

## EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Das PiraT-Projekt neigt sich dem Ende zu. Das IFSH wird noch bis Ende März an der Herausgabe des Abschlussbandes arbeiten. Sobald das Buch erschienen ist, informieren wir Sie mit einem Newsletter.

Wir haben einen Förderantrag für ein Folgeprojekt gestellt, über den jedoch erst in 2013 entschieden wird.

In diesem Newsletter berichten wir Ihnen von der Abschlusskonferenz, auf der alle Partner ihre Forschungsergebnisse vorgestellt und mit vielen interessierten Teilnehmern diskutiert haben.

Der langwierige Hamburger Piratenprozess, sein kürzlich gefälltes Urteil sowie die anhaltende Betroffenheit deutscher Reedereien führen dazu, dass das Thema Piraterie auch in der deutschen Öffentlichkeit Aufmerksamkeit erfährt. Eine Stellungnahme zum Piratenprozesses können Sie hier lesen.

Der Einsatz privater Sicherheitsdienste zur See wirft viele Fragen auf und die sich abzeichnenden Regulierungsprozesse wurden intensiv auf einem Workshop des IFSH und der BLS diskutiert, auch hierzu finden Sie einen kurzen Bericht.

In dieser Ausgabe präsentieren wir Ihnen außerdem Kurzzusammenfassungen der neuesten Arbeitspapiere, die frei zum Download zur Verfügung stehen und weisen auf weitere Projektpublikationen hin.

Ihre Anregungen und Kommentare sind uns hochwillkommen.

Herzlich,

Ihr PiraT Team



### **18. – 19. Juni 2012: Abschlussstagung des PiraT-Projekts: „Piraterie und Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit – Ergebnisse und Empfehlungen.“**

Das IFSH veranstaltete in Kooperation mit der Handelskammer Hamburg vom 18.-19. Juni 2012 die Abschlussstagung des PiraT-Projekts „Piraterie und Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit – Ergebnisse und Empfehlungen“. Mitarbeiter der vier Teilprojekte des vom BMBF bis Dezember 2012 geförderten Verbundprojekts präsentierten darin ihre Forschungsergebnisse. Über 100 Vertreter aus Wissenschaft, Behörden und Ministerien, von Reedereien, Versicherern, Verbänden, Gewerkschaften und Sicherheitsdienstleistern nahmen daran teil.





Nach einer Begrüßung durch Ulrich Brehmer von der Handelskammer und Eckhard Curtius, Regierungsdirektor des BMBF, hielt Dr. Hans-Georg Ehrhart einen einführenden Vortrag über den Projektverbund. Kerstin Petretto und Dr. Patricia Schneider führten in die Bedrohungslage durch Piraterie und maritimen Terrorismus ein und moderierten die nächsten zwei Panels.



Dr. Hella Engerer und Max Gössler (DIW) erläuterten die globalen Kosten von Piraterie und die ökonomische Betroffenheit Deutschlands und stellten Ergebnisse der PiraT-Befragung deutscher Reeder und Versicherer

sowie mikrotheoretische Analysen zu Piraterie vor.

Prof. Dr. Doris König und Tim René Salomon (BLS) erörterten rechtliche Problemstellungen und Herausforderungen auf internationaler und nationaler Ebene, speziell auch hinsichtlich der Entwicklung eines deutschen Zulassungsverfahrens privater Sicherheitsdienstleister unter Einbeziehung der im Rahmen des Projektes erarbeiteten Lösungsvorschläge.



Prof. Dr. Thorsten Blecker legte im nächsten Panel technologische Handlungsoptionen dar und führte durch die anschließende Diskussion mit Prof. Dr. Boris Culik (PITAS), Nils Retkowski (Result Group), Friedrich Haas (AKE Deutschland), Moritz Fritsche (Reederei NSB Niederelbe), Stefan Jock (CASSIDIAN) und Arne von Spreckelsen (ver.di). Schwerpunkt der Debatte war das Spannungsfeld zwischen der Einrichtung von Abwehrtechnologien auf Schiffen und Standards der Arbeitssicherheit.



Im abschließenden Panel präsentierte Dr. Hans-Georg Ehrhart (IFSH) sicherheitspolitische Handlungsoptionen für staatliche Akteure. Heinz-Dieter Jopp (ISZA) stellte die Ergebnisse der Zukunftsanalyse dar. Ein deutsches Sicherheitskonzept zu maritimer Sicherheit und mehr Transparenz über die Zuständigkeiten deutscher Akteure erscheinen demnach unerlässlich. Im Falle Somalias sollten sich Handlungskonzepte primär an lokalen Kontexten und Bedürfnissen orientieren und die Zusammenarbeit vor allem mit den betroffenen Küstenregionen forciert werden. Die Abschlussdiskussion moderierte Prof. Dr. Michael Brzoska (IFSH).



Die Forschungsergebnisse des PiraT-Projekts werden in weiteren Arbeitspapieren (frei zugänglich unter [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)) und Mitte 2013 in einem Buch mit dem Titel „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit Deutschlands: Politik, Recht, Wirtschaft, Technologie“ im Nomos Verlag erscheinen.

## Prozesskommentar, Dr. Patricia Schneider: „Warum das Urteil im Hamburger Piratenprozess richtig ist und was daraus folgt“, erschienen als IFSH-Stellungnahme am 31.10.2012.

Am 19.10.2012 wurde nach fast zwei Jahren Prozessdauer das Urteil im allgemein als „Hamburger Piratenprozess“ bekannten Verfahren gesprochen und langjährige Haftstrafen verhängt.

Der Prozess war erforderlich und gemäß den Umständen fair. Ob eine erneute Auslieferung von mutmaßlichen Piraten beantragt wird, darf angesichts des Aufwands, der Prozessdauer und der emotional aufgeladenen Debatten bezweifelt werden. Dennoch gilt: Der internationale Seeverkehr kann nur mit gemeinsamen Anstrengungen geschützt werden. Dies liegt im deutschen Interesse, da sonst auch unsere Versorgungskette gefährdet wäre. Vor allem müssen die Seeleute geschützt werden, ohne die die internationale Seefahrt nicht funktioniert. Den Mannschaften droht ein Schicksal, das von früheren Entführungen bekannt ist: Geiseln verbringen ein oft monate- oder gar jahrelanges Martyrium, bis das Lösegeld von meist mehreren Millionen US-Dollar ausgehandelt und übergeben wird. Die Seeleute haben jedoch kaum eine Lobby und stammen häufig selbst aus unterentwickelten Ländern. Wenn ein starker deutscher Bezug vorliegt (hier fuhr das Schiff unter deutscher Flagge und zwei deutsche Seeleute gehörten zur Besatzung), wären weitere Prozesse in Deutschland mangels Alternativen als ein Baustein einer Gesamtstrategie gegen Piraterie daher trotz aller Bedenken weiterhin sinnvoll, um einer Kultur der Straflosigkeit entgegenzutreten und der internationalen Verantwortung nachzukommen.

Der Prozess hat gezeigt, dass die deutsche Strafverfolgung in solchen Fällen vor einer Vielzahl von Herausforderungen steht, die

nicht immer zufriedenstellend gelöst werden können. So kam beispielsweise sogar die Frage auf, ob Schmiergelder gezahlt werden dürften, um die Einreise eines Zeugen zu ermöglichen. Es ließ sich nicht komplett rekonstruieren, was sich Tausende Kilometer entfernt abgespielt hat. Außerdem waren die Angaben der Angeklagten schwer zu überprüfen. Daher ist der Ruf nach Alternativen verständlich. Man muss sich allerdings auch die sonst gängige Catch-and-Release-Praxis (Entwaffnung und sofortige Freilassung) vor Augen halten. Diese soll geschätzte 90 Prozent der auf See Aufgegriffenen betreffen, da selten Staaten dazu bereit sind, die mutmaßlichen Täter zu übernehmen und Strafverfolgung und -vollzug zu gewährleisten. Solange die lokalen und regionalen Kapazitäten zur Aburteilung von Piraten gering sind und den anzulegenden menschenrechtlichen Maßstäben nicht entsprechen, wenn Verdächtige an Behörden in der Region übergeben werden sollen, gibt es derzeit keine praktikableren Alternativen als vor den Gerichten der Nationen zu verhandeln, deren Schiffe und Besatzung betroffen sind (dies geschah bspw. auch schon in den Niederlanden, Frankreich, Malaysia und den USA). Denn auf einen internationalen Strafgerichtshof für Piraterie konnte man sich bisher global nicht einigen und der entsprechende Kapazitätsaufbau in der Region geht kaum voran.

Es ist unwahrscheinlich, dass sich die Angeklagten nach ihrer Entlassung erneut den Piraten anschließen. Damit kann eine individuelle Prävention als erfolgreich gelten – das ist immerhin ein Teilerfolg. Ein langjähriger Freiheitsentzug in einem fremden Land ist sicherlich eine unangenehme Erfahrung. Der Strafvollzug könnte von den Angeklagten für eine Ausbildung genutzt werden – selbst wenn manche nur lesen und schreiben lernen. Im Anschluss muss und kann der Verbleib der Täter in Deutschland in Erwägung gezogen werden, eine Auslieferung nach Somalia ist unter den derzeitigen Umständen grundsätzlich nicht möglich. Eine generell abschreckende Wirkung auf andere somalische Piraten ist

von dem Urteil jedoch kaum zu erwarten: Noch ist die Wahrscheinlichkeit strafrechtlich belangt zu werden zu gering und selbst die Gefahr, bei dem gefährlichen Unterfangen auf See umzukommen, hat bei Piratenbanden nicht zu Rekrutierungsschwierigkeiten geführt. Die Anzahl der Piratenangriffe ist zwar seit 2012 spürbar gesunken, dies wird aber vor allem auf den zunehmenden Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten, die robusteren Militärmissionen und die schlechten Wetterbedingungen zurückgeführt. Darauf hat auch der dem Verfahren vorsitzende Richter Bernd Steinmetz hingewiesen: Die Strafe hänge nicht nur von ihrer abschreckenden Wirkung, sondern insbesondere von der Schwere der persönlichen Schuld ab. Dies betreffe unter anderem den Aspekt der Sühne für die eigenen Taten und die Genugtuung für die Opfer.

Letztlich konnte der Prozess durch den Filter der Strafprozessordnung betrachtet, einen weiteren Einblick in die Situation in Somalia gewähren.

Wie geht es nun weiter? Die Verfolgung der zur See agierenden Täter macht nur einen kleinen Teil der Maßnahmen gegen maritime Gewalt aus. Die Wurzeln der organisierten Piraterie können nicht erfolgreich bekämpft werden, solange Hintermänner und Geldwäscher nicht angeklagt und verurteilt werden und solange die Zustände in den somalischen Provinzen es erlauben, dass an den Küsten Schiffe festgehalten und Geiseln versorgt werden, solange Justiz, Polizei und Verwaltung nicht funktionieren, legale Einkommensmöglichkeiten rar sind und Entwicklung (sförderung) durch die Sicherheitslage und kriminelle und korrupte Strukturen an Land erschwert wird.

Auch die Rückendeckung der somalischen Bevölkerung ist für die Piraterie essentiell. Die Probleme, vor denen die internationale Handelsschifffahrt durch die Piraterie gestellt wird, erscheinen dem durchschnittlichen Somalier als marginal, gemessen an den Problemen im eigenen Land. Sie sehen ihre maritimen Ressourcen immer noch von anderen

Ländern und ausländischen Firmen ausgeplündert und begreifen die Empörung über somalische Piraten als Ausdruck westlicher Doppelmoral.

Die internationale Gemeinschaft sollte die neue Regierung dabei unterstützen, Somalias Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) zweifelsfrei völkerrechtsgemäß zu deklarieren. Die Mission Atalanta sollte in die Lage versetzt werden, den Teil des Mandats, der sich auf die Beobachtung illegaler Fischereiaktivitäten vor der Küste Somalias bezieht, zu implementieren. Um besser feststellen zu können, welche Aktivitäten legal oder illegal sind, ist eine Zusammenarbeit mit Regierung und lokalen Autoritäten, die ggf. Fischereilizenzen vergeben haben, notwendig. All diese Schritte würden den Industriestaaten nicht nur eine stärkere Position gegenüber Anschuldigungen der Piraten verleihen, sondern vor allem die Vertrauensbasis in der somalischen Bevölkerung stärken, die notwendig ist, um weitere Maßnahmen an Land zu begleiten.

**19. – 20. April 2012: Workshop in Hamburg: „Private Sicherheitsdienstleister zur Abwehr von Gefahren auf Hoher See. Herausforderungen aus praktischer, rechts- und politikwissenschaftlicher Sicht.“**



Das IFSH veranstaltete zusammen mit der Bucerius Law School (BLS) vom 19.-20. April 2012 einen Workshop zum Thema „Private Sicherheitsdienstleister zur Abwehr von Gefahren auf Hoher See. Herausforderungen aus praktischer, rechts- und politikwissenschaftli-

cher Sicht“ in den Räumen der Staatsbibliothek in Hamburg. Teilnehmer waren neben Wissenschaftlern insbesondere Vertreter der relevanten Behörden und Ministerien, Reeder, Versicherer, Verbände und Sicherheitsdienstleister. Hans-Georg Ehrhart, Patricia Schneider und Kerstin Petretto nahmen als Leiter von Panels oder als Diskutanten teil und führten gemeinsam mit Prof. Dr. Doris König und weiteren Kollegen von der BLS durch den Workshop.



Im Mittelpunkt stand die Diskussion um Vor- und Nachteile der Nutzung privater Sicherheitsdienstleister und die mögliche Regulierung eines Einsatzes in Risikogewässern am Horn von Afrika und im Indischen Ozean. Zusammen mit Best Management Practices zum Selbstschutz von Handelsschiffen und Militärmissionen sind private Sicherheitsdienstleister ein Baustein der Strategie zum Schutz vor Piratenangriffen.



Katja Keul (MdB, Bündnis 90/Die Grünen) und Dr. Hans-Peter Uhl (MdB, CSU) diskutierten im abschließenden Panel Fragen des geplanten deutschen Zulassungsverfahrens und die Wahrung des staatlichen Gewaltmonopols mit Dr. Elke Krahnemann (Brunel University). Vertreter

der Reedereien, wie Frank Leonhardt (Leonhardt & Blumberg) und Moritz Fritsche (NSB Niederelbe), gaben einen praktischen Einblick in Schutzmöglichkeiten auf Hoher See. Flottenadmiral Thomas Jugel zeigte Kooperationsmöglichkeiten des Militärs mit privaten Sicherheitskräften zur Sicherung von Seewegen und zum Schutz einzelner Schiffe auf.

In der lebhaften Diskussion wurden weitere Fragen zur Strafverfolgung gefasster Piraten, der Verantwortung des Kapitäns, dem Transport und Einsatz von Waffen und der zukünftigen Entwicklung der Atalanta-Mission erörtert.



#### 14. Juni 2012: Workshop in Hamburg: „Spezifizierung technologischer Handlungsoptionen an Bord von Schiffen“

Während des ganztägigen Workshops wurden geeignete technologische Sicherheitslösungen für Schiffe gegen die Bedrohung durch Piraten und maritime Terroristen gemeinsam mit Wirtschaftsvertretern und Logistik-Experten in Arbeitsgruppen spezifiziert. Die Teilnehmer entwickelten im Rahmen des Workshops technologische Maßnahmenbündel aus verschiedenen Bereichen zur Abwehr unterschiedlicher Bedrohungsszenarien. Die entwickelten Maßnahmenbündel wurden darüber hinaus auf ihre Wirksamkeit hin überprüft, um die Lösungen anzupassen bzw. weiteren Forschungs- und Entwicklungsbedarf aufzuzeigen. In der abschließenden Diskussion vertrat eine Vielzahl der Teilnehmer die Auffassung, dass

sich bereits durch geschultes Personal und den sinnvollen Einsatz sowie die Kombination von Technologien ein hohes Maß an Sicherheit erreichen lässt. Viele Experten bezweifelten jedoch, dass sich durch den Einsatz neuer Technologien ein tatsächlicher Zugewinn an Sicherheit erzielen ließe.

#### Neue PiraT-Arbeitspapiere

*Die neuen Arbeitspapiere stehen unter folgender Adresse zum Download zur Verfügung:* <http://www.maritimesecurity.eu/de/publikationen/workingpapers.html>

**Ehrhart, Hans-Georg/ Jopp, Heinz Dieter/ Kaestner, Roland/ Petretto, Kerstin (2012): Pirateriebekämpfung in Deutschland: Staatliche Strukturen, Akteure, Defizite. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 19, Hamburg.**

Der maritime Raum ist für das wirtschaftliche Wohlergehen und die Sicherheit Deutschlands wie auch der Europäischen Union (EU) von großer Relevanz. Die Handelsnation Deutschland ist mit der Weltwirtschaft eng verflochten. Eine Unterbrechung der Warenketten durch Krisen und Konflikte könnte schwere Folgen sowohl für die wirtschaftliche Wohlfahrt als auch für die Sicherheit des Landes nach sich ziehen. Piraterie gefährdet diese Sicherheit. Sie wird mittlerweile als eine so große Herausforderung angesehen, dass sich der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen in einer Vielzahl von Resolutionen damit befasst und zu ihrer Bekämpfung Zwangsmaßnahmen unter Kapitel VII Charta der Vereinten Nationen (VN) erlaubt hat. Die internationale Gemeinschaft und vor allem die EU haben sich zum Ziel gesetzt, das Problem sowohl durch kurzfristige, als auch durch mittel- bis langfristige Maßnahmen anzugehen. Dafür bedarf es eines differenzierten und koordinierten Vorgehens auf internationaler, regionaler und nationaler Ebene.

In diesem Arbeitspapier steht die Frage im Vordergrund, wie die relevanten deutschen

Akteure („stakeholder“) die Herausforderung durch Piraterie einschätzen, wer welche Verantwortlichkeiten hat und wie sie ihre Handlungen koordinieren. Ausgehend von dem theoretisch-konzeptionellen Ansatz der Security Governance werden die Akteure, Strukturen und Praktiken vernetzter Sicherheit identifiziert und bewertet. Vernetzte Sicherheit als politische Programmatik und Praxis der Bundesregierung zielt sowohl auf einen gesamtstaatlichen Ansatz als auch auf die Verbindung von staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren mit dem Ziel, eine komplexe Sicherheitsproblematik zu regeln. Dementsprechend werden in diesem Arbeitspapier das staatliche, das gesellschaftliche und das öffentlich-private Akteursgeflecht analysiert.

Piraterie ist eine transnational organisierte Form der Kriminalität. und eine Herausforderung, die durch ein Land allein nicht geregelt werden kann. Es bedarf also gemeinsamer internationaler Anstrengungen – sowohl durch staatliche als auch durch nichtstaatliche Akteure. Trotz der bestehenden Defizite lässt sich festhalten, dass vor dem Hintergrund der deutschen Betroffenheit und der völkerrechtlichen Zuständigkeit die deutsche Organisation und die deutschen Maßnahmen zum Schutz der deutschen Handelsflotte einerseits bislang durchaus erfolgreich sind. Andererseits lässt das Engagement der Bundesregierung in der EU und in internationalen Institutionen zur Pirateriebekämpfung bislang noch zu wünschen übrig. Hier könnte sie – entsprechenden politischen Willen vorausgesetzt – in manchen Bereichen sogar eine Vorreiterrolle wahrnehmen.

**Verbundprojekt PiraT (Hrsg.) (2012): Indikatoren zur Risikobewertung von Piraterie und maritimem Terrorismus: Problematisierung und Ergebnisse – Gemeinsamer Bericht der wissenschaftlichen Partner des Projekts PiraT. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 18, Hamburg.**

Zwölf Autoren aus fünf Instituten haben das 18. Arbeitspapier des Projekts PiraT verfasst,

dass im September 2012 erschienen ist. Gemeinsam identifizieren Forscher von IFSH, BLS, DIW, TUHH und ISZA Indikatoren zur Erkennung der Risiken von maritimer Piraterie und maritimem Terrorismus. Vier Aspekte werden verdeutlicht: Indikatoren haben in den verschiedenen untersuchten Bereichen (Politikwissenschaft, Recht, Wirtschaft, Technik und Zukunftsforschung) unterschiedliche Bedeutung. So sind in den sozial- und rechtswissenschaftlichen Disziplinen qualitative Einflüsse wichtiger. Zudem sind die Indikatoren stark kontextbezogen und somit weniger zur mathematischen Ermittlung eines Risikos geeignet, können aber Tendenzen aufzeigen.

**Blecker, Thorsten/ Will, Thomas/ Kretschmann, Lutz (2012): Indikatoren zur Bewertung der Selbstschuttfähigkeit von Schiffen bei Angriffen durch Piraten und Terroristen. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 17, Hamburg.**

Piraterie und maritimer Terrorismus stellen eine Bedrohung für die maritime Sicherheit dar. Obwohl die finanziellen volkswirtschaftlichen Auswirkungen minimal sind, ist das finanzielle Risiko für die einzelnen Schiffseigner oftmals erheblich (Mildner & Groß 2010, S.27). Daraus ergibt sich die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Risikomanagementansatzes.

Nach der Identifikation und Bewertung von Risiken in Bezug auf deren Ausmaß werden Strategien zur Reduzierung entwickelt. Hierbei können Risiken z.B. durch das Umfahren gefährlicher Gebiete vermieden, auf Versicherungen abgewälzt oder durch die Implementierung von Sicherheitstechnologien reduziert werden.

In diesem Arbeitspapier wird eine Vorgehensweise entwickelt, welche die Bewertung von Schiffsvulnerabilitäten hinsichtlich eines spezifischen Bedrohungsszenarios ermöglicht. Es wird eine Unterscheidung der Schiffsvulnerabilität nach den Kriterien (1) Detektion, (2) Verzögerung und (3) Reaktion dargelegt. Mit Hilfe

des entwickelten Konzepts wird jedes Kriterium durch einen Indikator illustriert, die zusammen den Vulnerabilitätsindikator des Schiffes darstellen.

Dank des entwickelten Konzepts kann die Schiffvulnerabilität ein Wert beigemessen werden. Darüber hinaus erlaubt das Konzept die Bestimmung des Risikoausmaßes in einem bestimmten Bedrohungsszenario. Durch die Offenlegung potenzieller Schwachstellen in bestimmten Bedrohungsszenarien können technologische und operative Maßnahmen zur Reduktion des Risikos eines erfolgreichen Piratenangriffs ergriffen werden.

---

**Endler, Johannes/ Engerer, Hella/ Gössler, Max/ Pfeiffer, Phillip (2012): Ökonomische Aspekte von Piraterie und maritimem Terrorismus – Literatursurvey. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 16, Hamburg.**

Der Literatursurvey gibt einen Überblick über die ökonomischen Analysen zu Piraterie und maritimem Terrorismus. Dabei werden Artikel des ISI web of science und RePEc berücksichtigt. Im Survey werden detailliert Artikel über Definitionen und Konzepte, zu den Ursachen von Piraterie, zur Risikoanalyse und Gefährdung, zu den Kosten und Auswirkungen, zum maritimen Versicherungssektor sowie zu den Maßnahmen der Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus vorgestellt. Schließlich werden offene Forschungsfragen identifiziert. Die meisten Autoren analysieren bislang die bestehenden Probleme in Somalia, im Golf von Aden und Südostasien. Sie verwenden häufig einen deskriptiven Ansatz; nur wenige nutzen fortgeschrittenen Methoden. Der Survey macht damit auch deutlich, dass weitere Forschungsaktivitäten notwendig sind, u.a. um das ökonomische Verhalten der Akteure sowie die makroökonomischen Effekte auf Wachstum und Handel in den betroffenen Ländern zu untersuchen.

---

**Jopp, Heinz-Dieter/ Kaestner, Roland (2012): Eine globale Übersichtsanalyse von möglicher**

**politisch oder ökonomisch motivierter maritimer Gewalt in den nächsten 20 Jahren. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 15, Hamburg.**

In dem vorliegenden Arbeitspapier wird das Auftreten der Phänomene politisch und ökonomisch motivierter maritimer Gewalt mit Hilfe der Trend- und Szenarioanalyse in den nächsten 20 Jahren näher untersucht. Hierzu werden neun Szenarien des internationalen Systems entwickelt, die durch ihre Unterschiede und variablen Trends mögliche Formen maritimer Gewalt aufzeigen, mit denen in den nächsten Jahren gerechnet werden könnte. Sie erlauben keine Prognose im strikten Sinne, stellen jedoch für sich genommen eine Art Aufmerksamkeitsraster dar, das es erlaubt, besser zu verstehen, wann und wo sich Gefährdungen des Seehandels durch Piraterie und maritimen Terrorismus in den nachfolgenden Szenarien entwickeln könnten.

Das Ergebnis der historischen Fallstudie in Bezug auf die historisch erfassbaren Faktoren, die politisch und ökonomisch motivierte maritime Gewalt (in Form von Piraterie und Terror) fördern oder hemmen, zeigt, dass es selten einzelne Faktoren sind, sondern immer eine Konstellation von Faktoren in oder zwischen den Clustern Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Diese wiederholen sich nicht, sondern nehmen immer wieder neue Konstellationen an. Die möglichen Konstellationen sind Ausgangspunkt der Wirkungsanalyse in den Szenarien, um die mögliche zukünftige Entwicklung der sekundären Faktoren des Risikomodells in den verschiedenen Szenarien zu beschreiben.

Ein besonderes Problem stellt die zeitgenössische Wahrnehmung der maritimen Gewaltakteure dar. Dabei ist besonders interessant, dass sich lange Zeit die völkerrechtliche Wahrnehmung der Phänomene in der Auseinandersetzung zwischen erlaubten und verbotenen Formen des Seeraubs und der maritimen Gewalt bewegte. Solange Kriege mit den Mitteln des Raubs und Beutemachens von staatlichen sowie von nichtstaatlichen Akteuren betrieben



wurden, waren sie nur schwer von den heute geächteten Phänomenen der Piraterie und des „maritimen Terrorismus“ zu unterscheiden. Sie waren Ausdruck der jeweiligen zeitgenössischen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse. Allerdings wandeln sich auch die völkerrechtlichen Bewertungen vor dem Hintergrund ihrer häufig legitimierenden politischen Interpretation durch die verschiedenen Akteure. Letztere vor allem auf Grund ihrer politisch-materiellen Schwäche, die sie dazu veranlasst, sich mit diesen „geächteten“ Gewaltformen am System zu beteiligen und es zu verändern. Dies führt zu allen möglichen Übergängen von nichtstaatlichen Akteuren (Wirtschaftsführer, Händler, Führer der Organisierten Kriminalität, Warlords, Stammes- und Clan-Führer, usw.), deren gesellschaftliche und wirtschaftliche Aktivitäten sie zu politischen Akteuren machten und die teilweise politische Entitäten bis zur vollen Staatlichkeit im modernen Sinne gründeten. Der Zerfall von Teilen der Staatenwelt und ihre Neuformierung werden sowohl bisherige völkerrechtliche Übereinkünfte in Frage stellen als auch nichtstaatliche Akteure hervorbringen, die sich auf ihre eigenen Gesellschafts- und Rechtsvorstellungen berufen werden.

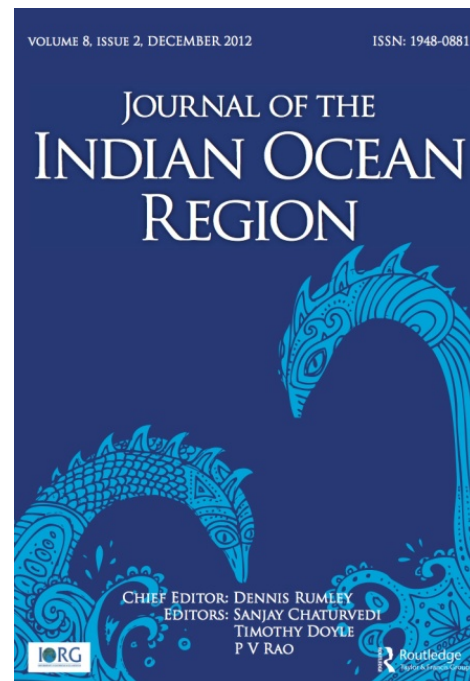
Generell kann man festhalten, dass es in beiden Formen maritimer Gewalt zwei Gruppen von Akteuren gibt: diejenigen, die die maritime Gewalt organisieren und finanzieren, und solche, die sie ausüben. Während die ersteren sich in der Regel aus den Eliten der jeweiligen Gesellschaften rekrutieren, stammen die Gewaltakteure selbst meist aus den unterprivilegierten Schichten der Bevölkerung. Im Vergleich mit kriminellen Handlungen an Land sind sie auf See meist aufwendiger (Nutzung von Booten oder Schiffen) und müssen vorfinanziert werden. Während Diebstahl und Raub an Land häufig Gelegenheitsdelikte sind, haben wir es daher auf See meist mit organisierten Formen zu tun.

In diesem Sinne ist die Seeräuberei (gewaltsame Bereicherung) eine Form der Ökonomie, während das Kapern eine Form des politischen

Verkehrs in Kriegszeiten (Kleinkrieg zur See) oder auch Frieden ist. Diese Form würde man heute als maritimen Terrorismus bezeichnen. Die eine folgt wirtschaftlichen, der Terrorismus politischen Interessen oder die beteiligten Akteure folgen auch häufig beidem: Politik, die sich bereichert oder Kriminelle, die politischen Einfluss nehmen.

Die drei wichtigsten Teilregionen, Subsahara-Afrika, Süd-Ost-Asien und Südamerika und die angrenzenden Ozeane zeigen unterschiedliche Konstellationen als Bedingung für die politisch oder ökonomisch motivierte, maritime Gewalt. Eine regionale - bzw. dort wo notwendig - lokale Analyse der Entwicklungen in den nächsten beiden Jahrzehnten kann helfen, näheren Aufschluss darüber zu gewinnen, mit welchen Formen und Akteurskategorien man konfrontiert werden könnte. Daraus ergeben sich sowohl Hinweise für die Früherkennung bzw. mit welchen Ansätzen man eine Chance hätte, diesen Herausforderungen aus staatlicher Sicht gerecht zu werden.

### Schwerpunktheft zu "Maritime Terrorism and Piracy in the Indian Ocean Region"



Dr. Patricia Schneider, IFSH, hat Ende November 2012 zusammen mit Professor Andrew C. Winner, U.S. Naval War College, und Awet T. Weldemichael, Université Paris Diderot, ein Schwerpunktheft zu „Maritime Terrorism and Piracy in the Indian Ocean Region“ herausgegeben, das im Journal of the Indian Ocean Region (Routledge Verlag) publiziert wurde. Alle Artikel der Ausgabe sind in einem anonymen Verfahren von mindestens drei Gutachtern geprüft worden (double-blind peer-reviewed). Die Artikel gehen zurück auf ein Panel zu maritimer Sicherheit, das während der Jahrestagung der International Studies Association (ISA) in San Diego, Kalifornien stattfand. Ziel des Panels war es, die Aufmerksamkeit auf das Konzept und das Phänomen des maritimen Terrorismus (mit Fokus auf den Indischen Ozean) zu lenken und die internationalen Gegenmaßnahmen zu überprüfen. Auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Panel und durch zusätzliche Autorenbeiträge wird eine große Artikelvielfalt geboten, die die Themen maritimer Terrorismus und Piraterie aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet. Die sieben Beiträge lassen sich in vier Kategorien unterteilen: Fallstudien zu spezifischen maritimen Herausforderungen und entsprechenden nationalen Reaktionen; eine Untersuchung der allgemeinen Frage nach der Rolle nichtstaatlicher Akteure im Bereich der maritimen Sicherheit sowie die Diskussion internationaler juristischer und ordnungspolitischer Antworten auf Fragen der maritimen Sicherheit im Indischen Ozean.

In der ersten Kategorie analysiert Dr. Patricia Schneider Deutsche Regime und Governance Strukturen im Bereich maritimer Sicherheit im Indischen Ozean. Dabei weist sie auf einen Widerspruch hin: Obwohl Deutschland mit der größten Containerschiffindustrie eine der führenden Seehandelsnationen stark von Piraterie im Indischen Ozean betroffen ist, hat Deutschland es bislang vermieden bei der internationalen Regulierung von maritimer Sicherheit eine Führungsrolle einzunehmen. Die Autorin zeigt auf, wie sich dieser Wider-

spruch insbesondere auf den Interessenkonflikt zwischen verschiedenen deutschen Akteuren sowie auf das komplizierte deutsche föderale System zurückführen lässt, in dem die Verantwortung für maritime Sicherheit auf verschiedene Behörden und Ebenen verteilt ist.

Inhalte: Patricia Schneider, Awet T. Weldemichael, Andrew C. Winner: Editorial; Awet T. Weldemichael: Maritime corporate terrorism and its consequences in the western Indian Ocean: Illegal fishing, waste dumping and piracy in twenty-first-century Somalia; Annina Cristina Bürgin: Spanish maritime security governance in the Indian Ocean Region; Patricia Schneider: German maritime security governance: a perspective on the Indian Ocean Region; Stig Jarle Hansen: Yemeni security-political dynamics and maritime security in the Indian Ocean Region; Martin N. Murphy: The abundant sea: Prospects for maritime non-state violence in the Indian Ocean; Sam Bateman: Maritime security and port state control in the Indian Ocean Region; Douglas Guilfoyle: International law and counter-piracy in the Indian Ocean. Mehr Informationen unter:

[www.tandfonline.com/toc/rior20/current](http://www.tandfonline.com/toc/rior20/current)



## Sonstige neue Publikationen

Petretto, Kerstin, Petrovic, David (2012): **Fernab jeder Romantik – Piraterie vor der Küste Somalias**, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 62. Jahrgang, 48, S. 10-16, unter: <http://www.bpb.de/apuz/149609/fernab-jeder-romantik-piraterie-vor-der-kueste-somalias>.

Schneider, Patricia (2012): **Gegen eine Kultur der Straflosigkeit**, in: Deutsche Seeschiffahrt 12/2012, S. 20-22.

Salomon, Tim René (2012): **Seeräuber vor deutschen Strafgerichten - Die Anwendung des deutschen Strafrechts auf Piraterie: Reichweite und Lücken**, Deutsche Richterzeitung (DRiZ) 10/2012, S. 307-310.

Salomon, Tim René (2012): **Long road to justice – The German piracy trial**, Online statement, 21.10.2012, unter: <http://piracy-law.com/2012/10/21/long-road-to-justice-the-german-piracy-trial/>.

Salomon, Tim René (2012): **Menschenrechte und die Strafverfolgung somalischer Piraten - Eine Entscheidung des VG Köln mit Folgewirkung**, NordÖR 2012, S. 124-127

Salomon, Tim René (2012): **Atalanta-Mandat ausgeweitet - Piratenjagd jetzt auch an Land**, Legal Tribune Online, Online statement 11.5.2012, unter:

<http://www.lto.de/recht/hintergruende/h/bundestag-weitet-mandat-fuer-pirateneinsatz-aus>

Salomon, Tim René (2012): **Widening the Huntress's Reach: Legal and Strategic Aspects of a new ATALANTA Mandate**, Global Governance Institute Briefing Paper 2/2012, Online statement, unter: <http://www.globalgovernance.eu/index.php/p-s-publications-4/212-widening-the-huntress%E2%80%99s-reach-legal-and-strategic-aspects-of-a-new-atalanta-mandate.html>

Salomon, Tim René / tho Pesch, Sebastian (2012): **License to kill? - Staatshaftung und die Zertifizierung von maritimen Sicherheitsdiensten**, Zeitschrift für Rechtspolitik 2012, S. 1-4

Salomon, Tim René / tho Pesch, Sebastian (2012): **Zertifizierung bewaffneter Sicherheitskräfte auf deutschen Handelsschiffen und Staatshaftung**, NordÖR 2012, S. 65-71

Salomon, Tim René / Neumann, Thilo (2012): **Fishing in Troubled Waters - Somalia's Maritime Zones and the Case for Reinterpretation**, ASIL Insights 16.9 (2012), 15.3.2012 unter: <http://www.asil.org/insights120315.cfm>

Salomon, Tim René / König, Doris (2012): **Maritimes Sicherheitsgewerbe - Bewaffnete Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge (Teil 1)**, Zeitschrift für die Sicherheit der Wirtschaft 1/2012, S. 10-13

Salomon, Tim René / König, Doris (2012): **Maritimes Sicherheitsgewerbe - Bewaffnete Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge (Teil 2)**, Zeitschrift für die Sicherheit der Wirtschaft 2/2012, S. 18-21

Salomon, Tim René / König, Doris (2012): **Bewaffnete Sicherheitsdienste als Schutz gegen Piraterie**, Schiffahrt - Der ver.di-Report 1/2012, S. 5-7

Engerer, Hella, Horn, Manfred (2012): **EU-Ölembargo gegen Iran wenig wirksam**, Wochenbericht des DIW Berlin, 22 / 2012, S. 12-19, unter: [http://www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw\\_01.c.401500.de](http://www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw_01.c.401500.de).

Ehrhart, Hans-Georg/ Petretto, Kerstin (2012): **The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach**, Study for The Greens/European Free Alliance, Hamburg, February 2012, unter: <http://www.greens-efa.eu/de/the-eu-and-somalia-5416.html>.

Ehrhart, Hans-Georg/ Petretto, Kerstin (2012): **The EU, Counter-Piracy, and the Somalia Challenge: Towards a Comprehensive Approach?**, in: European Foreign Affairs Review, Vol. 17/2012, S. 259-281, unter: <http://www.ifsh.de/index.php/neuerscheinung/items/the-eu-the-somalia-challenge-and-counter-piracy-towards-a-comprehensive-approach.html>.

Ehrhart, Hans-Georg/ Petretto, Kerstin (2012): **The EU and Somalia - Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach**, in: Piracy Studies. Academic Research on Contemporary Maritime Piracy, 22.03.2012, unter: <http://piracy-studies.org/2012/the-eu-and-somalia-counter-piracy-and-the-question-of-a-comprehensive-approach/>.

Ehrhart, Hans-Georg/ Petretto, Kerstin (2012): **Somalia: „Gescheiterter Staat“ als Arena für Machtverschiebungen**, in: Schoch, Bruno, Hauswedell, Corinna, Kursawe, Janet und Johannsen, Margret (Hrsg.): Friedensgutachten 2012. Münster/Berlin 2012, S. 182-195 .

Ehrhart, Hans-Georg (2012): **Ist die Mandatserweiterung von Atalanta sinnvoll?** Stellungnahme 23.4.2012, unter: <http://www.ifsh.de/index.php/einelseite-358/items/ist-die-mandatserweiterung-von-atalanta-sinnvoll.html>.

Ehrhart, Hans-Georg (2012): **EU must build on limited success against Somali pirates**, World Policy Review, 29. Mai 2012, unter: <http://www.worldpoliticsreview.com/trend-lines/11998/global-insider-eu-must-build-on-limited-success-against-somali-piracy>.

Patricia Schneider (2012): Private **Sicherheitsdienstleister zur See**. In: Hafenreport Ausgabe Mai 2012, S. 12-13.

## 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](mailto:info@maritimesecurity.eu)  
Web (auf Deutsch): [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)  
Web (auf Englisch): [www.maritimesecurity.eu](http://www.maritimesecurity.eu)  
Redaktion/Layout:  
Patricia Schneider, Susanne Bund, Eckhard Schlopsna