



AUSGABE 129  
September 2013

# ANALYSEN & ARGUMENTE

PERSPEKTIVEN DEUTSCHER AUSSENPOLITIK

## **Bekämpfung der Piraterie: Ein Aspekt maritimer Sicherheit für Deutschland**

David Petrovic (ext.)

In seinem Papier „Fragile Wertschöpfungsketten“ (Analysen & Argumente 125, Juli 2013, <http://www.kas.de/wf/de/33.34915/>) erörtert Peter Hefele die Bedeutung maritimer Sicherheit für die Bundesrepublik. David Petrovic greift diese Argumente auf und vertieft sie am Beispiel eines zentralen Themas der Seesicherheit, der Bekämpfung der Piraterie. Denn wie schon Goethe seinen Mephistopheles im Faust sagen lässt: „Krieg, Handel und Piraterie, Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.“ Dieser Dreiklang ist aktueller denn je. Die globalisierte Welt des 21. Jahrhunderts ist auf einen freien, ungestörten Seehandel zwingend angewiesen. Die See wird zur sicherheitspolitischen Arena im Ringen der Staaten um maritime Einflussphären, und zugleich gewinnen asymmetrische Bedrohungen wie die moderne Piraterie an Bedeutung. Deutschland als ökonomische maritime Macht ist durch die Entwicklungen der letzten Jahre im Besonderen betroffen.

Dieses Papier gibt daher einen Überblick über die Entwicklung der gegenwärtigen Piraterie, fokussiert sich dabei auf die Seeräuberei am Horn von Afrika und fordert, dass sich Deutschland aufgrund seiner maritimen Abhängigkeit in Zukunft stärker den Herausforderungen auf See zuwenden sollte.

### **Ansprechpartner in der Konrad-Adenauer-Stiftung**

Dr. Patrick Keller  
Koordinator Außen- und Sicherheitspolitik  
Hauptabteilung Europäische und Internationale Zusammenarbeit  
Telefon: +49(0)30 2 69 96-35 10  
E-Mail: [patrick.keller@kas.de](mailto:patrick.keller@kas.de)

### **Postanschrift**

Konrad-Adenauer-Stiftung, 10907 Berlin

[www.kas.de](http://www.kas.de)  
[publikationen@kas.de](mailto:publikationen@kas.de)

ISBN 978-3-944015-91-0



## **INHALT**

**3** | AUSGANGSLAGE

**4** | HOTSPOT DER PIRATERIE: SOMALIA

**6** | AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN

## **DER AUTOR**

*David Petrovic war Stipendiat der Konrad-Adenauer-Stiftung und promoviert an der Universität Köln über das Thema „Piraterie am Horn von Afrika“.*



## AUSGANGSLAGE

Vor fast fünf Jahren gewann das Themenspektrum der maritimen Sicherheit aufgrund der zunehmenden Piraterie am Horn von Afrika an Bedeutung in den Debatten zur Außen- und Sicherheitspolitik der Bundesrepublik Deutschland.

Dabei ist die Piraterie kein neues Phänomen, ihr geografischer Schwerpunkt hatte sich nur verlagert: aus den scheinbar fernen Gewässern Südostasiens näher an die Haustür Europas, insbesondere in den Golf von Aden, sowie den Indischen Ozean und damit in eine der Hauptverkehrsadern des globalen Handels. Neben der räumlichen Nähe erreichte die Piraterie nun auch eine neue Dimension: Kommt es in Südostasien häufig zu Diebstählen und Raubüberfällen, so veränderte das somalische „Geschäftsmodell“ mit der Entführung von Schiff und Besatzung zum Zwecke der Lösegelderpressung den Blick der westlichen Staaten auf die Piraterie erheblich. Sie entwickelte sich mit steigenden Angriffszahlen, erfolgreichen Entführungen und enormen Lösegeldeinnahmen von einem ökonomischen Ärgernis zu einem Problem, das auch das vitale Interesse Deutschlands nach sicheren Seeverkehrswegen berührt.

### Deutschland und die See

Die Bedeutung des maritimen Raums ist kaum zu unterschätzen: Mehr als drei Viertel der Oberfläche der Erde sind mit Wasser bedeckt, die meisten Staaten der Welt sind Küstenstaaten. Die See ist, im klassischen Verständnis der Sicherheitspolitik, Arena zwischenstaatlicher Konflikte und nationaler Machtprojektion. Darüber hinaus ist die See aber auch Ressourcenraum, Nahrungsquell und vor allem Transportraum: Weltweit werden jährlich etwa 90 Prozent des Ferngüterhandels über den Seeweg abgewickelt. Die Globalisierung wäre ohne die Seeverkehrswege als notwendiges regionales wie transkontinentales Bindeglied zwischen den Nationen kaum denkbar – Welthandel ist Seehandel.

Ökonomisch erfolgreich ist, wer die Handelswege kontrolliert, die See beherrscht und damit Zugang zu den weltweiten Märkten besitzt. Diese These des amerikanischen strategischen Denkers aus dem 19. Jahrhundert, Alfred T. Mahan, gilt auch heute im globalisierten maritimen 21. Jahrhundert.<sup>1</sup> So lässt sich an der Situation am Horn von Afrika erkennen, dass der Indische Ozean heute zum Austragungsort im Ringen um ein neues Weltordnungssystem geworden ist. Die Volksrepublik China greift neben dem wachsenden Einflussbereich im pazifischen Raum auch nach Südostasien und potenziell in den Indischen Ozean. Während im Asien-Pazifik-Raum der maritime Rüstungswettbewerb in vollem Gange

ist, schrumpfen die europäischen Marinen budgetbedingt sukzessive zusammen. Zugespielt formuliert: „Während ein Kulturkreis die Ozeane verlässt, rückt nun ein anderer auf die Meere mit Schiffen und in die Lufträume mit Kampfflugzeugen, die vor Waffensystemen nur so strotzen“<sup>2</sup>.

Deutschland sollte diese Entwicklung aufmerksam verfolgen. Die Bundesrepublik als exportorientierter Staat ist mehr als „nur“ Wirtschaftsmacht und führende Industrienation im Herzen Europas; Deutschland ist maritimer Wirtschaftsstandort, ökonomische „maritime Macht“<sup>3</sup>.

Eine „gute Ordnung auf See“<sup>4</sup> liegt im strategischen Interesse der Bundesrepublik. Aufgrund der Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft und der Importabhängigkeit etwa bei Ressourcen und Energieträgern ist Deutschland auf den freien Zugang zu den Weltmeeren und auf einen gesicherten, ungestörten Seeverkehr zwingend angewiesen. Sichere Seeverkehrswege bilden das Rückgrat der deutschen Wirtschaft und sind entscheidend für den Wohlstand des Landes und die strategische Ausrichtung des deutschen (exportorientierten) Handels.<sup>5</sup>

### Staatliche Fragilität als eine Ursache maritimer Unsicherheit

Insbesondere die Schifffahrtswege entlang des Krisenbogens von Südostasien über den Indischen Ozean und die Gewässer am Horn von Afrika vor Somalia hin zum Golf von Guinea in Westafrika gelten heute als Hochrisikogebiete der Handelsschifffahrt. Unstrittig ist, dass jedwede Gefährdung der Sicherheit der Seewege ihren Ausgang findet in den lokalen und regionalen Gegebenheiten an Land, wie sich eindringlich an der Piraterie vor der Küste Somalias erkennen lässt. Staatliche Fragilität – insbesondere der partielle Verlust des Gewaltmonopols, ein fragiler Sicherheitssektor und ein hoher Grad an Korruption – bietet im Allgemeinen den Nährboden für organisierte Kriminalität. Der Verbund von staatlicher Schwäche und die Nähe zu stark frequentierten Seeverkehrswegen befördert das Aufkommen von Piraterie im Besonderen.

Die Ursachen der Piraterie liegen folglich primär in den sozial-politischen und ökonomischen Gegebenheiten vor Ort. Lokale und regionale Krisen und Konflikte wie die Asienkrise von 1997/98, der Bürgerkrieg in Somalia oder die volatile Situation im Nigerdelta in Nigeria wirken wie katalytische Faktoren, die das Aufkommen von Piraterie begünstigen.<sup>6</sup>



## Wer ist Pirat?

Piraten sind aus völkerrechtlicher Sicht *hostis humanis generis* – Feinde der Menschheit –, und die Staaten haben das Recht, die Piraterie bei konkretem Verdacht zu bekämpfen.<sup>7</sup> Dabei ist der Tatbestand der Seeräuberei völkerrechtlich eng definiert: Nach den Maßgaben des Art. 101 Seerechtsübereinkommen (SRÜ)<sup>8</sup> ist Pirat, wer erstens einen Überfall von einem Schiff auf ein anderes verübt, dies zweitens ausschließlich zu privaten Zwecken mit dem Ziel der persönlichen Bereicherung unternimmt und drittens den Angriff jenseits der staatlichen Hoheitsgewässer ausführt.

Gleichwohl findet die Mehrzahl der Überfälle in Hafenanlagen oder den Küstengewässern statt und ist folglich völkerrechtlich nicht als Piraterie zu werten. Dies verhindert die Verfolgung von Piraten durch internationale Kräfte in Gebieten, in denen die Küstenanrainer über keine oder nur sehr geringe maritime Fähigkeiten verfügen. Derartige Übergriffe werden unter der Bezeichnung *armed robbery against ships* in den Statistiken erfasst.<sup>9</sup>

## Moderne Piraterie – ein globales Phänomen

Mit weltweit 297 Vorkommnissen wurden 2012 erstmals seit 2008 wieder weniger als 300 Überfälle durch das „International Maritime Bureau“ (IMB) registriert. Zum Vergleich: 2011 waren allein somalische Piraten mit 237 Angriffen für mehr als die Hälfte der 439 Vorkommnisse verantwortlich. Da es seitens der Reeder und Schiffseigner keine Verpflichtung gibt, Angriffe auf die Schiffe zu melden, ist allgemein von einer hohen, in Westafrika von einer sehr hohen Dunkelziffer auszugehen.<sup>10</sup>

Piraterie ist ein globales Phänomen, die Ausprägungen variieren regional jedoch deutlich. Sind in Südostasien, angefangen bei sogenannten *Hit-rob-run*-Überfällen bis hin zu Attacken auf Hoher See fast alle Formen moderner Piraterie zu finden, so beschränkt sich das somalische „Geschäftsmodell“ ausschließlich auf die Entführung von Handelsschiffen. Im Golf von Guinea ist meist die Fracht kleinerer Tanker oder der Safe der Schiffe das Ziel der vornehmlich nigerianischen Piraten. Zugleich kommt es vermehrt zu brutalen Übergriffen und Entführungen einzelner Besatzungsmitglieder.

Die deutsche Handelsflotte ist aufgrund ihrer Größe häufig das Ziel von Piraten, wie die Entführungen des deutschen Containerschiffes *Hansa Stavanger* 2009 oder der *Taipan* 2010 verdeutlichen.<sup>11</sup> Zusammengefasst waren deutsche Reeder und Eigner 2011 in mindestens 64, 2012 in 41 Fällen direkt betroffen.<sup>12</sup> Insgesamt wurden nach Angaben des

IMB zwischen 2008 und 2013 mehr als 3500 Seeleute zu Geiseln von Piraten, die dabei über Monate, teils über Jahre, unter widrigsten Bedingungen festgehalten und in manchen Fällen auch gefoltert wurden.

## HOTSPOT DER PIRATERIE: SOMALIA

Somalische Milizen, bewaffnet mit AK-47-Gewehren und mobil in kleinen Schnellbooten, den sogenannten Skiffs, prägten sich der Öffentlichkeit als neuer Phänotyp des modernen Piraten ein. Die Schiffe werden an die somalische Küste entführt, und die Crew wird solange als Geisel festgehalten, bis es zur Zahlung von Lösegeld kommt. Die räumliche Nähe zum Golf von Aden und dem Arabischen Meer eröffnet den Piraten ein Operationsgebiet, das aufgrund seiner strategischen Bedeutung für den Handel mit etwa 20.000 Schiffspassagen pro Jahr eine hohe Dichte an verfügbaren Zielen aufweist.

Die Piraterie am Horn von Afrika ist ein organisiertes Verbrechen, getrieben durch die Aussicht auf hohe Lösegeldeinnahmen bei vergleichsweise geringem persönlichem Risiko. Bis 2004/05 stellte sie eine meist unorganisierte Gelegenheitskriminalität dar, die sich in den unmittelbar vorgelagerten Gewässern abspielte. Seither begannen einzelne Gruppen regelrechte Syndikate zu gründen, deren einziges Ziel die Entführung von Schiffen und die Erpressung von Lösegeldern war, sodass ab 2008 die Angriffszahlen regelrecht explodierten: von 45 in 2005 auf 111 in 2008, wobei mit 42 entführten Schiffen fast jeder zweite Angriff aus Sicht der Piraten erfolgreich verlief.<sup>13</sup>

Somalische Piraterie ist folglich nicht als Abwehr von illegalen Fischern oder als Kampf gegen die Verklappung von illegalem Giftmüll zu sehen, wie häufig kolportiert wird, sondern ein attraktives „Geschäftsmodell“, mit klaren Strukturen und zuvor ausgehandelten, teils vertraglich festgehaltenen Gewinnbeteiligungen. Jährlich konnten die Piraten seit 2009 Lösegeldzahlungen in Höhe von bis zu 150 Millionen US-Dollar verbuchen.<sup>14</sup> Obwohl ein Großteil der Lösegelder, die im Schnitt ab 2010 bei vier bis fünf Millionen US-Dollar pro Schiff lagen, an Investoren und lokale Machthaber floss, bleibt die Zugehörigkeit zu einem Syndikat auch für den „Piraten auf See“ mit etwa 15.000 bis 20.000 US-Dollar pro Lösegeldzahlung in hohem Maße lukrativ.<sup>15</sup>

Für Handelsschiffe lag die Wahrscheinlichkeit, Opfer eines Angriffs zu werden, bei weit unter einem Prozent. Auch der gesamtwirtschaftliche Schaden mit geschätzten sechs Milliarden Euro in 2012 erscheint gemessen an dem Welt-handelsvolumen zunächst gering. Gleichwohl bedeutet die Piraterie für die einzelnen Unternehmer durch gestiegene



Versicherungskosten, Investitionen in Abwehrmaßnahmen oder das Umfahren von Risikogebieten ein erhebliches finanzielles Risiko: Knapp fünf Milliarden Euro der Kosten schulterte 2012 allein die Schifffahrtsindustrie.<sup>16</sup> Zudem wirkt sich die Piraterie auch auf die Anrainer des Golfs von Aden aus, etwa durch gestiegene Versicherungsprämien für die Häfen in der Region oder Einbußen im Tourismussektor. Somalia selbst sieht sich mit Preissteigerungen, der Gefährdung der humanitären Hilfslieferungen und einer prosperierenden Gewaltökonomie konfrontiert. Und nicht zuletzt beeinträchtigt die Piraterie eine systemische Komponente des westlich-liberalen Ordnungsmodells: die Freiheit der Meere.

### **Schutz der Handelsschifffahrt durch Seestreitkräfte**

Seit Dezember 2008 sind deutsche Streitkräfte im Rahmen der EU Naval Force-Operation Atalanta zum Schutz der Handelsschifffahrt vor der somalischen Küste aktiv. Primäres Ziel von Atalanta ist die Sicherstellung humanitärer Hilfslieferungen nach Somalia, gefolgt vom Schutz der Handelsschifffahrt und der Verfolgung und Bekämpfung der Piraterie. Die NATO-Operation Ocean Shield und die von den USA initiierte „Combined Task Force“ (CTF) komplettieren die Missionen der „großen Drei“. Bei der NATO und CTF ist die Bekämpfung der Piraterie prioritär, was ein entsprechend robusteres Vorgehen zur Folge hat und dazu führt, dass diese Einheiten durchaus Schiffe aus der Hand der Piraten befreien. Verschiedene Staaten wie beispielsweise die Volksrepublik China, Russland oder Indien haben zudem Streitkräfte unter nationalem Kommando in die Region entsandt. Vordringlichstes Ziel dieser sehr aktiven Einheiten ist der Schutz der eigenen Handelsschiffe, was sich unter anderem in begleiteten Konvois und der Rückeroberung entführter Schiffe ausdrückt.

Problematisch ist, dass im Nebeneinander der verschiedenen Marinemissionen unterschiedliche Einsatzprioritäten und Einsatzbefugnisse bestehen. Hinzu kommen nationale Vorbehalte und Einschränkungen. Dies hat erheblichen Koordinierungsbedarf innerhalb und zwischen den Missionen zur Folge. Gleichwohl erhöht die pragmatische Zusammenarbeit auf der Arbeitsebene die Effektivität der einzelnen Operationen und bietet die Chance, dass nationale *caveats* und Beschränkungen innerhalb einer Operation durch eine andere ausgeglichen werden können.

### **Erfolgreiche Bekämpfung der Piraterie**

Kam es bis 2008 vornehmlich im Golf von Aden und in den küstennahen Gewässern zu Angriffen, so führte der Schutz der Schifffahrt durch die eingesetzten Seestreitkräfte zu einer Verbesserung der Sicherheit in diesem Seegebiet:

Maßgeblich hierfür war die Einrichtung des „Internationally Recommended Transit Corridor“ (IRTC), in dem die Handelsschiffe unter enger Beobachtung der Streitkräfte den Golf von Aden entlang der arabischen Halbinsel passieren können.

Die Piraten reagierten auf diese Lageveränderung, indem sie ihr Operationsgebiet über fast den gesamten westindischen Ozean ausdehnten. Angriffe wenige Hundert Seemeilen vor Indien wurden ebenso registriert wie vor Madagaskar. Einhergehend mit der Verlagerung stiegen die Angriffe in den folgenden Jahren massiv an; beispielsweise kam es 2010 zu 219 Angriffen und 49 Entführungen.

Der Schutz dieses Seegebietes ist kaum zu bewerkstelligen, denn eine wirksame Überwachung dieses Operationsraums erfordert sehr viel mehr Patrouillenschiffe als die internationale Gemeinschaft aufbringen will. Derzeit versuchen fünfzehn Schiffe, ein Gebiet zu sichern, das mehr als zehnmals die Fläche Deutschlands umfasst. Zudem ist der Operationsraum der Seestreitkräfte an die Vorgaben der Mandate gebunden.

Die Ausweitung des Operationsraums der Piraten und die steigenden Angriffszahlen führten dazu, dass die Reeder verstärkt in passive Abwehrmaßnahmen investierten. Gleichwohl gibt es wegen der schiereren Größe des Einsatzgebietes keine Garantie für ein militärisches Einschreiten im Angriffsfall, sodass die Reeder vermehrt auf private bewaffnete Sicherheitsteams an Bord der Schiffe setzen. Bislang mit Erfolg: Noch wurde kein Schiff, das ein privates Sicherheitsteam an Bord hatte, entführt.

Auch wenn die militärischen Operationen die Piraterie zunächst nicht eindämmen konnten, war ihre Implementierung zur Eindämmung der Piraterie richtig und notwendig, denn der Schutz der Seewege ist eine hoheitliche Aufgabe. Atalanta und die NATO reagierten in enger Abstimmung auf die veränderte Lage und gingen seit dem Frühjahr 2011 mit Erfolg wesentlich robuster gegen die Angriffsteams der Piraten vor. Die Ausweitung der Befugnisse von Atalanta vom Mai 2012, Piraten auch an Land zu bekämpfen, war aus den bis dahin gemachten Erfahrungen folgerichtig. Auch haben sich die Befürchtungen eines *mission creeps* nicht bewahrheitet. Darüber hinaus wurde die seeseitige Bekämpfung der Piraterie flankiert durch Trainingsmaßnahmen für somalische Sicherheitskräfte (EU Trainingsmission, EUTM) sowie jüngst durch Ausbildungsmaßnahmen von Marineeinheiten, Küstenwachen und Polizeikräften regionaler Anrainer im Rahmen der *Regional Maritime Capacity Building for the Horn of Africa and the Western Indian Ocean* (EUCAP NESTOR).



### Somalische Piraten: Out of business?

Seit 2012 ist mit 75 Angriffen (2011: 237) ein deutlicher Rückgang der Piraterie am Horn von Afrika zu verzeichnen. Dieser fußt maßgeblich auf drei Faktoren. *Erstens* wurden viele Piratengruppen durch das robuste Vorgehen schon frühzeitig durch Atalanta oder die NATO abgefangen. Zudem wirkte das „show of force“ der Streitkräfte unmittelbar vor den bekannten Piratendörfern an der somalischen Küste abschreckend. *Zweitens* führten verstärkte passive Selbstschutzmaßnahmen und im Besonderen der Einsatz von bewaffneten privaten Sicherheitsteams an Bord der Handelsschiffe zu einem erheblichen Rückgang der „Erfolgsquote“ der Piraten. Dadurch können die Investitionen der Piraten kaum mehr gedeckt werden, und das Geschäft lohnt sich nicht mehr. *Drittens* gerieten die Piraten nun auch zunehmend von Land aus unter Druck. Durch militärische Maßnahmen in den Küstendörfern haben die Piraten einige ihrer Rückzugsbasen aufgeben müssen.

Der militärische Druck von See und von Land sowie die geringen Erfolgsquoten der Piraten haben das „Business“ weiter einbrechen lassen: Im ersten Halbjahr 2013 wurden lediglich acht Vorfälle und die Entführung von zwei Schiffen registriert, zwei Jahre zuvor waren es im selben Zeitraum 163 Vorfälle.<sup>17</sup> Auch wenn die Piraterie derzeit fast zum Erliegen gekommen ist, bleibt Vorsicht geboten. Denn infolge der inneren Auseinandersetzungen in Somalia kommt es zu Kämpfen um die Kontrolle bestimmter Regionen. Kriegerische Auseinandersetzungen sind generell schädlich für das Geschäftsmodell Piraterie. Ob die Piraten wieder Fuß fassen können und wie sich deren Gruppen in dem derzeitigen Ringen positionieren, bleibt unklar – die Piraterie vor Somalia ist noch nicht besiegt, und der Einsatz deutscher Streitkräfte im Rahmen von Atalanta und der Trainings- und Unterstützungsmissionen bleibt notwendig.

### AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN

Die von Somalia ausgehende Gefährdung der Seeverkehrswege im Golf von Aden hat gezeigt, dass die Instabilität scheinbar weit entfernter Staaten direkte Auswirkungen auf die Industrienationen haben kann. Die fragile staatliche Situation und die ansteigenden Angriffsraten in Westafrika könnten Deutschland mittelfristig zu einer Entscheidung zwingen, auch hier verstärkt für den Schutz der Seewege tätig zu werden. Die maritime Abhängigkeit erfordert von Deutschland zukünftig mehr Engagement. Hierfür einige konkrete Empfehlungen:

**1. Deutschland muss sich seiner maritimen Abhängigkeit bewusst werden.** Die Bedeutung des maritimen Raums als Ressourcenraum, Nahrungsquell, Transportraum und Arena zwischenstaatlicher Auseinandersetzungen wird im maritimen 21. Jahrhundert noch zunehmen. Deutschland sollte seine Interessen stärker und mutiger in strategischen Dokumenten akzentuieren als dies bisher der Fall war. Dies erfordert auch, gegenüber der deutschen Öffentlichkeit die Bedeutung der See für den Wohlstand des Landes zu erklären und seine politischen und militärischen Fähigkeiten zur Sicherstellung von freien Handelswegen einzubringen.

**2. Deutschland muss sich darauf vorbereiten, auch vor der Küste Westafrikas Piraterie zu bekämpfen.** Die ansteigenden Angriffsraten in Westafrika geben Anlass zur Besorgnis. Die Unterstützung beim Aufbau von Fähigkeiten im Bereich der Küstenwache in Nigeria und Benin könnte in Anlehnung an EUCAP NESTOR ebenso wie die Unterstützung der westafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft ECOWAS infrage kommen. Deutschland muss vorbereitet sein, auf solch eine Entwicklung politisch und militärisch angemessen reagieren zu können.

**3. Die staatlichen Strukturen in der Region müssen gestärkt werden, um maritimer Unsicherheit vorzubeugen.** Da Piraterie ein Symptom staatlicher Schwäche ist, liegt derzeit das Augenmerk westlichen Engagements besonders auf dem Aufbau und der Stärkung staatlicher Institutionen. Sind die Staaten allerdings erkennbar nicht Willens, gegen Piraten vorzugehen, muss Deutschland zur Bekämpfung der Piraterie auch mit regionalen und lokalen Machthabern zusammenarbeiten. In Somalia könnte dies in Form einer pragmatischen Zusammenarbeit mit lokalen Küstenwachen und Milizen etwa hinsichtlich von Aufklärungs- und Verfolgungsmaßnahmen geschehen.

**4. Deutschland muss die rechtlichen Grundlagen schaffen, um für die Streitkräfte Rechtssicherheit zu erzeugen.** Die Übernahme polizeilicher Aufgaben durch das Militär ist verstärkt bei asymmetrischen Konflikten erkennbar. Auch wenn die Polizei über die rechtlichen Kompetenzen verfügt, fehlen ihr doch die Mittel, um etwa am Horn von Afrika Präsenz zu zeigen. Der Einsatz der deutschen Streitkräfte erfolgt bei Atalanta unter den Maßgaben des Artikel 24 Abs. 2 GG im Rahmen der EU als einem System gegenseitiger kollektiver Sicherheit, denn die Reichweite des Art. 87a GG greift für derartige Einsätze zu kurz. Auch wenn pragmatische Ansätze wie bei Atalanta tragfähige Lösungen bringen, sollte in der kommenden Legislaturperiode *erstens* eine Anpassung des Art. 35 GG (Amtshilfe) erfolgen sowie *zweitens* eine Ergänzung des Art. 87a Abs. 2 GG angestrebt werden, die den Einsatz deutscher Streitkräfte außerhalb des Hoheitsgebietes unter Beachtung des Völkerrechts auch zur Unterstützung deutscher Bundesbehörden umfasst.<sup>18</sup>



**5. Deutschland braucht schlagkräftige maritime Streitkräfte, die nur in Kooperation mit europäischen Partnern zu erhalten sind.** Der Einsatz der Streitkräfte zur Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika hat *erstens* gezeigt, dass Deutschland bereit ist, sein Interesse an sicheren Handelswegen auch durch ein militärisches Engagement zu verfolgen. *Zweitens* hat sich die Europäische Union durch ihre erste maritime Mission im Indischen Ozean „out of area“ positioniert. *Drittens* erfordert das sicherheitspolitische Umfeld mit Blick auf den Indischen Ozean und die Kräfte-

verschiebungen in Asien eine schlagkräftige maritime Komponente. All dies erfordert von Deutschland eine breit aufgestellte und einsatzfähige Marine. Die notwendigen militärischen Fähigkeiten sind aufgrund der Haushaltslage aber kaum mehr auf rein nationaler Ebene vorzuhalten. Daher empfiehlt sich auch aus diesem Blickwinkel eine stärkere Anstrengung bei der Entwicklung europäischer Fähigkeiten. So sollte Deutschland Initiativen wie Pooling&Sharing vorantreiben und dabei insbesondere Synergien im maritimen Bereich verstärken.

- 1| Als Lektüre sei hier empfohlen: Mahan, A. T. (1890): *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. 12. Boston: Little, Brown and Company.
- 2| Yoshihara, T.; Holmes, J. R. (2011): *Der rote Stern über dem Pazifik: Chinas Aufstieg als Seemacht und wie antwortet die USA*. Hamburg: Mittler & Sohn, S. 3. Zum Rüstungswettlauf in Asien vgl.: Hefe, P.; Tensi, J.; Barth, B. (2012). *Rüstungsdynamik und Konfliktmanagement in Ost- und Südostasien*, KAS Auslandsinformationen 6/2012, S. 68-94.
- 3| Feldt, L.; Masala, C.; Stricker, H.-J. & Tsetsos, K. (2013): *Kein Land in Sicht*, FAZ vom 01.04.2013. Zugriff: 20.07.2013.
- 4| Till, G. (2009): *Seapower. A Guide for the 21st Century*. 2. Auflage. London, New York: Routledge, S. 10.
- 5| Ausführlich hierzu: Hefe, P. (2013): *Fragile Wertschöpfungsketten: Maritimes Engagement als notwendige Grundlage zur Sicherung deutscher Handelswege. Analysen und Argumente Nr. 125*, Konrad-Adenauer-Stiftung: Sankt Augustin. Vgl. zudem: Petretto, K. (2013): *Der maritime Raum und maritime Sicherheit: Deutschlands zwiespältige Dimension*, in: Bruns et al.: *Maritime Sicherheit*, Wiesbaden: Springer VS, S.147-164.
- 6| Chalk, P. & Hansen, S. (2012): *Present Day Piracy: Scope, Dimensions, Dangers, and Causes*, *Studies in Conflict & Terrorism*, Vol. 35:7-8, S. 497-506.
- 7| Besteht der Verdacht auf Piraterie, so darf ein Kriegsschiff oder ein erkennbar im Staatsdienst stehendes Schiff auf Hoher See das der Piraterie verdächtige Schiff anhalten und überprüfen. Bei konkreten Beweisen darf es das Piratenschiff aufbringen, die mutmaßlichen Piraten festnehmen und die an Bord befindlichen Vermögenswerte beschlagnahmen. Vgl.: *Seerechtübereinkommen Art. 100 ff.*, insbesondere Art. 105, 110 SRÜ.
- 8| Zur rechtlichen Diskussion und insbesondere dem deutschen Recht vgl. König, D.; Salomon, T.; Neumann, T. & Kolb, A. (2011): *Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderung für die Seesicherheit: Objektive Rechtsunsicherheit im Völker-, Europa und deutschem Recht*. Hamburg: Institut für Friedens und Konfliktforschung, Arbeitspapier 7.
- 9| Auf den maritimen Terrorismus wird im Weiteren nicht eingegangen werden, vgl. hierzu: Lehr, P. (2013). *Maritimer Terrorismus*, in: Bruns et al.: *Maritime Sicherheit*, Wiesbaden: Springer VS, S. 115-127.
- 10| Zu den aufgeführten Zahlen vgl. die Jahresberichte „Piracy and Armed Robbery against Ships“ des International Maritime Bureaus für 2008-2012. Für ständig aktualisierte Angriffsdaten vgl. *IMB Live Piracy Map*, <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>.
- 11| *Die Angreifer der Taipan mussten sich nach einer Befreiungsaktion der niederländischen Marine im ersten Piratenprozess in Deutschland seit 400 Jahren verantworten und wurden zu Haftstrafen von bis zu sieben Jahren verurteilt*.
- 12| Zur globalen Lage vgl. die Jahresberichte „Piracy and Armed Robbery against Ships“ des International Maritime Bureau für 2008-2012. Im ersten Halbjahr waren deutsche Reeder und Eigner bereits in 23 von weltweit gemeldeten 138 Vorfällen betroffen. Hierzu: ICC International Maritime Bureau (2013). *Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period of 1 January - 30 June 2013*, S. 16.
- 13| Für einen ausführlichen Überblick über die Entwicklung der Piraterie vgl. Hansen, S. (2009): *Piracy in the Greater Gulf of Aden. Myths, Misconception and Remedies*. Norwegian Institute for Urban and Regional Research Report 2009:29. Zu den aktuellen Entwicklungen vgl. Petretto, K. & Petrovic, D. (2012): *Fernab jeder Romantik – die moderne Piraterie vor der Küste Somalias, Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ) 48/2012*, S. 10-16.
- 14| Zum Vergleich: Die Region Puntland am Horn von Afrika, an dessen Küste die meisten Piraten ihre Rückzugsräume haben, verfügt über ein jährliches Budget von schätzungsweise 16 bis 20 Millionen US-Dollar. Interview des Autors mit Saeed Mohamed Raage, <http://www.ims magazin.de/index.php?p=artikel&id=1322049300,1,dnp>. Zugriff: 20.07.2013.
- 15| Vgl.: Geopolicity (2011). *The Economics of Piracy. Pirate Ransoms & Livelihoods off the Coast of Somalia*. [http://www.geopolicity.com/upload/content/pub\\_1305229189\\_regular.pdf](http://www.geopolicity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf). Zugriff: 20.07.2013. Vgl. zudem: Financial Action Task Force (2011). *Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom*, Paris.
- 16| Zu den ökonomischen Auswirkungen vgl. Bellish, J. (2013): *The Economic Cost of Somali Piracy 2012*, Broomfield: Oceans Beyond Piracy.
- 17| ICC International Maritime Bureau (2013): *Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the Period of 1 January - 30 June 2013*, S. 5-6,18.
- 18| Vgl. hierzu: Feldt, Lutz (2009): *Was ist zu tun? Seesicherheit, Piraterie und Terrorismus auf See*. [http://www.marineforum.info/html/body\\_feldt.html](http://www.marineforum.info/html/body_feldt.html). Zugriff: 08.08.2013.