

---

## Piraterie 2008

# LE PONANT – Folgen und Folgerungen

**Michael Stehr**

**D**as französische Segelkreuzfahrtschiff LE PONANT befindet sich am 4. April mit 30 Besatzungsmitgliedern ohne Passagiere auf dem Transfer von den Seychellen ins Mittelmeer. Der »Weekly Piracy Report« des Piracy Reporting Center in Kuala Lumpur, Malaysia, vermerkt als Position des Überfalls 13:12N-50:14E (mitten im Golf von Aden, rund 95 Meilen nördlich von Quandala, Provinz Bari). Die Angreifer brachten Schiff und Mannschaft ohne Gegenwehr in ihre Gewalt.

Das MARINEFORUM berichtete auf seiner Website unter »Aktuelles«. (Auszüge aus dem Bericht von Klaus Mommsen):

»Die Piraten gehörten zur in der Region wohl notorischsten Gruppe der »Somali Marines«, einem Netzwerk somalischer ehemaliger Fischer, die in Piraterie ein lukrativeres Einkommen sehen. Sie verfügen über eine moderne Ausrüstung, die von Handwaffen über Panzerfäuste bis hin zu Satellitentelefonen reicht. Ein Großteil der geschätzt mindestens etwa 150 (hohe Dunkelziffer) Überfälle des letzten Jahres gehen auf das Konto der »Somali Marines«. ... Der Segler wurde zunächst aus der Luft mit MPA Breguet Atlantique 2 und dann von der herangeführten Fregatte COMMANDANT BOUAN (Typ AVISO A-69) eng – auch innerhalb somalischer Hoheitsgewässer – beschattet. Am 7. April gingen die Piraten bei Eyl vor Anker, nahmen Kontakt zur Reederei auf und begannen Lösegeldverhandlungen. ... Um auf Eventualitäten vorbereitet zu sein, wurden Soldaten des Antiterrorkommandos GIGN auf dem Luftwege nach Djibouti verlegt. Als einige Piraten zur Auffüllung von Vorräten mit einem Boot an Land wollten, zeigte sich, dass ihr Rückhalt in der örtlichen Bevölkerung nur gering ist. Erst nach einem kurzen Feuergefecht mit örtlichen Milizen (mit zwei Toten) konnten sie an Land gehen. Der Regionalgouverneur erklärte unverblümt, er wäre »glücklich, wenn die Piraten getötet« würden.

Nach Erfahrungen früherer Schiffsentführungen stellte man sich auf mehrwöchige Verhandlungen ein, und die französische Marine beorderte Verstärkungen in die Region. Am 9. April

nahm der derzeit auf einer Ausbildungsreise nahe Madagaskar kreuzende Hubschrauberträger JEANNE D'ARC Kurs auf die somalische Küste, ... um eine Operationsplattform für mögliche Hubschrauberinsätze zu bieten. Allen Befürchtungen zum Trotz fand die Entführung dann doch ein sehr schnelles, vor allem aber für die Geiseln glückliches Ende. Nach Zahlung eines Lösegeldes durch die Reederei (genannt werden 2 Mio. US-Dollar) wurden alle Geiseln am 11. April freigelassen, und die Piraten verließen auch die LE PONANT.«

Während Schiff und Mannschaft bereits in Sicherheit waren, setzten sich die Täter landeinwärts über ein gut einsehbares Gebiet fahrend ab – unter Beobachtung durch ein MPA Breguet Atlantique III. Diese Situation nutzte die französische Antiterrorereinheit GIGN. Mehrere Hubschrauber von der JEANNE D'ARC griffen die Piraten an und konnten durch Beschuss den Jeep der Täter stoppen. Vom Hubschrauber abgesetzte Soldaten der GIGN ergriffen sechs Piraten und stellten einen Teil des Lösegeldes sicher. Die übrigen Täter – die Gruppe bestand aus 12 bis 15 Personen – entkamen. Ob die Festgenommenen zum Führungspersonal der Bande zählen, ist unklar. Auf sie wartet jedenfalls die Aburteilung in Frankreich in einem medienwirksamen Verfahren, das Gelegenheit bieten wird, der Öffentlichkeit in Europa das Problem der Piraterie vor Augen zu führen.

### »Piracy Hot Spots«: Somalias Küsten und Golf von Aden

Der Fall LE PONANT ist nur der prominenteste Überfall in diesem Jahr. Dem PRC wurden seit etwa Anfang April signifikant mehr Überfälle im Golf von Aden gemeldet, vom 31. März bis 14. April immerhin 8. Bis dahin waren es im März nur 2, im Februar 2 und im Januar keiner. Spektakulär der Überfall auf ein Fischereischiff, bei dem der Skipper angeschossen und drei Zodiaks erbeutet wurden (am 31. März, auf 12:10N-52:10E vor Abd-al-Kuri Island). Bisher waren die ausgedehnten Seegebiete vor der lang gestreckten Ostküste Somalias ebenfalls ein Schwerpunkt, hier gehen die offiziellen Zahlen aber zurück. Angesichts der Berichte der an

der Operation Enduring Freedom beteiligten Seemächte müssen die offiziellen Zahlen allerdings einer kritischen Neubewertung unterzogen werden: Wurden 2007 dem IMB-PRC 35 Attacken gemeldet, geht man in eingeweihten Kreisen von 150 aus; 2008 sollen es bis Mitte April schon rund 50 sein, offiziell gemeldet sind gerade einmal rund ein Dutzend. Man muss jedenfalls davon ausgehen, dass viele Überfälle auf kleinere im regionalen Verkehr fahrende Schiffe oder Boote von den betroffenen Skippern nicht bekannt gemacht werden. Auch größere Frachter melden nicht immer, vor allem dann, wenn es beim Versuch geblieben ist.

Bemerkenswert ist ein dem IMB-PRC Anfang März gemeldeter Zwischenfall auf 04:20N-57:38E, rund 390 Meilen Distanz zur somalischen Küste, bei dem eine Dhau im Spiel war, die auch später noch einmal auffiel. Der letzte Beweis der kriminellen Absicht fehlt in diesem Falle jedoch. Die Entfernung von der Küste nährt aber den Verdacht, dass die von IMB empfohlene Reisedistanz zur Küste Somalias von 200 Meilen nicht ausreicht. Klarer ist die kriminelle Absicht wohl im Fall der Verfolgung einer Segeljacht durch ein Boot auf 13:05N-57:49E, rund 200 Meilen östlich von Sokotra im Arabischen Meer. Zudem werfen beide Zwischenfälle die Frage auf, ob Seeraumüberwachung überhaupt als geeignetes Mittel der Piraterieabwehr gelten kann. Wie soll die TF 150 im Rahmen der Operation Enduring Freedom mit ihren ständig alternierenden 6 bis 8 Einheiten dieses Seegebiet, das mit 2.400.000 Quadratmeilen größer ist als die Ostsee, mehr als stichprobenartig überwachen? An eine Verstärkung ist jedenfalls aus verschiedenen Gründen nicht zu denken – schwimmende und fliegende Marineeinheiten sind ein knappes Gut und werden auch anderswo gebraucht. Wie effektiv die TF 150 in der Erfüllung ihrer Hauptaufgabe, Unterbindung von Proliferation und von Personaltransfers terroristischer Gruppen, überhaupt sein kann, bedürfte eigentlich einer vertieften Betrachtung an anderer Stelle.

Wer annahm, nach der Festnahme einiger Piraten durch französische Kräfte würden sich die Banden erst einmal ruhig verhalten, sah sich schnell eines Besseren belehrt. Schon am

20. April kaperten 10 Piraten den spanischen Thunfischtrawler PLAYA DE BAKIO mit 26 Besatzungsmitgliedern. Die spanische Regierung entsandte die Fregatte MENDEZ NUNEZ an den Ort des Geschehens. Um Druck auf die Piraten aufzubauen, wurde die Option des bewaffneten Zugriffs auf die Täter nach Freisetzung der Geiseln offiziell erwähnt. Schon bei der Entführung der LE PONANT zeigten die örtlichen Autoritäten in Somalia ein Verhaltensmuster, dass man sich im Zusammenhang mit den seefahrenden Kriminellen schon seit Langem wünscht: Sie suchen sich die Piraten auf Distanz zu halten, wie eine Pressemeldung von Reuters vom 25. April zeigt. Danach fuhr die PLAYA DE BAKIO an der Küste Somalias entlang und wurde zunächst aus Haradheere vertrieben und dann vor Hobyso gesichtet. Ein Sprecher der Autoritäten der Region Mudug ließ verlauten, dass man das Schiff notfalls auch mit Waffengewalt aus den Häfen der Region vertreiben würde. Am 26. April wurden Schiff und Besatzung von den Piraten freigegeben und von der Fregatte MENDEZ NUNEZ in Empfang genommen. Zu Fragen nach Lösegeldzahlungen äußerten sich weder die Reederei noch die spanische Regierung. Die Täter sind dem Vernehmen nach untergetaucht.

Am 21. April beschossen Piraten den über 150.000 Tonnen Öl fassenden japanischen Tanker VLCC TAKAYAMA, der sich in Ballast auf dem Weg zum Ölfeldterminal Yanbu (Saudi-Arabien) befand, mit RPG 7 und automatischen Waffen. Der Tanker verlor durch ein Leck in einer Treibstoffzelle einige Hundert Liter Treibstoff und setzte einen Notruf ab. Die im Rahmen der TF 150 vor dem Horn von Afrika operierende Fregatte EMDEN lief auf den Ort des Geschehens zu und sandte ihren Bordhubschrauber voraus. Die Angreifer zogen sich schon vor dem Eintreffen des Hubschraubers zurück.

Die Fregatte EMDEN erhielt schon zwei Tage später eine weitere Gelegenheit, zu demonstrieren, dass die Anwesenheit von Kriegsschiffen dem Seeräuberhandwerk auch ohne scharfen Schuss im Wege steht. Nachfolgend Auszüge aus der Pressemeldung des Presseoffiziers der EMDEN:

»In den Abendstunden des 23. April 2008 sichtete die Fregatte EMDEN den unter luxemburgischer Flagge fahrenden Luxussegler STAR CLIPPER. Das langsam fahrende Segelschiff mit 70 Crewmitgliedern und 100 internationalen Passagieren, darunter auch deutsche Staatsbürger, befand sich auf dem Weg zum Roten Meer. Im Laufe der Nacht entdeckte die EMDEN während der Seeraumüberwachung mehrere Speedboote, welche die STAR CLIPPER umkreisten und sich zum Teil bis auf einige Seemeilen näherten. Auf Wunsch des Kapitäns des Segelschiffes verblieb die Fregatte EMDEN bis zum Morgen in der Nähe, um zum einen durch ihre Anwesenheit weitere Annäherungen von Speedbooten zu verhindern und gegebenenfalls auch im Rahmen der Nothilfe sofort zur Hilfe eilen zu können. Am Morgen des 24.04.2008 besuchte eine Abordnung der EMDEN die STAR CLIPPER, um dem Kapitän eine Einweisung in die Sicherheitslage im Golf von

Aden zu geben. Der Kapitän der STAR CLIPPER sagte »es sei beruhigend und erleichternd zugleich, Kriegsschiffe hier im Einsatz zu wissen, die in der Lage sind, der durch die letzten Piraterievorfälle verunsicherten Schifffahrt Sicherheit zu geben«. Seit dem 12. Februar 2008 ist die Fregatte EMDEN Bestandteil der Task Force 150 und in das gesamte Spektrum maritimer Operationen im Rahmen der Operation Enduring Freedom eingebunden.«

Somalische Sicherheitskräfte haben erstmals ein von Piraten entführtes Schiff samt Besatzung gewaltsam befreit. Der unter der Flagge von Dubai fahrende Frachter MV AL-KHALEEI war am 21. April mit Nahrungsmitteln und Au-



Dhau vor der Küste Somalias

(Foto: Archiv Autor)

tos auf dem Weg nach Somalia, als es 4 Meilen vor Bossaso von einem Boot aus beschossen und geentert wurde. Einen Tag später griffen somalische Milizen mit rund 110 Mann im Hafen von Bossaso zu. Drei der sieben Piraten und ein Milizangehöriger wurden nach offiziellen Angaben verletzt, die 16 Mann starke Besatzung des Frachters soll unversehrt geblieben sein. Den Piraten droht nach Angaben der »Regierung« der somalischen Region Puntland die Todesstrafe.

### Piraterie: Herausforderung für die internationale Gemeinschaft

Somalia zeigt: Seeraumüberwachung taugt in diesem ausgedehnten Seegebiet nicht zur effektiven Vorbeugung. Anders sieht dies etwa in der Straße von Malakka aus, wo sich durch engmaschige Seeraumüberwachung eine effektive Abschreckung erzeugen lässt, was die drei Anrainer Indonesien, Malaysia und Singapur seit 2005 erfolgreich bewiesen haben. Gezielte Abwehr von Piratenangriffen wird notwendiger denn je. Sicher gelegentlich auch durch gezielten Schutz einzelner Schiffe, wie es die Deutsche Marine jetzt mit dem STAR CLIPPER und früher schon einmal mit dem Kreuzfahrtschiff DEUTSCHLAND praktiziert hat, als es dieses 2006 einmal bei der Durchfahrt durch das Bab-el-Mandeb durch eine Fregatte geleitet ließ. Wer aber nachhaltigen Erfolg der Bekämpfung der Piraterie herbeiführen will, wird die gezielten Schutz- und Abwehrmaßnahmen auf See nur als Anfang betrachten. Fortsetzen muss man das Vorgehen mit der Verfolgung der Täter von See auf Land, um sie in ihren Verstecken aufzustöbern. Diese Strafverfolgungsmaßnahmen sind nur mithilfe militärischer Mittel durchführ-

bar. Frankreich ist im Nachgang zur Entführung der LE PONANT mit gutem Beispiel vorangegangen. Die »Regierung« Puntlands hat sich diesem Beispiel angeschlossen – ebenfalls mit Erfolg.

### Frankreich wird über den Fall LE PONANT hinaus aktiv

Der französische Staatspräsident Sarkozy wirbt bei den Vereinten Nationen für mehr Aktion gegen Piraterie. Jean-David Levitte, Berater des Präsidenten, bezeichnete die Piraterie am Horn von Afrika als reale Bedrohung für den internationalen Warenverkehr und damit für die globale Wirtschaft. Paris ließ verlauten, dass im Falle Somalia dessen Regierung den Franzosen die »volle Aktionsfreiheit« in somalischem Hoheitsgebiet zugesagt habe.

Angedacht ist die Bildung einer international bestückten Flottille mit den Aufgaben Seeraumüberwachung, Geleit gefährdeter Schiffe und Verfolgung von Piratenbanden unter UN-Mandat. Dies soll zunächst für die Gewässer vor Somalia ins Auge gefasst werden. Später können solche Mandate eventuell auch für andere Seegebiete beschlossen werden. Staaten ohne funktionsfähige Küstenwache sollen so dazu bewogen werden, in ihren Hoheitsgewässern die Überwachung durch UN-Kräfte zuzulassen. Nigeria könnte ein solcher Staat sein – Häfen und Küsten des Landes sind ebenfalls ein Schwerpunkt des maritimen Verbrechens.

### Afrikanische Initiative

19 regionale Staaten haben sich ebenfalls zu einer Initiative gegen die Piraterie entschlossen: Djibouti, Ägypten, die Komoren, Oman, Tansania, Jemen, Kenia, Südafrika, Somalia, Saudi Arabien, die Seychellen, Sudan, Mozambique, Mauritius, die Malediven, Äthiopien, Eritrea, Jordanien, Madagaskar. Nicht allein der Abwehr der Piraterie am Horn von Afrika wollen sich die beteiligten Staaten zuwenden, auf mittlere Sicht geht es ihnen um umfassende Sicherheit des Seeverkehrs an den Ost- und Nordküsten des afrikanischen Kontinent und im Arabischen Meer. Ab Mitte April begannen Gespräche über die Formulierung einer Resolution an die IMO.

### Sicherheit des weltweiten Seeverkehrs essenzieller Aspekt der ESVP

Auch die Europäische Kommission und das EU-Parlament haben mittlerweile entdeckt, dass Piraterie die für Europa so lebenswichtigen Warenströme bedroht – durch erhöhte Sicherheitsausgaben der Reedereien und steigende Versicherungsprämien steigen letztlich die Frachtraten und damit auch die Verbraucherpreise für importierte Güter sowie die Verkaufspreise für europäische Exportgüter in den Empfängerstaaten. Den europäischen Politikern ist mittlerweile aufgefallen, dass sich alle EU-Initiativen zur Sicherheit des Seeverkehrs allein auf die europäischen Küstengewässer beziehen – die Sicherheit europäischer Schiffe in allen übrigen Seegebieten ist bisher kein Diskussionsge-

genstand. Dieses Thema gehört auf die Agenda der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (ESVP) – die Sicherheit des internationalen Seeverkehrs ist ein essenzieller Aspekt der Sicherheitsinteressen aller europäischen Staaten.

## Völkerrechtliche Befugnisse der Bundesrepublik

Angesichts der Bedrohung für die internationale Seeschifffahrt und den darauf abgestützten Warenverkehr stellt sich auch für Deutschland die Frage nach seinen völkerrechtlich begründeten Verpflichtungen und Befugnissen. Welche Handlungsbefugnisse hat die Bundesrepublik? Oder, genauer, welche Optionen haben ihre Streitkräfte?

Drei Basiskonstellationen bilden den Ausgangspunkt. Zunächst die Abwehr eines konkreten Angriffs von Piraten auf Schiffe unter deutscher bzw. fremder Flagge auf hoher See. Sodann die Abwehr eines konkreten Angriffs von Piraten auf Schiffe unter deutscher bzw. fremder Flagge in fremden Hoheitsgewässern. Schließlich die aktive Verfolgung und Bekämpfung von Piraten in ihren Basen in fremdem Hoheitsgebiet.

## Piratenangriff auf Hoher See

Die völkerrechtliche Definition der Piraterie in Artikel 101 des Seerechtsübereinkommens von 1982 (SRÜ) lautet:

»Seeräuberi 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.«

Seeräuberi dient rein privaten Zwecken und findet auf Hoher See oder an hoheitsfreien Orten statt. Einschlägige Handlungen in Hoheitsgewässern sind nicht erfasst – sie stellen aber auch vor Somalia einen nicht unbedeutenden Anteil der kriminellen Handlungen dar.

Artikel 105 I, 107, 111 SRÜ enthalten die Befugnis für Kriegsschiffe aller Staaten, im Falle eines seeräuberischen Angriffs auf hoher See einzugreifen, den Angriff abzuwehren und das Tatfahrzeug aufzubringen sowie die Täter unschädlich zu machen, unabhängig von der Flagge des angegriffenen Schiffes.

## Piratenangriff in fremden Hoheitsgewässern

Für Attacken in den Küstenmeeren, auf Reeden und in Häfen, mithin in fremden Hoheitsgebieten, gelten die Definitionen und Befugnisse des SRÜ nicht. Zur Anwendung kommt das jeweilige nationale Recht des Tatortes, was nicht ohne Wirkung auf die Eingriffsbefugnisse bleibt. Von Staat zu Staat gelten differente Regeln. Beim Eingreifen in fremden Hoheitsgewässern ist zuallererst das Gewaltmonopol des betreffenden Staates zu beachten, es steht dem Eingreifen grundsätzlich entgegen. Nur wenn der betreffende Küstenstaat nicht fähig oder nicht willens ist, dem angegriffenen Schiff Hilfe zu leisten, ist ein zufällig vor Ort befindliches fremdes Kriegsschiff zumindest befugt – wenn nicht gar verpflichtet –, die Hilfeleistung an der Stelle des Küstenstaates vorzunehmen, bis die Gefahr abgewendet ist. Dies folgt schon aus den allgemeinen Regeln des Nothilferechts, das sich auf See je nach konkreter Situation in Anbetracht der überlieferten gegenseitigen Hilfeleistungspflichten von der Befugnis zur Verpflichtung verdichten kann. Den Küstenstaat trifft im Fall der eigenen Untätigkeit eine Duldungspflicht.

## Strafverfolgung von Piraten in fremdem Hoheitsgebiet

Nach Abwendung der Gefahrensituation ist nur der Küstenstaat zur Verfolgung der Piraten und zu ihrer Festnahme befugt, dies folgt aus Artikel 111 SRÜ, der die nach seeräuberischen Angriffen in internationalen Gewässern bestehende Nacheilebefugnis enden lässt, wenn das verfolgte Fahrzeug seine eigene oder für Verfolger und Verfolgten fremde Küstengewässer durchfährt. Dies folgt dem Gedanken der Souveränität der Staaten in Verbindung mit dem Gewaltmonopol. Eine aktive Bekämpfung von Piraten an fremden Küsten kommt völkerrechtlich nur im Rahmen eines UN-Mandats oder auf Ersuchen eines Küstenstaates in Frage. Die aktive Bekämpfung von Piraten in fremden Hoheitsgewässern ohne Einverständnis des betreffenden Küstenstaates widerspricht grundsätzlich dem Gebot des Unterlassens von friedensstörenden Eingriffen nach der Charta der UN. Im Rahmen der Fortentwicklung des Völkerrechts und der Öffnung hin zur Zulässigkeit präventiver Maßnahmen ist in Zukunft auch eine andere Bewertung denkbar, wenn z. B. sehr wichtige Handelswege massiv bedroht sind und andere Lösungen wie enge Seeraumüberwachung oder Geleitschutz nicht effektiv sind oder von den betroffenen Küstenstaaten nicht geduldet werden. Am Horn von

Afrika sprechen die Umstände für das Vorliegen einer solchen Situation.

## Die Handlungsbefugnisse der Deutschen Marine nach deutschem Recht

Die Befugnis zur Abwehr von Angriffen auf deutsche Schiffe folgt aus dem Verteidigungsauftrag des Artikels 87a Grundgesetz, der seit dem »Out-of-area-Urteil« des Bundesverfas-



*Fregatte EMDEN eskortiert den Luxussegler STAR CLIPPER*

sungsgerichts weit gefasst verstanden wird. Für die Nothilfe bei Angriffen auf Schiffe unter fremder Flagge stellt Artikel 24 Grundgesetz die Basis dar. Er erlaubt die Einordnung der Bundesrepublik in Systeme kollektiver Sicherheit mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten. Das SRÜ ist ein Vertrag, der innerhalb des Systems kollektiver Sicherheit namens United Nations (UN) gegenseitige Befugnisse und Pflichten zum Schutz von Schiffen vor seeräuberischen Übergriffen beschreibt. Nationale Vorschriften, die der Wahrnehmung der entsprechenden Pflichten durch die dazu befähigten Organe entgegenstünden, würden durch ihre Anwendung einen Vertragsbruch bewirken. Dies gilt auch für Hilfeleistungen innerhalb fremder Hoheitsgewässer. Solches Eingreifen kann zwar dem jeweiligen Anspruch auf das Gewaltmonopol entgegenlaufen, stellt aber dennoch keine Störung des friedlichen Zusammenlebens der Völker im Sinne des Artikels 26 des Grundgesetzes dar, wenn der jeweilige Küstenstaat seine völkerrechtlichen Pflichten zum Schutz von angegriffenen Schiffen nicht wahrnimmt – unabhängig davon, ob er es nicht kann oder nicht will. In dieser Situation sind die übrigen Vertragsstaaten dazu aufgerufen, einzuspringen, wenn es ihnen möglich ist. Die Abwehr von Piratenangriffen nicht nur auf hoher See, sondern auch in fremden Hoheitsgewässern durch die Deutsche Marine ist daher bei Vorliegen der geschilderten Umstände auch staatsrechtlich gedeckt.

Die Zuständigkeit für die Strafverfolgung – d. h. Festnahme – von Seeräubern wird im Deutschen Recht geregelt in der »Verordnung zur Bezeichnung der zuständigen Vollzugsbeamten des Bundes für Aufgaben nach der Strafprozessordnung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt« (Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See, ZustBV-See) vom 4. März 1994 (BGBl. I, S. 442, siehe auch »ZustBV-See« unter [www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de)). Die Zuständigkeit der Strafverfolgung durch Fest-



(Foto: PIZM)

nahme liegt auch »seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres« bei der Bundespolizei-See. Das Seegebiet, für das in dieser Vorschrift eine Zuständigkeit ausgewiesen wird, kann sinnvollerweise nur dasjenige Seegebiet jenseits der deutschen Seegrenzen sein, in dem die Boote der Bundespolizei-See regelmäßig Seeraumüberwachung betreiben, also ganz großzügig ausgelegt sind dies die Nord- und Ostsee. Der ganz übrige Rest der Weltmeere ist sicher nicht gemeint, weil es keinen politischen Willen gibt zur entsprechenden Ausdehnung des Operationsgebietes der Bundespolizei See. Deshalb ist die ZustBV-See auf Einsätze am Horn von Afrika oder an anderer weit von Deutschlands Küstengewässern entfernter Stelle nicht anwendbar. Oder sicherheitspolitisch gewendet: Wenn die Sicherheit Deutschlands nach Aussage eines ehemaligen Verteidigungsministers auch am Hindukusch verteidigt wird, dann

muss sie auch dort verteidigt werden, wo deutsche Seeleute oder Urlauber auf Kreuzfahrtschiffen oder die lebenswichtigen Warenströme gefährdet sind. Die Deutsche Marine ist in entfernten Seegebieten deshalb auch für die Strafverfolgung zuständig.

Ein Einsatz deutscher Seestreitkräfte in fremdem Hoheitsgebiet zur aktiven Bekämpfung der Piraterie – Verdachtskontrolle, Beschlagnahme oder Zerstörung von Fahrzeugen, Suche nach Tätern in ihren Basen – ist auf der Basis eines UN-Mandats oder aufgrund einer bilateralen Vereinbarung wie oben schon bemerkt völkerrechtlich zulässig. Das Grundgesetz steht solchen Vereinbarungen und Aktivitäten nicht entgegen, wenn sie nicht friedensstörend sind. Bilaterale Vereinbarungen über die gemeinsame Bekämpfung von sogenannten Grey Area Phenomena, zu denen auch die Piraterie gezählt wird, sind übrigens nichts Neues. In den neunziger Jahren hat z. B. die italienische Marine aufgrund von solchen Vereinbarungen gemeinsam mit den Seestreitkräften und Polizeibehörden mehrerer karibischer Staaten in der Karibik an der Bekämpfung des Drogenschmuggels teilgenommen. Schon 1997 hat das Institute for Security der Westeuropäischen Union (WEU) solche Vereinbarungen als geeignete Basis für Einsätze der Seestreitkräfte europäischer Staaten in fremden Hoheitsgewässern angesehen.

### Deutschland ist politisch gefordert

Die Betrachtung der rechtlichen Situation allein deckt nicht alle zu bedenkenden Aspekte der Herausforderung »Piraterie« ab. Es sprechen mehr als genug politische Interessen und auch ethische Überlegungen für ein energisches Vorgehen gegen die Piraten am Horn von Afrika.

Abgesehen von eigenen Sicherheitsinteressen, immerhin hängt die innere Stabilität der Bundesrepublik stark ab vom wirtschaftlichen Wohlergehen seiner Bürger, pflegt die Bundesrepublik seit langem ethisch hoch bewertete außenpolitische Praktiken wie die Leistung humanitärer Hilfe, die Deutschland vielen Ländern und Völkern gewährt, und die den Deutschen viel Sympathie eingetragen hat. Kurz und etwas polemisch formuliert: Es kann nicht angehen, dass die Bundesrepublik überall auf der Welt beträchtliche finanzielle Mittel einsetzt, um humanitäre Hilfe zu leisten und den Wert der Humanität verbal hochhält, aber nicht bereit ist, lebensnotwendige Hilfslieferungen nach Somalia gegen den Raub durch Wegelagerer zu schützen! Für derartige konkrete Schutzmaßnahmen haben sich Frankreich und Dänemark entschieden, als sie im Herbst 2007 begannen, die Schiffe mit den Reislieferungen des World Food Programs nach Somalia bis in die dortigen Häfen zu geleiten (dazu MF3/2008, S. 5f). Die Bereitschaft der Franzosen und der Dänen, die Nahrungsmittelhilfe für hungernde Somalier notfalls auch gewaltsam gegen Raubüberfälle zu schützen, ist praktizierte Humanität. Die Deutschen sollten ebenso wie Franzosen und Dänen anbieten, für eine Zeit von zwei bis drei Monaten den Schiffen mit Hilfsgütern des World Food Programs der UN Geleit bis in die Häfen Somalias zu gewähren!

Deutschland hat ein vitales Interesse an der Sicherheit der global bedeutsamen Seestraßen – vom Import und Export hängen Wohlergehen der Bürger und innere Stabilität des Landes ab. Schon deshalb – und erst recht, weil wir Bestandteil der Staatengemeinschaft sind – steht die Bundesrepublik in der Pflicht, auch gegen Piraten so vorzugehen, wie es ihnen gebührt. Sie sind Verbrecher und müssen bestraft und im wahrsten Sinne des Wortes aus dem (See-)Verkehr gezogen werden. ⚓