt. Doch dabei erleiden auch die Anrainerstaaten einen Schaden. Piraterie darf nicht nur als ein Seeproblem gesehen werden, denn es ist zum Teil auch ein Landproblem. Diese Form privater Gewalt kann sich entfalten, wenn ein Staat, wie bereits erwähnt, die innere Ordnung nicht erhalten kann. Piraten, die logistisch aufwendigere

---

198 Vgl. Mildner; Groß: Piraterie und Welthandel, S. 21.

199 tdw ist eine Maßeinheit in der Schifffahrt. Sie steht für *tons deadweight* und bezeichnet die Gesamttragfähigkeit eines Handelsschiffes.

200 Vgl. Verband Deutscher Reeder: Jahresbericht 2010, Hamburg 2010, S. 30.

<http://www.reederverband.de/files/images/VDRJB201010MB.pdf>, (Zugriff: 02.12.2011).

201 Vgl. Mildner; Groß: Piraterie und Welthandel, S. 20.

202 Vgl. ICC-IMB Annual Report 2008 & 2010, S. 18.

Angriffe durchführen wollen, stehen oft in Kontakt mit korrupten Beamten. Die Korruption ist bekanntlich ein Hemmnis für weitere wirtschaftliche Entwicklung. Daher ist zu sagen, dass die Piraterie ein universelles Problem und eine globale Herausforderung für die internationale Gemeinschaft ist. In gewissem Sinne sitzen alle am Welthandel beteiligten Staaten in einem Boot, auch wenn sie die Probleme aus ihrer eigenen Perspektive sehen.

Piraterie ist also eine potentielle Gefahr für viele Staaten, Reedereien und Schiffe. Wir sollten aber nicht die Besatzungen derer vergessen. Sie sind bei den Piraterieangriffen unmittelbare Opfer, die Gewalt erfahren und schlimmstenfalls sterben. Die Besatzungen tragen das Risiko bei den Gütertransporten auf See, auf die wir in Europa angewiesen sind.

#### **4.5 Kosten der Piraterie**

Die Kosten, die durch die Piraterie weltweit entstehen, sind aus mehreren Gründen schwer zu berechnen. Das liegt zum Teil an der ungenauen Statistik, denn, wie bereits erwähnt, werden rund 50% der Vorfälle nicht gemeldet. Abgesehen davon gibt es nur wenige Stellen, die diese Daten zuverlässig sammeln. Hinzu kommt eine äußerst schwierige Berechnung des Schadens, der nicht leicht zu erfassen ist. Es ist mit Sicherheit leichter, die Kosten für den Verlust eines Schiffes zu berechnen, als beispielsweise den Schaden, den der Tourismus durch die Piraterie erleidet. Dies trifft ebenfalls auf verringerte ausländische Investitionen in den betroffenen Staaten zu, die möglicherweise ausbleiben.

Die Autoren, die sich mit den ökonomischen Folgen dieses Verbrechens beschäftigen, beklagen die Schwierigkeit, zwischen den Kostensteigerungen, die durch die Piraterie entstehen und allgemeinen Faktoren, welche einen Einfluss auf die Kostenstruktur der Schifffahrt haben, zu unterscheiden.<sup>203</sup> Die Schätzungen zu den jährlichen Kosten der Piraterie reichen von 500 Millionen bis 25 Milliarden US\$.<sup>204</sup> Verglichen mit den Schäden, die durch Frachtdiebstahl an Land, meist bei LKWs, entstehen, welche auf ca. 50 Milliarden \$ geschätzt werden, fallen die der Piraterie deutlich geringer aus.<sup>205</sup> Zwecks einer präziseren Aufschlüsselung der Schäden durch die Piraterie ist es sinnvoll, zwischen direkten und sekundären Kosten zu unterscheiden.

---

203 Vgl. Anna Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, 2010, S. 8.

[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents\\_old/The\\_Economic\\_Cost\\_of\\_Piracy\\_Full\\_Report.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf), (Zugriff: 02.12.2011).

204 Vgl. Murphy: Small Boats, Weak States, Dirty Money, S. 50.

205 Vgl. Ebd., S. 51.

Zu den direkten Kosten können Lösegelder, Versicherungen, die Schäden abdecken, Ausgaben zu defensiven Zwecken, Umleitungen auf andere Routen, Prozesskosten bei der Verfolgung von Piraten, Aufstellung von Kriegsschiffen sowie einige mehr hinzugezählt werden.<sup>206</sup> Über die letzten Jahre haben sich die Summen bei den Lösegeldern für entführte Schiffe und Besatzungen erheblich nach oben entwickelt. Betrug die durchschnittliche Summe 2005 lediglich 150 000 \$, so wird der Wert für 2010 um die 5 Millionen \$ geschätzt, wobei im November 2010 die bisherige Rekordsumme von 9,5 Millionen \$ für einen südkoreanischen Tanker gezahlt wurde.<sup>207</sup> Schiffsentführungen werden vor allem von somalischen Piraten begangen, welche es über die Jahre geschafft haben, ihre Forderungen höher zu schrauben. Ein Reeder steht grundsätzlich vor der Wahl, das geforderte Geld schnell auszuzahlen oder den Verlust seines Schiffes und dessen Besatzung in Kauf nehmen zu müssen. Ein Schiff, welches über lange Zeit still steht, verursacht für ihn hohe Kosten. Deshalb ist er gezwungen, schnell einzuwilligen, wobei er in einem Dilemma steckt. Das Lösegeld wird beispielsweise für bessere Waffen und Ausrüstung der Piraten ausgegeben, womit diese wiederum neue Angriffe durchführen können.

Die Kosten einer Schiffsentführung können eine kleine Reederei wirtschaftlich ruinieren, aber diese Kosten werden durch die Versicherungen abgedeckt, sofern sich ein Schiffseigner entsprechend versichern lässt. Unter anderem kommen hier *war risk-* oder *kidnap and ransom (K&R)* Versicherungen in Frage.<sup>208</sup> Erstere bezeichnet das Durchqueren eines Schiffes durch ein Kriegsgebiet, wie z. B. in der Vergangenheit die Straße von Malakka, wobei die Versicherung definiert, welche Gebiete dazu gezählt werden. Die K&R-Versicherung deckt meistens das Lösegeld für die Besatzung ab, wobei die Versicherungen in solchen Fällen aus diversen Gründen keine genauen Zahlen nennen, weil sie die Piraten nicht durch öffentliche Bekanntmachungen zu weiteren Angriffen motivieren wollen. Versicherungen sind insofern noch wichtig, als sie den Großteil der Kosten tragen, was ein Durchschlagen auf die Endpreise bei den Verbrauchern abfängt. Solange sie zahlen, spüren die anderen Betroffenen die Folgen der Schäden nicht, seien es die Reeder, die Staaten oder auch die Verbraucher. Durch die Verschwiegenheit der Versicherungen werden also die tatsächlichen Kosten der Piraterie verdeckt, weswegen Regierungen oft keine Notwendigkeit sehen, Maßnahmen gegen die Piraterie zu ergreifen.<sup>209</sup> Wenn die Piraterieangriffe allgemein zunehmen, wird oft, wie in

---

206 Vgl. Bowden et al.: *The Economic Cost of Maritime Piracy*, 2010, S. 8.

207 Vgl. Ebd., S. 9.

208 Vgl. Ebd., S. 10.

209 Vgl. Murphy: *Small Boats, Weak States, Dirty Money*, S. 52.

der Vergangenheit, ein Anstieg der Versicherungsprämien angenommen. Falls es zu einer Steigerung kommt, kann es ebenfalls zu einem erhöhten Wettbewerb am Versicherungsmarkt kommen, weil sich viele Versicherungen das lukrative Geschäft nicht entgehen lassen wollen, was sich im Endeffekt auf niedrigere Polizzen auswirken könnte.<sup>210</sup>

Ein weiterer relevanter, direkter Kostenfaktor der Piraterie ist die Umleitung der Schiffe um ein gefährliches Gebiet. Eine Umfahrung der Straße von Malakka oder des Suezkanals verlängert die Dauer von Transporten, was sich in höheren Preisen niederschlägt. So erhöht die Umfahrung der somalischen Piraten über das Kap der Guten Hoffnung in Südafrika die Kosten erheblich. Manch eine Reederei entschließt sich dennoch dazu, um die Versicherungskosten und die Gebühren für das Passieren des Suez-Kanals zu vermeiden. Andere direkte Kostenfaktoren, wie der Zukauf von defensiven Ausrüstungen auf Schiffen, wie z. B. elektrische Zäune, oder die Anheuerung von privaten Sicherheitsfirmen, müssen von einem Reeder getragen werden.

Neben den von privater Seite getragenen Kosten müssen Staaten bei der Bekämpfung der Piraterie erhebliche finanzielle Mittel aufwenden. So wird für die Finanzierung der rund 40 westlichen Kriegsschiffe in der Umgebung von Somalia eine jährliche Summe 2 Mrd. \$ veranschlagt.<sup>211</sup> Die Piratenprozesse im Westen sind ebenfalls sehr teuer, weshalb versucht wird, diese Aufgabe regionalen Partnern, wie beispielsweise Kenia, zu übertragen. Was die anderen sekundären Kosten die Piraterie angeht, so sind diese sehr schwer zu erfassen. Es ist zwar möglich, die wegen der Piraterie erhöhten Importkosten zu erfassen, aber die Berechnung von nicht getätigten Auslandsinvestitionen in den betroffenen Ländern lässt sich bestenfalls vage schätzen. So werden die erhöhten Kosten für den Import in Kenia auf ca. 23,8 Millionen \$ geschätzt.<sup>212</sup> Piraterie kann also die Preise für die Waren der Menschen in den ärmsten Ländern verteuern, indem die Schiffe für die Lieferung länger als üblich brauchen oder ihre Ladungen an weiter entfernten Orten entladen müssen. Es ist mit Sicherheit möglich, je nach Modell noch weitere sekundäre Kosten aufzuzeigen.

---

210 Vgl. Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, S. 12.

211 Vgl. Ebd., S. 16.

212 Vgl. Ebd., S. 21.

**Table 13: Total Costs of Maritime Piracy, 2010**

<b>Cost Factor</b>	<b>Value (Dollars)</b>
Ransoms: excess costs	\$176 million <sup>76</sup>
Insurance Premiums	\$460 million to \$3.2 billion
Re-Routing Ships	\$2.4 to \$3 billion
Security Equipment	\$363 million to \$2.5 billion
Naval Forces	\$2 billion
Prosecutions	\$31 million
Piracy Deterrent Organizations	\$19.5 million
Cost to Regional Economies	\$1.25 billion
<b>TOTAL ESTIMATED COST</b>	<b>\$7 to \$12 billion per year</b>

*Abbildung 11: Kosten der Piraterie*

213

Die *One Earth Future*-NGO kommt in ihrer Analyse bei der Schätzung der jährlichen Pirateriekosten auf eine Summe zwischen 7 und 12 Milliarden \$, was sich innerhalb der am Anfang genannten Bandbreite bewegt.

Ausgehend von den vorhandenen Daten zu direkten und schwer einzuschätzenden sekundären Kosten, ist folgender Schluss zu ziehen: Die von der Piraterie verursachten ökonomischen Schäden sind selbst bei der bisher höchstgenannten Summe von 25 Milliarden Dollar gering. Dies fällt insbesondere im Vergleich zwischen dem Schaden des Frachtdiebstahls an Land, der sich auf 50 Milliarden \$ beläuft, und dem enormen Umfang des Seehandels auf. Die Kosten der Piraterie sind global gesehen gering, aber sie können zu regionalen wirtschaftlichen Verschärfungen führen, wie sie auch für kleine Reedereien existenzbedrohend sein können. Die Piraterie muss daher wie jedes andere Verbrechen bekämpft werden.

---

213 Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, S. 25.

## 4.6 Piraterie in Westafrika – Nigeria

Die Piraterie existiert in mehreren Orten auf der Welt, aber die mediale Berichterstattung konzentrierte sich am Anfang des 21. Jahrhunderts vor allem auf die Straße von Malakka in Südostasien und in den letzten Jahren auf Somalia bzw. den Golf von Aden. So ist zu erklären, dass der regionalen Piraterie in der Region Westafrika verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde, obwohl es dort jedes Jahr zu zahlreichen Vorfällen kommt. Viele dieser Angriffe finden in den Küstenstaaten des Golfes von Guinea statt. Die meisten ereignen sich im Nigerdelta im Süden Nigerias und einige wenige in anderen Küstenstaaten, wie z. B. Benin, Guinea und Ghana. Aus diesem Grund und wegen der regionalen Bedeutung wird für die Analyse der Piraterie in Westafrika bzw. im Golf von Guinea vor allem die Piraterie in und um das nigerianische Hoheitsgebiet behandelt. Strenggenommen sind die wenigsten Angriffe gemäß des SRÜ Akte der Piraterie, weil die Mehrheit von ihnen unter anderem im Nigerdelta und im Hafen von Lagos stattfindet, also innerhalb der nigerianischen Hoheit.

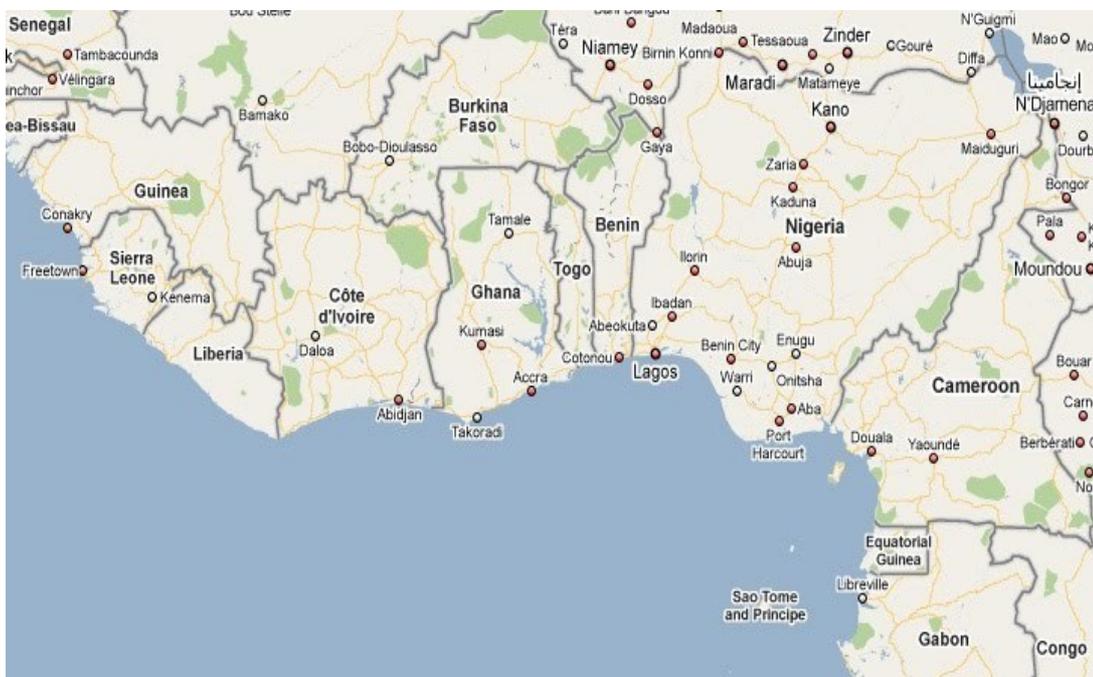


Abbildung 12: Golf von Guinea – Westafrika

214

214 Daniel Sekulich: Another mariner killed by pirates off West Africa, 2009  
<http://piratebook.blogspot.com/2009/12/another-mariner-killed-by-pirates-off.html>, (Zugriff: 01.12.2011).

Die Geschichte der Piraterie in Westafrika lässt sich nicht so weit zurückverfolgen wie in Südostasien. Für das 20. Jahrhundert liegen diverse Berichte zum Vorkommen dieses Verbrechens ab den späten 1970ern vor. Damals entwickelten sich die nigerianischen Häfen zu zentralen Anlaufstellen für die Waren der Region. Viele Schiffe mussten lange Wartezeiten vor der Küste überbrücken, weil die Häfen nicht genügend Kapazitäten besaßen die Waren entgegenzunehmen. Diese Schiffe konnten mit Leichtigkeit von Piraten angegriffen werden. Anfang der 1980er begann sich das Ausmaß der Gewalt auf die lokale Wirtschaft auszuwirken. So stiegen die Versicherungsprämien und manche Reeder weigerten sich die nigerianischen Häfen überhaupt anzulaufen.<sup>215</sup> Die Waren wurden in den Nachbarstaaten entladen, sodass sich die Preise für den Import und Export verteuerten. Als Gegenmaßnahme begann die Regierung unter Muhamed Buhari mit dem Aufbau einer Küstenwache, welche später recht erfolgreich war.<sup>216</sup> Ab Mitte der 1990er stieg die Piraterie in den nigerianischen Häfen und vor der Küste an, wobei es eine Korrelation zwischen der Piraterie und den regelmäßigen politisch und religiös motivierten, inneren Spannungen in Nigeria gibt.<sup>217</sup> In den letzten Jahren wurden folgende Daten zur nigerianischen Piraterie gesammelt:

Piraterie in Westafrika und Nigeria 2003 -2010

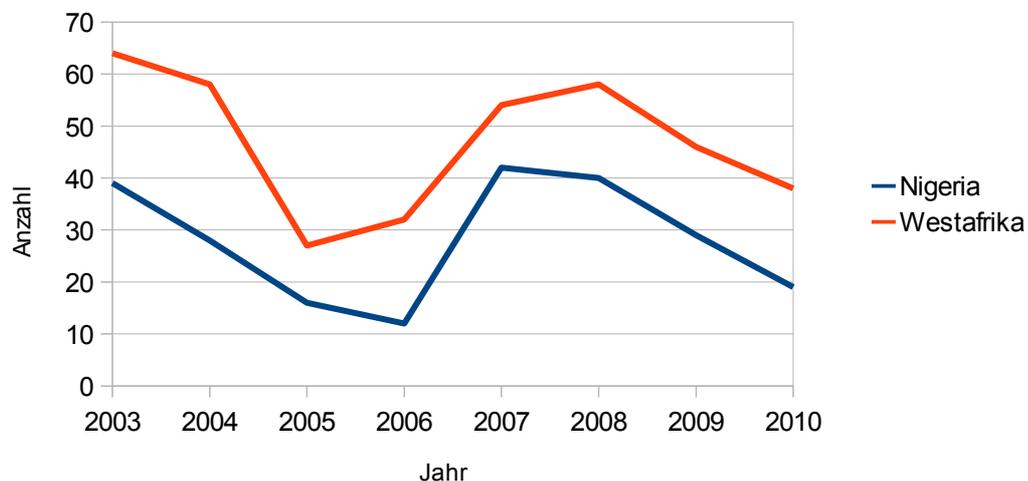


Abbildung 13: Eigene Darstellung nach Daten der IMB Annual Reports 2008 & 2010, Zu Westafrika wurden inkl. Nigeria 13 Länder gezählt

215 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 76.

216 Vgl. Ebd., S. 76.

217 Vgl. Ebd., S. 38.

Bevor Nigeria im Hinblick auf die heutige Piraterie analysiert wird, ist es notwendig, einige Fakten zum Hintergrund zu wissen. Das Land hat eine Bevölkerung von ca. 155,2 Millionen Einwohnern, womit es das bevölkerungsreichste Land Afrikas ist.<sup>218</sup> Die Bevölkerung gliedert sich in viele ethnische Gruppen, wodurch eine hohe Sprachenvielfalt herrscht. Religiös gesehen bekennen sich 50% der Menschen zum Islam, 40% zum Christentum und 10 % sind Anhänger einheimischer lokaler Religionen.<sup>219</sup> Diese religiöse Teilung spiegelt sich auch geographisch, denn im Norden ist der Islam vorherrschend, während der Süden christlich geprägt ist. Nigeria hat eine Küstenlänge von 832 km und ist der wirtschaftliche Knotenpunkt Westafrikas. Darüber hinaus ist es auch der größte Ölproduzent des Kontinents. Das Budget des Staates wird zu 80% von den Öleinnahmen gedeckt, was für die enorme Größe des Ölreichtums spricht. Das heißt aber noch lange nicht, dass die Bürger, mit Ausnahme einiger Eliten, in Wohlstand leben. Das BIP pro Kopf betrug 2010 ca. 2500 US\$ (kaufkraftbereinigt), wobei 70% der Bevölkerung unter der Armutsgrenze leben.<sup>220</sup> Politisch wird das Land seit 2010 von Präsident Goodluck Jonathan regiert, da der vorherige Präsident wegen Krankheit aus dem Amt scheiden musste.

Im FSI lag Nigeria 2005 mit einem Wert von 84,3 Punkten an Platz 54 von 76 Staaten. Die Gesamtsumme der Anzahl der Staaten veränderte sich über die nächsten Jahre, sodass Nigeria in der Rangliste aufstieg. Den höchsten Wert erreichte der Staat im vergangenen Jahr (2010) mit 100,2 Punkten und belegte damit Platz 14 im FSI, welchen es noch immer hält.<sup>221</sup> Nigeria kann somit als ein *failed state* bezeichnet werden, auch wenn die Lage des Staates wesentlich besser ist als in Somalia oder im Sudan. Wird der Gesamtwert im aktuellen Index tiefergehend untersucht, so sind in den für die Piraterie relevanten Indikatoren 5, 6, 7 und 10 hohen Punktzahlen festzustellen.<sup>222</sup> Ausgehend davon ist schlusszufolgern, dass es um die Ökonomie und den Wohlstand in der Bevölkerung, verglichen mit stabileren Staaten im Westen, ziemlich schlecht steht. Ebenfalls deuten die Werte auf ein nicht durchgesetztes Gewaltmonopol und die Existenz nichtstaatlicher Gewaltakteure hin, welche die Legitimation der Regierung nicht anerkennen. Zu diesen Akteuren, die das mangelnde Gewaltmonopol herausfordern, gehören die Piraten, die von mangelnder staatlicher Sicherheitsfunktion profitieren.

---

218 Vgl. CIA: The World Factbook – Nigeria, 2011

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, (Zugriff: 01.12.2011).

219 Vgl. Ebd.

220 Vgl. CIA: The World Factbook – Nigeria, 2011.

221 Vgl. The Fund for Peace: The Failed State Index 2011.

222 Vgl. Ebd.

Die Verschlechterung Nigerias im FSI spiegelt ab 2005 bis 2008 auch die angestiegenen Zahlen zur Piraterie wider. In den darauffolgenden Jahren ist die jedoch nicht mehr der Fall. Als Erklärung dafür kommen mehrere Möglichkeiten in Frage. Es gibt keinen starken Zusammenhang zwischen dem hohen FSI-Wert und der Piraterie. Die Indikatoren erfassen nicht alle Gründe, die das Auf und Ab der Piratenangriffe erklären können oder die Zahlen spiegeln nur, wie früher erwähnt, die Hälfte der Angriffe wieder. Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, sich im nächsten Schritt mit anderen Möglichkeiten als dem FSI auseinanderzusetzen, um das Vorkommen der nigerianischen Piraterie zu verstehen. Der Ursprung der maritimen Bedrohung in Nigeria und dem Nigerdelta liegt unter anderem im Zusammenspiel von politisch und religiös motivierten Unruhen, schlechter ökonomischer Entwicklung, Korruption, geographischer Gegebenheit und der sich bietenden Gelegenheit.

Nodland unterteilt in seiner Fallstudie zur Maritimen Sicherheit im Golf von Guinea die Angriffe der Piraterie und des bewaffnete Raubes zur See in drei Kategorien.<sup>223</sup> In der ersten werden diese von politisch motivierten Akteuren begangen, in der zweiten von gewöhnlichen Kriminellen und in der dritten sind die Räuber durch ihre Stammeszugehörigkeit motiviert. Das Problem dabei ist, dass die Grenzen zwischen den scheinbar unterschiedlichen Akteuren fließend sind. Theoretisch ist es möglich, dass ein Angreifer an einem Tag einen Raub für die politische Bewegung MEND<sup>224</sup> begeht, am zweiten Tag einen Raub für eigene Zwecke und am folgenden Tag einen zum Wohle seines Stammes.<sup>225</sup> Weiterhin sind die Motive der Akteure, die im Namen der MEND-Bewegung handeln, zu hinterfragen. Es kann sein, dass sie einen Raub nur unter dem politischen Deckmantel begehen, um nicht als Piraten zu gelten, obwohl sie ganz andere Absichten haben. Dies ist durch folgende Aussage eines jungen Piraten in einer nigerianischen Zeitung zu belegen:

*„21- year-old Ekene Ibebuka, a Port Harcourt-based secondary school drop-out... disclosed that he received ₦ 2.4 million [US\$ 20,000] in one of the kidnapping operations in Port Harcourt, where two expatriates were abducted by his late Prince Igodo-led militant group. When asked if he was into kidnapping of expatriates to express his disgust at the neglect of the Niger Delta region, Ekene reported, 'No! (In pidgin English) Nothing concern me for that side. I do [sic] everything (kidnapping) to help myself and to live fine.'“<sup>226</sup>*

223 Vgl. Arild Nodland: Guns, oil, and „Cake“, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, 2010, S. 197.

224 MEND = Movement for the Emancipation of the Niger Delta; die Bewegung hat in den letzten Jahren mehrere erfolgreiche Angriffe auf die wichtige Ölinfrastruktur begangen. 2009 haben einige ihrer Anführer die Amnestie der Regierung angenommen.

225 Vgl. Nodland: Guns, oil, and „Cake“, S. 197.

226 Vgl. Ebd., S. 200.

Wenn von der Piraterie gesprochen wird, fällt die Unterscheidung zwischen politisch und ökonomisch motivierten Akteuren schwer. Dies ist aber nicht nötig, sofern nach der IMB-Definition gearbeitet wird. Diese hat allerdings den Makel, dass sie sich auf Angriffe auf Schiffe konzentriert, die sich im Hafen oder auf See befinden. Die IMB-Definition erfasst keine Angriffe auf Ölplattformen im Nigerdelta. Diese wurden in den letzten Jahren einige Male angegriffen, zum Teil aus politischen Gründen und zum Teil, weil die Piraten/ Räuber Geld verdienen wollten.

Ein weiteres Merkmal der nigerianischen Piraterie ist die Tatsache, dass hier häufiger intensivere Gewalt eingesetzt wird als vor der Küste Somalias.<sup>227</sup> Die Piraten sind in der Regel an schnellem Geld interessiert und setzen Gewalt zum Teil gezielt ein, um Zeugen zu beseitigen. Entführungen stehen ebenfalls seltener an der Tagesordnung als im Osten Afrikas, weil die Piraten die Ladungen eher verkaufen wollen und sie sich langwierige Lösegeldverhandlungen nicht leisten können.

Neben dem politisch motivierten Hintergrund der Piraterie in Nigeria sind im Hinblick auf die Existenz der Piraterie noch andere Gründe wichtig. So hat die Ölproduktion im Nigerdelta erhebliche ökologische Schäden angerichtet. Über die letzten 50 Jahre sind ca. 1,5 Millionen Tonnen Öl in das Delta ausgelaufen, was sich mit einer jährlichen Exxon-Valdez-Katastrope vergleichen lässt.<sup>228</sup> Es ist vorstellbar, dass viele ehemalige Fischer, die nicht mehr ihrer Arbeit nachgehen können, sich der Piraterie zuwenden, weil die Tierwelt Schäden davongetragen hat. Diese Fischer bringen auch die nautischen Fertigkeiten mit, um Angriffe außerhalb der unmittelbaren Küste durchführen zu können. Auf einen weiteren Grund für die Existenz der Piraterie weist Tull hin, indem er eine Verbindung zwischen korrupten staatlichen Beamten und Banden aufzeigt.<sup>229</sup> Banden wurden als Schläger in Wahlkämpfen von lokalen Politikern engagiert, die im Gegenzug bei der Piraterie wegsahen. Staatliche Eliten sind seiner Ansicht nach Teil des Problems in Nigeria und im Golf von Guinea.<sup>230</sup>

---

227 Vgl. Denis M. Tull: Westafrika, in: Stefan Mair (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010, S. 31.

228 Vgl. Nodland: Guns, oil, and „Cake“, S. 193.

229 Vgl. Tull: Westafrika, S. 35.

230 Vgl. Ebd., S. 35.

Zur Lösung der Piraterie in Nigeria wurden schon einige Versuche unternommen. Die nigerianische Regierung nimmt die Problemlage ernst und versucht diese unter anderem durch regionale Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten und den USA in den Griff zu bekommen. Allerdings scheut sich Nigeria aus Sorge um die eigene Souveränität vor einer allzu starken Zusammenarbeit mit der amerikanischen Navy. Die nigerianische Marine ist letztendlich nicht in der Lage, die Sicherheit im eigenen Hoheitsgebiet zu gewährleisten und das, obwohl sie die größte regionale Macht ist. Auch wenn sie einen starken Willen zeigt, so stehen ihr geringe Ressourcen zur Verfügung. „*The fleet consists of some fifteen vessels, six helicopters, and a number of small inshore patrol crafts – far too few for the daunting task of stabilizing the Niger Delta.*“<sup>231</sup> Abschließend ist zu sagen, dass für die Lösung der Piraterie in Nigeria mehr als nur sicherheitspolitische Maßnahmen notwendig sind. Die Politik muss auch die soziale und ökonomische Lage der Menschen verbessern, weil sonst alle Maßnahmen ins Leere laufen werden.

#### **4.7 Piraterie in Südostasien – Die Straße von Malakka**

Die Geschichte der Piraterie in Südostasien reicht weit in die Vergangenheit zurück. Schon die europäischen Kolonialmächte hatten Mühe, dieses Verbrechen in der Straße von Malakka einzudämmen. In den späten 1990ern begann sich die Anzahl der Vorfälle jedes Jahr zu steigern. Dies lag zum Teil an der asiatischen Wirtschaftskrise von 1997 und dem Sturz des Suharto-Regimes in Indonesien 1998.<sup>232</sup> In den nachfolgenden Jahren wurde die Straße von Malakka als ein Brennpunkt der Piraterie bekannt. Dort herrschte ein größeres Ausmaß an Gewalt als in anderen Teilen der Welt, lange bevor die Piraten in Somalia ihre Aktivitäten begannen. Die heutige Sicherheitslage hat sich im Vergleich zur Vergangenheit erheblich verbessert. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, für diese Diplomarbeit zu untersuchen, wie es dazu kam. In dieser Fallstudie zur Piraterie in Südostasien wird die Piraterie mit geographischem Fokus auf die Straße von Malakka und Indonesien analysiert.

---

231 Vgl. Nodland: Guns, oil, and „Cake“, S. 201.

232 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 53.

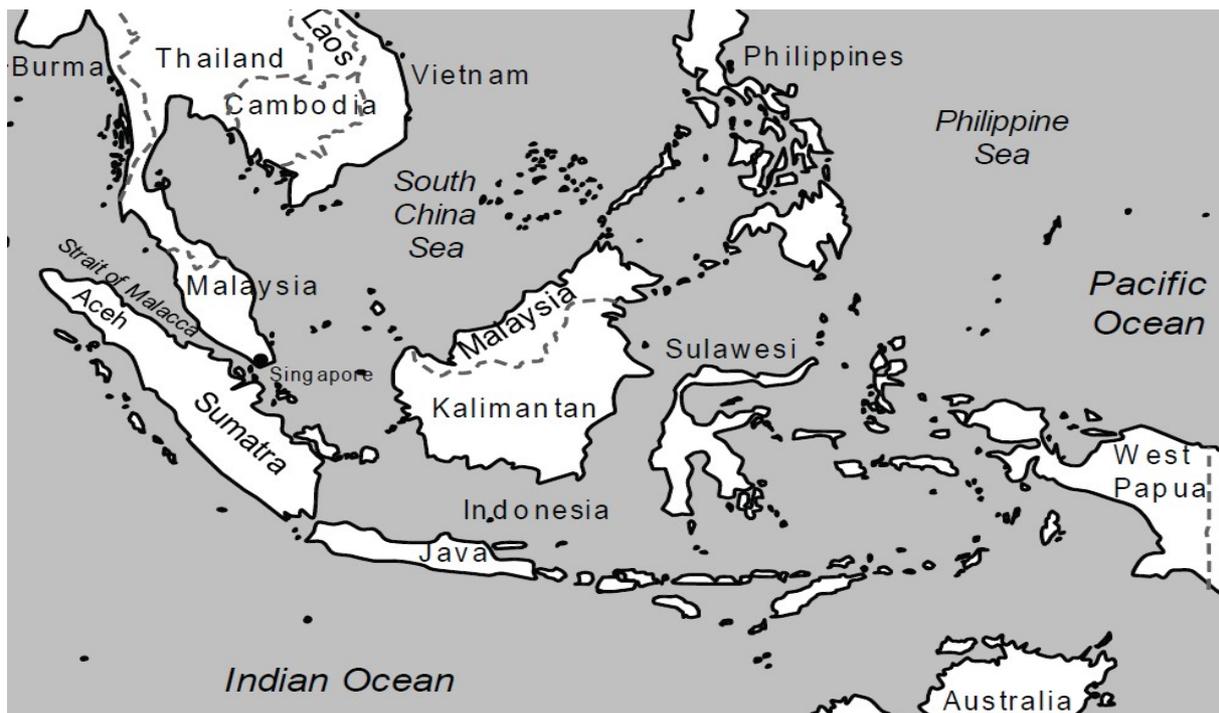


Abbildung 14: Südostasien - Straße v. Malakka und Indonesien

233

Die Straße von Malakka ist eine ca. 900 km lange Meeresstraße, die stellenweise nur 2-3 km breit ist und von den Anrainerstaaten Indonesien, Malaysia und Singapur geographisch umschlossen wird.<sup>234</sup> Sie ist von großer wirtschaftlicher und geopolitischer Bedeutung für den Welthandel. So wurde die Meeresstraße beispielsweise im Jahr 2008 von 64 000 Schiffen durchquert, welche Güter im Wert von 25% des Welthandels transportierten.<sup>235</sup> Weiterhin werden 80% des Ölbedarfs Chinas, Japans und Südkoreas auf der Route durch die Straße von Malakka transportiert.<sup>236</sup> Es gibt zwar eine alternative Route für eine Umfahrung, aber diese ist viel länger und würde deshalb zu einem höheren Transportpreis führen. Der Staat Indonesien, welcher sie vom Süden begrenzt, ist mit ca. 17 000 Inseln und einer Gesamtküstenlänge von ungefähr 54 000 km der größte Archipelstaat der Welt.<sup>237</sup> Der Nachbarstaat Malaysia hat im Vergleich ca. 1000 Inseln und eine Küstenlinie von rund 5000 km.<sup>238</sup> Die geographischen Bedingungen, die hier gegeben sind, bieten für mögliche Piraten ideale Rückzugsmöglichkeiten und eine nahe gelegene, häufig befahrene Schifffahrtsroute. In

233 Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 133.

234 Vgl. Eigel Wiese: Piraterie. Neue Dimensionen eines alten Phänomens, Hamburg 2010, S. 18.

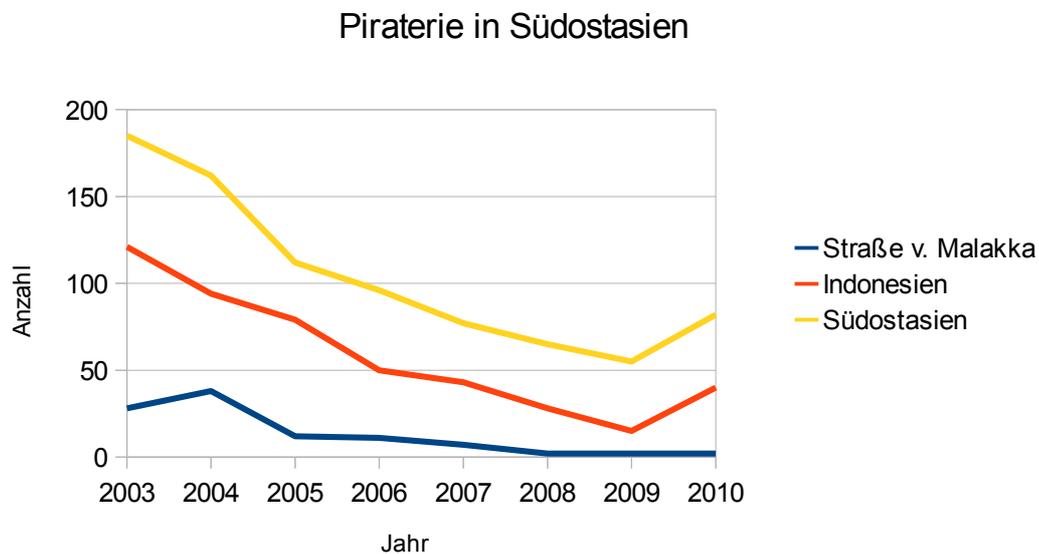
235 Vgl. Ebd., S. 18.

236 Vgl. Ebd., S. 18.

237 Vgl. Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 53.

238 Vgl. Ebd. S. 51.

den Jahren 2003 bis 2007 wurden folgende Daten zur Piraterie in Südostasien mit dem Fokus auf die Straße v. Malakka und Indonesien gesammelt:



*Abbildung 15: Eigene Darstellung nach Daten der IMB Annual Reports 2008 & 2010, Zu Südostasien wurden 10 Länder gezählt*

Die Größe der Bevölkerung ist in Indonesien, Malaysia und Singapur ungleich groß. Ersterer ist mit 245 Millionen Einwohnern der viertbevölkerungsreichste Staat der Welt, während Malaysia eine Bevölkerung von 28,7 Millionen hat.<sup>239</sup> Die indonesische Gesellschaft ist zudem in sehr viele ethnische Gruppe gegliedert, während in Malaysia die Heterogenität etwas geringer ist. Eine religiöse Spaltung der Gesellschaft wie in Nigeria ist nicht gegeben, da in beiden Staaten der Islam die vorherrschende Religion ist. Ebenfalls leben weit weniger Menschen unterhalb der Armutsgrenze. So hat Indonesien ein BIP von 4200 US\$ (kaufkraftbereinigt) mit einem Bevölkerungsanteil von 13,33% unter der Armutsgrenze. Malaysia steht wirtschaftlich besser da, was sich im BIP von 14 700 US\$ und einem Bevölkerungsanteil von 3,6% unterhalb der Armutsgrenze zeigt. Der Stadtstaat Singapur, der auch an die Straße v. Malakka angrenzt, wird hier nicht vertiefend behandelt. Politisch gesehen ist Malaysia ein stabilerer Staat als Indonesien, das mit zahlreichen nichtstaatlichen Gewaltakteuren zu kämpfen hat, wie in der Vergangenheit in der Unruheprovinz Aceh.

<sup>239</sup> Vgl. CIA: The World Factbook – Indonesien, Malaysia, Singapur, 2011.

Eine Analyse der beiden Anrainerstaaten bezüglich der Piraterie in der Straße v. Malakka zu deren Hochzeit ist anhand des FSI nicht möglich, weil dieser, wie früher erwähnt, seit 2005 herausgegeben wird. Selbst in diesem Jahr ist eine Analyse der Staaten mit Hilfe des FSI schwierig, da sich die Anzahl der Staaten in den späteren Indizes verändert hat. Indonesien hat sich im Index seit 2007 um neun Plätze verbessert und liegt 2011 auf Platz 64.<sup>240</sup> Dies spiegelt sich auch zum Teil in den für die Piraterie relevanten Indikatoren 5, 6, 7 und 10 wider. Malaysia hat sich im selben Zeitraum von Platz 120 auf Platz 111 verschlechtert, aber die Werte in den besagten vier Indikatoren sind relativ konstant geblieben. Nichtsdestotrotz weisen beide Staaten schlechte Werte bei der Frage nach der Legitimität des Staates und des Sicherheitsapparats auf. Im Falle Indonesiens sind 7.0 und 6.0 Punkte von 10 möglichen bei diesen beiden Indikatoren zu beobachten, für Malaysia 6.0 und 6.0.<sup>241</sup> Dies lässt sich so deuten, dass diese Staaten Probleme mit der Durchsetzung ihres Gewaltmonopols gegenüber diversen Gewaltakteuren, wie z. B. Piraten, haben und die Bürger dem Staat wenig Vertrauen schenken.

Gemäß des FSI wären beide Staaten im Bereich *Warning* einzuordnen. Das heißt, dass Indonesien eher als ein *failing state* und Malaysia als ein *weak state* einzuordnen ist. Über diese Kategorisierung lässt es sich sicher weiter diskutieren und es ist möglich, je nach Auffassung, auch Indonesien als einen *weak state* zu kategorisieren. Fest steht, dass es zwischen den beiden Staaten größere Unterschiede gibt.

Im Hinblick auf die Piraterie in der Straße von Malakka ist zu sagen, dass die Verbesserungen im FSI der geringen Anzahl der Piratenangriffe entsprechen. Dies zeigt sich auch für Indonesien und dessen restliche Gewässer, mit Ausnahme des Jahres 2010, wo ein leichter Anstieg verzeichnet wurde. Die Sicherheitslage hat sich gegenüber der Jahrtausendwende deutlich verbessert, weshalb zu klären ist, wie es dazu kam. Dazu müssen zunächst die Ursachen für das Entstehen der Piraterie in Südostasien diskutiert werden und die Maßnahmen der Staaten gegen eben diese.

Wie am Anfang dieses Unterkapitels geschrieben, hat die Piraterie in Südostasien eine lange Tradition. Die Bewohner der Küsten an der Straße v. Malakka entschieden sich unter anderem deshalb zur Piraterie, weil die Kolonialmächte die Wirtschaft kontrollierten und die Bewohner verarmten.<sup>242</sup> In Folge der ökonomischen und politischen Krise wandten sich die

---

240 Vgl. The Fund for Peace: The Failed State Index 2011.

241 Vgl. Ebd.

242 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 79.

Menschen in dieser Region wieder verstärkt der Piraterie zu, was sich an der gestiegenen Zahl der Piraterieangriffe am Ende der 1990er zeigt.<sup>243</sup> Es ist nachvollziehbar, dass sich die Menschen infolge der Asienkrise verstärkt dem Seeraub widmeten. Die Piraterie bot ihnen schließlich einen relativ leichten Weg zum Wohlstand. Die geographische Gegebenheit in der Meeresstraße machte es ihnen zugleich leicht, die vielen langsamen Schiffe in der Meeresstraße anzugreifen. Neben der schlechten ökonomischen Lage in den Staaten selbst litten die lokalen Fischer unter den Folgen der Überfischung in der lokalen See. Manche von ihnen sahen deshalb einen Ausweg in der Piraterie, andere zogen es vor, illegal in fremden Gewässern zu fischen, was zu Gewaltakten gegen sie durch die lokale Bevölkerung führte.<sup>244</sup>

Neben der kulturellen Akzeptanz und der Geographie gilt die Schwäche der Staatlichkeit als ein weiterer Grund für Piraterie. In Indonesien sind noch immer viele nichtstaatliche Akteure aktiv, die den Staat und einander bekämpfen. Die beiden Staaten können also die Sicherheitsfunktion innerhalb ihrer Hoheitsgebiete nicht erfüllen. Diese Schwäche des Staates hat die Piraterie florieren lassen und lässt sie noch immer auf einem niedrigerem Niveau existieren. Wenn das Risiko, gefasst zu werden, gering ist, wagen kriminelle Banden oder Syndikate eher Angriffe.

Weiterhin wurde die Piraterie in der Straße v. Malakka durch mangelnde Zusammenarbeit der Staaten begünstigt. So nutzten die Piraten oft geschickt die rechtliche Lage aus, um der Verfolgung zu entgehen. Wenn ein Angriff in indonesischen Hoheitsgewässern durchgeführt wurde, flohen sie auf die malaysische Seite der Meeresstraße, sodass ihnen indonesische Marineschiffe nicht folgen konnten.<sup>245</sup> Hinzu kam die Tatsache, dass die Anrainerstaaten, die Probleme mit der Piraterie hatten, Hilfe von außen in Form von fremden Schiffen aus Sorge um die eigene Souveränität ablehnten.<sup>246</sup> Auch heute noch dulden diese Staaten keine fremden Kriegsschiffe in den eigenen Gewässern. Das Geld zum Aufbau und der Erhaltung der Küstenwache ist aber sehr wohl willkommen. Finanzielle Hilfe für die Anrainerstaaten der Straße v. Malakka kommt beispielsweise aus Japan.<sup>247</sup>

---

243 Vgl. Howard Loewen; Anja Bodenmüller: Straße von Malakka, in: Stefan Mair (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010, S. 47.

244 Vgl. Sam Bateman: Confronting Maritime Crime in Southeast Asian Waters, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, 2010, S. 141f.

245 Vgl. Loewen: Straße von Malakka, S. 48f.

246 Vgl. Catherine Zara Raymond: Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, S. 113.

247 Vgl. Loewen: Straße von Malakka, S. 51.

Die Anrainerstaaten der Straße von Malakka haben die Piraterie in ihren Gewässern über lange Zeit nicht als großes Problem wahrgenommen, denn meistens wurden durchfahrende Schiffe anderer Nationen angegriffen. In ihren Augen war die Piraterie ein kleines Übel verglichen mit den Problemen, die an Land herrschten, wie der bewaffnete Kampf der GAM<sup>248</sup> in der Provinz Aceh. So lag die höchste Zahl von Piratenangriffen in der Malakka-Straße im Jahr 2000 bei 75 Angriffen<sup>249</sup>, während damals 50 000 Schiffe die Straße jährlich durchquerten. Das entspricht einem Anteil von lediglich 0,15%. Selbst wenn die Zahl der Angriffe wegen der Dunkelziffer von 50% angehoben wird, bleibt der Anteil der betroffenen Schiffe mit 0,23% gering. Es ist verständlich, dass die Piraterie die teuren Gegenmaßnahmen in Form von mehr Marineschiffen nicht rechtfertigt. Allerdings nahmen die betroffenen Reeder und Schiffsbesatzungen die Piraterie ganz anders wahr. In ihren Augen war sie stets eine potentielle Gefahr, die nicht unterschätzt werden durfte.

Der Staat war und ist ein Teil des Problems hinsichtlich der Piraterie in Südostasien. Nicht nur die kriminellen Banden waren am Anstieg der Piraterie schuld, sondern auch der Staat. Vor allem in Indonesien galten und gelten noch immer einige Beamte als korrupt. Es gibt Berichte, nach denen die Täter aus militärischen Kreis kommen. So sollen angeblich die Ausgaben des indonesischen Militärs um die Jahrtausendwende herum nur zu 35% aus dem Militärbudget gedeckt worden sein.<sup>250</sup> Der Rest kam vermutlich aus illegalen Quellen, zu denen die Piraterie zählt. Weiterhin waren die korrupten Beamten behilflich bei der wohl logistisch aufwendigsten Form der Piraterie, MCHJ. Zur Bekämpfung dieser Neuregistrierung der Schiffe hat eine verbesserte Dokumentationspflicht der Schiffe beigetragen.

In Südostasien kam es hin und wieder vor, dass Schiffe entführt, die Besatzungen ausgesetzt oder getötet wurden und die Piraten das Schiff samt der Ladung weiterverkauften. Dies war nur möglich, wenn korrupte Beamte bei der Neuregistrierung dieser entführten Schiffe mithalfen. Aus diesem Grund zögern die Reeder der angegriffenen Schiffe auch heute noch oft, die Vorfälle zu melden, weil sie eine Zusammenarbeit von korrupten Beamten mit den Piraten vermuten. Zusätzlich befürchten viele Reeder Repressalien, wenn sie Vorfälle an die staatlichen Stellen melden, da Staaten nicht durch diese Meldungen als Piratennester bekannt sein wollen.

---

248 GAM = Gerakan Aceh Merdeka. Sie war eine Befreiungsbewegung, die bis zum Friedensabkommen mit der indonesischen Regierung 2005 in der Provinz aktiv war. Es ist möglich, dass einige der gemeldeten Piraterieangriffe von deren Mitgliedern begangen wurden.

249 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 61.

250 Vgl. Raymond: Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?, S. 113.

Neben dem hohen Organisationsgrad mancher lokaler Banden ist ein weiteres Kennzeichen der Piraterie in dieser Region die hohe Gewaltbereitschaft. Gewalt wird sehr oft als Mittel zum Zweck eingesetzt, um schnell an Geld zu kommen oder mögliche Zeugen zu beseitigen. Die meisten Vorfälle in der Straße von Malakka waren und sind als leichte Form der Piraterie (LLAR) gemäß IMB zu klassifizieren. Die Täter nähern sich in der Nacht den Schiffen in den Häfen oder auf See im toten Winkel des Schiffsradars. Diese Angriffe werden auch als *hit and run* Raubüberfälle bezeichnet.<sup>251</sup> Dabei schlugen die Täter schnell zu, wendeten, wenn nötig, Gewalt an und verschwanden ebenso schnell, noch bevor die Küstenwache reagieren kann. Um 2004 konzentrierten sich die Angriffe auf Fischkutter und die Entführung von Kapitänen. Je moderner ein Kutter war, desto höher war das Lösegeld für dessen Kapitän.<sup>252</sup>

Erste Schritte zur Bewältigung der Piraterie in der Straße von Malakka wurden ab 2003 unternommen. Malaysia, Indonesien und Singapur entschlossen sich, verstärkt Patrouillen in der Meeresstraße durchzuführen, was sich positiv auf die Statistik auswirkte.<sup>253</sup> Die Effektivität dieser Aktion war durch die mangelnde Koordination, Kooperation und die limitierten Ressourcen der Staaten allerdings begrenzt. Weiteren Druck von außen bekamen die Anrainerstaaten, als die USA im Rahmen einer regionalen maritimen Sicherheitsinitiative (RMSI) eine verstärkte Zusammenarbeit mit regionalen Staaten planten, wobei die meisten von ihnen diese ablehnten.<sup>254</sup> Als der international bekannte *Lloyd's Joint War Council* die Straße von Malakka 2005 zum Kriegsgebiet erklärte, führte dies in der Straße v. Malakka wieder zu verstärktem Engagement im Kampf gegen die Piraterie.<sup>255</sup> Diese Entscheidung ermöglichte es anderen Versicherungen in London, den Transport von Gütern durch das dortige Gebiet mit einer Erhöhung der Versicherungsprämien zu verteuern. „*The three states most affected by the decision, Indonesia, Malaysia, and Singapore, objected vigorously to the determination. The war risk judgement triggered further efforts to suppress piracy on the part of those nations and led to the revocation of the designation in mid-2006.*“<sup>256</sup>

Malaysia begann 2005, unilateral bestimmte, durchfahrende Schiffe mit Polizeibeamten an Bord oder mit einem Schiff der Küstenwache zu eskortieren. Singapur folgte diesem

---

251 Vgl. Loewen: Straße von Malakka, S. 46.

252 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 139.

253 Vgl. Ebd., S. 141.

254 Vgl. Loewen: Straße von Malakka, S. 48.

255 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 139.

256 Vgl. Ebd., S. 139f.

Beispiel, indem es Schiffe innerhalb seiner Gewässer eskortierte. Außer diesen unilateralen Maßnahmen halfen auch regionale Kooperationen, wie beispielsweise im *Eyes in the Sky (EiS)* Programm. Hierbei entschlossen sich Indonesien, Malaysia, Singapur und Thailand, in Zusammenarbeit die Straße mit Hilfe von Überwachungsflugzeugen zu kontrollieren. Allerdings konnte der Betrieb nicht permanent erhalten werden.<sup>257</sup> Weiterhin beschlossen die Staaten in Südostasien, ein neues Informationszentrum, abgekürzt ReCAAP<sup>258</sup>, zu etablieren, über das sich die Staaten zur Bekämpfung der Piraterie austauschen können. Bis jetzt nehmen 15 Länder teil, aber Indonesien und Malaysia noch nicht.<sup>259</sup>

Zur Stabilisierung der Lage in der Straße von Malakka und in indonesischen Gewässern haben einige Maßnahmen der indonesischen Regierung beigetragen. In deren Gewässern haben sich, wie die Abbildung zur Piraterie in Südostasien zeigt, sehr viele Piratenangriffe oder Akte der Seeräuberei ereignet. Ab 2004 hat der indonesische Staat erhebliche finanzielle Mittel für den Aufbau einer besser funktionierenden Küstenwache aufgewendet. Ebenso wurden Maßnahmen in Sachen der Transparenz und der Bekämpfung von korrupten Beamten, welche Verbindungen zur Piraterie haben, ergriffen.<sup>260</sup> Diese abschreckenden Maßnahmen haben, wie die Statistik zeigt, zu einer Verringerung der Piraterie geführt.<sup>261</sup>

Hinsichtlich der Piraterie in Südostasien, also in der Straße von Malakka und in den restlichen indonesischen Gewässern, ist folgender Schluss zu ziehen. Die Sicherheitslage hat sich in beiden Gebieten erheblich gebessert, insbesondere in der Meeresstraße. In dieser gibt es, wie aus der Statistik des ICC-IMB hervorgeht, fast keine Piraterie mehr. Ab 2008 wurden jährlich jeweils nur zwei Piraterieangriffe gezählt. Dazu beigetragen haben die verbesserte regionale Kooperation der Staaten, Reformen in der Dokumentation der Schiffe und der Aufbau von effektiveren Küstenwachen. Die repressiven Maßnahmen haben sich bisher positiv auf den Kampf gegen die Piraterie ausgewirkt. Aber wenn sie nicht kontinuierlich aufrechterhalten werden können, wird die Piraterie wieder florieren, sofern nicht auch die sozialen Ursachen bekämpft werden.

---

257 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 143.

258 ReCAAP = Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

259 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 143.

260 Vgl. Loewen: *Straße von Malakka*, S. 450.

261 ICC – IMB, *Annual Report 2008 & 2010*, S. 5.

## 4.8 Piraterie in Ostafrika – Somalia und der Golf von Aden

Ziel dieser Fallstudie ist die Analyse des derzeit wichtigsten Brennpunktes der Piraterie auf der Welt mit dem Fokus auf Somalia und dem Golf von Aden. Die Fokussierung erfolgt darauf, weil die Piratenangriffe in den somalischen Gewässern, dem Golf, dem Roten Meer und auf der Hohen See im indischen Ozean in der Statistik des IMB somalischen Piraten zugerechnet werden.<sup>262</sup> Weiterhin ist das Ziel dieser Fallstudie, die Ursachen für das Entstehen der Piraterie im *failed state* Somalia zu beschreiben und zu zeigen, wie die Staaten darauf reagieren. Schließlich wird ein Vergleich zur Piraterie in Südostasien und in Westafrika gezogen.

Seit dem Zerfall des Barré-Regimes 1991 hat Somalia keine funktionierende Regierung mehr. Im Zuge der Kämpfe zwischen den *warlords* und der sich ausbreitenden Hungersnot versuchte die UN im Rahmen der Friedensmission UNOSOM, für Frieden zu sorgen und der Bevölkerung zu helfen. 1992 kam es in der somalischen Hauptstadt Mogadischu zwischen den US-Truppen und den Anhängern des *warlords* Mohamed Ali Farrah Aideed beim Versuch seiner Festnahme zu heftigen Kämpfen. Infolgedessen zogen sich die UN-Hilfstruppen 1995 aus dem Land zurück und von da an ging es wirtschafts- und sicherheitspolitisch im Land weiter bergab. Seitdem hat das Land einige Übergangsregierungen gehabt (TFG)<sup>263</sup>, die aber nicht für Stabilität im Land sorgen konnten.

Um die Piraterie, die vom somalischen Territorium ausgeht, zu verstehen, ist es notwendig die Hintergründe detailreicher zu beschreiben. Wie bereits erwähnt hat Somalia seit 1991 keine durchsetzungsfähige Zentralregierung gehabt. Das Land liegt im Osten des afrikanischen Kontinents am Horn von Afrika und wird von der Seeseite östlich vom indischen Ozean und im Norden vom Golf von Aden umschlossen. Es hat eine Küstenlänge von 2720 km<sup>264</sup> und grenzt an die Nachbarstaaten Kenia, Äthiopien und Dschibuti. Somalia befindet sich auch in der Nähe einer der wichtigsten Welthandelsrouten. Den Golf v. Aden passieren jedes Jahr ungefähr 20 000 Schiffe auf ihrem Weg z. B. von China nach Europa.<sup>265</sup> Die lange Küste, von wo aus die Piraten angreifen können, und die Nähe zur häufig befahrenen Schiffshandelsroute bieten für die Seeräuber günstige Bedingungen. Das Land hat

---

262 Vgl. ICC-IMB Annual Report 2010, S. 6.

263 TFG = Transitional Federal Government.

264 Vgl. Wiese: Piraterie. Neue Dimensionen eines alten Phänomens, S. 45.

265 Vgl. Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 144.

eine Bevölkerung von geschätzten 9,9 Millionen Einwohnern, dessen BIP auf ca. 600 US\$ (2010)<sup>266</sup> geschätzt wird. Das Land ist das vielleicht ethnisch homogenste in Afrika, wobei 85% Somali sind und 15 % Bantu bzw. andere kleine Gruppen. Außerdem ist die Hauptsprache der Menschen Somali. Diese bekennen sich zu 99,8% zum Islam und zu 0,1 % zum Christentum. Wichtig ist noch, dass in Somalia noch immer eine sehr starke Clanzugehörigkeit herrscht. Die Menschen identifizieren sich vorwiegend mit ihren jeweiligen Clans, die sich oft in Konkurrenz zueinander befinden. Die dominanten Klans sind Hawiye, Darod, Digil-Mirifle, Dir, und Isaaq.<sup>267</sup>

Politisch ist das Land in drei Gebiete zu unterteilen: Somaliland im Nordwesten, Puntland im Nordosten und Südsomalia mit der Hauptstadt Mogadischu. Letzteres hat sich für unabhängig erklärt, wird aber international nicht anerkannt. In Puntland ist die Lage im Vergleich zum Süden etwas stabiler, allerdings greifen viele der Piraten die Schiffe von dort aus an. Im Süden stehen sich die international anerkannte Übergangsregierung, welche höchstens einige Stadtteile von Mogadischu mit Hilfe der afrikanischen Friedenstruppe AMISOM kontrolliert, und islamische Milizen wie Al Shabaab oder Hizul Islam gegenüber.<sup>268</sup>

Wird Somalia mit Hilfe des FSI analysiert, so ist zu sagen, dass das Land mit dem erstmaligem Erscheinen des Index auf Platz 5 lag und sich 2006 leicht auf Platz 7 verbesserte. Dies lag zum Teil daran, dass mehr Staaten in den Index kamen und manche von ihnen, laut *Fund for Peace*, in einem noch schlimmeren Zustand waren.<sup>269</sup> Ab 2007 lässt sich eine Verschlechterung der Lage feststellen und seit 2008 hat Somalia Platz 1 belegt. Somalia ist der *failed state* schlechthin, der in allen 12 Indikatoren >9 Punkte erzielt, im Jahr 2011 im für die Piraterie relevanten Indikator 10 *Security Apparatus* sogar volle 10 Punkte. Diese hohe Punktzahl im Indikator entspricht auf Grund der Existenz zahlreicher nichtstaatlicher Gewaltakteure, zu denen, wie früher erwähnt, die Piraten zählen, auch der Realität. Somalia ist folglich als ein Staat zu beschreiben, dessen Funktionen der Staatlichkeit nicht mehr existent sind. Der Staat kann weder das Gewaltmonopol ausüben noch die Wohlfahrtsfunktion für seine Bürger bereitstellen. Zudem wird die Legitimität der Übergangsregierung von der

---

266 Vgl. CIA: The World Factbook – Somalia, 2011.

267 Vgl. Auswärtiges Amt: Somalia, [http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes\\_Uebersichtsseiten/Somalia\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Somalia_node.html), (Zugriff: 10.12.2011).

268 Vgl. Kerstin Petretto: Somalia und Piraterie: keine Lösung in Sicht, weder zu Wasser noch zu Land, in: Hamburger Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik, Ausgabe 49/2010, Hamburg 2010, S. 3f.

269 Vgl. The Fund for Peace: The Failed State Index 2011.

Mehrheit der Bürger nicht anerkannt. Im Grunde lässt es sich daher sagen, dass Somalia als Staat mit seinen territorialen Grenzen und der Übergangsregierung nur durch die Anerkennung von außen existiert. Es ist also nicht verwunderlich, dass in der Abwesenheit einer zentralen, durchsetzungsfähigen und legitimen Staatlichkeit Piraterie florieren kann.

Neben der politischen Instabilität im Land, dem fehlenden Gewaltmonopol des Staates, der geographischen Lage Somalias und der schlechten ökonomischen Situation der Bevölkerung wird oft die Raubfischerei als eine Ursache der Piraterie genannt.<sup>270</sup> So werden jährlich Fischbestände im Wert von 300 Millionen US\$ geplündert.<sup>271</sup> Da es nach dem Zerfall des Regimes 1991 keine Küstenwache mehr gab, wurde dieser Umstand von ausländischen Fischereischiffen ausgenutzt, die die Fischvorkommen ausbeuteten. Auf diese Weise verloren die einheimischen Fischer im Laufe der Zeit ihre Lebensgrundlage und manche von ihnen entschlossen sich deshalb dazu, Piraten zu werden. In den Ursprüngen war die Piraterie also eine Art Widerstand gegen die Raubfischerei. Heutzutage meiden viele dieser illegalen Fischereischiffe die Gegend um Somalia, aber die Piraterie ist deshalb noch lange nicht verschwunden. Als eine weitere Ursache für das Entstehen der Piraterie vor Somalia wird die Entladung von Giftmüll in den somalischen Gewässern genannt, welche sich möglicherweise auch negativ auf die Fischbestände ausgewirkt hat.<sup>272</sup> Einige dieser Giftfässer wurden 2004 an somalische Ufer angeschwemmt.

Zur Zeit des Barré-Regimes war entlang der somalischen Küste Sicherheit gegeben. Nach seinem Fall gab es 1991 erstmals zwei Piraterieangriffe, 1992 und 1994 jeweils einen.<sup>273</sup> Im darauffolgenden Jahr waren es schon vierzehn, was zeitlich mit dem Abzug der UN-Truppen zusammenfällt. Einer der frühesten Vorfälle betraf das Schiff *MV Bonsella*, welches sich zum Zeitpunkt des Angriffs nahe der somalischen Küste im Golf von Aden befand.<sup>274</sup> Als die 24 Angreifer an Bord des Schiffes kamen, identifizierten sie sich als eine Art Küstenwache, welche die Absicht haben sollte, die *Bonsella* als Mutterschiff gegen illegal fischende Fischkutter zu verwenden. Am zweiten Tag nahmen sie mit dem gekaperten Schiff die

---

270 Vgl. Bettina Rudloff; Anette Weber: Somalia und der Golf von Aden, in: Stefan Mair (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010, S. 40.

271 Vgl. Stehr: Piraterie am Horn von Afrika, S. 9.

272 Vgl. Michael Logan: Toxic Dumping Pirate Excuse or Ongoing Abuse, 04.08.2011, [http://www.somaliareport.com/index.php/post/1287/Toxic\\_Dumping\\_Pirate\\_Excuse\\_or\\_Ongoing\\_Abuse](http://www.somaliareport.com/index.php/post/1287/Toxic_Dumping_Pirate_Excuse_or_Ongoing_Abuse), (Zugriff: 10.12.2011).

273 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S. 35.

274 Wombwell: The Long War Against Piracy, S. 149.

Verfolgung von zwei vermeintlichen Fischkuttern auf, die sich aber als Handelsschiffe herausstellten. Sie versuchten, diese zu kapern, scheiterten aber dabei. Als Begründung für die Planänderung gaben die Piraten an, sie bräuchten bessere Schiffe, um ihr Einsatzgebiet erweitern zu können.<sup>275</sup> Nach über einem Monat in der Gewalt der Piraten und nachdem diese unter anderem Wertgegenstände entwendet hatten, kam die *Bonsella* frei. Die Piraten sind meistens auf höherwertige Handelsschiffe oder auch deren Besatzungen aus, da beides Geld bringt. Ab 2000 betrug die Anzahl somalischer Piratenangriffe jährlich um die 20, mit Ausnahme von 2005.<sup>276</sup> In jenem Jahr gab es auch einen aufsehenerregenden Fall, als Piraten das Kreuzfahrtschiff *Sebourn Spirit* angriffen. Dabei setzen sie automatische Waffen und sogar Granatwerfer ein.<sup>277</sup>

Nach einem Rückgang der Angriffe 2006, verursacht durch die Übernahme der Kontrolle in Südsomalia durch die Union der islamischen Gerichte, begann der rapide Anstieg der Piraterie ab 2007, der bis heute anhält. Im Jahr 2010 wurden 219 Angriffe gemeldet und 1016 Schiffsleute waren Geiseln in den Händen der Piraten. Der prozentuale Anteil der betroffenen Schiffe bei 20 000 Durchfahrten im Golf von Aden lag 2010 bei nur 0,56%. Dies ist nicht sonderlich viel. Relevante Daten zur somalischen Piraterie sind in der Tabelle dargestellt und in der folgenden Abbildung zu sehen.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Angriffe somalischer Piraten	21	10	45	20	44	111	217	219
Schiffsentführungen	1	0	15	5	12	42	47	49
Geiseln	26	10	241	87	177	815	867	1016
getötete Seeleute	0	0	0	1	2	4	4	8

Abbildung 16: Vgl. Stehr: *Piraterie am Horn von Afrika*, S. 6

275 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 149.

276 Vgl. Stehr: *Piraterie am Horn von Afrika*, S. 6.

277 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 152.

### Somalische Piraterie 2003 - 2010

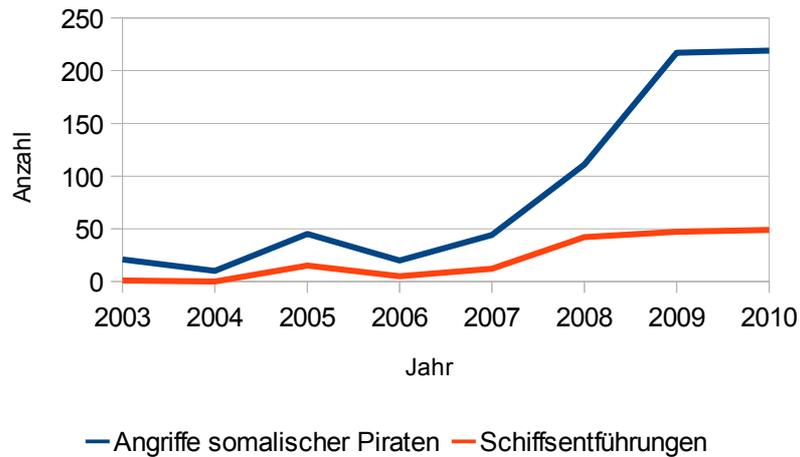


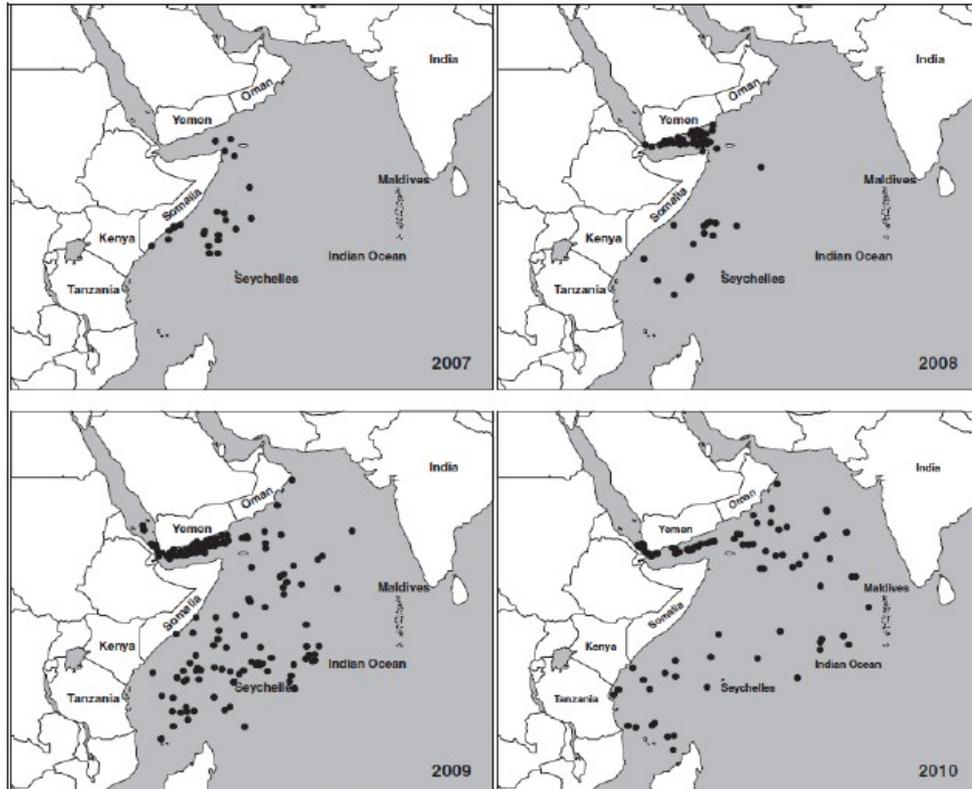
Abbildung 17: Vgl. Stehr: *Piraterie am Horn von Afrika*, S. 6

Auf einen Vergleich der Piraterie mit der Region Ostafrika wurde verzichtet, weil nahezu alle bekannten Angriffe somalischer Piraten zugerechnet werden. Diese sind laut den Daten im IMB Bericht 2010 in den eigenen Gewässern, im Roten Meer, im indischen Ozean, im Golf von Aden und im Arabischem Meer tätig.<sup>278</sup> Vorfälle vor den Küsten Omans werden ihnen ebenfalls zugesprochen.

Die Erweiterung des Aktionsradius und die Häufigkeit der somalischen Piraten wird in Abbildung 16 deutlich. So haben sie zu Beginn ihrer Aktivitäten Angriffe vor der eigenen Küste und in der nahen Hohen See im indischen Ozean durchgeführt. Ab 2009 erstreckte sich ihr Jagdgebiet noch tiefer in den indischen Ozean hinein bis zu den Seychellen, während die Angriffe 2010 sogar bis hin zu den Malediven reichten. Diese erhebliche Erweiterung ist durch den Einsatz sogenannter Mutterschiffe möglich. Dabei wird ein zuvor entführtes Schiff, z. B. ein Fischkutter, zur Tarnung benutzt. Wenn ein Handelsschiff in der Nähe ist, stoßen sie mit schnellen kleinen Booten dazu und wechseln dann eventuell komplett auf dieses neu gekaperte Schiff.

<sup>278</sup> Vgl. ICC-IMB Annual Report 2010, S. 6.

Versuchte und erfolgreiche Piratenangriffe zwischen Juni 2007 und Juni 2010



Quelle: U.S. Government Accountability Office, September 2010

Abbildung 18: Vgl. Petretto: *Somalia keine Lösung*, S. 7

Im Grunde ist die Vorgehensweise der somalischen Piraten recht einfach, auch wenn sie auf den ersten Blick beeindruckend ist. Sie ist im Vergleich zur südostasiatischen Piraterie bei weitem nicht so komplex. Die dortigen Piraten waren dazu in der Lage, ganze Schiffe samt Ladung und Besatzung verschwinden zu lassen. Diese Schiffe wurden neu registriert und weiterverkauft. Die Piraten am Horn von Afrika setzten, im Gegensatz zu den asiatischen, vor allem auf Schiffsentführungen, wie Abbildung 14 deutlich macht. Da Somalia ein *failed state* ist und es keine regulären Märkte wie in den *weak states*, z. B. Indonesien, gibt, können sie gestohlene Ladungen selten weiterverkaufen oder das Schiff gar neu registrieren und verkaufen. In Somalia gibt trotz des Schwarzmarkts keine richtige Infrastruktur, um schwer bewegliche Ladungen veräußern zu können. Aus diesem Grund konzentrieren sich die somalischen Piraten auf die Lösegelderpressung für entführte Schiffe und deren Schiffsbesatzungen. Diese Tatsache wiederum erklärt, warum es zu recht wenigen Todesfällen kommt. Lebende Besatzungen sind bares Geld wert. Für die Entführten ist die angewendete Gewalt dennoch schlimm, weil es bei den Entführungen des Öfteren zu Verletzungen kommt. Langwierige Lösegeldverhandlungen sind für viele der Opfer belastend.

Das erpresste Geld wird unter den Piraten, Hintermännern und Dorfbewohnern aufgeteilt. Laut den Angaben eines Piratenanführers gehen 50% an die Piraten, welche das Schiff kapern, 30% an die Hintermänner und Unterstützer, die die Aktion im Vorfeld vorfinanzieren und mit Waffen versorgen, und 20% an die Dorfbewohner, die die Piraten mit Nahrung versorgen und manchmal die Schiffe bewachen. Gelegentlich werden auch die Armen unterstützt.<sup>279</sup> Piraterie hat also einen positiven Effekt auf die somalische Wirtschaft. Aus diesem Grund ist die Unterstützung der Piraten durch die lokale Bevölkerung verständlich und es wird deutlich, warum die Piraterie immer populärer wurde. Diese lokale Unterstützung ist für die Piraten neben der Nichtexistenz des staatlichen Gewaltmonopols nützlich, da sie von keiner Seite mit Verfolgung zu rechnen haben. Einzig allein die Union der Islamischen Gerichte verfolgte die Piraterie bei ihrer kurzfristigen Machtübernahme 2006.

Als Reaktion auf die immer häufiger auftretenden Vorfälle der Piraterie hat die internationale Gemeinschaft unterschiedlich reagiert. So helfen Schiffe, die im Rahmen des Anti-Terrorkampfes an der Operation *Enduring Freedom* am Horn von Afrika teilnehmen.<sup>280</sup> Hatten die Piraten in der Vergangenheit die Schiffe des *World Food Programme* angegriffen, so wurden diese später von Militärschiffen eskortiert. Als die Piraterie 2008 bedrohlicher wurde, entschlossen sich mehr Staaten, an der Bekämpfung der Piraterie mitzuarbeiten. Neben den USA nimmt die EU im Rahmen der Operation ATALANTA an der Bekämpfung der Piraterie vor Somalia teil. Zu den nicht-westlichen Ländern, die die Piraterie am Horn von Afrika bekämpfen, zählen unter anderem Russland, Indien, Japan, Pakistan und auch China. Dabei ist das Engagement des Letzteren zu beachten, denn es ist das erste Mal seit 500 Jahren, dass ein chinesisches Kriegsschiff außerhalb chinesischer Gewässer unterwegs ist. Die rechtliche Basis zur Bekämpfung der Piraterie bildet das im Völkerrecht verankerte Recht auf Verfolgung der Piraten durch jeden Staat auf der Hohen See. Weiterhin hat der UN-Sicherheitsrat die Rechte der Staaten bei der Bekämpfung der Piraterie vor Somalia in den Resolutionen UN-SC Res 1816, 1838, 1846 sowie 1851 erweitert.<sup>281</sup> Zunächst wurde die Verfolgung von Piraten innerhalb der territorialen Gewässer ermöglicht, sofern der betroffene Staat einwilligte. Weitere Resolutionen statteten die Staaten mit der Erlaubnis aus, alle notwendigen Mittel im Kampf gegen die Piraterie einzusetzen und die Piraten innerhalb der somalischen Gewässer als auch an Land zu bekämpfen.<sup>282</sup>

279 Vgl. Wombwell: *The Long War Against Piracy*, S. 146f.

280 Vgl. Gary E. Weir: *Fish, Family, and Profit. Piracy and the Horn of Africa*, in: Elleman et al.: *Piracy and Maritime Crime*, 2010, S. 208.

281 Stehr: *Piraterie am Horn von Afrika*, S. 135-144.

282 Vgl. Ebd., S. 135-144.

Dieser Aufmarsch der Kriegsschiffe vor der somalischen Küste hat, wie es die Daten des IMB zeigen, nicht zu einer Verringerung der Piraterie geführt. Sie wurde, wenn überhaupt, höchstens leicht eingedämmt. Es scheint so, als hätten sich die somalischen Piraten an die Anwesenheit der Kriegsschiffe angepasst. Mögen die Kriegsschiffe einen Korridor für das Geleit von Handelsschiffen geschaffen haben, so sind es doch zu wenige, um eine effektive Abschreckung auszuüben. Die Piraterie bleibt ein relativ risikoloses Geschäft für die somalischen Piraten. Deren Aktionen haben die internationale Gemeinschaft bewogen, Maßnahmen gegen die Piraterie am Horn von Afrika zu unternehmen. Allerdings erscheint die Reaktion der Staaten wie eine Symptombekämpfung, wenn an Land keine Lösungen gefunden werden. Für ein stärkeres Engagement dort scheint das Risiko zu groß zu sein und die Schäden, welche die Piraten anrichten, zu gering.

## 5. Die Bekämpfung der Piraterie

Die Piraterie ist ein globales Phänomen nichtstaatlicher Gewalt, das weltweit in unterschiedlichen Formen und ebenso aus verschiedenen Gründen auftreten kann. Diese müssen nicht alle gleichzeitig gegeben sein. Im Zuge dieses Kapitels werden einige der Möglichkeiten diskutiert, wie die Piraterie bekämpft wird und welche Alternativen noch in Frage kommen. Außerdem werden die bei der Bekämpfung der Piraterie entstehenden Probleme in den bisher getroffenen Maßnahmen gegen dieses besondere Verbrechen seitens der Staaten, Reeder und anderer betroffener Akteure thematisiert. Der große Schwerpunkt in diesem Kapitel zur Bekämpfung der Piraterie liegt auf den *failed states*, da deren schwach ausgeprägte oder nicht vorhandene Staatlichkeit das Entstehen der Piraterie begünstigt.

### 5.1 Geographie

James A. Wombwell identifiziert in seinem Werk zum Kampf gegen die Piraterie die Geographie als einen von drei Faktoren, die das Entstehen der Piraterie begünstigen.<sup>283</sup> In den jeweiligen historischen Fallstudien, die auch in Kapitel 3 behandelt werden, zeigt er, wie sich die geographischen Gegebenheiten positiv auf die Seeräuberei ausgewirkt haben. Enge Meeresspassagen oder auch das Vorhandensein von zahlreichen Inseln, wo sich die Piraten vor der Verfolgung versteckten, waren und sind noch immer für diese wichtig. Es hat sich im Wesentlichen hinsichtlich der Geographie in den Jahrhunderten wenig verändert. Nach wie vor bevorzugen die Seeräuber die Nähe zu dicht befahrenen Seehandelsrouten, wo sie leicht ihre Ziele finden können. Dies zeigt sich insbesondere in den drei in dieser Diplomarbeit behandelten Fallstudien. Die Piraten in der Straße von Malakka konnten in der engen Meeresstraße leichter ihre zahlreichen Ziele angreifen als auf Hoher See. Vor den Küste Nigerias ereignen sich ebenfalls viele Angriffe, da das Nigerdelta gute Versteckmöglichkeiten bietet und viele Schiffe die nigerianischen Häfen anlaufen. Den Golf von Aden passieren jährlich an die 20 000 Schiffe und genau dort finden auch die meisten Angriffe somalischer Piraten statt. Somalia hat eine lange Küste, von der aus ein großes Operationsgebiet der Piraten abgedeckt werden kann.

---

283 Verweis auf Kapitel 3 „Die Geschichte der Piraterie“.

Das Problem mit dem Faktor Geographie hinsichtlich einer Lösung der Piraterie liegt in der Tatsache, dass sie unveränderlich ist. Sie ist gegeben und solange die Schiffe beispielsweise diese engen Meeresstraßen passieren müssen, wird immer eine potentielle Gefahr bestehen. Als eine mögliche Lösung wurde hin und wieder eine Umfahrung der gefährlichen Gebiete in Betracht gezogen. Dieser Ansatz wurde immer wieder aus Kostengründen nicht weiterverfolgt, denn die Schiffe benötigen für die längeren Fahrten mehr Zeit, was im Endeffekt in höheren Kosten resultiert.

Aus diesen Gründen ist der Faktor Geographie bei der Bekämpfung weltweit besonders zu beachten. Die für die Handelsschifffahrt derzeit gefährlichen Gebiete sind geographisch eingrenzbar und die getroffenen Maßnahmen müssen auf diese konzentriert werden.

## **5.2 Einsatz von privaten Sicherheitsfirmen**

Das hohe Vorkommen der Piraterie in den Brennpunkten deutet auf eine mangelnde Sicherheit in den Gewässern der dortigen Staaten hin. Diese Staaten können also die Sicherheitsfunktion nicht vollends erfüllen, auch wenn sie es versuchen. Sie sind demnach nicht in der Lage, beispielsweise die von ihrem Territorium ausgehende Gewalt zu kontrollieren. Um dieses Problem einigermaßen für die Handelsschifffahrt zu lösen, kam die Idee auf, private Sicherheitsfirmen zu engagieren. Dadurch soll mangelnde staatliche Sicherheit durch den privaten Sektor kompensiert werden. Dabei lassen sich diese Sicherheitsfirmen einerseits auf den jeweiligen Handelsschiffen oder Passagierschiffen einsetzen, aber andererseits auch zur Sicherung der Küsten.

Ein gutes Beispiel für einen möglichen Einsatz von Privaten auf Schiffen lieferte der amerikanische General David Petraeus vor dem Repräsentantenhaus 2009.<sup>284</sup> Ausgehend von den Erfahrungen vor Somalia und der schwierigen bzw. unmöglichen Überwachung eines solch großen Gebietes durch die vorhandenen Kriegsschiffe, empfahl er den Reedereien, bewaffnete Sicherheitsleute auf den Handelsschiffen einzusetzen. Diese Idee stieß aber bei vielen Schiffsverbänden aus mehreren Gründen auf Widerstand.

---

284 Vgl. Lara Jakes: Petraeus: Shipping Industry Should Consider Armed Guards, in Huffington Post, 24.04.09, [http://www.huffingtonpost.com/2009/04/24/petraeus-shipping-industr\\_n\\_191322.html](http://www.huffingtonpost.com/2009/04/24/petraeus-shipping-industr_n_191322.html), (Zugriff: 17.12.2011).

Zum einem könnte der Einsatz von bewaffneten privaten Sicherheitsleuten eine Spirale der Gewalt auslösen, in der die Piraten mit noch größeren Waffen und noch brutaler vorgehen. Die somalischen Piraten ziehen es bis jetzt vor, die Geiseln verhältnismäßig gut zu behandeln, weil sie Lösegeld wollen. Petraeus hat selbst eingeräumt, dass der Erfolg des Einsatzes von Privaten begrenzt sein kann, wenn die Piraten z. B. Granatwerfer einsetzen.<sup>285</sup> Hans- Heinrich Nöll vom Verband deutscher Reeder lehnt die Bewaffnung von zivilen Schiffen ebenfalls ab, weil er eine Eskalation befürchtet.<sup>286</sup> Allerdings befürwortet er, die langsamen Schiffe bei einer Durchquerung eines gefährlichen Gebiets mit einigen Soldaten an Bord zu schützen. Diese können, so Nöll, bei größerer Gefahr auf die Rückendeckung seitens der Kriegsschiffe in der Nähe zählen.<sup>287</sup> Zu erwähnen ist, dass der Einsatz von Waffen auf zivilen Schiffen unter anderem auch deshalb problematisch ist, weil einige von ihnen gefährliche Güter transportieren, die im Falle eines Kampfes eventuell explodieren könnten.

Ein weiterer Grund für die Ablehnung von privaten Sicherheitsfirmen liegt in den Kosten für das Anheuern ebendieser. So werden die durchschnittlichen Kosten für die Sicherung eines Transits um das Horn von Africa auf ca. 80 000 US\$ geschätzt.<sup>288</sup> Diese Kosten können variieren, abhängig von der Art des gekauften Schutzes. Die Stationierung von drei oder vier Sicherheitsleuten ist sicherlich billiger als die Eskorte durch ein eigenes Boot der Sicherheitsfirma. Die Zahlen dazu sind schwer zu erfahren, da die Privaten ihre Geschäftsgeheimnisse wahren möchten und die Reeder selbst, welche sie engagieren, keine öffentliche Aufmerksamkeit wollen. Abgelehnt wird der Einsatz von Söldnern von Seiten der Reeder auch deswegen, weil viele Staaten keine bewaffneten Seeleute innerhalb ihrer Gewässer tolerieren.

Eine weitere Einsatzmöglichkeit von privaten Sicherheitskräften gegen Piraten stellt die Sicherung der Küsten dar, wenn die staatliche Marine dazu nicht in der Lage ist. Laut Roger wurden in der Vergangenheit mehrere Sicherheitsfirmen beauftragt, die maritime Sicherheit um Somalia sicherzustellen, die aber nicht effektiv waren oder gar nicht erst tätig wurden.<sup>289</sup> So unterzeichnete die somalische Übergangsregierung einen Vertrag mit der französischen

---

285 Vgl. Jakes: Petraeus: Shipping Industry Should Consider Armed Guards.

286 Vgl. Wiese: Piraterie. Neue Dimensionen eines alten Phänomens, S. 172.

287 Vgl. Ebd., S.172.

288 Vgl. Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, 2010, S. 15.

289 Vgl. Roger Middleton: Piracy in Somalia Threatening global trade, feeding local wars, in: Africa Programme AFP BP 08/02, S. 1,

<http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>,

(Zugriff: 16.12.2011).

Sicherheitsfirma *Secopex*, welche unter anderem für die Sicherheit auf See und für die des somalischen Präsidenten sorgen sollte. Finanziert sollte das Unterfangen von der internationalen Gemeinschaft werden, aber bis jetzt ist die Firma dort nicht tätig geworden.<sup>290</sup> Es scheint so, als ob dieses Unterfangen keinen seriösen Hintergrund hatte.

Eine weitere Firma namens SOMCAN (Somali Canadian Coastguard) hatte von 2002 -2005 den Auftrag von der Regierung in Puntland, die Aufgaben einer Küstenwache zu erfüllen. Bekannt wurde die Firma vor allem dann, als drei ihrer Mitarbeiter wegen angeblicher Piraterie in Thailand zu Haftstrafen verurteilt wurden.<sup>291</sup> In gewisser Weise ähnelt dieses Beispiel, sofern die Taten tatsächlich wahr sind, dem Engagement von Kaperern durch die Staaten in der Vergangenheit. Diese und andere Fälle zeigen, dass der Einsatz von privaten Sicherheitsfirmen im Falle Somalias zum Schutz von Küstengewässern kein Erfolg war.

Ein möglicher Einsatz von Sicherheitsfirmen auf Schiffen und auch zum Schutz der Küsten ist also auf den ersten Blick sinnvoll, wenn die staatlichen Kapazitäten zur Bekämpfung der Piraterie nicht ausreichen oder nicht vorhanden sind. Er birgt allerdings Gefahren für die Besatzungen und die Schiffe. Es kann auch nicht sichergestellt werden, dass die engagierten Söldner tatsächlich im Ernstfall kämpfen werden. Da sie keiner staatlichen Marine dienen, sind sie nur sich selbst und dem Geld verpflichtet. Außerdem ist die staatliche Autorisierung von privater Gewalt auf den Meeren problematisch, weil sie zugleich das staatliche Gewaltmonopol in den territorialen Gewässern untergräbt. Gegen die Piraten, welche private Interessen verfolgen, werden wiederum Akteure benutzt, die selbst eigene private Interessen verfolgen. Die Staaten haben sich in der Vergangenheit in Form der Kaperfahrer der privaten Gewalt bedient und es hat letztendlich zu einer Eskalation der Situation auf den Meeren geführt, welche, wie das Kapitel 3 zeigt, nur mühsam entschärft werden konnte. Wenn noch mehr private Akteure auf den Meeren tätig sind, trägt dies eher zu mehr Unsicherheit als zur Sicherheit bei.

---

290 Vgl. Middleton: Piracy in Somalia Threatening global trade, feeding local wars, S.11.

291 Vgl. Ebd., S. 11.

### 5.3 Rechtliche Maßnahmen

Eine effektive Bekämpfung der Piraterie wird durch zahlreiche und komplizierte rechtliche Probleme erschwert. Es gibt, wie in Kapitel 2 beschrieben, eine moderne Definition der Piraterie innerhalb des SRÜ, aber diese ist sehr eng und weist andere Schwächen auf. Das Seerechtsübereinkommen ermöglicht den Staaten, wie früher die Piraterie zu bekämpfen, aber dies ist nicht zwingend. Weiterhin enthält das SRÜ keine Stellen über die Weise, wie Piraten bestraft werden sollen. Jeder Staat hat das Recht, Piraten auf Hoher See zu verfolgen, aber bei deren Bestrafung ist nationales Recht anzuwenden. Das Problem besteht darin, dass die meisten Staaten keinen Strafbestand der Piraterie im nationalen Recht haben und dieses Verbrechen beispielsweise wie einen Raub am Land ahnden. Es wäre für die Bekämpfung der Piraterie daher sinnvoll, wenn sich der Strafbestand der Piraterie auch im nationalen Recht niederschlagen würde. Die Gesetze sollten auch den strafverschärfenden Umstand der Besonderheit des Verbrechens berücksichtigen, denn die Angriffe erfolgen meist auf Hoher See und sind auch für die Besatzungen sowie die Umwelt besonders gefährlich.<sup>292</sup>

Damit die Piraterie auch im Rahmen des nationalen Rechts bekämpft werden kann, müssen die Staaten und diverse andere Organisationen, wie z. B. das IMB, einheitliche Definitionen von Piraterie haben. Es ist eine Klarheit im Pirateriebegriff erforderlich. Ein wichtiger Unterschied in der Definition des SRÜ im Vergleich zu der des IMB liegt im privaten Motiv der Piraten. Diese verfolgten auch in der langen Geschichte der Piraterie das Ziel der Selbstbereicherung durch den Seeraub. Dagegen erfasst die IMB-Definition auch politisch oder religiös motivierte Taten als Akte der Piraterie bzw. des bewaffneten Seeraubes. Schiffsentführungen durch Terroristen wären also als Piraterie zu bezeichnen.

Der Hintergrund dieser Zusammenlegung von privaten und politischen Motiven ist insofern verständlich, als sowohl von Piraten als auch von Terroristen eine besondere Gefahr ausgeht. Dies geschieht, weil man sich beispielsweise eine bessere Bekämpfung beider unter dem gleichen Oberbegriff erhofft.<sup>293</sup> Allerdings liegt das Problem hierin, dass zwei völlig verschiedene Verbrechensarten zusammengelegt werden, die nicht zusammen gehören. *„Selbst militärische Berater etwa vom Danish Institute for Military Studies können nicht umhin, festzustellen, dass sich Terroristen und revolutionäre Bewegungen vor allem darin von*

292 Vgl. Stehr: Piraterie und Terror auf See, S.18.

293 Vgl. Birgit Mahnkopf: Piraten am Horn von Afrika – Eine neue Gefahr für die globale Sicherheit, in: ÖFSK(Hg.) Band 58: Söldner, Schurken, Piraten, Berlin & Wien, 2010, S. 145.

*Piraten und der organisierten Kriminalität unterscheiden, dass erstere „für eine dritte Sache kämpfen“ und nicht nur für den eigenen Vorteil.*<sup>294</sup> Diese Zusammenlegung ist also daher zu kritisieren, da sie die Grenzen zwischen privat und politisch motivierten Akteuren verschwinden lässt.

Der Weg zur Unterscheidung, was als Piraterie zu gelten hat und was nicht, war langwierig und schwierig. Nur weil es Schwierigkeiten bei der Bekämpfung von Piraterie und Terrorismus gibt, dürfen sie nicht auf die gleiche Weise behandelt werden. Die Beibehaltung des privaten Zweckes als eines der wichtigsten Definitionsmerkmale der Piraterie ist bei einer möglichen völkerrechtlichen Reform der Definition beizubehalten. Ebenso wäre es für die Bekämpfung der Piraterie und die statistische Erfassung der Vorfälle sinnvoll, wenn die Arbeitsdefinitionen wie die des IMB das private Motiv aufnehmen würden. Eine einheitliche Definition verhindert das Wirrwarr, wer als Pirat zu gelten hat und wer nicht. Somit wäre dann auch eine rechtliche Verfolgung wesentlich leichter.

Eine mögliche neue Definition der Piraterie sollte Bestandteile aus dem SRÜ und der IMB-Definition enthalten. Folgende Bestandteile sollten unter anderem enthalten sein:

- privater Zweck – aus SRÜ
- Anwendung von Gewalt – aus SRÜ & IMB
- Inklusion von territorialen Gewässern – aus IMB
- Inklusion von anderen betroffenen Objekten auf den Meeren, wie z. B. Bohrinseln, als mögliches Ziel von Piraten neben Schiffen und den Personen auf ihnen.
- Streichung der Luftpiraterie aus der Definition – aus SRÜ

Neben den unterschiedlichen Definitionen wird die Bekämpfung der Piraterie auch durch andere Gesetze in den Staaten verkompliziert. Wenn europäische Kriegsschiffe Piraten festsetzen, kommt es häufig vor, dass diese lediglich entwaffnet und wieder freigelassen werden. Die Deutsche Marine beispielsweise hat nur militärische und keine polizeilichen Befugnisse, um gegen die Piraten vorzugehen.<sup>295</sup> So dürfen die Piraten nicht festgenommen werden, weil sie dann innerhalb von nur 48 Stunden vor einen Haftrichter treten müssen. Sie werden daher zunächst festgesetzt und erst ab der Übergabe an einen Bundespolizisten in Dschibuti beginnen die Fristen.<sup>296</sup>

---

294 Mahnkopf: Piraten am Horn von Afrika, S. 145.

295 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S.165.

296 Vgl. Ebd., S. 163.

Außerdem ist es schwierig, mutmaßliche Piraten von anderen Zivilisten auf See zu unterscheiden, da erstere ihre Waffen oft, sobald ein Kriegsschiff in der Nähe ist, ins Wasser werfen. In anderen Fällen werden diese Beweismittel auch von den Marineschiffen selbst nach der Festsetzung im Wasser entsorgt, da der schlechte Zustand, z. B. von Granatwerfern, einen Transport gefährlich macht. Hilfreich bei einer Beweisführung gegen Piraten sind neben Zeugenaussagen auch Filmaufnahmen der Seeräuber auf frischer Tat.

Erschwert wird die rechtliche Verfolgung von Piraten, da viele Staaten Piratenprozesse scheuen. Es wird davon ausgegangen, dass die somalischen Piraten nach ihrer Haftverbüßung um Asyl ansuchen werden, das ihnen auch wegen erheblicher Gefahr für das eigene Leben in Somalia zu gewähren ist.<sup>297</sup> Die Staaten wollen also aus innenpolitischen Gründen eine ungewollte Zuwanderung durch verurteilte Piraten verhindern. Neben dieser komplizierten rechtlichen Lage und innenpolitischen Gründen werden die Piraten auch wegen der hohen Kosten der Prozesse freigelassen. So kostet die Verurteilung eines Piraten in Europa ungefähr 246 000 US\$ und in Nordamerika 335 733 US\$.<sup>298</sup> Um diese diversen rechtlichen und politischen Probleme zu umgehen, haben die Verteidigungsminister aus Europa bei einem Treffen 2010 vorgeschlagen, die Prozesse in Partnerländern abzuhalten.<sup>299</sup> Zu diesen Ländern zählen unter anderem Kenia, Mauritius, die Seychellen und Tansania. Diese Staaten werden finanziell vom UNODC<sup>300</sup> dabei unterstützt.<sup>301</sup> Allerdings sind deren Justizsysteme noch mehr als jene in Europa überlastet und überfordert.

Einen interessanten Vorschlag zur Bekämpfung der Piraterie machte der Sicherheitsrat der UN auf Vorschlag Russlands.<sup>302</sup> Er schlug vor, die Piraten vor besondere internationale Piratentribunale zu stellen. Hier käme der internationalen Seegerichtshof in Hamburg in Frage. Da dieser jedoch nicht über die Kompetenz und die Mittel dazu verfügt und es innerhalb der UN erhebliche Widerstände gegen diesen Vorschlag gab, wurde er nicht weiterverfolgt.<sup>303</sup>

---

297 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 168.

298 Vgl. Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, S. 19.

299 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 170.

300 UNODC = United Nations Office on Drugs and Crime.

301 Vgl. Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, S. 19.

302 Vgl. Kneissler: Piraten-Terror, S. 170.

303 Vgl. Ebd., S.170.

Wie beschrieben, besteht die Notwendigkeit von einheitlichen nationalen Gesetzen, um die Piraterie erfolgreicher als bisher verfolgen zu können. Weiterhin müssen die Staaten ihre bereits bestehenden Gesetze überprüfen und gegebenenfalls anpassen, damit sich eine Verurteilung weniger kompliziert gestaltet. Im Falle Deutschlands ist es zu empfehlen, der Marine selbst aufgrund der Besonderheit der Piraterie polizeiliche Befugnisse zu geben. Im internationalen Rahmen müssen die Zuständigkeiten bei der Verfolgung eindeutiger geklärt werden und bei etwaigen Reformen müssen sich nicht nur die am Seehandel am stärksten beteiligten Staaten engagieren, sondern auch andere. Die Sicherheit auf den Weltmeeren liegt im Interesse aller. Abschließend ist zu sagen, dass auf rechtlicher Ebene wichtige Schritte bei der Bekämpfung der Piraterie gemacht wurden und weiterhin gemacht werden müssen, auch wenn der Weg langwierig ist.

## 5.4 Die Stärkung der Staatsfunktionen

Die Geschichte zeigt, dass eine erfolgreiche Bekämpfung der Piraterie immer nur dann erfolgreich war, wenn langfristig anhaltende Maßnahmen an Land getroffen wurden. Kurzfristige militärische Maßnahmen haben nie zu einem nachhaltigen Erfolg geführt, denn nach kurzer Zeit kehrte die Piraterie in den betroffenen Gebieten immer wieder zurück. Piraten führen ihre Angriffe zwar auf See aus, aber sie haben ihre Unterschlüpfe an Land. Aus diesem Grund reicht es nicht aus, die Piraterie nur auf See zu verfolgen. Daher müssen Wege gefunden werden, wie jene die Piraterie begünstigenden Ursachen im positiven Sinne verändert werden können.

In dieser Diplomarbeit wurde die These aufgestellt, dass die Zugehörigkeit zu den *failed states* eine der günstigen Bedingungen für Piraterie ist. Eine Möglichkeit zur Veränderung dieser führt über *nation-* oder *state building*. Bei ersterem wird versucht, in der Gesellschaft eines Staates eine gewisse nationale Identität<sup>304</sup> innerhalb der Bevölkerung zu entwickeln. Dieser schwierige Weg wird versucht, wenn eine Gesellschaft in einem hohen Maß heterogen und das Gemeinschaftsgefühl schwach ist. Im Unterschied zu *nation building* zielt *state building* auf den Aufbau von staatlichen Strukturen bzw. Funktionen ab, wobei die herrschende Elite einbezogen wird.<sup>305</sup> Für die Bekämpfung der Piraterie werden Maßnahmen im Bereich *state building* empfohlen, denn externe Akteure haben nach Schneckener in

---

304 Vgl. Schneckener: *States at Risk*, S. 20.

305 Vgl. Ebd., S. 20.

diesem Bereich eher Erfolg als beim deutlich schwierigeren *nation building*.<sup>306</sup>

Dieser Weg wird auch in dieser Arbeit vorgezogen, denn eine Verbesserung der Lage in den *failed states* muss zuerst über die Sicherheit erfolgen, da das Gewaltmonopol in diesen Staaten, wenn überhaupt, kaum vorhanden ist. Erst wenn dieses durchgesetzt und ein gewisses Maß an Sicherheit an Land vorhanden ist, können andere Maßnahmen im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich nachhaltigen Erfolg haben. Infolgedessen würden sich weniger Menschen der Piraterie widmen. Sie hätten die Sicherheit und die Möglichkeit, ihren Lebensunterhalt durch konventionelle Arbeit zu sichern. Die Piraterie würde also auch keine gesellschaftliche Anerkennung in den jeweiligen Staaten finden, da es eine Alternative zum kriminellen Weg gäbe. Rein sicherheitspolitische Maßnahmen reichen für einen langfristigen Erfolg im Kampf gegen die Piraterie zwar nicht aus, aber diese sind ein guter Anfang. Der Umfang und die Form solcher Maßnahmen müssen wegen der zum Teil unterschiedlichen Ursachen von Land zu Land angepasst werden. Wenn bestimmte erfolgreiche Bekämpfungsmuster aus einem anderen Land ohne Anpassungen übernommen werden, kann es vorkommen, dass diese dann nicht ihre erwünschte Wirkungen entfalten.

In den Anrainerstaaten der Straße von Malakka wurde in den letzten Jahren massiv im Sicherheitsbereich investiert. Sie verfügen über mehr Marineschiffe und arbeiten im Kampf gegen die Piraterie besser zusammen als in der Vergangenheit. Dies hat eine abschreckende Wirkung auf die dortigen Piraten gehabt, was die Zahlen des IMB auch belegen.<sup>307</sup> Dies zeigt, dass eine Unterstützung der *failed-* und *weaks states* im Sicherheitsbereich, sei es in Form von finanziellen Mitteln oder Marineschiffen, zumindest kurzfristig erfolgreich sein kann. Auf diese Weise kann einem Staat bei der Durchsetzung seines Gewaltmonopols innerhalb seiner Territorialgewässer geholfen werden.

Nigeria als möglicher weiterer Kandidat für solch eine Unterstützung hat, wie beschrieben, eine zu kleine Marineflotte für die Überwachung der eigenen Küste. Des Weiteren können externe Akteure direkt in Form von Interventionen tätig werden. Sie können beispielsweise eine international geführte Küstenwache in den betroffenen Seegebieten aufbauen, sofern ein Staat dazu eine Zustimmung gibt. Weiterhin besteht die Möglichkeit eines Engagements bei der Bekämpfung der organisierten Kriminalität, etwa in der

---

306 Vgl. Schneckener: *States at Risk*, S. 21.

307 Siehe Kapitel 4 „Die Straße von Malakka – Indonesien“.

Aufspürung von Hintermännern, die sich oft im Ausland befinden oder in der Bekämpfung des illegalen Waffenhandels. Ohne Waffen und ohne die Unterstützung von außen ist es für die Piraten schwieriger, komplexe Akte der Piraterie zu begehen. Ebenso müssen allgemein Fortschritte in der Transparenz und der Korruptionsbekämpfung erzielt werden. Wenn ein von der Piraterie betroffener Staat Maßnahmen in Form von repressiver Politik verstärkt, so kann dies zusammen mit den sozial und ökonomisch motivierten Maßnahmen zu einem Erfolg gegen die Piraterie führen. Das Risiko, von der Marine gefasst und in weiterer Folge verurteilt zu werden, muss eine abschreckende Wirkung auf potentielle Täter haben.

Was die Stärkung der Sicherheitsfunktion in Somalia angeht, so ist dieses Land ein ganz besonderer Fall im Vergleich zu den anderen Ländern in den ausgewählten Fallstudien. Die Maßnahmen, die in der Straße von Malakka erfolgreich waren, sind dort nicht ausreichend. Das Land hat nur eine machtlose Übergangsregierung, der weder mehr Geld noch mehr Schiffe helfen würden. Im Falle Somalias sind die bisher versuchten Einmischungen allesamt erfolglos geblieben, Sicherheit in Somalia zu etablieren. Nach Petretto herrsche in der Frage zur Lösung der somalischen Konflikte Ratlosigkeit.<sup>308</sup> Sie schlägt vor, ohne weiter zu präzisieren wie, dass Kompromisse zwischen den lokalen und externen Akteuren geschlossen werden müssen, damit die Piraterie erfolgreich zu bekämpfen ist.<sup>309</sup>

Bis jetzt hat die UN-Autorisierung zum Einsatzes von Kriegsschiffen vor Somalia, die Piraten auch in den Territorialgewässern zu verfolgen, bescheidene Ergebnisse gebracht. Die Anwesenheit der Kriegsschiffe hat keine abschreckende Wirkung auf die Piraten, da die Wahrscheinlichkeit, in dem riesigen Gebiet gefasst zu werden, gering ist. Außerdem verfügt die somalische Übergangsregierung über keine Macht, die Piraten an Land zu verfolgen. In Puntland wurde einigen der Piraten von den dortigen Behörden der Prozess gemacht, doch war dies nur ein Tropfen auf den heißen Stein.<sup>310</sup> Ohne eine Stärkung der staatlichen Strukturen können die dort abgehaltenen Prozesse nicht den hiesigen Standards auch nur Ansatzweise gerecht werden. Dies führt daher zur Notwendigkeit eines stärkeren Engagements der internationalen Gemeinschaft im Land, allerdings muss dazu das Zögern der Staaten, wieder ein Risiko einzugehen, überwunden werden. Aufgrund der besonderen Lage Somalias am Golf von Aden muss sich die internationale Gemeinschaft zwangsläufig mit dem Thema beschäftigen. Von der Piraterie sind die Flaggenstaaten, die Reeder, die ihre

---

308 Vgl. Petretto: Somalia und Piraterie, S. 12.

309 Vgl. Ebd., S. 13.

310 Vgl. Bowden et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, S. 18.

Sitze meist in Industriestaaten haben, sowie die Entwicklungsländer betroffen, wobei Letztere das Gros der Besatzungen auf den betroffenen Schiffen stellen.

Ein mögliches Szenario für die Bekämpfung der Piraterie in Somalia lässt sich in Kürze folgendermaßen umreißen. Die Bemühungen der externen Akteure haben die besten Chancen auf Erfolg, wenn sie mit lokalen Partnern zusammenarbeiten. In Frage kommen dafür Somaliland und Puntland, da die Sicherheitslage dort besser ist als im Süden. Dafür ist finanziellen Unterstützung notwendig, aber auch eine verlässliche Küstenwache müsste ausgebildet werden. Dazu müssen die Menschen dort überzeugt werden, dass die Piraterie auch für sie schädlich ist. Eine schlechte Sicherheitslage ist für den Handel schädlich und verhindert Wohlstand. Weiterhin gefährden die Piraten die WFP-Nahrungshilfslieferungen nach Somalia. Letztendlich müssen die externen Akteure bei ihren Bemühungen Durchhaltevermögen zeigen, denn die bisherigen Profiteure der Piraterie werden mit Sicherheit Widerstand leisten.

#### **5.4 Andere Herangehensweisen bei der Bekämpfung**

Zusätzlich zu den bisher präsentierten Möglichkeiten zur Bekämpfung der Piraterie gibt es noch weitere Wege, die maritime Sicherheit zu steigern:

- Bewaffnung der Besatzungen: Auf der Hohen See sind die Schiffe möglichen Piratenangriffen ausgeliefert und Marineschiffe brauchen oft zu lange, um helfen zu können. Als Lösung dieses Problems bietet sich Bewaffnung und Training der Crews zur Selbstverteidigung. Einige der Piraten lassen von ihren Angriffen ab, sofern sich das potentielle Opfer wehrt. Neben den höheren Kosten für diese Lösung ist sie auch hinsichtlich einer möglichen Eskalation der Gewalt auf See problematisch.<sup>311</sup> Ebenso dulden viele Staaten innerhalb ihrer Gewässer keinen Transport von Waffen. In Zeiten von internationaler Terrorabwehr kann das Mitführen eben dieser Waffen zur Selbstverteidigung zu Missverständnissen mit den Küstenwachen führen.

---

311 Vgl. Petretto: Somalia und Piraterie, S. 14.

- Vergrößerung der Schiffscrews<sup>312</sup>: In den letzten Jahrzehnten wurden die Schiffsbesatzungen aus Kostengründen und wegen des technologischen Fortschritts immer mehr verkleinert. Jetzt fahren selbst auf den großen Tankern nur mehr einige Seeleute mit. Weniger Seeleute bedeuten auch weniger Wachpersonal, das sich dem Schiff nähernde mögliche Gefahren rechtzeitig erkennen kann. Eine Vergrößerung des Wachpersonals würde also die Sicherheit auf den Schiffen erhöhen.
- Keine Zahlung von Lösegeldern<sup>313</sup>: Diese Option steht den Reedern ebenso zur Verfügung, denn mit jeder Lösegeldzahlung finanzieren und ermutigen sie weitere Angriffe. Aus unterschiedlichen Gründen werden die Gelder jedoch meistens im Geheimen gezahlt. Eine Weigerung könnte, z. B. bei somalischen Piraten, zu einer Änderung der Taktik führen, in der das Überleben der Besatzungen nicht mehr erstrebenswert ist.
- Verlässlichere Daten: Die Reeder müssen die Vorfälle häufiger als bis jetzt an das IMB melden, damit zuverlässige Statistiken über das wahre Ausmaß der Piraterie erstellt werden können. Des Weiteren ist bei der Bekämpfung der Piraterie der Gewinn von Daten über die Hintermänner unerlässlich, welche die Unternehmungen finanzieren.
- Nichtstun<sup>314</sup>: Wie in Kapitel 4 beschrieben, betrug in Südostasien im Jahr 2000 der Prozentsatz der Schiffe, die Ziel eines Piraterieangriffs wurden 0,15% und im Golf von Aden im Jahr 2010 0,56%. Angesichts der bisher relativ geringen Schäden, welche die Piraterie dem Welthandel zufügt, kann die Option des Nichtstuns in Erwägung gezogen werden. Eine mögliche Bekämpfung der Piraterie im Fallbeispiel Somalia ist finanziell gesehen teuer und politisch höchst riskant. Die Ignoranz dieses maritimen Problems ist dennoch gefährlich, weil die Gefahr von den Crews und den Schiffseigentümern getragen wird. Ebenso besteht die Gefahr, dass es zu einer Umweltkatastrophe kommt, wenn z. B. ein Tanker auf Grund läuft oder wenn eine Verschlechterung der Sicherheitslage zu einer Unterbrechung des Seehandels führt.<sup>315</sup>

---

312 Vgl. Marley: *Modern Piracy. A Handbook*, S. 38.

313 Vgl. Middleton: *Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars*, S. 11.

314 Vgl. Ebd., S. 11f.

315 Vgl. Ebd., S. 12.

## 6. Fazit

Die Piraterie als eine Form privater Gewalt auf See existiert vermutlich seit dem Beginn der Schifffahrt. Ihr Ende, wie in Robert Desnos Klagelied, wurde zu früh verkündet. Im 20. Jahrhundert blieb sie auf einem so niedrigen Niveau, dass sie für nicht mehr existent erklärt wurde, obwohl es doch hin und wieder zu kleineren Vorfällen kam. Die Piraterieangriffe in der Straße von Malakka und vor der Küste Nigerias beweisen das. Die Piraterie gibt es also in mehreren Regionen der Welt und sie kann sich je nach Region in der Welt unterscheiden.

Die Piraterie ist ein höchst komplexes Thema, wie es diese Diplomarbeit zeigt. Wenn sich jemand heutzutage politikwissenschaftlich mit ihr beschäftigen will, so müssen viele Aspekte berücksichtigt werden. Es ist dabei am besten, in der Vergangenheit anzufangen. Als Ausgangspunkt können dabei die theoretischen Überlegungen Ciceros zum Piraten und des Piratenbegriffes selbst dienen. Seiner Ansicht nach ist der Pirat ein besonderer Feind, dem gegenüber eine Gemeinschaft keine Verpflichtungen einget. Also sind alle Mittel bei der Bekämpfung gegen Piraten erlaubt. Andere Gelehrte wiederum sind beispielsweise der Ansicht, dass sich die Piraten von vornherein in einem Kriegszustand mit allen befinden und ihnen deshalb kein Krieg erklärt werden kann. Tatsache ist, dass sich aus all diesen theoretischen Überlegungen, von Cicero bis zur Moderne, ein Universalitätsprinzip herausgebildet hat. Da Piraten Feinde aller sind, haben auch alle Staaten das Recht, diese zu verfolgen.

Dieses Prinzip hat sich auch im SRÜ niedergeschlagen, welches von einer Mehrheit der Staaten unterzeichnet wurde. Dieses gibt jedem Staat das Recht, einen Piraten auf Hoher See festzusetzen und ihn vor Gericht zu stellen. Das Zustandekommen dieses Abkommens war für die Bekämpfung der Piraterie wesentlich, da es die Piraterie durch mehrere Merkmale definierte, wie beispielsweise: ein privates Motiv, Akt der Piraterie geht von einem Schiff aus gegen ein anderes und der Ort der Vorfalls muss auf der Hohen See stattfinden. Diese Definition ist in der Theorie durchdacht, scheitert aber an der Realität, da sich die meisten Piraterievorfälle innerhalb der nationalen Gewässer ereignen. Der Definition nach wären Piratenangriffe z. B. in der berühmten Straße von Malakka nicht als solche zu klassifizieren, sondern eher als bewaffneter Raub nach nationalem Recht. Dies war einer der Gründe, warum das IMB eine eigene und weit gefasste Arbeitsdefinition für die Klassifizierung von Piraterie

und den bewaffneten Seeraub eingeführt hat. Deren Definition erfasst allerdings auch politische Angriffe, wobei in dieser Diplomarbeit bei der Bekämpfung der Piraterie der Standpunkt einer Trennung zwischen aus eigennützigen privaten Gründen motivierter Piraterie und politischen Akten, wie z. B. Terrorismus, vertreten wird. Piraten kapern Schiffe aus eigennützigen Gründen und nicht, weil sie damit etwa eine Gefängnisfreilassung erpressen wollen bzw. die Versenkung eines Schiff auch zum eigenem Schaden in Kauf nehmen, wie es mögliche Terroristen tun.

Bei der Analyse der Piraterie in der heutigen Zeit sind weiterhin andere relevante Punkte aus dem Seerecht zu beachten. Die Einteilung der Seegebiete ist wichtig, da per SRÜ-Definition die Piraterieangriffe, wie zuvor argumentiert, auf Hoher See stattfinden. Außerdem ist es den Kriegsschiffen eines Staates bei der unmittelbaren Verfolgung von Piraten nicht erlaubt, in die Nationalgewässer eines anderen Staates einzudringen. Dieser Schwachpunkt im Völkerrecht wird von den Piraten oft ausgenutzt, da die Staaten in vielen Fällen eine Einmischung in die eigene Souveränität ablehnen.

Im Zuge dieser Diplomarbeit zur Piraterie auf den Weltmeeren wurden die aufgeworfenen Fragen, warum es die Piraterie noch gibt und was aus ihrer Geschichte zu lernen ist, in den jeweiligen Kapiteln beantwortet. Dabei wurde von der These ausgegangen, dass es eine Verbindung zwischen dem Vorkommen der Piraterie und den *failed states* gibt. Nach Ullrich Schneckener sind solche gescheiterten Staaten nicht in der Lage, ihre drei Staatsfunktionen der Wohlfahrt, der Legitimation/ Rechtsstaatlichkeit sowie der Sicherheit zu erfüllen. Als ein taugliches Instrument, die *failed states* zu identifizieren und zu kategorisieren, hat sich der FSI erwiesen. Die Zuweisung von Punkten für das Maß der Staatlichkeit in den jeweiligen Bereichen ergibt eine Möglichkeit, die gescheiterten bzw. schwachen Staaten von den stabileren in der Rangfolge im FSI zu trennen. Für die Piraterie ist die Identifizierung solcher Staaten insbesondere wichtig, da solche Staaten ihr legitimes Gewaltmonopol gegen nichtstaatliche Gewaltakteure nicht durchsetzen können und es somit von ihren Territorien aus zu Angriffen auf die Schifffahrt kommt. Im Schatten schwacher Staatlichkeit treten zahlreiche nichtstaatliche Akteure auf, zu denen die Piraten zählen. Dies trifft besonders auf die gescheiterte Staaten, wie z. B. Somalia, zu. In diesem Land hat die Zentralgewalt in Form der Übergangsregierung nur einen sehr begrenzten Einflussbereich. Es lässt sich daher argumentieren, dass gescheiterte Staaten ideale Bedingungen für das Entstehen der Piraterie bieten. Die *failed states* Theorie bietet eine gute mögliche Erklärung für die

Existenz der Piraterie in der heutigen globalisierten Welt, aber sie hat auch einige Schwächen, weshalb es notwendig ist, andere mögliche Ursachen der Piraterie zu beachten. Dazu zählen unter anderem die geographische Lage der Staaten zu den häufig befahrenen Schiffsrouten, die Küstenlänge, die Gelegenheit, die kulturelle Akzeptanz von Piraterie, sichere Rückzugsorte an Land, das Vorhandensein von legalen und schwarzen Märkten, die gegenwärtige Technologie und einige mehr. Für die Existenz der Piraterie gibt es keine monokausalen Ursachen, da viele der genannten Faktoren einen Einfluss darauf haben können. Diese können alle gleichzeitig auftreten, müssen es aber nicht.

Die empirische Analyse der heutigen Piraterie hat gezeigt, dass das Ausmaß der gemeldeten Piraterie nur einen Teil der realen Zahl der Vorfälle wiedergibt. Die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Angriffe wird auf bis zu 50% geschätzt. Außerdem ist beim Umgang mit den Zahlen zur Piraterie vom IMB oder anderen Organisationen Vorsicht geboten. Sie sind auch von ihrer geographischen Präzision ungenau als auch bedingt zuverlässig. Durch die Zahlen lässt sich beweisen, dass die Piraterie in mehreren Regionen der Welt vorkommt. Die Zahl der Angriffe betrug im Jahr 1984: 50, 1997: 250 und 2000 rund 469. Über einen langen Zeitraum hat es also einen Anstieg gegeben, was zum Teil mit dem Ende des Ost-West-Konflikts und dem Zusammenbruch von Staatlichkeit in einigen Ländern zu erklären ist. Im analysierten Zeitraum der gegenwärtigen Piraterie von 2000 bis 2010 kam es zu einem Auf und Ab bei den Angriffen. Das Jahr 2006 markiert den Tiefstpunkt, was mit dem Einbruch der Piraterie in Somalia zu erklären ist, das von der Union der Islamischen Gerichte verursacht wurde. Danach kam es zu einem Anstieg, insbesondere ab 2008, so dass im Jahr 2010 die Zahl der Piraterieangriffe weltweit auf einem ähnlich hohen Niveau war wie im Jahr 2000. Das Jahr 2011 wurde nicht einbezogen, da der IMB-Jahresbericht während des Verfassens der Diplomarbeit noch nicht veröffentlicht worden war.

Die These, dass es eine Verbindung zwischen der Piraterie und den *failed states* gibt, lässt sich durch die Zahlen belegen. So haben sich beispielsweise im Jahr 2007 laut Donna Nincic 98,4% der erfolgreichen und versuchten Angriffe vor den Küsten dieser Staaten ereignet. Allerdings darf aufgrund der Zugehörigkeit zu den *failed states* nicht angenommen werden, dass es deshalb zwangsläufig in all diesen gescheiterten Staaten zur Entstehung der Piraterie kommt. Denn es gibt Staaten, die im FSI auf den vorderen Plätzen liegen, also ein hohes Maß an Staatszerfall haben, die über einen Meereszugang verfügen und in denen es trotzdem zu keinen bzw. nur vereinzelt Piraterieangriffen kommt. Zu diesen Staaten ist der

Sudan zu zählen oder auch Ghana und D.R. Kongo. Die Zugehörigkeit zu den *failed states* ist also ein möglicher, aber nicht der alleinige Grund für die Existenz der Piraterie heute. In den Fallstudien zur Piraterie in Ostafrika (Somalia), Westafrika (Nigeria) und Südostasien (Straße von Malakka), wurde die aufgestellte These untersucht und der Versuch unternommen, sie auch dort zu beweisen. In allen drei Fallstudien lassen sich die jeweiligen Länder als *failed-*, *failing-* bzw. *weak states* durch den FSI klassifizieren. Zu den Ersteren zählen Somalia und Nigeria, wohingegen in Südostasien die Anrainerstaaten der Straße von Malakka eher als Letztere zu bezeichnen sind. Es ist durchaus möglich, dass ein anderer Experte sie dennoch in die Gruppe der gescheiterten Staaten einreicht. Dies ist oft eine Frage des Standpunkts und der eigenen Kriterien bei der Beurteilung der Lage.

In Nigeria ereignen sich die meisten Vorfälle in den nigerianischen Häfen bzw. innerhalb der Nationalgewässer, die strenggenommen nach dem SRÜ nicht als Piraterie zu klassifizieren sind. Daher ist die Anwendung der IMB-Definition in dieser Fallstudie sinnvoll. Der FSI klassifiziert Nigeria als einen *failed state*, in dem es unter anderem zahlreiche nichtstaatliche Gewaltakteure gibt. Von 2003 – 2010 gab es dort ein Auf und Ab der Piraterie, was sich auch zum Teil in der Verschlechterung der Positionierung des Landes im Index widerspiegelt. In der Vergangenheit kam es immer wieder zu vermehrten Piraterieangriffen, wenn es im Inneren des Landes zu politischen Unruhen kam. Der Ursprung der maritimen Bedrohung in Nigeria und dem Nigerdelta hat mehrere Ursachen, die alle zusammen die Piraterie begünstigen. Neben den politischen und religiösen Unruhen zählen dazu die schlechte ökonomische Entwicklung, die Korruption, die Geographie, die ökologische Verschmutzung des Nigerdeltas und die zahlreichen potentiellen Ziele für die Piraten. Im Unterschied zu den Piraten in anderen Regionen der Welt ziehen es die nigerianischen vor, die Ladung zu stehlen und in manchen Fällen die Besatzungen zu entführen, wobei sie gewaltsam vorgehen. Es ist davon auszugehen, dass es in Zukunft zu häufigeren Piraterieangriffen auf Schiffe kommen wird, wenn es im Land zu vermehrten religiösen und politischen Spannungen kommt.

Die Straße von Malakka ist eine bedeutende Meeresstraße für den Seehandel und war um die Jahrtausendwende als Brennpunkt der Piraterie bekannt. Dort haben sich die Piraterieangriffe ebenfalls in den nationalen Gewässern der Anrainerstaaten ereignet. Ausgehend vom FSI lässt sich ein Problem bei der Durchsetzung des Gewaltmonopols in den Anrainerstaaten feststellen. Dies wurde insbesondere in der Vergangenheit deutlich, als es in Zeiten politischer und ökonomischer Krise zu vermehrten Piraterieangriffen kam. Weitere

Ursachen der dortigen Piraterie waren die geographische Lage, die Gelegenheit, die Korruption, die Kultur der Piraterie, das geringe Risiko, gefasst zu werden, und die Überfischung der See. Die südostasiatischen Piraten kennzeichnen sich durch zum Teil hohe Organisationsfähigkeit aus. So war es ihnen möglich, ganze Schiffe samt Ladung und Besatzung verschwinden zu lassen und die Schiffe dann neu registrieren zu lassen. Sie gingen dabei oft äußerst gewalttätig vor. Die Sicherheitslage hat sich in der Vergangenheit in den betroffenen Länder erheblich verbessert, als die Staaten ihre Küstenwachen aufrüsteten und zu regionaler Kooperation bereit waren, die sie zuvor abgelehnt haben. Der Einsatz von repressiven Mitteln hat Auswirkungen auf das verringerte Vorkommen der Piraterie. Von 2008-2010 gab es jährlich zwei Piraterieangriffe, was für eine deutliche Verbesserung der Lage spricht. Aus der südostasiatischen Fallstudie lassen sich daher mögliche Ansätze zur Bekämpfung der Piraterie in anderen Teilen der Welt ableiten.

Der derzeit aktuellste Brennpunkt der Piraterie befindet sich in Ostafrika, dem Horn von Afrika. Die Mehrheit der derzeitigen Piratenangriffe weltweit wird von den somalischen Piraten begangen. Als Erklärung dafür kommt das Fehlen einer zentralen und durchsetzungsfähigen Regierung seit dem Zerfall der Barré-Regime 1991. In der Abwesenheit des Staates können dort seitdem zahlreiche nichtstaatliche Akteure Gewalt ausüben. Der Staat Somalia belegt seit mehreren Jahren den ersten Platz im FSI und ist somit das Paradebeispiel für einen gescheiterten Staat. Von 2000-2006 gab es einige Piratenangriffe auf die Schiffe, die beispielsweise den Golf von Aden durchqueren müssen. Eine beträchtliche Steigerung erfuhr die Piraterie ab 2007 bis 2010, wobei in Letzterem 219 Angriffe gezählt wurden. Somit besteht auch hier ein Zusammenhang zwischen Piraterie und der Zugehörigkeit zu den gescheiterten Staaten. Allerdings kommen noch einige andere Ursachen hinzu, welche die somalische Piraterie erklären können. Illegale Fischerei in den somalischen Gewässern durch ausländische Fischereikutter, die Entladung von Giftmüll in der See, die Nähe zu den wichtigen Handelsrouten, eine lange Küste, Straflosigkeit an Land, ein relativ geringes Risiko bei einem Angriff, eine hohe Belohnung und einige mehr können das Vorkommen der Piraterie erklären. Die beträchtliche Steigerung ab 2007 ist vermutlich mit einer Etablierung der Piraterie als einem möglichen Weg zum Geld zu erklären. Die anfänglichen Erfolge der Piraten haben später viele Nachahmer gefunden. Im Gegensatz zu Piraten in anderen Teilen der Welt zielen die somalischen Piraten auf Geiselnahmen und weniger auf den Diebstahl gesamter Ladungen oder Schiffe. Dies ist damit zu erklären, dass sie keine gute Infrastruktur haben, um größere Waren an Land zu veräußern bzw. ein schwacher Staat mit korrupten

Beamten nicht vorhanden ist. Die internationale Gemeinschaft patrouilliert in den Gewässern um Somalia in den Operationen „Enduring Freedom“ oder auch „Atalanta“. Die bisherigen Bemühungen waren allerdings nahezu wirkungslos und hatten keine abschreckende Wirkung auf die somalischen Piraten.

Die jährlichen Kosten, welche die Piraterie weltweit verursacht, schwanken, je nach Schätzung, von 500 Millionen - 25 Milliarden US\$. Das ist auf den ersten Blick viel, aber verglichen mit dem Schaden von ca. 50 Mrd. US\$, der durch Frachtdiebstahl an Land entsteht, fällt er deutlich kleiner aus. Im Jahr 2010 wurde für einen südkoreanischen Öltanker die bisherige Rekordsumme von 9,5 Millionen US\$ gezahlt. Die Lösegelder können durch spezielle Versicherungen abgedeckt werden, was dazu führt, dass sich Staaten zum Teil nicht stärker im Kampf gegen die Piraterie engagieren wollen, da die Versicherungen die Schäden oft abdecken. Verglichen mit der enormen Größe des Seehandels ist der Schaden gering und nur sehr wenige Schiffe auf See werden Opfer von Piraten. In der Straße von Malakka lag der Prozentanteil der jährlich betroffenen Schiffe bei ca. 0,15% und im Golf von Aden lag er für das Jahr 2010 bei 0,56%. Daher kann nicht gesagt werden, dass eine sehr große Gefahr von der Piraterie für die Seefahrt ausgeht. Allerdings ist sie für die betroffenen Schiffe und deren Besatzungen dennoch nicht zu vernachlässigen. Diese müssen stets eine mögliche Kaperung in den gefährlichen Gebieten befürchten und die einzelnen Reeder können durch die Piraterie wirtschaftlich ruiniert werden.

Was die Bekämpfung der Piraterie angeht, so gibt es mehrere Herangehensweisen die zum Erfolg führen können. Einige von ihnen sind mehr erfolgversprechend als andere. Der Faktor Geographie ist unabänderlich für die Bekämpfung der Piraterie, es sei denn, die Reeder ziehen es vor, große Umfahrungen in Kauf zu nehmen, die sie aber aus praktischen Gründen meistens ablehnen. Eine Möglichkeit bietet sich im Bereich der Formulierung einer neuen einheitlichen Definition der Piraterie, die Kennzeichen wie das private Motiv beibehält, nationale Gewässer und andere Objekte neben Schiffen auf See inkludiert und die Gewalt als Mittel zur Durchsetzung erwähnt. Ebenfalls müssen die Staaten diese Definition in nationales Recht übernehmen und die Gerichte müssen den Umstand der Besonderheit der Piraterie in der Strafe besonders berücksichtigen. Ein möglicher Einsatz von privaten Sicherheitsfirmen ist zu kritisieren, weil dies einerseits zu einer Spirale der Gewalt zwischen nichtstaatlichen Akteuren führen kann und das staatliche Gewaltmonopol noch weiter ausgehöhlt wird. Andererseits sind Waffen an Bord von Schiffen aus sicherheitstechnischen Gründen in Zeiten

internationaler Terrorabwehr abzulehnen. Da der bisherige Einsatz nur von Marineschiffen vor Somalia keinen Erfolg hatte, muss die Bekämpfung an Land erfolgen. In Südostasien hatten verstärkte Kontrollen zwar eine abschreckende Wirkung, aber nur weil diese ebenfalls von Maßnahmen an Land begleitet wurden. Die Geschichte der Piraterie zeigt, dass langfristige Lösungen im Kampf gegen die Piraterie nur am Land zu erzielen sind. Rein militärische Vorgehensweisen, die in der Vergangenheit darin bestanden, die Piratennester an der Küste mit Kanonen zu beschießen oder Militärexpeditionen aufs Land zu entsenden, haben nur zu kurzfristigen Erfolgen geführt, denn nach kurzer Zeit kam es immer wieder zu erneuten Piraterievorfällen. Eine Lösung muss ebenfalls auf dem Land erfolgen, weil die Piraten dort ihre Verstecke haben und dort lokale Unterstützung genießen. Die politische Instabilität hat genauso wie heute bereits in der Vergangenheit das Entstehen der Piraterie begünstigt.

Aus der Geschichte der Piraterie ist daher zu lernen, dass Piraterie vor allem durch langfristiges Engagement auf dem Land zu bekämpfen ist. Dies kann durch gezielte Maßnahmen im *state building* erfolgen. Dabei muss zunächst ein gewisses Maß an Sicherheit im Inneren eines Staates existieren, damit andere Projekte im Wohlfahrts- und Sozialbereich erfolgreich sein können. Nur wenn in allen drei Bereichen Erfolge vorzuweisen sind, kann ihr auch die lokale Unterstützung der Piraterie entzogen werden und sie somit erfolgreich bekämpft werden. Dies ist zweifellos schwierig, weil die bisherigen Profiteure der Piraterie keinesfalls einfach aufgeben werden. Ein langfristiges Engagement der Staaten auf dem Land ist im Falle Somalias zudem sehr riskant, vor allem weil die bisherigen Bemühungen allesamt gescheitert sind. In Staaten, in denen ein gewisses Maß an Staatlichkeit vorhanden ist, sollte die internationale Gemeinschaft Unterstützung leisten. Das Risiko des Engagements in Somalia muss gewagt werden, da die Piraterie sonst auf unbegrenzte Zeit florieren wird und es zu einer Störung des Handels am Horn von Afrika kommen kann. Ebenso wird die lokale Bevölkerung nie aus dem Teufelskreis der Gewalt herauskommen, da die Piraterie auch für sie selbst schädlich ist. Dies zeigte sich in der Vergangenheit durch die Piratenangriffe auf die Hilfsschiffe des World Food Programme (WFP).

# Anhang

## Auszug aus dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen 1982<sup>316</sup>

### **Art. 100** Pflicht zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Seeräuberei

Alle Staaten arbeiten in grösstmöglicher Masse zusammen, um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

### **Art. 101** Definition der Seeräuberei

Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen:

a) 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 Luftfahrzeugs,

ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte;

b) jede freiwillige Beteiligung am Einsatz eines Schiffes oder Luftfahrzeugs in Kenntnis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, dass es ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug ist;

c) jede Anstiftung zu einer unter Buchstabe a oder b bezeichneten Handlung oder jede absichtliche Erleichterung einer solchen Handlung.

**Art. 102** Seeräuberei durch ein Kriegsschiff, Staatsschiff oder staatliches Luftfahrzeug, dessen Besatzung gemeutert hat

Seeräuberische Handlungen, wie in Artikel 101 definiert, die von einem Kriegsschiff, Staatsschiff oder staatlichen Luftfahrzeug begangen werden, dessen Besatzung gemeutert und die Gewalt über das Schiff oder Luftfahrzeug erlangt hat, werden den von einem privaten Schiff oder Luftfahrzeug begangenen Handlungen gleichgestellt.

---

<sup>316</sup> Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft: Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (mit Anlagen), SR Nummer:0.747.305.1, [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0\\_747\\_305\\_15.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_747_305_15.html), (Zugriff: 29.12.2011).

**Art. 103** Definition eines Seeräuberschiffs oder -luftfahrzeugs

Ein Schiff oder Luftfahrzeug gilt als Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug, wenn es von den Personen, unter deren tatsächlicher Gewalt es steht, dazu bestimmt ist, zur Begehung einer Handlung nach Artikel 101 benutzt zu werden. Das Gleiche gilt für ein Schiff oder Luftfahrzeug, das zur Begehung einer derartigen Handlung benutzt worden ist, solange es unter der Gewalt der Personen verbleibt, die sich dieser Handlung schuldig gemacht haben.

**Art. 104** Beibehaltung oder Verlust der Staatszugehörigkeit eines Seeräuberschiffs oder -luftfahrzeugs

Ein Schiff oder Luftfahrzeug kann seine Staatszugehörigkeit beibehalten, obwohl es zum Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug geworden ist. Die Beibehaltung oder der Verlust der Staatszugehörigkeit bestimmt sich nach dem Recht des Staates, der sie gewährt hat.

**Art. 105** Aufbringen eines Seeräuberschiffs oder -luftfahrzeugs

Jeder Staat kann auf Hoher See oder an jedem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch Seeräuberei erbeutetes und in der Gewalt von Seeräubern stehendes Schiff oder Luftfahrzeug aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeugs festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnahmen. Die Gerichte des Staates, der das Schiff oder Luftfahrzeug aufgebracht hat, können über die zu verhängenden Strafen entscheiden sowie die Massnahmen festlegen, die hinsichtlich des Schiffes, des Luftfahrzeugs oder der Vermögenswerte zu ergreifen sind, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter.

**Art. 106** Haftung für Aufbringen ohne hinreichenden Grund

Erfolgte das Aufbringen eines der Seeräuberei verdächtigen Schiffes oder Luftfahrzeugs ohne hinreichenden Grund, so haftet der aufbringende Staat dem Staat, dessen Zugehörigkeit das Schiff oder Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch das Aufbringen verursachten Verlust oder Schaden.

**Art. 107** Schiffe und Luftfahrzeuge, die zum Aufbringen wegen Seeräuberei berechtigt sind.

Ein Aufbringen wegen Seeräuberei darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden, die deutlich als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet und als solche erkennbar sind und die hierzu befugt sind.

#### **Art. 110** Recht zum Betreten

1. Abgesehen von den Fällen, in denen ein Eingreifen auf vertraglich begründeten Befugnissen beruht, darf ein Kriegsschiff, das auf Hoher See einem fremden Schiff begegnet, ausgenommen ein Schiff, das nach den Artikeln 95 und 96 vollständige Immunität genießt, dieses nur anhalten, wenn begründeter Anlass für den Verdacht besteht, dass:

- a) das Schiff Seeräuberei betreibt;
- b) das Schiff Sklavenhandel betreibt;
- c) das Schiff nicht genehmigte Rundfunksendungen verbreitet und der Flaggenstaat des Kriegsschiffs nach Artikel 109 Gerichtsbarkeit hat;
- d) das Schiff keine Staatszugehörigkeit besitzt oder
- e) das Schiff, obwohl es eine fremde Flagge führt oder sich weigert, seine Flagge zu zeigen, in Wirklichkeit dieselbe Staatszugehörigkeit wie das Kriegsschiff besitzt.

2. In den in Absatz 1 vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung des Schiffes zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigen Schiff entsenden. Bleibt der Verdacht nach Prüfung der Dokumente bestehen, so kann es eine weitere Untersuchung an Bord des Schiffes vornehmen, die so rücksichtsvoll wie möglich durchzuführen ist.

3. Erweist sich der Verdacht als unbegründet und hat das angehaltene Schiff keine den Verdacht rechtfertigende Handlung begangen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

4. Diese Bestimmungen gelten sinngemäss für Militärluftfahrzeuge.

5. Diese Bestimmungen gelten auch für jedes andere ordnungsgemäss befugte Schiff oder Luftfahrzeug, das deutlich als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet und als solches erkennbar ist.

#### **Art. 111** Recht der Nacheile

1. Die Nacheile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaats guten Grund zu der Annahme haben, dass das Schiff gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften dieses Staates verstossen hat. Diese Nacheile muss beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer, der Archipelgewässer, des Küstenmeers oder der Anschlusszone des nacheilenden Staates befindet, und darf ausserhalb des Küstenmeers oder der Anschlusszone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Ein Schiff, das ein innerhalb des Küstenmeers oder der Anschlusszone fahrendes fremdes Schiff zum Stoppen auffordert, muss

sich zum Zeitpunkt, in dem das fremde Schiff diese Aufforderung erhält, nicht selbst innerhalb des Küstenmeers oder der Anschlusszone befinden. Befindet sich das fremde Schiff in einer Anschlusszone, wie sie in Artikel 33 bestimmt ist, so darf die Nacheile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz diese Zone errichtet wurde.

2. Das Recht der Nacheile gilt sinngemäss für die in der ausschliesslichen Wirtschaftszone oder auf dem Festlandsockel einschliesslich der Sicherheitszonen um Anlagen auf dem Festlandsockel begangenen Verstösse gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften des Küstenstaats, die in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen auf die ausschliessliche Wirtschaftszone oder den Festlandsockel einschliesslich dieser Sicherheitszonen anwendbar sind 3. Das Recht der Nacheile endet, sobald das verfolgte Schiff das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates erreicht.

4. Die Nacheile gilt erst dann als begonnen, wenn sich das nacheilende Schiff durch die ihm zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel davon überzeugt hat, dass das verfolgte Schiff, eines seiner Boote oder andere im Verband arbeitende Fahrzeuge, die das verfolgte Schiff als Mutterschiff benutzen, sich innerhalb der Grenzen des Küstenmeers oder gegebenenfalls innerhalb der Anschlusszone, der ausschliesslichen Wirtschaftszone oder über dem Festlandsockel befinden. Die Nacheile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Stoppen aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es von dem fremden Schiff wahrgenommen werden kann.

5. Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die deutlich als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet und als solche erkennbar sind und die hierzu befugt sind.

6. Erfolgt die Nacheile durch ein Luftfahrzeug, so:

a) finden die Absätze 1–4 sinngemäss Anwendung;

b) muss das Luftfahrzeug, welches das Schiff zum Stoppen auffordert, dieses so lange selbst aktiv verfolgen, bis ein von ihm herbeigerufenes Schiff oder anderes Luftfahrzeug des Küstenstaats an Ort und Stelle eintrifft, um die Nacheile fortzusetzen, es sei denn, das Luftfahrzeug kann das Schiff selbst festhalten. Um das Festhalten eines Schiffes ausserhalb des Küstenmeers zu rechtfertigen, genügt es nicht, dass dieses von dem Luftfahrzeug bei einer tatsächlichen oder vermuteten Rechtsverletzung lediglich gesichtet wurde, sondern es muss auch von dem Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die

Nachteile ohne Unterbrechung fortsetzen, zum Stoppen aufgefordert und verfolgt worden sein.

7. Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates festgehalten und zur Untersuchung durch die zuständigen Behörden dieses Staates in einen seiner Häfen geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grund gefordert werden, dass das Schiff auf seiner Fahrt, weil die Umstände dies erforderlich machten, über einen Teil der ausschliesslichen Wirtschaftszone oder der Hohen See geleitet wurde.

8. Wurde ein Schiff ausserhalb des Küstenmeers unter Umständen gestoppt oder festgehalten, welche die Ausübung des Rechts der Nachteile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder dadurch erlittene Verlust oder Schaden zu ersetzen.

### Einteilung der Länder

Einteilung der Länder nach Regionen Abbildung 8							
Fernost	Südostasien	Südasien	Naher Osten	Ostafrika	Westafrika	Südamerika	Andere
China	Indonesien	Bangladesh	Arabischer Golf	Ägypten	Angola	Argentinien	Äquatorial Guinea
Südchinesisches Meer	Malaysia	Indien	Arabisches Meer	Eritrea	D.R. Kongo	Brasilien	Belgien
Taiwan	Myanmar	Indischer Ozean	Iran	Golf v. Aden	Elfenbeinküste	Dominikanische Republik	Benin
	Straße v. Malakka	Sri Lanka	Irak	Kenia	Ghana	Ecuador	Bulgarien
	Straße v. Singapur		Oman	Madagaskar	Guinea	El Salvador	Costa Rica
	Solomon Inseln		Saudi Arabien	Mosambik	Kamerun	Guyana	Frankreich
	Papua Neu Guinea			Rotes Meer	Liberia	Haiti	Golf v Oman
	Philippinen			Somalia	Mauretania	Honduras	Großbritannien
	Thailand + Golf			Südafrika	Marokko	Jamaika	Guinea Bissau
	Vietnam			Tansania	Nigeria	Karibik	Kaspisches Meer
					Senegal	Kolumbien	Kongo
					Sierra Leone	Kuba	Pazifik
					Togo	Martinique	Seychellen
						Panama	USA
						Peru	
						Surinam	
						Trinidad	
						Venezuela	



# Failed States Index Data 2011

FS-11-11 (11-07B)

		Demographic Pressures	Refugees and IDPs	Group Grievance	Human Flight	Uneven Development	Poverty and Decline	Legitimacy of the State	Public Services	Human Rights and Rule of Law	Security Apparatus	Factionalized Elites	External Intervention	TOTAL SCORE
1	Somalia	9.7	10.0	9.5	8.2	8.4	9.3	9.8	9.4	9.7	10.0	9.8	9.7	113.4
2	Chad	9.2	9.5	9.4	8.0	8.9	8.5	9.8	9.6	9.3	9.2	9.8	9.1	110.3
3	Sudan	8.5	9.6	9.9	8.2	9.1	6.4	9.4	9.0	9.7	9.6	9.9	9.5	108.7
4	Congo (D. R.)	9.7	9.6	8.3	7.7	9.2	8.7	9.0	8.9	9.2	9.6	8.8	9.5	108.2
5	Haiti	10.0	9.2	7.3	8.9	8.8	9.2	9.4	10.0	8.0	8.4	8.8	10.0	108.0
6	Zimbabwe	9.3	8.2	9.0	9.3	9.2	9.0	9.3	9.0	9.2	9.0	9.6	7.8	107.9
7	Afghanistan	9.1	9.3	9.3	7.2	8.4	8.0	9.7	8.5	8.8	9.8	9.4	10.0	107.5
8	Central African Republic	8.9	9.6	8.6	5.8	8.9	8.1	9.1	9.0	8.6	9.7	9.1	9.6	105.0
9	Iraq	8.3	9.0	9.0	8.9	9.0	7.0	8.7	8.0	8.6	9.5	9.6	9.3	104.8
10	Cote d'Ivoire	8.1	8.5	8.7	7.9	8.0	7.7	9.5	8.4	8.6	8.6	9.1	9.7	102.8
11	Guinea	8.2	7.7	7.9	8.3	8.4	8.6	9.4	8.7	9.2	9.3	9.2	7.8	102.5
12	Pakistan	8.8	9.2	9.3	7.5	8.5	6.6	8.6	7.3	8.7	9.4	9.1	9.3	102.3
13	Yemen	8.7	8.4	8.6	6.9	8.3	7.7	8.6	8.7	7.7	9.3	9.3	8.2	100.3
14	Nigeria	8.3	6.0	9.6	7.7	9.0	7.3	9.0	9.0	8.6	9.1	9.5	6.9	99.9
15	Niger	9.8	6.6	7.8	6.2	7.9	8.9	8.9	9.5	8.2	8.0	8.6	8.7	99.1
16	Kenya	8.8	8.5	8.7	7.6	8.5	7.0	8.9	7.8	7.7	7.9	8.8	8.5	98.7
17	Burundi	9.1	8.7	8.2	6.2	8.1	8.5	8.2	8.8	8.0	7.7	8.2	9.0	98.6
18	Myanmar	8.2	8.0	8.7	6.0	9.0	7.9	9.7	8.3	9.0	8.5	8.3	6.7	98.3
18	Guinea Bissau	8.7	7.2	5.4	7.4	8.1	8.7	9.2	8.4	7.8	9.3	9.2	8.8	98.3
20	Ethiopia	9.1	8.2	8.4	7.2	8.2	7.7	7.5	8.4	8.5	7.9	9.0	8.1	98.2
21	Uganda	8.8	8.0	8.0	6.6	8.4	7.5	7.7	8.3	7.5	8.6	8.6	8.2	96.3
22	North Korea	8.2	5.3	6.9	4.7	8.5	9.2	9.9	9.3	9.5	8.1	7.4	8.6	95.6
23	Timor-Leste	8.5	8.0	7.1	5.8	7.3	7.9	8.8	8.7	6.8	8.3	8.3	9.3	94.9
24	Cameroon	8.0	7.3	7.8	7.8	8.4	7.0	8.8	8.3	8.1	7.8	8.5	6.8	94.6
25	Bangladesh	8.3	6.5	9.2	8.1	8.4	7.7	8.0	8.0	7.1	7.9	8.9	6.2	94.4
26	Liberia	8.3	8.6	6.8	7.0	8.0	8.4	7.0	8.8	6.3	7.3	8.1	9.3	94.0
27	Nepal	7.8	7.4	9.0	5.9	8.7	7.9	7.9	7.7	8.5	7.8	8.0	7.1	93.7
28	Eritrea	8.3	6.8	6.1	7.4	6.5	8.3	8.5	8.4	8.9	7.7	8.1	8.5	93.6
29	Sri Lanka	7.0	8.6	9.4	6.9	8.4	5.3	8.5	6.1	8.6	8.0	9.5	6.8	93.1
30	Sierra Leone	8.9	7.5	6.5	8.0	8.5	8.0	7.7	8.8	6.7	6.0	7.9	7.6	92.1
31	Kyrgyzstan	7.6	6.5	8.3	7.0	7.6	7.6	9.0	6.0	8.0	8.0	8.3	7.9	91.8
32	Congo (Republic)	8.5	7.7	6.0	6.7	8.2	7.3	8.9	8.3	7.5	7.3	6.7	8.2	91.4
33	Malawi	9.1	6.5	6.0	8.1	8.0	8.8	7.9	8.2	7.0	5.2	7.6	8.7	91.2
34	Rwanda	8.9	7.3	8.2	6.8	7.4	7.0	7.1	7.8	8.2	5.8	8.4	8.0	91.0
35	Iran	6.1	7.9	8.5	6.7	7.0	5.4	9.1	5.6	9.0	8.6	9.2	7.0	90.2
36	Togo	8.1	6.5	5.4	7.0	7.9	8.0	8.0	8.5	7.7	7.3	7.8	7.1	89.4
37	Burkina Faso	8.9	6.2	5.5	6.3	8.5	8.0	7.7	8.7	6.4	7.0	7.3	8.0	88.6
38	Cambodia	7.7	5.6	7.2	7.6	6.8	7.2	8.5	8.4	8.0	6.2	8.0	7.4	88.5
39	Tajikistan	7.7	5.9	7.2	6.0	6.8	7.4	8.9	6.9	8.5	7.4	8.6	7.0	88.3
39	Uzbekistan	7.3	5.7	7.4	6.3	8.2	6.8	8.4	6.0	9.0	8.5	8.7	6.0	88.3
41	Equatorial Guinea	8.5	2.7	6.6	7.2	9.1	4.5	9.6	8.1	9.4	8.1	8.2	6.0	88.1
42	Mauritania	8.2	6.8	7.8	5.5	6.5	7.3	7.3	7.9	7.0	7.9	7.9	7.9	88.0
43	Lebanon	6.5	8.5	8.7	6.6	6.8	5.7	7.0	5.8	6.6	8.7	8.8	8.0	87.7
44	Colombia	6.7	8.7	7.5	7.9	8.6	4.1	7.5	5.6	7.2	7.5	8.0	7.7	87.0
45	Egypt	7.1	6.4	8.3	5.7	7.4	6.5	8.6	5.9	8.3	6.8	8.0	7.8	86.8
46	Laos	7.6	5.8	6.5	6.8	5.7	7.2	8.0	7.7	8.5	7.1	8.6	7.2	86.7
47	Georgia	5.8	7.5	8.0	5.5	6.9	6.0	8.4	6.0	6.9	7.9	9.0	8.5	86.4
48	Syria	5.6	8.5	8.7	6.3	7.4	5.8	8.3	5.8	8.6	7.5	7.9	5.5	85.9
48	Solomon Islands	7.9	4.5	6.8	5.1	8.0	7.6	7.9	8.1	6.5	6.7	8.0	8.8	85.9
50	Bhutan	6.6	6.9	7.8	6.8	8.2	6.9	6.6	6.9	7.6	6.2	7.5	7.0	85.0
50	Philippines	7.3	6.5	7.2	6.7	7.1	5.6	8.3	6.1	7.3	8.3	8.5	6.1	85.0
52	Angola	8.6	6.6	6.2	5.9	8.8	4.5	8.6	8.2	7.5	6.2	7.0	6.7	84.6
53	Israel/West Bank	6.8	7.6	9.6	3.8	7.8	4.3	7.3	6.5	7.9	7.0	8.1	7.8	84.4
54	Papua New Guinea	7.4	4.5	6.9	7.4	9.1	6.4	7.5	8.7	6.3	6.6	7.1	6.4	84.2
55	Zambia	8.9	7.6	5.7	6.8	7.3	7.7	7.6	7.8	6.1	5.3	5.8	7.3	83.8
55	Comoros	7.5	4.0	5.3	6.6	5.8	7.8	8.0	8.2	6.6	7.5	8.0	8.7	83.8
57	Mozambique	9.0	4.0	4.6	7.7	7.4	8.2	7.6	8.6	7.0	7.1	5.6	6.7	83.6
58	Madagascar	8.3	4.6	5.2	4.9	7.8	7.6	7.1	8.6	6.0	6.8	8.0	8.3	83.2
59	Bolivia	7.2	4.6	7.7	6.4	8.9	6.5	6.8	7.1	6.3	6.5	8.0	6.9	82.9
60	Djibouti	7.8	7.2	6.2	5.2	6.8	6.0	7.2	7.2	7.0	6.2	7.5	8.3	82.6
61	Swaziland	9.2	4.6	3.9	5.9	6.5	7.8	8.5	7.5	8.2	6.6	7.0	6.9	82.5
62	Ecuador	5.9	6.4	6.9	7.1	7.7	6.3	7.5	7.2	5.7	7.0	8.2	6.3	82.2
63	Azerbaijan	5.8	7.9	7.5	5.4	6.9	5.5	7.7	5.7	7.2	7.0	7.8	7.5	81.9
64	Indonesia	7.4	6.6	6.6	6.9	7.5	6.4	6.7	6.5	6.3	7.1	7.0	6.5	81.6
65	Tanzania	8.1	7.4	6.1	5.8	6.3	7.4	6.5	8.6	6.2	5.5	6.0	7.4	81.3
66	Moldova	6.1	4.4	6.6	7.5	6.5	6.7	7.6	6.3	6.5	7.8	8.0	7.2	81.2
66	Nicaragua	6.9	4.9	6.0	7.2	8.2	7.3	7.3	6.0	6.2	6.8	7.1	8.1	81.2
68	Fiji	5.9	3.9	7.6	6.9	7.7	7.0	8.6	5.5	6.5	7.0	7.9	6.6	81.1
69	Gambia	7.9	6.4	4.0	6.5	6.6	7.1	7.5	7.0	7.5	6.1	6.8	7.5	80.9
69	Bosnia and Herzegovina	5.0	6.8	8.4	5.9	6.8	5.2	7.6	5.0	6.1	7.0	9.2	8.0	80.9
71	Lesotho	9.0	4.6	5.0	6.8	6.1	8.1	6.9	8.2	6.0	5.5	7.0	7.2	80.4
72	China	8.2	6.2	7.9	5.6	8.6	4.4	7.9	6.6	8.8	5.7	6.9	3.3	80.1
72	Guatemala	7.3	5.6	6.9	6.5	7.7	6.5	6.8	6.9	6.9	7.6	6.0	5.3	80.1
74	Benin	8.1	7.1	3.9	6.6	7.2	7.9	6.7	8.5	5.7	6.0	5.0	7.3	80.0

		Demographic Pressures	Refugees and IDPs	Group Grievance	Human Flight	Uneven Development	Poverty and Decline	Legitimacy of the State	Public Services	Human Rights and Rule of Law	Security Apparatus	Factionalized Elites	External Intervention	TOTAL SCORE
75	Turkmenistan	6,5	4,2	6,6	5,1	7,1	6,0	8,4	6,7	8,7	7,5	7,7	5,2	79,7
76	India	8,0	5,0	8,2	6,2	8,5	5,4	5,8	7,2	5,9	7,8	6,8	4,5	79,3
76	Mali	8,8	5,3	6,0	7,3	6,7	7,8	5,5	8,2	4,9	7,1	4,5	7,2	79,3
78	Honduras	7,6	3,9	5,3	6,6	8,1	7,0	7,3	6,6	6,3	6,5	6,3	6,9	78,3
78	Thailand	6,4	6,6	8,0	4,4	7,2	4,0	8,4	5,0	7,3	7,6	8,5	4,9	78,3
80	Venezuela	6,0	4,8	7,0	6,4	7,3	6,1	7,5	5,8	7,4	7,0	7,3	5,5	78,2
81	Algeria	6,4	6,1	7,8	5,7	6,8	5,2	7,1	6,1	7,5	7,2	6,8	5,3	78,0
82	Russia	6,3	5,1	7,6	5,7	7,6	4,8	7,8	5,3	8,1	7,2	7,8	4,6	77,7
83	Belarus	6,3	3,6	6,8	4,5	6,3	6,2	8,8	5,8	8,0	6,3	8,0	7,0	77,6
84	Dominican Republic	6,5	5,5	6,1	7,9	7,5	5,8	5,8	6,8	6,3	5,8	6,8	6,2	76,9
85	Senegal	7,6	6,4	6,3	6,0	7,2	6,5	5,9	7,8	6,2	6,3	4,5	6,1	76,8
86	Cuba	6,3	5,4	5,1	6,9	6,3	6,0	6,6	5,3	7,4	6,9	6,9	7,5	76,6
87	Morocco	6,4	6,5	6,4	6,4	7,5	6,0	6,9	6,6	6,4	5,9	6,3	4,9	76,3
88	Vietnam	6,7	5,0	5,7	5,7	6,2	6,1	7,5	6,4	7,7	6,0	6,9	6,1	76,1
89	El Salvador	7,6	5,3	5,8	7,1	7,6	6,3	6,5	6,9	6,7	7,0	4,3	4,9	76,0
90	Cape Verde	7,3	4,3	4,2	8,3	6,3	6,3	6,9	6,9	5,7	5,7	5,7	8,2	75,8
91	Maldives	6,0	5,9	4,9	6,8	5,0	6,7	7,4	6,9	7,0	5,7	7,8	5,8	75,6
92	Gabon	6,8	6,2	3,3	6,1	7,9	5,5	7,5	6,7	6,7	5,7	7,1	5,8	75,3
93	Saudi Arabia	6,0	5,8	7,5	3,2	7,0	3,4	7,9	4,2	8,9	7,5	7,9	5,9	75,2
94	Mexico	6,5	4,2	6,1	6,5	7,7	6,0	6,6	5,8	5,9	7,9	5,2	6,7	75,1
95	Turkey	5,9	6,0	8,3	4,5	7,4	5,5	5,9	5,7	5,2	7,4	7,5	5,6	74,9
96	Jordan	6,4	7,6	6,7	4,7	6,9	5,8	5,7	4,9	6,8	6,0	6,3	6,8	74,5
96	Sao Tome	7,1	4,3	4,8	7,3	6,2	6,9	6,9	7,0	4,9	5,8	6,3	6,9	74,5
98	Serbia	5,3	6,4	7,5	5,0	6,5	5,7	6,5	4,9	5,3	6,5	8,0	6,8	74,4
99	Peru	6,1	4,1	6,8	6,7	8,0	5,1	6,6	6,1	5,2	7,2	6,6	5,1	73,6
100	Guyana	6,4	3,6	5,9	8,4	7,4	6,4	6,5	5,5	5,0	6,3	5,1	6,0	72,6
101	Paraguay	5,9	1,9	6,5	5,5	8,3	5,9	7,9	5,5	6,4	6,4	7,7	4,5	72,4
102	Armenia	5,5	6,6	6,0	6,6	6,2	5,3	6,6	5,0	6,5	5,2	7,0	5,8	72,3
103	Micronesia	7,1	3,5	4,2	8,0	7,2	6,7	6,3	6,9	2,5	5,4	5,6	8,5	71,9
104	Namibia	7,2	5,6	5,3	7,1	8,5	6,3	4,4	6,7	5,5	5,5	3,5	6,2	71,7
105	Suriname	6,0	3,5	6,1	7,0	7,5	6,1	6,1	4,9	5,6	5,8	5,8	6,7	71,1
106	Macedonia	4,5	4,6	7,4	6,7	6,8	6,2	6,7	4,2	5,0	6,0	6,7	6,2	71,0
107	Kazakhstan	5,5	3,8	6,0	3,8	5,9	6,2	7,2	5,1	6,9	6,2	7,7	5,9	70,2
108	Tunisia	5,5	3,4	5,6	5,2	6,6	5,0	7,2	5,3	7,7	7,0	6,8	4,8	70,1
109	Samoa	7,0	2,7	4,8	8,3	6,6	5,9	6,2	4,7	4,2	5,5	5,1	8,6	69,5
110	Ukraine	5,3	3,1	6,5	6,3	5,9	6,0	7,4	4,1	5,5	4,0	8,0	6,8	69,0
111	Libya	5,5	4,6	6,0	3,9	6,9	4,6	7,3	4,3	8,3	5,9	7,0	4,4	68,7
111	Malaysia	6,0	4,8	6,7	4,2	6,7	4,9	6,0	5,1	6,9	6,0	6,4	5,0	68,7
113	Botswana	8,9	6,4	4,5	5,6	7,4	6,3	5,0	6,0	5,0	4,1	3,3	5,4	67,9
114	Belize	6,7	5,4	4,4	7,0	6,8	5,7	6,0	5,8	3,8	5,5	4,3	6,3	67,7
114	Ghana	6,8	5,5	5,5	7,6	6,3	6,1	4,8	7,7	4,5	3,0	4,2	5,6	67,7
116	Cyprus	4,4	4,4	7,6	5,3	7,3	5,0	5,0	3,3	3,3	5,3	7,9	8,8	67,6
116	South Africa	8,4	6,7	5,9	4,1	8,2	5,3	5,5	5,5	4,6	4,5	5,9	3,0	67,6
118	Jamaica	6,2	3,4	4,3	6,7	6,2	6,3	6,5	5,9	5,3	6,3	3,7	6,3	67,1
119	Seychelles	5,8	3,9	4,8	4,9	6,6	5,4	6,8	4,1	5,8	6,1	5,7	7,1	67,0
120	Grenada	5,8	3,2	3,9	8,0	6,5	5,7	6,2	4,2	4,3	5,3	5,6	7,7	66,4
121	Albania	5,5	3,1	5,1	6,8	5,4	5,9	6,4	5,0	5,0	5,4	6,3	6,3	66,1
122	Brunei	5,1	3,9	6,2	4,1	7,8	3,4	7,7	3,2	6,7	5,6	7,4	4,7	65,8
123	Brazil	6,1	3,5	6,5	4,5	8,5	3,9	5,9	5,8	5,1	6,5	4,9	3,9	65,1
124	Trinidad	5,3	3,2	4,7	7,7	6,9	4,5	5,5	4,9	5,1	5,5	5,6	4,8	63,7
125	Antigua & Barbuda	5,2	3,0	4,1	7,6	5,9	5,1	5,8	4,3	4,5	4,9	3,7	5,8	59,9
126	Romania	5,1	3,2	6,0	5,0	5,8	5,8	5,9	4,5	4,0	4,1	5,2	5,2	59,8
127	Mongolia	5,5	1,6	4,0	1,9	6,2	5,3	5,9	5,6	6,0	5,0	5,5	7,1	59,6
128	Kuwait	5,1	3,8	4,9	4,3	5,9	4,0	5,7	2,9	6,2	4,5	7,2	5,0	59,5
129	Bahrain	4,5	2,9	6,8	3,1	6,0	3,4	6,9	2,7	5,9	4,8	6,6	5,3	59,0
129	Bulgaria	4,1	3,6	4,3	5,5	5,7	5,3	5,9	4,6	4,3	4,9	5,3	5,5	59,0
131	Panama	6,0	3,9	4,6	4,9	7,4	4,9	4,8	5,2	4,5	5,7	2,5	3,6	57,8
132	Croatia	4,3	5,5	5,5	4,9	5,0	5,9	4,4	3,4	4,3	4,4	4,7	5,0	57,3
133	Bahamas	5,8	2,8	4,4	6,2	6,2	4,8	5,2	4,2	3,2	4,3	4,5	4,9	56,5
134	Montenegro	4,5	4,5	6,4	2,4	4,1	5,2	4,3	3,6	5,0	4,8	6,2	5,3	56,3
135	Latvia	4,2	3,9	4,9	4,8	5,7	5,8	5,3	3,9	3,6	3,3	4,3	4,4	54,2
136	Barbados	4,3	2,9	4,4	6,8	6,3	5,0	3,9	2,9	2,5	4,2	4,2	5,4	52,8
137	Costa Rica	5,1	4,3	4,1	4,1	6,5	4,9	3,5	4,2	3,0	2,5	3,5	4,9	50,6
138	United Arab Emirates	4,1	2,8	4,6	3,0	5,4	4,2	6,5	3,3	5,7	3,0	3,6	4,1	50,4
139	Qatar	4,2	2,7	4,9	3,1	5,0	3,7	6,0	2,3	5,0	3,0	5,0	4,6	49,5
140	Estonia	4,1	3,9	5,4	4,5	4,9	4,3	4,1	2,9	3,0	2,9	5,5	3,9	49,3
140	Oman	5,1	1,5	3,0	1,5	3,0	3,8	5,9	4,4	6,9	5,3	6,3	2,4	49,3
142	Hungary	3,1	3,1	3,5	4,5	5,5	5,4	5,4	3,7	3,0	2,5	4,7	4,3	48,7
143	Greece	4,1	2,6	4,5	4,4	4,3	5,1	4,9	3,8	3,1	3,8	2,5	4,3	47,4
144	Slovakia	3,8	2,3	5,0	5,1	5,2	4,6	3,9	3,6	3,6	2,3	3,7	3,9	47,1
145	Argentina	4,4	2,6	4,9	3,5	6,0	4,4	4,0	3,5	4,0	2,7	3,0	3,8	46,8
145	Poland	4,3	3,5	3,5	5,6	4,7	4,3	4,2	3,3	3,5	2,5	3,6	3,9	46,8
147	Italy	3,6	3,5	5,3	3,2	4,1	4,2	4,7	2,8	3,1	4,9	4,4	2,0	45,8
148	Malta	3,4	5,4	4,0	4,4	4,1	4,1	3,7	2,9	3,4	3,7	2,0	4,4	45,4

		Demographic Pressures	Refugees and IDPs	Group Grievance	Human Flight	Uneven Development	Poverty and Decline	Legitimacy of the State	Public Services	Human Rights and Rule of Law	Security Apparatus	Factionalized Elites	External Intervention	TOTAL SCORE
149	Lithuania	4,1	3,2	3,7	4,6	5,7	5,3	3,6	2,9	3,1	2,5	2,8	3,8	45,3
150	Mauritius	3,3	1,6	3,5	3,0	5,4	4,5	4,7	3,9	3,5	3,6	3,2	4,0	44,2
151	Spain	3,3	2,9	6,0	1,9	4,7	4,5	2,1	2,4	2,6	4,9	5,6	2,2	43,1
152	Czech Republic	3,0	2,8	3,8	4,0	3,8	4,6	3,7	3,9	3,0	2,1	3,8	3,8	42,4
153	Chile	5,0	3,0	3,5	2,8	5,0	4,6	2,1	4,3	3,3	2,5	1,4	3,3	40,7
154	Uruguay	3,9	1,7	2,4	5,3	4,7	3,8	2,5	3,3	2,5	3,7	2,7	3,9	40,4
155	South Korea	3,3	3,0	3,7	4,5	2,3	2,2	3,7	2,2	2,6	1,7	3,6	6,0	38,8
156	Slovenia	3,1	1,7	3,1	3,6	4,7	3,7	3,0	2,8	2,8	3,0	1,1	2,9	35,5
157	Singapore	2,5	0,9	3,0	2,8	3,4	3,6	3,9	2,0	4,7	1,5	4,0	2,8	35,1
158	United States	3,4	2,9	3,6	1,1	5,4	3,7	2,2	2,7	3,3	1,6	3,6	1,3	34,8
159	United Kingdom	2,9	3,3	4,4	2,1	4,2	3,3	1,4	2,2	2,0	2,7	3,6	1,9	34,1
159	Belgium	2,5	2,1	4,4	1,6	4,4	3,6	2,7	2,5	1,6	2,0	4,0	2,6	34,1
161	France	3,3	2,8	5,9	1,8	4,9	3,5	1,6	1,9	2,5	1,9	1,9	2,0	34,0
162	Germany	2,9	4,2	4,7	2,6	4,4	2,9	1,9	2,0	2,0	2,2	2,1	2,0	33,9
163	Portugal	3,3	2,0	2,5	2,5	3,6	4,8	1,6	3,3	3,3	1,6	1,4	2,5	32,3
164	Japan	3,6	1,1	3,9	1,8	2,3	3,5	2,0	1,7	3,0	2,0	2,6	3,5	31,0
165	Island	1,6	1,5	1,0	3,3	2,2	6,2	2,0	1,9	1,6	1,0	1,8	6,0	30,1
166	Netherlands	3,0	3,0	4,4	2,2	2,9	3,2	1,1	1,7	1,0	1,4	2,4	2,1	28,3
167	Australia	3,3	2,8	3,6	1,8	3,9	2,9	1,6	1,8	1,9	1,7	1,6	1,4	28,1
168	Canada	2,9	2,5	3,3	2,4	4,1	2,4	1,2	1,9	1,6	1,5	2,5	1,4	27,7
169	Austria	2,6	2,6	3,8	1,6	4,4	2,3	1,2	1,6	1,5	1,1	2,4	2,2	27,3
170	Luxembourg	1,7	2,1	2,8	1,5	2,0	2,3	2,5	1,9	1,0	2,3	3,4	2,6	26,1
171	Ireland	2,3	2,0	1,3	2,4	2,6	3,9	2,0	2,2	1,2	1,6	1,4	2,4	25,3
172	New Zealand	2,0	1,7	3,5	2,4	4,0	3,8	1,1	1,9	1,2	1,1	1,1	1,1	24,8
173	Denmark	2,9	2,1	3,3	2,1	1,7	2,5	1,2	1,6	1,3	1,5	1,0	2,6	23,8
174	Switzerland	2,1	1,9	3,5	2,1	2,8	2,4	1,0	1,6	2,0	1,4	1,0	1,4	23,2
175	Sweden	2,8	2,9	1,3	2,0	2,2	1,9	0,9	1,5	1,6	2,3	1,8	1,6	22,8
176	Norway	2,0	2,0	1,3	1,5	2,1	2,9	1,0	1,4	1,9	1,2	1,2	1,9	20,4
177	Finland	2,0	2,1	1,7	2,5	1,3	2,8	1,0	1,5	1,1	1,0	1,2	1,5	19,7

317

Einteilung der Länder und Meeresstraßen nach Regionen Abbildung 8							
Fernost	Südostasien	Südasien	Naher Osten	Ostafrika	Westafrika	Südamerika	Andere
China	Indonesien	Bangladesh	Arabischer Golf	Ägypten	Angola	Argentinien	Äquatorial Guinea
Südchinesisches Meer	Malaysia	Indien	Arabisches Meer	Eritrea	D.R. Kongo	Brasilien	Belgien
Taiwan	Myanmar	Indischer Ozean	Iran	Golf v. Aden	Elfenbeinküste	Dominikanische Republik	Benin
	Straße v. Malakka	Sri Lanka	Irak	Kenia	Ghana	Ecuador	Bulgarien
	Straße v. Singapur		Oman	Madagaskar	Guinea	El Salvador	Costa Rica
	Solomon Inseln		Saudi Arabien	Mosambik	Kamerun	Guyana	Frankreich
	Papua Neu Guinea			Rotes Meer	Liberia	Haiti	Golf v Oman
	Philippinen			Somalia	Mauretanien	Honduras	Großbritannien
	Thailand + Golf			Südafrika	Marokko	Jamaika	Guinea Bissau
	Vietnam			Tansania	Nigeria	Karibik	Kaspisches Meer
					Senegal	Kolumbien	Kongo
					Sierra Leone	Kuba	Pazifik
					Togo	Martinique	Seychellen
						Panama	USA
						Peru	
						Surinam	
						Trinidad	
						Venezuela	

317 The Fund for Peace: Failed States Index 2011, <http://www.fundforpeace.org/global/?q=fsi-grid2011>, (Zugriff: 29.12.2011).

# Literaturverzeichnis

Bateman, Sam: Confronting Maritime Crime in Southeast Asian Waters, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, 2010.

Dickinson, Elizabeth: Anthropology of an idea – Dangerous Weakness, in: Foreign Policy July/August 2010.

Elleman, A. Bruce; Forbes, Andrew; Rosenberg, David: Piracy and Maritime Crime – Historical and Modern Case Studies, Newport/ Rhode Island 2010.

Eppler, Erhard: Vom Gewaltmonopol zum Gewaltakt?, Frankfurt am Main 2002.

Heintze, Hans-Joachim: Piraten, Warlords und zerfallende Staaten – versagt das Völkerrecht?, in: ÖFSK (Hg.): Söldner, Schurken, Seepiraten, Wien/ Berlin 2010.

Heller-Roazen, Daniel: Der Feind aller – Der Pirat und das Recht, Frankfurt am Main 2010.

ICC International Maritime Bureau: Piracy And Armed Robbery Against Ships, Annual Report 1 January – 31 December 2008, London 2008.

ICC International Maritime Bureau: Piracy And Armed Robbery Against Ships, Annual Report 1 January – 31 December 2010, London 2010.

IMB: Piracy and armed robbery against ships, Annual Report, London 2009.

Kempe, Michael: Fluch der Weltmeere – Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500 -1900, Konstanz 2010.

Kneissler, Michael: Piraten-Terror – Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren, Bielefeld 2010.

Konstam, Angus: Piracy: The Complete History, Oxford (UK) 2008.

- Kronberg, Marie: Seepiraterie und internationales Recht – Pirateriebekämpfung mit Mitteln des Völkerrechts und des Europarechts, Hamburg 2011.
- Küpeli, Ismail: Die Rede vom „gescheiterten Staat“, in: IMI Studie Nr.05/2010.
- Loewen, Howard; Bodenmüller, Anja: Straße von Malakka, in: Mair, Stefan (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010.
- Mahnkopf, Birgit: Piraten am Horn von Afrika – eine neue Gefahr für die globale Sicherheit, in: ÖFSK (Hg.) Band 58: Söldner, Schurken, Piraten, Berlin & Wien, 2010.
- Mair, Stefan: Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010.
- Marley, David F.: Modern Piracy. A Handbook, In: Contemporary World Issues, Santa Barbara 2011.
- Mildner, Stormy-Annika; Groß, Franziska: Piraterie und Welthandel: Die wirtschaftlichen Kosten, in: Mair, Stefan (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010.
- Mondfeld, Wolfram zu; Wertheim, Barbara zu: Piraten. Schrecken der Weltmeere, Stuttgart 2007.
- Münchener Rück: Piraterie – Bedrohung auf See. Eine Risikoanalyse, München 2006.
- Murphy, Martin N.: Small Boats, Weak States, Dirty Money, London 2008.
- Nincic, Donna: State Failure And The Re-Emergence of Maritime Piracy, San Francisco 2008.

Nodland, Arild: Guns, oil, and „Cake“, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, 2010.

Ormerod, Henry A.: Piracy in the Ancient World, Baltimore (Maryland) 1997.

Petretto, Kerstin: Weak States Off-Shore – Piracy in Modern Times, East African Security Forum Kenya 2008.

Petretto, Kerstin: Piraterie als Problem der internationalen Politik, in: Mair, Stefan (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010.

Petretto, Kerstin: Somalia und Piraterie: keine Lösung in Sicht, weder zu Wasser noch zu Land, in: Hamburger Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik, Ausgabe 49/2010, Hamburg 2010.

Raymond, Catherine Zara: Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, 2010.

Rudloff, Bettina; Weber, Anette: Somalia und der Golf von Aden, in: Mair, Stefan (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010.

Schneckener, Ulrich: States at Risk – Zur Analyse fragiler Staatlichkeit, Berlin 2004.

Schneckener, Ulrich: Rankings und Indizes: Welche Staaten gelten als fragil?, Berlin 2007.

Schofield, Clive: Maritime Zones and Jurisdiction, ABLOS Conference 2003.

Sedlaček, Dirk et al.: Maritimer Terror und Piraterie auf hoher See, Dortmund/ Berlin/ Dresden 2006.

Stehr, Michael: Piraterie und Terror auf See – Nichtstaatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990 bis 2004, Berlin 2004.

Stehr, Michael: Piraterie am Horn von Afrika. Bedrohung der zivilen Seeschifffahrt vor Somalia 2005 – 2010, Berlin 2011.

The White House: The National Security Strategy of the United States of America, Washington 2002.

Thomson, Janice E.: Mercenaries, Pirates, and Sovereigns, Princeton 1994.

Tull, Denis M.: Westafrika, in: Mair, Stefan (Hg.): Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten, Berlin 2010.

Weber, Max: Wirtschaft und Gesellschaft, Tübingen 1922.

Weir, Gary E.: Fish, Family, and Profit Piracy and the Horn of Africa, in: Elleman et al.: Piracy and Maritime Crime, 2010.

Wiese, Eigel: Piraterie. Neue Dimensionen eines alten Phänomens, Hamburg 2010.

Wimmer, Hannes: Gewalt und das Gewaltmonopol des Staates, Wien & Berlin 2009.

Wombwell, James A.: The Long War Against Piracy: Historical Trends, in: Combat Studies Institute Occasional Paper 32, Fort Leavenworth (Kansas) May 2010.

## Internetquellen:

Auswärtiges Amt: Somalia, [http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes\\_Uebersichtsseiten/Somalia\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Somalia_node.html),  
(Zugriff: 10.12.2011).

Bowden, Anna et al.: The Economic Cost of Maritime Piracy, 2010,  
[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents\\_old/The\\_Economic\\_Cost\\_of\\_Piracy\\_Full\\_Report.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf), (Zugriff: 02.12.2011).

CIA: The World Factbook, 2011  
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html>, (Zugriff: 01.12.2011).

Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft: Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (mit Anlagen), SR Nummer:0.747.305.1, [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0\\_747\\_305\\_15.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_747_305_15.html), (Zugriff: 29.12.2011).

Friedrichs, Hauke: Wie sich Piraten vertreiben lassen, in: Zeit Online 29.05.2009,  
<http://www.zeit.de/online/2009/22/anti-piraten-misson>, (Zugriff: 03.12.2011).

Hastings, Justin V.: Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings, in: Political Geography 2009, doi:10.1016/j.polgeo.2009.05.006.

IMO: Reports on Acts of Piracy, London 2011,  
<http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/176-Sep2011.pdf>, (Zugriff: 20.10.2011).

Jakes, Lara: Petraeus: Shipping Industry Should Consider Armed Guards, in: Huffington Post, 24.04.09, [http://www.huffingtonpost.com/2009/04/24/petraeus-shipping-industr\\_n\\_191322.html](http://www.huffingtonpost.com/2009/04/24/petraeus-shipping-industr_n_191322.html), (Zugriff: 17.12.2011).

Logan, Michael: Toxic Dumping Pirate Excuse or Ongoing Abuse, 04.08.2011,  
[http://www.somaliareport.com/index.php/post/1287/Toxic\\_Dumping\\_Pirate\\_Excuse\\_or\\_Ongoing\\_Abuse](http://www.somaliareport.com/index.php/post/1287/Toxic_Dumping_Pirate_Excuse_or_Ongoing_Abuse), (Zugriff: 10.12.2011).

Middleton, Roger: Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars, in: Africa Programme AFP BP 08/02,  
<http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>, (Zugriff: 16.12.2011).

Sekulich, Daniel: Another mariner killed by pirates off West Africa, 2009  
<http://piratebook.blogspot.com/2009/12/another-mariner-killed-by-pirates-off.html>,  
(Zugriff: 01.12.2011).

Spiegel Online Lexikon: Failed State,  
[http://www.spiegel.de/lexikon/BERTEL\\_LEX\\_mi\\_tid\\_mi\\_22372908-name.html](http://www.spiegel.de/lexikon/BERTEL_LEX_mi_tid_mi_22372908-name.html),  
(Zugriff: 26.11.2011).

The Fund for Peace: Country Analysis Indicators and Their Measure, Washington 2011,  
<http://www.fundforpeace.org>, (Zugriff: 29.11.2011).

The Fund for Peace: The Failed States Index 2011, Washington 2011,  
<http://www.fundforpeace.org>, (Zugriff: 29.11.2011).

Verband Deutscher Reeder: Jahresbericht 2010, Hamburg 2010,  
<http://www.reederverband.de/files/images/VDRJB201010MB.pdf>, (Zugriff:  
02.12.2011).



## Abstract

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde die Seepiraterie nicht mehr als eine Gefahr für die Seefahrt wahrgenommen. Die Angriffe der Piraten in der Straße von Malakka, am Horn von Afrika und Nigeria zeigen, dass diese alte Form nichtstaatlicher und privater Gewalt auch weiter eine Gefahr für die Schifffahrt darstellt.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es, anhand der aufgeworfenen Fragestellungen mögliche Gründe für die Existenz der Piraterie in den unterschiedlichen Teilen der Welt zu erörtern und herauszufinden, welche Erkenntnisse aus der langen Geschichte der Piraterie zu gewinnen sind. Dabei wird von der These ausgegangen, dass es eine Verbindung zwischen der Piraterie und den *failed states* gibt. Dieser Zusammenhang ist durchaus naheliegend, denn so haben sich beispielsweise im Jahr 2007 ganze 98,7% aller Piratenangriffe in der Nähe der *failed states* ereignet. Allerdings ist ein hohes Maß an Staatszerfall nicht alleine für das Entstehen der Piraterie verantwortlich. Vielmehr ist ein Zusammenspiel mehrerer Ursachen, wie z. B. kulturelle Akzeptanz, geographische Lage oder auch Überfischung dafür verantwortlich.

Bei der Bekämpfung der Piraterie müssen mehrere Aspekte beachtet werden. Die derzeit komplizierte rechtliche Lage im Völkerrecht sowie im nationalen Recht erfordert Reformen. Letztendlich führt der einzig effektive und langfristige Weg zur Bekämpfung der Piraterie nur über den Frieden an Land in den *failed states*. Dies lässt sich über die Stärkung der Staatlichkeit in den jeweiligen Staaten erzielen. Ohne Maßnahmen an Land, so zeigt es die Geschichte, werden die kurzfristigen maritimen Engagements nicht von anhaltendem Erfolg gekrönt sein.

# Lebenslauf

## *Angaben zur Person*

Geburtsdatum und -ort: 28.12.1984, Kolovrat

Familienstand ledig

Staatsangehörigkeit Österreich

## *Ausbildung*

1991-1994 Volksschule in Tuzla  
1995-1996 Volksschule Pantzergasse 1190 Wien  
1995-1996 Realgymnasium Billrothstraße 1190 Wien mit Matura  
2004-2005 Studium der Wirtschaftsinformatik an der TU Wien  
2005 Ausbildung zum Rettungssanitäter beim österreichischen Bundesheer  
2006-dato Studium der Politikwissenschaft an der Universität Wien mit  
Abschluss voraussichtlich Anfang 2012

## *Praktika und Nebenjobs*

2003-2006 Nebenjob beim Theaterverein Odeon 1020 Wien an der Kassa,  
Programmverkauf, Einlass und Garderobe  
Nov. 2005 Vierwöchiges Praktikum bei der Wiener Rettung  
Juli 2007 Sommerjob als Postzusteller bei der österreichischen Post AG

## *Sonstiges*

Fremdsprachen Englisch - verhandlungssicher  
Spanisch - Grundkenntnisse  
Kroatisch - Muttersprachliches Niveau  
Schwedisch - Grundkenntnisse