

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,
in den letzten Monaten hat sich die Lage für die Seefahrt im indischen Ozean massiv verschärft. Piratenbanden, die ungesicherte somalische Küstenstreifen als Basis für ihre Angriffe auf hoher See nutzen, halten derzeit etwa 700 Menschen in Geiselhaft, darunter 3 Kinder. Die Piraten agieren dabei zunehmend aggressiver und schrecken selbst vor dem Mord an ihren Geiseln nicht mehr zurück. Mehr denn je sind daher koordinierte Maßnahmenpakete gefordert, die die Schifffahrt nicht nur schützen sondern zudem diese Form organisierter Kriminalität an ihren Wurzeln anpacken und die Straftäter zur Rechenschaft ziehen. Die Mitarbeiter von PiraT arbeiten intensiv daran, aus ihrer jeweils fachspezifischen Perspektive Optionen zu entwickeln, um die laufenden Anstrengungen der internationalen Gemeinschaft auszubauen und zu optimieren. Einen kleinen Auszug unserer vielseitigen Aktivitäten möchten wir Ihnen in diesem Newsletter nun gerne vorstellen, darunter die Neuerscheinungen unserer Arbeitsreihe zu maritimer Sicherheit sowie Berichte diverser Veranstaltungen, die im Rahmen des Projektes durchgeführt wurden.

Ihre Anregungen und Kommentare sind uns wie immer hochwillkommen.

Herzlich,
Ihr PiraT Team

Private Sicherheitsdienste und somalische Piraterie

– PiraT Arbeitspapier Nr. 2 neu erschienen –

Das Teilvorhaben der **Bucerius Law School** im Rahmen des **PiraT**-Projekts sieht vor, den für eine effektive Piraterie- und Terrorismusbekämpfung nötigen Rechtsrahmen zu erarbeiten. Insbesondere kommt es hierbei darauf an, den existierenden Normenbestand zu erheben und Regelungslücken sowie reformbedürftige Regelungen zu erfassen. Im Rahmen dieses Vorhabens setzt sich das Arbeitspapier Nr. 2 mit privaten Sicherheitsdiensten auf Handelsschiffen auseinander. Private Sicherheitsunternehmen spielen eine zunehmende Rolle bei von Reedern weltweit unternommenen Gegenmaßnahmen gegen die Piraterie. Für Schiffe unter US-amerikanischer Flagge ist die Beschäftigung von Wachpersonal in Gebieten mit hohem Risiko sogar gesetzlich verpflichtend. In der rechtswissenschaftlichen Debatte ist von amerikanischen Autoren nunmehr sogar angeregt worden, Private mit Kaperbriefen auszustatten, um sie zu Maßnahmen gegen somalische Piraten zu berechtigen. In Deutschland konzentriert sich die Diskussion auf die Möglichkeit Soldaten oder Polizisten an Bord von Handelsschiffen einzusetzen, da deutsche Reeder zunächst nur zögerlich bereit waren private Unternehmen zu beschäftigen. Der Einsatz von Polizisten und Soldaten erscheint jedoch aufgrund des begrenzten Personals und der fehlenden Spezialausbildung vieler Kräfte unwahrscheinlich. Nach den jüngsten Ereignissen, wie beispielsweise dem Versagen der Zitadelle im Fall der *Beluga Nomination* und der Eskalation der Gewalt im Fall der amerikanischen Yacht *Quest* werden private Sicherheitsunternehmen immer häufiger auch von deutschen Reedereien eingesetzt. Immer wieder tauchten jedoch rechtli-

che Fragen zum Einsatz Privater auf Handelsschiffen auf. Rechtsunsicherheit im deutschen und internationalen Recht wurde immer wieder beklagt. Teilweise wiesen Reeder darauf hin, dass die Rechtslage in Deutschland es ihnen unmöglich mache, ihre Schiffe zurückzuflaggen bzw. weiter unter deutscher Flagge zu fahren. Im Hinblick auf diese Unsicherheiten wurde bisweilen behauptet, der Einsatz privater Sicherheitsunternehmen sei nach deutschem Recht verboten. Andere meinten, dass Wachen höchstwahrscheinlich strafrechtliche Konsequenzen zu tragen hätten, wenn sie ein Schiff verteidigten, während wieder andere argumentierten, dass private Sicherheitsdienste nach Völkerrecht selbst Piraten wären. Keine dieser Aussagen hat sich als richtig erwiesen.

Die wachsende Verwirrung bei Entscheidungsträgern im Hinblick auf die Rechtsfolgen der Beschäftigung bewaffneter Wachen an Bord von Handelsschiffen rechtfertigt eine Untersuchung des relevanten Rechtsrahmens. Die im Arbeitspapier Nr. 2 vorgenommene Analyse zeigt ferner rechtliche Bereiche auf, die sich als reform- bzw. regulierungsbedürftig erweisen. Abgesehen von den rechtlichen Fragen rund um den Trend zu privaten Sicherheitsunternehmen beschäftigt sich das Arbeitspapier Nr. 2 auch mit faktischen Problemen des Einsatzes bewaffneter Wachen. So ist beispielsweise die Befürchtung einer weiteren Eskalation der Gewalt im Zusammenhang mit somalischer Piraterie nicht ohne Grundlage. Wenn somalische Piraten mit einer wachsenden Zahl von bewaffneten Schiffen konfrontiert werden, müssen sie ihre Taktik anpassen und vermehrt Angriffe mit mehreren Skiffs verüben. Eine solche Eskalation würde erhebliche Risiken für Besatzung und Schiff beinhalten. Betrachtet man die Gesamtsituation der so-

malischen Piraterie, so wäre es jedenfalls naiv die Beschäftigung von privaten Sicherheitsdiensten als Lösung für das Problem anzusehen.

Zusätzlich zu diesen faktischen Problemen ergaben sich bei der Untersuchung im Rahmen des Arbeitspapiers Nr. 2 zahlreiche rechtliche Schwierigkeiten, die mit der Beschäftigung privater Sicherheitsdienste einhergehen. Abgesehen von den offensichtlichen Problemen mit den jeweils geltenden Rechtsordnungen der Flaggenstaaten, besteht die Gefahr, dass auch Küstenstaaten sich auf ein Recht berufen, die Durchfahrt bewaffneter Handelsschiffe in ihren Hoheitsgewässern zu regulieren oder sogar zu verbieten. Auch Hafenstaaten könnten, je nach Einzelfall, bewaffnete Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen in ihren Häfen als Verletzung des jeweiligen nationalen Strafrechts oder der jeweiligen Einfuhrbestimmungen ansehen. Die Verletzung küstenstaatlicher oder hafenstaatlicher Normen kann schwerwiegende Folgen im Hinblick auf den Versicherungsschutz haben. Das deutsche Recht erweist sich hingegen als offener für den Einsatz privater Sicherheitsunternehmen auf Schiffen, als Praktiker teils annehmen. Die Voraussetzungen einer staatlichen Erlaubnis für Bewachungsunternehmen sind vergleichsweise leicht zu erfüllen. Das Waffengesetz erlaubt das Führen bestimmter Waffen durch private Unternehmen unter bestimmten Umständen und das Strafrecht bietet weitreichende Rechtfertigungsgründe in Fällen von Abwehrmaßnahmen. Ungeachtet dessen scheinen die Nachteile des Einsatzes privater Sicherheitsunternehmen die Vorteile bei weitem zu überwiegen.

Download unter

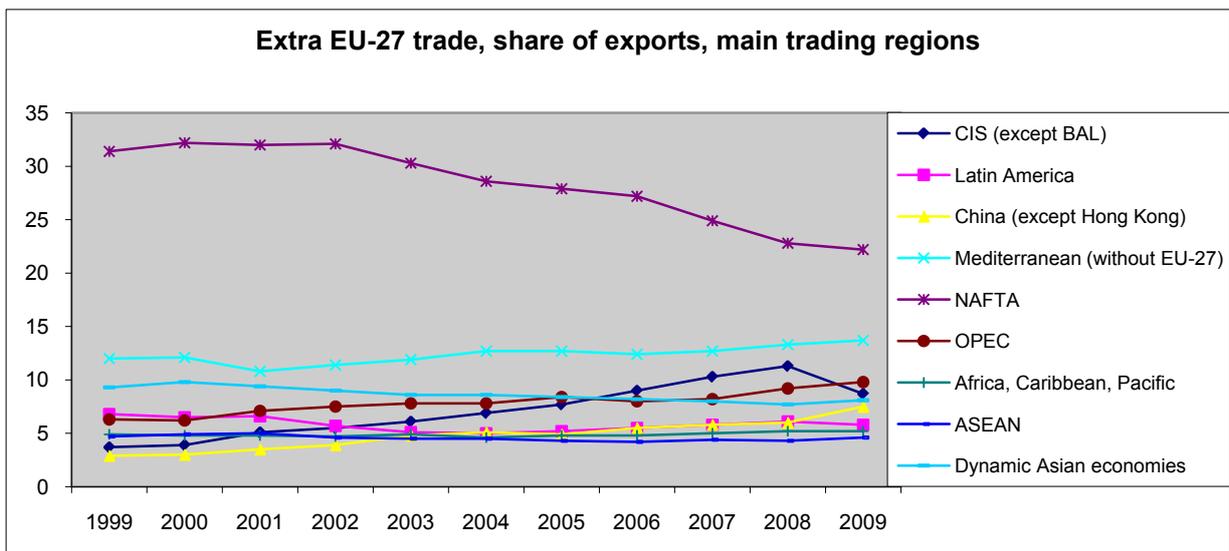
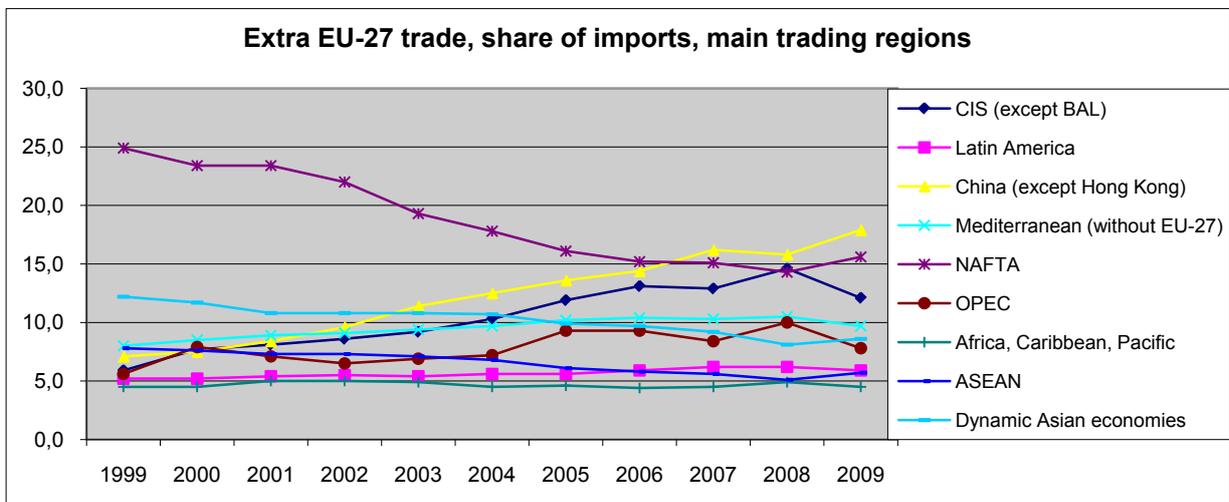
<http://www.maritimesicherheit.eu/index.php?id=workingpapers>

Piraterie und maritimer Terrorismus: Entwicklung und Bedeutung des Seehandels

– PiraT Arbeitspapier Nr. 3 neu erschienen –

Aus makroökonomischer Perspektive beleuchtet Frau Dr. Engerer vom **DIW** im dritten Arbeitspapier die Entwicklung und Bedeutung des Seehandels weltweit sowie für Europa und Deutschland im Besonderen. Aus dieser „groben“ Sicht wird die Bedrohung durch Piraterie und maritimen Terrorismus thematisiert. Etwa 80 % des weltweit gehandelten Gütervolumens werden auf dem Seeweg transportiert. Der interkontinentale Seehandel ent-

wickelte sich in der Vergangenheit äußerst dynamisch. Lediglich in Folge der internationalen Finanzkrise kam es auch im Seehandel zu deutlichen Rückgängen, die inzwischen überwunden wurden. Damit bleibt die Sicherheit der Seerouten auch künftig ein wichtiges Thema. Dies gilt für Europa insgesamt, aber auch für Deutschland als wichtige Exportnation.



Bei einer Betrachtung des Handels der EU-27 (sowie Deutschlands) ist zu berücksichtigen, dass die Mitgliedsländer der EU-27 wirtschaftlich vor allem untereinander verflochten sind. Etwa zwei Drittel des Außenhandels werden innerhalb der EU-27 abgewickelt; ein Drittel der Exporte und Importe der EU-27 entfallen auf Drittstaaten. Dabei spielt vor allem der asiatische Raum eine größere Rolle als noch vor zehn Jahren. So ist China inzwischen der wichtigste Importeur der EU-27 (vgl. Abbildung auf S. 3).

Aktivitäten

Veranstaltungen der BLS

Die **Bucerius Law School** wirkte an verschiedenen Veranstaltungen und Tagungen im Zusammenhang mit maritimer Sicherheit mit.

Prof. Dr. Doris König war Mitveranstalterin der am 5.- 6. Oktober 2010 durchgeführten Law of the Sea Institute Conference mit dem Thema "Institutions and Regions in Ocean Governance" am Internationalen Seegerichtshof in Hamburg. Ein erheblicher Teil der Konferenz, auf der Frau Prof. Dr. König auch Vortrag, war dem Themenkomplex Maritime Sicherheit gewidmet.

Am 28.-29. Oktober 2010 nahm Frau Prof. Dr. König an der Tagung „Dimensionen der Pirateriebekämpfung im Indischen Ozean – Möglichkeiten und Perspektiven“ der Hanns Seidel Stiftung im Kloster Banz teil und referierte zu dem Thema „Somalische Piraterie und Strafverfolgung“.

Tim René Salomon nahm am 7. Sicherheitspolitischen Forum vom 14. – 15. Oktober 2010 im Haus Rissen, Hamburg teil. Die Tagung beschäftigte sich mit der Fragestellung: „Von der deutschen Bucht bis an den Hindukusch – Ist der rechtliche Rahmen deutscher Sicherheitspolitik noch zeitgemäß?“

Am 4.3.2011 besuchte Herr Salomon die Bucerius Maritime Executive Lectures 2011 zum Thema "Piraterie – Herausforderung für die Schifffahrt".

Beim Export hat die Bedeutung Nordamerikas als wichtigste Handelsregion der EU-27 in den letzten zehn Jahren stark abgenommen. Mit dieser Verschiebung der Handelspartner wächst auch die Bedeutung sicherheitsrelevanter Handelsrouten. So war bislang vor allem der Seeweg nach Asien durch Piraterie betroffen, während die Atlantikpassage als vergleichsweise sicher galt. Ähnlich wie für die EU-27 insgesamt, stellt sich auch die Lage für Deutschland da.

Veranstaltungen der TUHH

Am 09.12.2010 fand am Flughafen Köln/Bonn eine Konferenz zum Thema Luftfracht-Sicherheit statt, die von der DVZ veranstaltet wurde. Prof. Dr. Thorsten Blecker war als Experte geladen und referierte vor gut 100 Teilnehmern zum Thema "Sichere Lieferkette – Wunschdenken oder Wirklichkeit?" Gleich über mehrere Punkte herrschte auf der Luftfracht-Sicherheitskonferenz der DVZ Einigkeit: Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht, Fracht muss bereits bei der Erstverladung in ein Flugzeug sicher sein und die sichere Lieferkette im Aircargo-Geschäft hat sich trotz einiger Lücken bewährt. Sie wird sich allerdings angesichts immer mehr als unsicher geltender Sendungen drastisch ändern.

Desweiteren hat die TUHH an der „8th International Conference on Service Oriented Computing“ teilgenommen (08.-10.12.2010): Ein Schwerpunkt der in San Francisco stattfindenden Tagung lag auf „Service Oriented Computing in Logistics“. Dort diskutierte Herr Will mit Experten aus aller Welt über die Einsatzmöglichkeiten von serviceorientierten Architekturen (SOA) als Mitteltechnologie zwischen neuen Sicherheitstechnologien (RFID; Screen/Scanning etc.) und existierenden Systemen in der Logistik bzw. des Containerumschlags.

Den intensiven Austausch mit Vertretern der maritimen Wirtschaft pflegt die TUHH beispielsweise über den Arbeitskreis „Future Logistics“ und die Arbeitsgruppe „Supply Chain Security“ der Logistik Initiative Hamburg, die sich – unter der Leitung von Prof. Dr. Thorsten Blecker – mit Sicherheitsfragen in der maritimen (Container-)Logistik auseinandersetzen.

Veranstaltungen des IFSH

Der Arbeitsschwerpunkt der Mitarbeiter des IFSH lag in den letzten Monaten auf der Untersuchung der aktuell bestehenden Risikolage auf den Weltmeeren und einer Analyse der Defizite der politischen Maßnahmenpakete zur Einhegung maritimer Gewalt. Zudem wurde intensiv an der Weiterentwicklung des dem Projekt zugrundeliegenden Rahmenkonzepts der Security Governance gearbeitet. So war Hans-Georg Ehrhart Mitorganisator eines gemeinsam mit der Universität Hamburg ausgerichteten Workshops zur Security Governance der EU, bei dem über 30 internationale Experten die Herausforderungen der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik der EU diskutierten. Bei einem Workshop mit Mitarbeitern des ISZA – dem Institut für strategische Zukunftsanalysen der Carl-Friedrich-von-Weizsäcker-Stiftung – wurden vor allem die Herausforderungen der Szenarien- und Indikatorenbildung in Hinblick auf maritime Gewalt diskutiert.

Zum gleichen Thema nahm Dr. Patricia Schneider bereits im November 2010 an einem Workshop der Swedish Defence Research Agency (in Kooperation mit Adelphi/Berlin) in Stockholm teil, dessen Ziel es war, neu auftauchende Gefahren für die EU im Schnittpunkt von Umwelt und Sicherheit kritisch zu überprüfen. Dabei wurde vor allem auf die Methode zum Szenarienbau im Rahmen des EU-geförderten Projectes SECURENV (Assessment of Environmental Accidents from a Security Perspective) zurückgegriffen.

Kerstin Petretto reiste im Januar 2011 als geladenes Mitglied der von der US-amerikanischen One Earth Foundation neu gegründeten internationalen Arbeitsgruppe „Oceans Beyond Piracy“ nach London. Ziel der multisektoralen und internationalen Gruppe ist es, die internationalen Anstrengungen zur Einhegung von Piraterie zu bündeln um ein umfassendes – globales – System zu entwerfen, das dem Problem der Piraterie mit all seinen Facetten nachhaltig begegnen kann. Zudem referierte sie ebenfalls im Januar im Rahmen eines von der Universität Osnabrück ausgerichteten dreitägigen Workshops zum Umgang mit Nichtstaatlichen Gewaltakteuren zum Thema „Piraten: Bremser oder Katalysatoren von Staatsaufbauprozessen - oder einfach Kriminelle?“.

Ende Februar war Kerstin Petretto schließlich als Sachverständige zu einer Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im deutschen Bundestag zum Thema „Angriffe durch Piraten auf Handelsschiffe“ geladen. Weitere anwesende Experten waren Ralf Nagel, der Hauptgeschäftsführer des Verbands deutscher Reeder (VDR), sowie Erhard Ott, Bundesvorstandsmitglied von ver.di.

Aufruf zur Teilnahme an einer Umfrage über Maritime Sicherheit!

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Verbundprojekt „PiraT“ hat das Ziel, Informationen zur aktuellen Bedrohungslage durch Piraterie und maritimen Terrorismus zu erheben, die Kosten für die Schifffahrt zu berechnen, sowie mögliche Strategien zur Bekämpfung von Piraterie und maritimen Terrorismus zu evaluieren. Im Rahmen des Projektes wird hierfür eine Online-Befragung betroffener Akteure durchgeführt, bei der Reeder, Versicherer und Kapitäne um ihre Einschätzung gebeten werden.

Sollten Sie als einer dieser Experten in ihrer Tätigkeit durch die Gefahren der Piraterie und des maritimen Terrorismus betroffen sein, so möchten wir Sie herzlich bitten, sich für diese

Umfrage zu registrieren. Ihre Antworten und Kommentare sind uns wichtig, um präzise Analysen und Handlungsempfehlungen zu erstellen. Die Beantwortung aller Fragen dauert nicht länger als 10 Minuten.

Bitte besuchen Sie folgende Website, um sich für die Umfrage zu registrieren:

<http://umfrage.maritimesicherheit.eu/>

Alternativ können Sie sich auch per E-Mail registrieren. Bitte senden Sie hierfür eine E-Mail an maritime-sicherheit@diw.de. Geben Sie bitte an, ob Sie Reeder, Versicherer oder Kapitän/ Schiffsoffizier sind.

Die Befragung wird vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) durchgeführt und dient ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken. Alle Projektbeteiligten gewährleisten die Einhaltung des gesetzlichen Datenschutzes und die streng vertrauliche Handhabung der gewonnenen Informationen. Dritte werden an keiner Stelle in den Prozess eingebunden. Die Ergebnisse werden nur in anonymisierter und zusammengefasster Form veröffentlicht.

Neuerscheinungen (Auswahl)

Downloads unter: www.maritimesicherheit.eu/index.php?publications

Blecker, Thorsten / Will, Thomas (2010): **Der Einsatz privater Sicherheitsdienste zum Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus - Die ökonomisch-logistische Sicht.** In: Stober, Rolf (Hg.), Der Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus zwischen internationaler, nationaler und unternehmerischer Verantwortung: Brauchen wir zukünftig den Einsatz privater Sicherheitsdienste zum Schutz vor Piraterie? Köln: Heymann, S. 53-68.

Hella Engerer (2011): **Piraterie und maritimer Terrorismus: Entwicklung und Bedeutung des Seehandels,** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 3, Hamburg.

König, Doris / Salomon, Tim René (2011): **Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen – Rechtliche Implikationen,** PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 2, Hamburg.

Kolb, Andreas S. / Neumann, Thilo / Salomon, Tim René (2011): **Die Entführung deutscher Seeschiffe: Flaggenrecht, Strafanwendungsrecht und diplomatischer Schutz.** In: Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (ZaöRV), Vol. 71 (im Erscheinen).

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

Schneider, Patricia; Giglmaier, Fabian (2010): **Somalische Piraten in Hamburg vor Gericht: Strafverfolgung als Handlungsoption gegen Piraterie?** BOFAXE Nr. 363D, 9.12.2010.

Will, Thomas (2010): **RFID in Maritime Container Logistics - A Delphi Study on Participant Specific Benefits,** 1st ed., Hamburg: tredition

Kontakt

Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH)

c/o Dr. Patricia Schneider

Beim Schlump 83

D-20144 Hamburg

Tel.: +49 40 86 60 77 20

E-Mail: info@maritimesecurity.eu

Web (auf Deutsch): www.maritimesicherheit.eu

Web (auf Englisch): www.maritimesecurity.eu

Redaktion/Layout:

Patricia Schneider, Kerstin Petretto, Eckhard Schlopsna