



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

**„Piraterie – Erscheinungsformen und Maßnahmen
zur Bekämpfung eines weltumspannenden sicher-
heitspolitischen Problems“**

Verfasser

Klaus Rosenmayer

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 300

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Politikwissenschaft

Betreuer:

Univ.-Doz. Dr. Johann Wimmer

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	S. 5
1. Einleitung	S. 8
2. Der moderne Staat und das Gewaltmonopol	S. 12
2.1 Die Entstehung des modernen Staates	S. 12
2.2 Die Institutionen eines modernen Staates	S. 17
2.2.1 Militär und Polizei	S. 18
2.2.2 Steuern und Finanzen	S. 20
2.2.3 Bürokratische Verwaltung	S. 22
2.2.4 Die Staatsleitung	S. 25
2.3 Staatsfunktionen	S. 26
2.4 Gewalt und das Gewaltmonopol des modernen Staates	S. 29
2.5 Staatszerfall und der Verlust des Gewaltmonopols	S. 34
3. Historische Analyse und Definition von Piraterie	S. 38
3.1 Historische Analyse und Entwicklung der Piraterie	S. 38
3.2 Motive für Piraterie	S. 43
3.3 Definition von Piraterie	S. 46
3.3.1 Völkerrechtliche Definition von Piraterie	S. 47
3.4 Voraussetzungen für Piraterie	S. 51
3.5 Die modernen Piraten	S. 52
3.6 Piraterie und die „neuen Kriege“	S. 55

4.	Fallbeispiele	S. 57
4.1	Kurze Geschichte Somalias	S. 57
4.1.1	Piraterie am Horn von Afrika	S. 63
4.1.2	Vorgehensweise der Piraten vor Somalia	S. 65
4.1.3	Phasen eines Piratenangriffes	S. 69
4.1.4	Kosten der Piraterie	S. 70
4.1.5	Maritimer Terrorismus oder Piraterie?	S. 71
4.1.6	„Spektakuläre“ Entführungen	S. 72
4.2	Südostasien	S. 73
4.2.1	Vorgehen der Piraten in der Straße von Malakka	S. 76
4.2.2	Das Wong Syndikat	S. 78
4.2.3	Postmoderne Piraterie und Maritimer Terrorismus	S. 79
5.	Maßnahmen gegen die Piraterie	S. 81
5.1	Allgemeine Kategorien	S. 81
5.2	Offensive Maßnahmen	S. 82
5.2.1	Combined Task Forces	S. 85
5.2.2	Operationen der NATO	S. 86
5.2.3	Operation Atalanta	S. 87
5.3	Defensive Maßnahmen	S. 89
5.4	Weitere Maßnahmen	S. 90
5.5	Die Rolle von privaten Sicherheitsdiensten	S. 92
5.6	Staatlicher Einsatz nach Entführungen	S. 92
5.7	Rechtsprechung	S. 93
5.8	Bekämpfung der Piraterie in Südostasien	S. 96
5.8.1	Nationalstaatliche Bekämpfung der Piraterie	S. 98
5.8.2	Regionale Strategien	S. 99
5.8.3	Japans Anti–Piraterie Maßnahmen	S. 100

6.	Schlussfolgerungen und Ausblick	S. 103
7.	Literaturverzeichnis	S. 108
8.	Abkürzungsverzeichnis	S. 118
	Abstract (Deutsch)	S. 119
	Abstract (Englisch)	S. 120
	Lebenslauf	S. 121

1. Einleitung

Die Piraterie auf See hat in den letzten Jahren immer mehr das Interesse der Medien und somit auch der Öffentlichkeit geweckt. Berichte von Entführungen großer Frachtschiffe, Tanker oder, in letzter Zeit auch vermehrt Kreuzfahrtschiffe und Yachten, verunsichern die Menschen auf den Meeren und sind eine Gefahr für die Staaten aus denen die angegriffenen Schiffe kommen. Auch für das globale Wirtschaftssystem stellt die vermehrte Piraterie ein großes Problem dar. Piraten hat es aber schon immer gegeben. So lange es die kommerzielle Schifffahrt gibt, war das Interesse von Piraten an den Gütern und Schiffen der Händler sehr groß. So kann man sagen, dass die Piraterie zur See kein neues Phänomen ist, sich jedoch gewandelt hat und stark im politischen Interesse steht. Die Gegenden, von denen die Piraten aus operieren stehen im Zentrum des Welthandelsgeschehens. Sie liegen auf sehr stark befahren Seerouten und sind somit ein interessantes Zielgebiet für die verschiedensten Piratengruppen. So hat diese Diplomarbeit als Thema die moderne Piraterie zur See mit ihrer Entstehung, den verschiedenen Erscheinungsformen und den getroffenen Maßnahmen, um die Gefahr zu bekämpfen, oder präventiv gegen sie vorzubeugen.

Piraterie kommt in manchen maritimen Regionen öfters vor als in anderen. Dies steht sehr stark im Zusammenhang mit den Anrainerstaaten und der Stabilität dieser. So kann man allgemein sehen, dass die Piraterie in den Gebieten bevorzugt vorkommt, die wenig stabile bis gescheiterte Staaten haben und hier einen sehr guten Nährboden für die verschiedenen Piratengruppen bietet. So gibt das zweite Kapitel einen Überblick über die Entstehung des modernen Staates und die daraus resultierende Monopolisierung der Gewalt. Es wird die Entstehung geschichtlich beschrieben und danach die Institutionen definiert, die ein moderner Staat beinhalten muss. Besonderer Wert wird auf das Gewaltmonopol des modernen Staates gelegt. Dieses ist wohl die grundlegendste Funktion eines Staates und muss nach innen und nach außen geschützt werden. Dies geschieht durch die Institutionen der Polizei, die im Inneren eines Staates die Hüterin der Gewalt ist und außerhalb des Staates durch das Militär, welches die Souveränität der Staaten schützen soll. Letztlich kann es auch zu einem Verlust des Gewaltmonopols kommen und somit kann es zu schwachen oder gescheiterten Staaten kommen. Ein Abschnitt in diesem Kapitel widmet sich auch dieser Thematik. Der Verlust des Gewaltmonopols ist für die Piraterie der Nährboden

der dazu führt, dass in schwachen oder gescheiterten Staaten, wie zum Beispiel Somalia die Existenz dieser sehr groß ist. Somalia wird als ein Paradebeispiel für einen gescheiterten Staat angeführt und ist als Fallbeispiel auch ein weiterer Bestandteil dieser Diplomarbeit.

Das dritte Kapitel dieser Arbeit gibt einen geschichtlichen Überblick über die Piraterie. Hier kann gesehen werden, dass die Piraterie schon so lange existiert, so lange es Seefahrt gibt. (Roder 2002, S. 6) Geschichtlich war die Piraterie in den europäischen Kolonien in Südamerika sehr oft anzutreffen. Auch in der Nord- und Ostsee trieben die Piraten ihr Unwesen. In diesem Gebiet war der bekannteste Pirat wohl Klaus Störtebecker. Das klassische Bild der Piraten aus Literatur und Filmen kommt von den Piraten der Karibik. So beherbergten die Karibischen Inseln sehr viele Piratenstützpunkte, von denen aus die europäischen Handelsflotten angegriffen wurden. So kommt dieses Kapitel anschließend zur Suche nach den Motiven für die Piraterie. Der häufigste Grund, sich als Pirat zu versuchen ist wohl die Armut. Mangel an Ernährung und damit die Angst um die eigene Existenz haben schon früher die Menschen dazu gebracht sich als Pirat zu betätigen und man kann sehen, dass auch dies heute noch der Hauptgrund ist, als junger Mann mit einer Gruppe von Piraten zur See zu fahren. Die Definition der Piraterie, einerseits innerstaatlich als Strafbestand und andererseits völkerrechtlich, schließt dieses Kapitel ab.

Im vierten Kapitel werden zwei Fallbeispiele der modernen Piraterie vorgestellt. Erstens fällt der Fokus auf Somalia, wie schon erwähnt eines der besten Beispiele für einen gescheiterten Staat. Die Piraterie am Horn von Afrika hat sehr großes Interesse in den Medien geweckt. Durchsucht man die Archive von verschiedensten Medien findet man sehr viel Berichterstattung über diese Region. Der Golf von Aden ist auch für die Wirtschaft eine sehr wichtige Seehandelsroute. Er ist die Verbindung zwischen dem Mittelmeer, über den Suezkanal und das Rote Meer bis in den Indischen Ozean. Fast alle Schifffahrtslinien aus Europa kommend in Richtung Asien befahren diese Meeresregion. Auch wichtige Rohöllieferungen aus dem Nahen und Mittleren Osten werden auf dieser Route transportiert. So ist diese Route für den Welthandel von großer Bedeutung und somit ein wirtschaftlich sehr interessantes Zielgebiet für Piraten. In weiterer Folge werden in den Abschnitten des Kapitels die Vorgehenswei-

sen der Piraten vor der Küste Somalias, die Phasen eines Piratenangriffes und auf die Kosten, die die Piraterie verursacht eingegangen.

In einem weiteren Abschnitt des Kapitels wird auf die Piraterie in Südostasien eingegangen. Auch diese Region ist von sehr großer wirtschaftlicher Bedeutung. Durch die Straße von Malakka, einer Meeresenge zwischen Indonesien und Singapur verkehren täglich ungefähr 200 Schiffe. (Sakhuja 2007, S. 23) Auch Indonesien, gelegen an diesem Seeweg, ist ein schwacher Staat. Geographisch ist diese Region auch sehr geeignet für die Operation von Piraten. Dieser Punkt spielt auch eine große Rolle für die Voraussetzung von Piraterie. Indonesien besitzt sehr viele Inseln die sehr schwer kontrollierbar sind. So ist es den Piraten leicht möglich sich und die Beute zu verstecken. So wird am Ende dieses Kapitels auch der Bogen zwischen der Piraterie und dem Maritimen Terrorismus gespannt und es wird auf spektakuläre und sehr öffentlichkeitswirksame Entführungen eingegangen.

Das fünfte Kapitel zeigt dann, anhand der beiden Fallbeispiele, die Maßnahmen die von Staaten getroffen werden, um das sicherheitspolitische Problem Piraterie zu bekämpfen. Es zeigt zu Beginn offensive Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraten vor der Küste Somalias. So wird, unter anderem auf die „Operation Atalanta“ eingegangen, die derzeit im Laufen ist und die erste maritime Operation der Europäischen Union ist. (Matthies 2010, S. 81) Auch die NATO und die Vereinigten Staaten von Amerika führen militärische Operationen in diesem Gebiet. Dieser Abschnitt zeigt einen Überblick dieser Operationen. Weiters wird auf andere Maßnahmen, präventive und defensive eingegangen, sowie auf die Rolle von privaten Sicherheitsdiensten bei der Bekämpfung der Piraterie. In einem weiteren Abschnitt wird auf die Problematik eingegangen, was mit den Piraten die aufgegriffen werden passieren soll. In Deutschland wird diese Diskussion sehr heftig geführt und es wird gezeigt, dass Deutschland in jüngster Vergangenheit die Piraten nicht mehr an andere Länder, wie etwa Kenia, ausliefert, sondern selbst vor Gericht stellt. So läuft seit dem Jahr 2010 in Hamburg ein Prozess gegen somalische Piraten vor einer deutschen Justizbehörde.

Auch in Südostasien wird die Piraterie offensiv bekämpft. Jedoch nicht so stark multinational, wie es im Golf von Aden der Fall ist. So gibt es schon vereinzelt Koopera-

tionen zwischen den Anrainerstaaten dieser Region, diese sind jedoch nicht so stark ausgeprägt wie bei den Operationen am Horn von Afrika. So gibt es aber eine sehr starke Zusammenarbeit bei der präventiven und defensiven Bekämpfung der Piraterie, die im ersten Fallbeispiel nicht so ausgeprägt ist, wie in Südostasien.

Im sechsten Kapitel werden die Ergebnisse zusammengefasst und mit den Fallbeispielen analysiert. Eine kurze Bewertung der getroffenen Maßnahmen und ein kleiner Ausblick schließen diese Arbeit ab.

So spielt der Staat bei diesem Thema eine entscheidende Rolle. Falls es dazu kommt, dass er nicht mehr richtig funktioniert, bietet der Staat selbst die besten Voraussetzungen für die Piraten, um ihrer Tätigkeit nachgehen zu können. In diesem Fall kann er auch die Piraten nicht richtig bekämpfen und benötigt die Hilfe von anderen Staaten, wie es am Horn von Afrika der Fall ist. Piraten stellen somit auch für andere Staaten eine Bedrohung dar, in dem sie die Schiffe, die unter deren Flagge fahren, angreifen. Somit müssen diese bedrohten Staaten die Piraten bekämpfen und setzen dabei ihre staatlichen Institutionen, bevorzugt die Marine, ein. Sie gehen multilaterale Beziehungen ein und führen Marineoperationen durch. Auch stellen die Staaten die Piraten vor Gericht oder liefern sie wiederum an Staaten aus, mit denen ein Abkommen besteht, um sie dort vor Gericht zu stellen. Die Dimension des Staates ist somit allgegenwärtig und eine zentrale Bedingung für die Entstehung und auch die Bekämpfung der modernen Piraterie.

In dieser Arbeit stellt sich vorrangig die Frage, ob es einen Zusammenhang zwischen dem Verlust des Gewaltmonopols eines Staates und dem vermehrten Auftreten von Piraterie gibt. Es soll beantwortet werden, welchen Einfluss dieser Verlust des Gewaltmonopoles in Staaten hat und wie diese Bedingung eine Umgebung schafft, in der die Piraterie floriert. Eine weitere Frage wird in diesem Zusammenhang gestellt, nämlich ob die Piraten in gewissen Regionen einen wirtschaftlichen Aufschwung für die Bevölkerung bringen und somit die Bevölkerung diesen Piraten mehr Vertrauen schenkt, als den noch vorhandenen staatlichen Strukturen. So verliert der Staat vielleicht schneller sein Gewaltmonopol in diesen Regionen und begünstigt somit die Piraterie noch mehr. Diese und weitere Fragen gilt es in der vorliegenden Arbeit zu beantworten.

2. *Der moderne Staat und das Gewaltmonopol*

Das folgende Kapitel soll zu Beginn die theoretischen Konzepte und Begriffe vorstellen, die in der Arbeit verwendet werden. Es wird kurz die Entstehungsgeschichte des modernen Staates skizziert und diese anschließend durch die Institutionen eines modernen Staates begrifflich definiert. Im weiteren Verlauf wird auf das Gewaltmonopol genauer eingegangen. Die Entstehung und die Bedeutung dieses Begriffes sowie der Verlust des Gewaltmonopols stehen am Ende dieses Kapitels.

„Der Begriff Staat in dem Sinn, wie wir ihn heute verwenden, ist im Lauf einer längeren Entwicklung entstanden.“ (Benz 2008, S. 11) Dieses Zitat zeigt uns schon zu Beginn, wie vielfältig der Staatsbegriff sein kann. Sehr oft wird der Begriff des Staates für alle Formen von politischen Herrschaften verwendet. Darum ist es wichtig, zu Beginn den Staatsbegriff zu definieren, mit dem hier gearbeitet wird. Im folgenden Punkt wird auf die Entstehung des modernen Staates eingegangen und dieser Begriff genauer beschrieben.

2.1 Die Entstehung des modernen Staates

Im herkömmlichen wissenschaftlichen Sprachgebrauch wird der Begriff des „modernen Staates“ oft als Abgrenzung der Staaten der Neuzeit von den Staaten der Antike und des Mittelalters verwendet. Diese Abgrenzung entspricht, laut Skalweit, unserem Bedürfnis auch den Staat in ein gewisses zeitliches Epochenschema, einzuordnen. (Skalweit 1975, S. 5) Seit dem Zusammenbruch des Römischen Reiches, kann man jedoch in Europa nicht von einem Staat sprechen. Der Staat, so wie wir ihn heute kennen, als Zusammenspiel mehrerer Institutionen, ist eine relativ neue Entwicklung. Wimmer grenzt den Zeitraum dessen Entstehung sehr eng, zwischen 1550 und 1650 ein. Wobei man hier natürlich länderspezifische Unterschiede berücksichtigen muss. (Wimmer 2009, S. 159)

Diese Aussage soll nun am Beginn dieses Abschnittes stehen, der in erster Linie eine historische Betrachtung des Begriffes eines modernen Staates sein soll. Da in

weiterer Folge mit diesem Begriff operiert wird, ist es wichtig, auch die Entstehung des Begriffes und dessen Herkunft zu kennen und zu beschreiben.

Vor dem oben genannten Zeitraum geht Wimmer bis ins Spätmittelalter von einer Adelsherrschaft aus. Im Hochmittelalter war die Herrschaftsordnung geprägt von einer Differenzierung der einzelnen Gesellschaftsschichten, also einer Über- und Unterordnung von Schichten. An der Spitze dieser hierarchisch-stratifizierten Gesellschaft ist ein zahlenmäßig eher kleiner Hochadel angesiedelt, der sich auf einen langen und qualitativ hochwertigen Stammbaum beruft. (Wimmer 2009, S. 13) Im Spätmittelalter ist die Gewaltordnung der Adelsherrschaft die „der selbstbestimmten Fehde, also der Selbsthilfe“. (Wimmer 2009, S. 14) An diesen Punkten ist zu erkennen, dass man nicht von einem Staat sprechen kann, selbst, „wenn man den Begriff eines ‚vormodernen Staates‘ einräumt.“ (Wimmer 2009, S. 159)

Mit der Entstehung des modernen Staates einher geht die Entwicklung des Militärs. Die so genannte militärische Revolution ist eine radikale Änderung im militärischen Bereich vom Spätmittelalter zur Neuzeit. (Wimmer 2009, S. 163) Geoffrey Parker gibt als Grund für den Erfolg der Truppen ab nun die „firepower“, also eine gesteigerte Kraft der Waffen an. (Parker 1988, S. 156) Michael Roberts sieht in dieser Revolution auch eine steigende Bedeutung der Taktik. Zum ersten Mal wurden die Erkenntnisse der Wissenschaft auch für die Kriegsführung nutzbar gemacht. (Roberts 1986, S. 292) „Der Befehlshaber des neuen Zeitalters mußte [sic] etwas von einem Mathematiker an sich haben und in der Lage sein, die ihm von den Wissenschaftlern übergebenen Instrumente zu benutzen.“ (Roberts 1986, S. 293) Die Erfindung des Schwarzpulvers und die militärische Nutzung trug hier sehr viel zu diesem Punkt bei. Schon im Hundertjährigen Krieg wurde das Schwarzpulver militärisch eingesetzt, jedoch durch die spätere Erfindung der Pulvermühle die Mischung der Komponente so weit präzisiert, dass eine gesteigerte Feuerkraft erreicht werden konnte, wobei man hier auch von einer „Gunpowder Revolution“ (Wimmer 2009, S. 163) spricht.

Durch die neuen Techniken konnten auch die Waffen immer kleiner und leistungsfähiger werden. Einen Wendepunkt in der Kriegsgeschichte sieht Wimmer im Einmarsch der Franzosen 1494 ins Königreich Neapel. (Wimmer 2009, S. 164) Auch Parker sieht hier „the catalyst of the mayor change“ (Parker 1988, S 9), also den aus-

lösenden Moment für die große Wende. Der französische König Karl VIII. marschierte mit einer neuen Armee, gestützt auf die Artillerie, ein. Größere Kanonen auf fahrbaren Untersätzen und kleinere Kanonen waren im Einsatz, während dessen Vorgänger zu schwer und unbeweglich waren. Die Wirkung der neuen Technologien ist weitreichend. Zunächst wird das Zeitalter der mittelalterlichen Burg beendet. Die Burgmauern waren zu hoch und zu dünn, um den Geschossen zu trotzen. Auch die Kampftechnik hat sich verändert. Während im Spätmittelalter die Kämpfer hoch zu Ross mit Schwert und Lanze die Bauern in Schach hielten, war nun die Artillerie das zentrale Element der Armeen. (Wimmer 2009, S. 165) Es musste auch eine gewisse Professionalisierung der Heere erzielt werden, da ein hohes Wissen nun notwendig war. (Wimmer 2009, S. 168) „Diese Entwicklungen setzen einer Epoche ein Ende, in der die Kriegskunst noch durch bloße Erfahrungen oder Zeitabläufe erlernbar war.“ (Roberts 1986, S. 293)

Auf der anderen Seite änderte sich auch die Befestigungstechnik. Die Mauern wurden niedriger und dahinter wurden große Erdwälle angeschüttet, die bei einem Einschlag einer Kanonenkugel kaum beschädigt wurden. Die Anlagen wurden sternförmig angeordnet, um den Angreifer aus jedem Winkel beschießen zu können (Wimmer 2009, S. 166)

Der nächste Punkt, der zu einem Erfolg der militärischen Revolution beigetragen hat, ist das exponentielle Wachstum der Armeen. Im Mittelalter gab es sehr selten eine Ansammlung von 10.000 Kämpfern. Beim vorher schon erwähnten Feldzug 1494 waren es ca. 25.000 Mann und in den folgenden Jahren etablierten sich immer größere Armeen. So konnte zum Beispiel Spanien zur größten Macht aufsteigen und hatte bis ins Jahr 1595 eine Armeestärke von 200.000 Mann. Der Anstieg der Kämpfer hatte als Ursache, dass sich die Armeen nun auf Fußsoldaten umstellten. Diese Armeen voller Fußsoldaten fungieren eher als eine Ansammlung von unorganisierter Gewalt. Auch das Wachstum der Bevölkerung spielte beim Wachstum der Armeen eine große Rolle. (Wimmer 2009, S. 169) Ähnlich wie in Söldnerheeren wurden sie vorerst von anderen organisiert, bezahlt und dienten immer einem anderen Auftraggeber. Da sie nicht über sehr viel Wissen und Ausbildung verfügen mussten, war die Verantwortlichkeit ihrer Herrscher ihnen gegenüber auch nicht sehr groß. Nach ei-

nem Feldzug wurden sie einfach nicht mehr bezahlt und hatten keine Existenzgrundlage mehr. (Wimmer 2009, S. 170)

Um eine qualifizierte und kontinuierliche Nutzung der Krieger zu ermöglichen musste ein weiterer Punkt umgesetzt werden, nämlich ein stehendes Heer und daraus resultierend die Organisation der Versorgung der Heere. (Wimmer 2009, S. 170) Den Hauptgrund für die Umwandlung der Heere in stehende Heere sieht Roberts „in erster Linie aus dem offenkundigen Bedürfnis, die finanzielle Belastung für den Staat zu mindern.“ (Roberts 1986, S. 279) Auch ein stark vergrößertes Ausmaß der Kriege spielt hier eine Rolle. Es mussten an mehreren Orten gleichzeitig Kriege geführt werden und das konnte nur mit einer großen Mannschaftsstärke und einer institutionalisierten Armee erreicht werden. (Roberts 1986, S. 285)

Zu stehenden Heeren gibt es bald keine Alternative mehr. Die unorganisierten Truppen, wie bereits beschrieben, konnten gegen ein ihnen gegenüberstehendes Heer keine Chance haben. Auch die Differenzierung in Kavallerie, Infanterie und Artillerie war eine Folge und zog auch einen kontinuierlichen Amtsbetrieb nach sich, um eine gewisse Professionalität zu gewährleisten. (Wimmer 2009, S. 178) Sozial standen Integrations- und Ordnungsprobleme im Vordergrund, da das Bevölkerungswachstum die geordneten gesellschaftlichen Strukturen total überforderte und somit fungierte auch das stehende Heer als eine Art Auffangbecken für die männliche Jugend, die aus den alten Landsknechtheeren stammte und als nicht beschäftigter Söldner in der Bevölkerung kaum eine Chance hatte. (Wimmer 2009, S. 178) Roberts beschreibt die stehenden Heere dieser Zeit als „Karriereschleudern der Epoche“. (Roberts 1986, S. 290) Während das Führen eines Krieges im Mittelalter nur einer adeligen Oberschicht vorbehalten war, konnten die militärischen Veränderungen im 16. und 17. Jahrhundert für die Mittelschichten ein gänzlich neues Betätigungsfeld schaffen. (Roberts 1986, S. 291)

Weiters haben die Kämpfer in den stehenden Heeren auch eine stärkere Bindung zu ihren Kriegsherren, da diese nicht mehr so schnell wechseln und somit nimmt auch die Kampfmotivation in diesen Heeren zu. Auch vereinfachen stehende Heere die Aufbringung und die Erhaltung der Truppenkörper. (Wimmer 2009, S. 180) So wur-

den auch die ersten Truppenspitäler errichtet und standen den Heeren zur Verfügung. (Parker 1988, S. 72)

Der letzte Punkt der militärischen Revolution, der hier angeführt wird, ist die Änderung der Taktik der Heere mit der Einführung der vorher bereits erwähnten Dreigliederung in Kavallerie (Kampftruppen zu Pferde), Infanterie (Fußtruppen) und Artillerie (Einheiten mit Geschützen). Die Kavallerie war ein vielseitig einsetzbares Mittel bei der Kriegsführung, verlor jedoch immer mehr an Bedeutung, da, sowohl das Pferd als auch der Reiter durch die Kugeln der Kanonen stark gefährdet waren. (Wimmer 2009, S. 171) Die Kavallerie fungiert jedoch nun als Sammelbecken für die sonst gesellschaftlich funktionslos gewordenen Aristokraten, die auch noch die Offiziersstellen besetzten. (Wimmer 2009, S. 172) Über die Infanterie ist schon erwähnt worden, dass dieser Teil der Armeen durch ein Anwachsen der Bevölkerung immer größer wird und mit einfachen Mitteln in unorganisierten „Gewalthaufen“ kämpft. Dieser „Gewalthaufen“ wurde jedoch bald durch eine Linienarmee ersetzt, die sich immer linienweise ablöst und so die Ladezeit der Gewehre verringert. (Wimmer 2009, S. 168) Die Revolution in der Artillerie hatte also gewaltige Folgen für die gesamte Kriegsführung. (Wimmer 2009, S. 173)

Der finanzielle Aspekt dieser Veränderung ist für die Staaten kaum tragbar. Es entstanden hohe Kosten für die größeren Truppenstärken, für die bessere Ausbildung, Ausrüstung und die erweiterte Verwaltung und Verpflegung. (Roberts 1986, S. 287)

Der moderne Staat entsteht eher als unbeabsichtigtes und ungeplantes Resultat der Anforderungen, die die neue Kriegsführung an die Herrscher und die Institutionen stellte. Aus diesem Grund lassen sich zwei Strömungen festmachen. Erstens geht Dynamik in Richtung Moderne von den militärischen Konflikten und den daraus folgenden Modernisierungszwängen aus, zweitens, im Zuge der Realisierung dieser Anforderungen, werden die militärtechnologischen Erfindungen immer unwichtiger und die Gesellschaft differenziert sich nunmehr funktional. (Wimmer 2009, S. 185) Diese Ausdifferenzierung ist jedoch nur als Teilvorgang zu sehen und macht es notwendig, die Funktionsorientierung des politischen Systems zu ändern. So spricht Niklas Luhmann von einer Bereithaltung von Kapazitäten, die zur Herstellung einer kollektiven verbindlichen Entscheidung herangezogen werden sollen. Kapazitäten in

diesem Zusammenhang meinen dann soviel, wie der Aufbau von Institutionen und staatlicher Infrastruktur, die Entscheidungen kollektiv und verbindlich, für alle Personen in einem bestimmten Territorium hervorbringen. (Wimmer 2009, S. 186) (Luhmann 2000, S. 84)

Somit kann man abschließend sagen, dass durch diese kriegshistorische Entwicklung der militärischen Revolution der Grundstein für eine Entwicklung des Staates zu einem kollektiven Entscheidungsbildner gelegt wurde, der sich auf eine institutionelle Basis stützt. Auch Porter formulierte dies und bezeichnete es als einen „set of institutions“. (Porter 1994, S. 5) (Wimmer 2009, S. 187)

2.2 Die Institutionen eines modernen Staates

Dieses Zusammenspiel von mehreren Institutionen, die für einen modernen Staat in der Definition, wie sie hier verwendet wird, wichtig ist, kann nur dann erfolgen, wenn sich das politische System auf ein Rechtssystem verständigt hat, das auch sanktionierbar ist. Somit müssen die Bewohner, für die das System gilt, im Kollektiv mit diesen Rechtsnormen einverstanden sein und sie als für sich gültig ansehen. (Wimmer 2009, S. 186) Man könnte also sagen, dass der Staat mit seinen Institutionen „grundsätzlich auf das Problem der Aufrechterhaltung von sozialer Ordnung bezogen ist.“ (Wimmer 2000, S. 211) Um diese Aufrechterhaltung zu gewährleisten, muss der Staat als Anstaltsbetrieb geführt werden. Dieser Begriff wird von Max Weber eingeführt, der die Anstalt als einen Verband sieht, der eine rational gesetzte Ordnung, die für jeden innerhalb der Anstalt gilt und in einem bestimmten Sinn eine oktroyierte Ordnung ist, zum Inhalt hat. (Anter 1996, S. 47)

Dieser Staatsapparat umfasst laut Wimmer die folgenden Institutionen:
(nach Wimmer 2000)

- Militär und Polizei
- Steuern und Finanzen
- Bürokratische Verwaltung
- Die Staatsleitung

2.2.1 Militär und Polizei

Wie schon im vorherigen Abschnitt angedeutet, entwickeln sich, als Folge der militärischen Revolution die Armeen zu stehenden Heeren. Diese stehenden Heere sind, laut Porter, nicht unbedingt eine Innovation auf technischer Ebene, sondern auf der Ebene der Organisation, mit vielseitiger Bedeutung. (Porter 1994, S. 32) Diese neue Organisationsstruktur der Armeen stellt die Staaten vor neue Herausforderungen, die nur durch eine sehr spezialisierte, staatliche Militärbükratie zu lösen sind. Nicht nur die militärstrategischen Lösungen für neue Angriffsformen müssen gefunden werden, auch muss der neu entstandene Apparat finanziert werden. (Wimmer 2000, S. 237) So gesehen heißt die Umstellung auf stehende Heere eine Umstellung auf Berufssoldaten. (Wimmer 2000, S. 238)

So kann man den Fortschritt des Militärs, hin zu einem modernen stehenden Heer nach der militärischen Revolution an mehreren Punkten sehen. Zeitlich ist festzuhalten, dass die Armeen nicht mehr aufgelöst werden, wenn keine kriegerischen Handlungen aktuell sind, sondern die Haltung eines Bestandes in der Dreigliedrigkeit der Armeen, wie schon beschrieben, Infanterie, Kavallerie und Artillerie. Durch die Haltung von Berufssoldaten kommt es auch zu einer Professionalisierung der Armeen. (Wimmer 2009, S. 187) Im Bezug auf die Gesellschaft sind die Armeen nun nationale Armeen, die auch die Mitglieder bei Nichteinhaltung von Normen disziplinieren. (Wimmer 2009, S. 188)

Erreicht können diese Punkte, erstens, durch eine Uniformierung der Armeen werden. Eine Uniform verleiht der Armee ein einheitliches Erscheinungsbild und grenzt sie gleichzeitig von den Zivilisten ab. Wimmer bezeichnet sogar die Uniform als Grund, den Zivilisten an sich geschaffen zu haben, da es ihn vorher nicht gegeben habe. (Wimmer 2000, S. 260) Auch hilft die Uniform dem Kämpfer sich mit seinem Staat zu identifizieren und auch den Freund vom Feind zu unterscheiden. Mit der Uniform kann auch verhindert werden, dass Soldaten ihre eigenen Armeeangehörigen beschießen und die Schäden können so geringer gehalten werden. (Wimmer 2009, S. 189) Auch die Kasernierung der Truppen trägt wesentlich zur Modernisierung der Heere bei. Die Soldaten, als qualifizierte Krieger, mussten auch qualifiziert untergebracht und gepflegt werden. Nur so konnten ein schnelles Eingreifen in einer

kriegerischen Handlung und eine gute Moral der Truppe gewährleistet werden. (Wimmer 2009, S. 190) Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch der Vorgang, den Porter die Entmilitarisierung der Gesellschaft nennt. (Porter 1994, S. 78) Es gab viele private Burgen und Befestigungsanlagen, in denen sich Aristokraten Privatarmeen hielten. Diese Anlagen wurden abgerissen und das Tragen von Waffen streng reguliert und für Zivilisten sogar verboten. (Wimmer 2000, S. 261) Porter nennt diese Entwaffnung einen „important step in establishing the state’s monopoly if the legitimate use of violence“, (Porter 1994, S. 78) also bezeichnet er diese Maßnahme als wichtigen Schritt zur alleinigen Nutzung der legitimen Gewalt durch den Staat.

Die letzte Dimension zur Veränderung der Armeen ist die Professionalisierung und Disziplinierung. Man muss sich Spezialwissen aneignen, um mit dem technischen Fortschritt der Zeit, wie etwa den besseren Kanonensystemen, zu Recht zu kommen. Auch wurde die Erstellung von Landkarten immer wichtiger, um das Kriegsgebiet besser zu kennen und die Taktik danach ausrichten zu können. (Wimmer 2009, S: 201) Die Soldaten wurden ebenfalls in den Schulungen gedrillt, um zu verhindern, dass in Situationen, in denen sich der Soldat in Lebensgefahr befand, er versagt oder die Flucht ergreift. Der Drill bestand in immer wiederkehrenden Übungen von Bewegungen, im Sinne eines Trainings, genauso wie in langem Exerzieren, also der Durchführung von immer denselben körperlichen Bewegungen. Dies führte dazu, dass die Soldaten die Handgriffe an der Front beherrschten und Fehler so minimiert wurden. (Wimmer 2009, S. 203)

So wurde in Folge der Entwicklungen im heerestechnischen Bereich auch ein eigenes Kriegsrecht entwickelt. Ein Recht für Gefangene wurde entwickelt und auch Friedensverhandlungen wurden geführt. (Wimmer 2009, S. 205) Diese Umstände führten allgemein zu einem Wechsel von einer persönlichen Kriegsführung zu einer unpersönlichen Kriegsführung, die auch Verwundete hervorbrachte. Früher hing es von der Gnade des gegnerischen Feldherren ab, ob dem Verwundeten am Feld Gnade gewährt wurde oder nicht, aber dies änderte sich und die einzelnen Soldaten wurden nicht mehr selbst für die kriegerischen Handlungen verantwortlich gemacht. (van Crefeld 1999, S. 161)

Während die Armeen die Sicherung der politischen Gewalt und Sicherheit nach außen darstellen, ist die Polizei die Hüterin des innerstaatlichen Gewaltmonopols. Zuerst hatte diese Aufgabe jedoch auch die Armee und so hatte Frankreich als erster moderner Staat in Europa ein stehendes Heer und war auch Vorreiter beim Aufbau einer Polizei. (Wimmer 2000, S. 286) Die Befugnisse waren sehr weit gefasst und waren neben der Überwachung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auch, unter anderen, die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse und Aufgaben der Feuerwehr. Die Polizei entstand daraus, dass die Kriminalität immer mehr anstieg und die besitzenden Schichten eine Polizeiorganisation zu ihrem Schutz forderten. (Wimmer 2000, S. 287) Auch in England entwickelte sich eine Polizei. Interessant bei dieser Entwicklung ist, dass sich die Polizei in England nicht als Ableger des Militärs entwickelt hat, sondern die Polizisten sich fast ausschließlich aus der „Arbeiterklasse“ rekrutiert haben. Es setzte eine rasche Professionalisierung in allen bestehenden Polzeisystemen ein, die die Polizei immer durchsetzungsstärker werden ließ und die Kriminalitätsrate sinken ließ. (Wimmer 2000, S. 293)

Abschließend kann man festhalten, dass die Entstehung von modernen, stehenden Heeren und Polzeisystemen noch keinen modernen Staat bildet. Entscheidend für die Entwicklung dahin ist jedoch die Überführung der Truppen in ein öffentlich-rechtliches Verhältnis, denn erst dadurch werden sie zu einem Staatsapparat. (Wimmer 2000, S. 266)

2.2.2 Steuern und Finanzen

Der Staat benötigt Ressourcen um sein Funktionieren zu gewährleisten. „Kein Staat kann auf Dauer ohne eine kontinuierliche Ressourcenbasis funktionieren“ (Wimmer 2009, S. 205), beschreibt Wimmer die Wichtigkeit des Steuerwesens für die moderne Staatlichkeit. Wie schon beschrieben benötigt der Staat für die Innovationen am Heeressektor und in vielen anderen Bereichen viel Geld. Steuern sind nicht die einzige Möglichkeit die Ressourcenbasis zu schaffen, aber wohl die wichtigste Form. Allgemein versteht man unter Steuern eine einseitige, also durch den Staat hoheitlich bestimmte, regelmäßige Abgabe in einer gesetzlich festgelegten Höhe, ohne dass daran eine Gegenleistung geknüpft ist. (Wimmer 2000, S. 308) Der moderne Staat kann

ohne Steuern nicht existieren und funktionieren, doch werden weder Steuern noch Finanzen als ein Begriffsmerkmal des Staates verstanden. Sie werden eher nur als Voraussetzung gesehen, die aber genauso unverzichtbar sind wie ein Begriffsmerkmal. (Wimmer 2000, S. 309)

Neben der Steuerfinanzierung gibt es noch weitere Möglichkeiten von Abgaben, wie etwa Zölle oder Abschöpfungen bei Unternehmen. Steuern unterscheiden sich jedoch von den Gebühren, da der Staat bei Gebühren eine bestimmte Leistung fordert. So werden, etwa bei der Ausstellung eines neuen Reisepasses Gebühren eingehoben, da dies mit einer Leistung verbunden ist. (Wimmer 2009, S. 205) Steuern haben jedoch die Eigenheit, dass sie nur selten an einen bestimmten Zweck gebunden sind. Somit kann die Staatsleitung individuell entscheiden, wofür die Steuern verwendet werden. (Wimmer 2009, S. 206)

Historisch gesehen kann man sagen, dass im europäischen Mittelalter keine Steuern existieren. Es wurde eher der Grundsatz vertreten, dass der Herrscher mit seinem Privatvermögen für die Finanzierung aufkommen musste. (Wimmer 2000, S. 310) Die ökonomische Seite des Prozesses der Entstehung des modernen Staates, der im Wesentlichen aus der „Eskalation der physischen Gewalt“ (Wimmer 2000, S. 312) herausgegangen ist, zeigte, dass die Kosten der Kriege die Finanzkraft der Kriegführenden bei weitem überstiegen. So wurde zu Beginn versucht, die Kriege mit Krediten zu finanzieren, jedoch konnten diese Kredite nicht mehr bedient werden und so kann man sagen, dass die kämpfenden Städte auch oft verloren haben, da sie die Kriege nicht mehr finanzieren konnten. (Wimmer 2000, S. 313) So hatten die Kriegsfürsten nur mehr den Ausweg, die Bürger zu Steuerleistungen heranzuziehen, um ihre Ausgaben für die Kriege zu finanzieren.

Diese Steuerfinanzierung ist auch deshalb für die Gesellschaft wichtig, weil der Staat nur auf diese Weise auf die Wirtschaft der Gesellschaft so zugreift, dass er die Funktionsweise der Wirtschaft nicht ernsthaft gefährdet. Somit kann eine hohe Erwartungshaltung auf einen Zuwachs an Wohlstand für die Bürgerinnen und Bürger erzielt werden. Zusammenfassend könnte man etwas vereinfacht sagen, dass nur durch die Einführung von Steuern eine funktionale Differenzierung der Gesellschaft möglich

gemacht wurde und sich somit die Wirtschaft als Funktionssystem der Gesellschaft herausgebildet hat. (Wimmer 2009, S. 206)

So musste auch das Recht für die Durchsetzung eines Steuerprinzips geschaffen und etabliert werden. Diese Etablierung des Steuerrechts kann aber auch nur im Hintergrund einer hohen Verdichtung des Rechts, also einer generellen Anerkennung und Sicherung des Rechts mit einer Gerichtsbarkeit, erreicht werden. So werden die Steuern nun regelmäßig nach einer bestimmten Bemessungsgrundlage eingehoben. Im Wirtschaftssystem kann eine Erhöhung der Einkommen durch die Ausnutzung der Chancen auf den Märkten erreicht werden. (Wimmer 2009, S. 208)

So kann man abschließend sagen, dass Steuern der einzige legitime Zugriff auf das Vermögen oder das Einkommen der Bürgerinnen und Bürger sind, die auf einer kontinuierlichen Grundlage, nämlich ab dem Zeitpunkt der Erhöhung der Kosten durch stehende Heere, basieren. (Wimmer 2009, S. 209)

2.2.3 Bürokratische Verwaltung

Wimmer bezeichnet die nächste Institution, die Bürokratische Verwaltung, als die „Kernstruktur eines jeden Staates“. (Wimmer 2000, S. 357) Die Verwaltung repräsentiert die Strukturen des Staates, die auf Wissen basieren. Ohne diese Dimension ist die staatliche Form einer politischen Organisation erst gar nicht möglich. (Wimmer 2000, S. 357) Eine genaue Definition von Verwaltung kann man in diesem Sinne nicht machen, da sie sehr schwer von den anderen Funktionen und Institutionen des Staates, aber auch von außerstaatlichen Verwaltungen nur sehr schwer abzugrenzen ist. (Wimmer 2009, S. 214)

Historisch sieht man, dass, wie auf dem Gebiet des Steuerwesens, die kirchlichen Institutionen weiter entwickelt waren als die königlichen und fürstlichen Hofverwaltungen. Hier sieht man die Probleme in der fürstlichen Selbstherrschaft, die von den persönlichen Eigenschaften des Fürsten abhängig ist. (Wimmer 2000, S. 360) Der Umfang von geschriebenen Dokumenten nimmt seit dem 16. Jahrhundert immer zu. Seit diesem Zeitpunkt steigt auch die Zahl derer, die in der Verwaltung tätig sind.

(Wimmer 2000, S. 361) Die Verwaltung ermöglicht dem Staat, als eine Art Zentrum eines jeden politischen Systems zu fungieren, in dem sie ermöglicht, die Funktion der Politik für die Gesellschaft überhaupt zu erfüllen. Deshalb läuft auch jede Kommunikation im politischen System letztlich auf den Staat und dessen Verwaltung hinaus. (Wimmer 2009, S. 215) Wie auch schon erwähnt setzt die militärische Revolution, also die Umstellung auf stehende Heere, eine gewisse Logistik voraus, die auch an der Entstehung einer Verwaltung maßgeblich beteiligt ist. (Wimmer 2009, S. 216)

Zur Beschreibung von Merkmalen der modernen Bürokratie kann Max Weber und seine Forschung zur Bürokratie herangezogen werden. Webers Verständnis von Demokratie ist sehr stark mit der Bürokratie verbunden. Im modernen Staat liegt seiner Ansicht nach die Herrschaft in den Händen der Bürokratie. Somit ist sie dem Willen des Volkes entzogen und schon im Sinne des Zwecks der beiden sind die Herrschaft und die Bürokratie eigentlich zwangsläufig befeindet. (Anter 1996, S. 89)

Max Weber weist auf dieses Spannungsverhältnis zwischen der Bürokratie und der Herrschaft hin. Er beschreibt auch ein Verhältnis zwischen Staat, Demokratie und Bürokratie. Die Demokratie ist für ihn ein Problem, während die Bürokratie das Schicksal der modernen Staatlichkeit des Abendlandes ist. (Anter 1996, S. 91) Im Kontext, in dem Max Weber vom Verhältnis zwischen Staat und seinen Institutionen spricht, verwendet er immer sehr viele Bilder und Metaphern. Der moderne Staat erscheint ihm als „Maschine“, oder als „Anstalt“. (Anter 1996, S. 210) Der Staat als Maschine ist aber in seinem Sinn nur verständlich, wenn menschliches Handeln ihr Herstellung und Verwertung verleiht. So wird der Staat als Komplex von Handlungen verstanden, der einen Betrieb als Ort eines technisch funktionierenden Handelns meint. So könne man den Staat, dieser Ansicht nach, ähnlich berechnen wie das technische Funktionieren einer Maschine. (Anter 1996, S. 217)

Die moderne Bürokratie im Sinne von Max Weber spiegelt sich in einigen Punkten wider und kann über diese definiert werden. Zum einen wird die Bürokratie hierarchisch organisiert und es gibt eine monokratische Behördenleitung. Auch eine klare Gliederung der Kompetenzen innerhalb dieser Organisationsstruktur ist zu erkennen. Der Amtsweg ist von unten nach oben gegliedert und der Weisungsweg von oben nach unten. Das Verwaltungspersonal ist hauptamtlich beschäftigt, somit entwickelt

sich ein Berufsbeamtentum und es kann professioneller gearbeitet werden. Auch die Kompetenzverteilung und die Spezialisierung des Personals sowie dahingehende Fachschulungen tragen zur Professionalisierung bei. Amtstreue, Disziplin und ein Berufsethos tragen zur pflichtgemäßen Ausübung des Berufs eines Beamten bei. Ein wichtiger Punkt ist die Schriftlichkeit in der Verwaltung, also die Aktenmäßigkeit. Nur so kann das „Wissen“, dass die Verwaltung schafft als Produkt ihrer Vorgänge auch gesichert werden. Die Regelgebundenheit der Verwaltung und die Ernennung von Beamten, also nicht die Vererbung eines Postens, tragen zur Schaffung einer Vertrauensbasis in die Verwaltung bei. Für den Beamten ändert sich, dass er für seine Tätigkeit entlohnt wird und der Arbeitsplatz von seinem Wohnplatz getrennt wird. Auch wird er nach Leistung bezahlt und durch seine Vorgesetzten kontrolliert. (Wimmer 2000, S. 388)

Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts wurde unter der bürokratischen Verwaltung noch eher das aktenmäßige Festhalten von Entscheidungen verstanden. Während im 19. Jahrhundert die Bürokratie einen negativen Beigeschmack als eine Art Herrschaft aus dem Büro heraus erhält, wurden besonders von den Liberalen die Institutionen der Verwaltung nicht geduldet. (Wimmer 2009, S. 221) Der heute bestehende Komplex der Verwaltung kann als ein Produkt der Differenzierung durch Organisationsbildung angesehen werden. Diese formale Organisation gibt es allerdings fast in allen Bereichen der Gesellschaft, aber auf den Staatssektor bezogen kann man sagen, dass jede Handlung entweder auf eine Person oder eine Organisation bezogen ist. (Wimmer 2000, S. 391)

So kann man abschließend sagen, dass die moderne Verwaltung im Sinne von Max Weber auch heute in vielen Regionen nicht so umgesetzt wird. Man findet noch relativ viele Züge einer patrimonialen Verwaltungsstruktur, gemischt mit modernen Elementen der Gesellschaft, so dass man von neopatrimonialen Strukturen sprechen könnte. Man kann es aber auch so formulieren, dass die bürokratische Verwaltung eher ein Phänomen des Westens ist. (Wimmer 2009, S. 221) Hier könnte man als Alternative zu den starren Verwaltungsstrukturen des Staates eher freiwillige Partizipation anfügen, in Form von NGOs zum Beispiel, die meistens zu ideologisch eingestellt sind, um effizient arbeiten zu können. Dies wäre jedoch für die Demokratie nicht sehr förderlich und deshalb ist es geradezu notwendig, dass Verwaltung und die

Demokratie zusammenfinden und nicht, wie es Max Weber schreibt, in einem Spannungsverhältnis stehen. (Wimmer 2009, S. 222)

2.2.4 Die Staatsleitung

Die letzte Institution, die für ein Funktionieren des modernen Staates verantwortlich ist, ist die Staatsleitung. Der Begriff der Staatsleitung wurde eingeführt, weil man als oberstes Organ des Staates nicht unbedingt eine einzelne Einrichtung definieren konnte, sondern mehrere Einrichtungen an der Leitung des Staates beteiligt sind. Diese Einrichtungen sind teilweise aufeinander angewiesen oder müssen miteinander kooperieren, um ein Funktionieren zu ermöglichen. In erster Linie sind bei diesen kooperierenden Einrichtungen das Parlament und die Regierungen zu nennen. In vielen Ländern kommt noch die Instanz eines Staats- oder Bundespräsidenten hinzu. Dieses Zusammenspiel der einzelnen Einrichtungen hat quasi die Leitung des Staates in der gesamten Hand. (Wimmer 2009, S. 222) Streng staatsrechtlich gesehen ist die obig genannte Form der Staatsleitung mit Regierung und Parlament jedoch ein wenig weit gefasst, da die zentrale Aufgabe der Staatsleitung eigentlich in den Händen der Regierung liegt. (Wimmer 2000, S. 441)

Für jeden Staat ist es Voraussetzung, eine gewisse Differenzierung zwischen den Ebenen der politischen Führung zu haben. Die vormodernen Imperien waren ziemlich stark von der persönlichen Einstellung des Herrschers abhängig. Hier hatte die Qualität der Führung natürlich große Schwankungen, die meistens durch vorgelagerte Politikbüros abgefedert wurden. (Wimmer 2000, S. 415) Diese Entwicklung geht auch einher mit der Professionalisierung im Verwaltungssystem. Historisch gesehen gewinnt die Verwaltung nach dem 30 jährigen Krieg zunehmend an Kontinuität, Intensität und Umfang. Hier sehen sich die Fürsten und Könige nicht nur als Herrscher über den Hofstaat, sondern auch als Regenten über Land und Leute. (Wimmer 2000, S. 417) Die Organisation der Staatsleitung variiert in ihrer Gestalt jedoch stark an den Herrschergestalten der jeweiligen Regionen. Frankreich hatte mit Ludwig XIV. ein Paradebeispiel eines autokratischen Herrschers. So wurden vom König die Staatsinteressen und die persönlichen Interessen komplett gleichgestellt. Dieses Phänomen

wird als „personal rule“ bezeichnet und meint auch, dass alle Machtbefugnisse des Staates in der Person des Herrschers vereint sind. (Wimmer 2000, S. 419)

Die Tatsache, dass eine einzelne Person an der Spitze der Hierarchie steht, war fast ein Systemerfordernis. Herrschaft galt jedoch als ein von Geburt an erworbenes Recht, in dem der Herrschaftsanspruch einfach vererbt wurde. So wurden auch noch im 18. Jahrhundert Kriege um die Erbfolge geführt, da das Recht auch gewaltmäßig anzueignen war. (Wimmer 2009, S. 222) So zählt die Entpatrimonialisierung der Staatsleitung zu den wichtigen Modernisierungsprozessen der Gesellschaft in der Entwicklung der modernen Staatlichkeit. (Wimmer 2009, S. 223)

Normalerweise wird der Regierung die Funktion der politischen Staatsführung zugeschrieben. Dabei kann man sogar sagen, dass es sich hierbei um eine Grundfunktion des Staates handelt. In parlamentarischen Systemen jedoch bedarf es laut Wimmer wieder einer Einschränkung. Die Regierungen sind hier abhängig von einer parlamentarischen Mehrheit. Von dieser werden sie getragen und das heißt, dass die Regierungen darauf Rücksicht nehmen müssen, ob die parlamentarische Mehrheit die Entscheidungen mitträgt oder nicht. So erscheint die Staatsleitung eher als ein kooperativer Akt zwischen der Regierung und dem Parlament. (Wimmer 2009, S. 225)

So liegt, könnte man abschließend sagen, die Funktion der Staatsleitung im Herstellen von kollektiv verbindlichen Entscheidungen, das auch für die Demokratien gilt, in denen das politische System in mehrere Subsysteme differenziert ist. So steht der Staatsapparat im Zentrum der anderen Subsysteme. So läuft aber letztendlich jede Kommunikation auf den Staat hin und da genauer auf die Ebene der Staatsleitung zu, weil eben nur hier die Funktionserfüllung garantiert werden kann. (Wimmer 2009, S. 225)

2.3 Staatsfunktionen

Auch Benz beschreibt die Funktionen eines Staates. Heute bezeichnen wir die Staaten als National- oder Territorialstaaten, wobei diese Begriffe zur Abgrenzung der Staaten von anderen dienen. Den Staat unterscheidet von anderen gesellschaftli-

chen Einrichtungen eine ihm zugewiesene Funktion und die erforderliche Kompetenz, diese Funktionen zu erfüllen und sie gegenüber den Bewohnern durchzusetzen, nämlich die Staatsgewalt. (Benz 2008, S. 122) Wobei Benz mit Funktionen nicht die konkreten Aufgaben meint, welche die Staatstätigkeit charakterisieren, sondern eher die grundlegenden Leistungen, für deren Erfüllung der Staat zuständig ist. Der Begriff der Staatsfunktion hat, im Gegensatz zum Begriff des Staatszwecks, den Vorteil, dass sich mit ihm die Frage verbindet, wofür die Leistungen zu erfüllen ist. Diese Leistungen allein begründen nicht nur die Existenz des Staates. Der moderne Staat wird als eine Institution der Gesellschaft gesehen und somit können seine Funktionen nur in Zusammenhang mit ihr bestimmt werden. (Benz 2008, S. 123)

Ausgehend von diesen Punkten ist die zentrale Funktion der modernen Staaten wohl auf die Organisation von Herrschaft auf ein bestimmtes Territorium bezogen. Letztlich ist diese Leitung notwendig, damit die Gesellschaft funktioniert und das Volk des Territoriums gegen Bedrohungen von außen geschützt wird. Die zweite fundamentale Funktion ist die Sicherung nach innen. Während bei Hobbes der Leviathan, der über die gesamte Gewalt verfügte, den Frieden sichern sollte, erörtern liberale Theoretiker mittlerweile das Problem der Zwangsausübung von Gewalt zum Zweck der Sicherung der Freiheit. Ein friedliches Zusammenleben der Gesellschaft ist, nach Benz, nur möglich, „wenn diese nicht nur gegen Übergriffe anderer Mitglieder der Gesellschaft geschützt werden, sondern auch gegen illegale Übergriffe von Vertretern des Staates.“ (Benz 2008, S. 124) Diese beiden Funktionen, der Schutz der Sicherheit nach innen und außen, sind Funktionen, die dem modernen Staat seit seiner Entwicklung zukommen. Verändert haben sich diese Funktionen jedoch in der Art und Weise der Funktionserfüllung. (Benz 2008, S. 125)

Eine weitere Funktion ist die Sicherung der natürlichen Lebensbedingungen. Dem Wachstum der Städte und der Gesellschaften werden die Naturräume gegenübergestellt, die der Staat in dieser Funktion schützen muss. Die ökonomische Funktion des Staates ergibt sich aus der Organisation des Wirtschaftssystems. Die Modernisierung des Staates verlief historisch gesehen im Zusammenhang mit der Ausbildung der kapitalistischen Marktwirtschaft. Demokratisierung der Gesellschaft und die Liberalisierung der Märkte bedingen sich gegenseitig. Die freie Marktwirtschaft gilt also als Voraussetzung einer freien Staatsordnung. (Benz 2008, S. 125) Die soziale Funktion

erfüllt der moderne Staat, indem er soziale Rechte garantiert und sich um die soziale Gerechtigkeit bemüht. Soziale Gerechtigkeit meint, dass die gesellschaftlich anerkannten Maßstäbe einer Verteilung von materiellen und immateriellen Werten realisiert und durch den Staat garantiert werden. (Benz 2008, S. 126) Schließlich erfüllt der Staat auch eine kulturelle Funktion. Diese ist aber eher umstritten. Beschränkt kann man schon allein die Garantie von Bildung unter dieser Funktion einordnen. Jedoch kann man hier einwerfen, dass die Erziehung nicht dem Staat übertragen werden kann, sondern in der Verantwortung der Bürger liegt, um die Entfaltung von Freiheit und Selbstständigkeit der Bürger zu erreichen. Ähnlich der sozialen Funktion des Staates kann man sich auch hier einigen, dass es die Funktion des Staates ist, eine Grundversorgung zu sichern. (Benz 2008, S. 127)

Abschließend kann man sagen, dass die wichtigsten Funktionen des Staates die Garantie der Sicherheiten nach innen und außen sind. Somit unterscheidet sich der Staat von den anderen Organisationsformen der Gesellschaft darin, dass er besondere Kompetenzen in der Ausübung von Gewalt hat. (Benz 2008, S. 129) Wenn man die Entwicklungslinien der modernen Staatlichkeit betrachtet, sieht man, dass der Staat als Militärapparat entstand. Somit ist diese besondere Kompetenz in der Entwicklung des Staates nachvollziehbar. Ohne diese Entstehung als Militärapparat wäre keine Ausdifferenzierung des politischen Systems und somit keine moderne Gesellschaft und kein Wohlstand möglich. (Wimmer 2009, S. 21)

Im Hintergrund dieser Entstehung des modernen Staates geht der nächste Abschnitt auf die Entstehung des Gewaltbegriffes und die Monopolisierung der Gewalt in den Institutionen des modernen Staates ein. Helmut Quaritsch sieht das Gewaltmonopol als ein entscheidendes Kriterium, den Staat der Neuzeit zu umschreiben und ihn von den mittelalterlichen Verhältnissen abzugrenzen. (Quaritsch S. 234, zit. In: Merten, 1975, S. 33) Dieser Punkt steht am Ende dieses Abschnittes, um die Wichtigkeit dieses Vorganges, der Monopolisierung der Gewalt als eine Funktion des Staates, zu zeigen.

2.4 Gewalt und das Gewaltmonopol des modernen Staates

Gewalt finden wir eigentlich in jedem Bereich der Gesellschaft wieder. Es ist ein wichtiger Begriff, der auch eine wesentliche Funktion und Aufgabe des Staates sein kann, wie wir es im vorherigen Abschnitt schon zum Schutz der Sicherheit nach innen und außen gesehen haben. Trutz von Trotha ist ein bekannter Gewaltforscher, der die Gewalt als eine „Handlungsressource für jedermann“ (von Trotha 1995, S. 131) bezeichnet, somit kann jedermann zum Täter werden. Die Ordnung der Gewalt und somit auch die Schaffung von Frieden liegen seiner Meinung nach am politischen System. Er bezeichnet somit zwei Arten der Gewalt, nämlich erstens die „Ordnung der gewalttätigen Selbsthilfe“ (von Trotha 1995, S. 131) und zweitens den Staat, der den Anspruch auf das Gewaltmonopol hat. (von Trotha 1995, S. 131)

Die Ordnung der gewalttätigen Selbsthilfe hat viele verschiedene Gestalten angenommen. Hier gab es auch große territoriale Bereiche, in denen der Staat kein Gewaltmonopol inne hatte. Staatliche Herrschaft hingegen ist ganz anders organisiert. Die zentrale Gewalt des Staates verfügt über einen bürokratischen Herrschaftsapparat und die Verwaltung macht „einen Anspruch auf direkte Herrschaftsausübung über ihre Beherrschten geltend“. (von Trotha 1995, S. 132) Die Monopolisierung der Gewalt setzt jedoch voraus, dass der zentrale Herrschaftsapparat die Freiheit der gewalttätigen Selbsthilfe zerschlägt und die Gewalt in den Herrschaftsapparat des Staates eingegliedert wird. Diese Monopolisierung der Gewalt ist die Voraussetzung für eine neue soziale Ordnung. (von Trotha 1995, S. 133) Dieser Anspruch auf die Monopolisierung der Gewalt ist, laut von Trotha, jedoch in einer sehr prekären Lage, denn er ist stets zerbrechlich und von Konflikten begleitet. (von Trotha 1995, S. 135) Hier könnte man also sagen, dass von Trotha das Gewaltmonopol in einer Krise sieht und mit ihm auch das, was den Staat eigentlich ausmacht.

Auch Max Weber sieht im Gewaltmonopol den entscheidenden Schritt für die Entstehung des modernen Staates: „Das entscheidende Kriterium, das den Staat vor allen anderen Herrschaftsverbänden der Geschichte auszeichnet, ist nach Max Weber die erfolgreiche Monopolisierung der Gewalt.“ (Anter 1996, S. 35) Der Gewaltbegriff ist jedoch ein sehr vielseitig verwendbarer und so kann unter Gewalt sehr viel verstanden werden. Im Sinne von Max Weber ist diese Gewalt jedoch legitim, da die staatli-

che Ordnung sie vorschreibt und zulässt. Für ihn ist sie aber ein rein formales Kriterium, welches über die Inhalte des staatlichen Handelns nichts aussagt. (Anter 1996, S. 35) Für den Staat soll die Anwendung der Gewalt nur immer die „ultima ratio“ sein, wenn alle anderen Mittel bereits versagt haben. So spricht Weber auch direkt die legitime physische Gewalt an, also eine Gewalt, die direkt und offen auf den menschlichen Körper gerichtet ist. Diese Gewalt ist auch, wie bereits erwähnt, eine legitime Gewalt und somit ist das Gewaltmonopol auch direkt an den Staat gekoppelt. (Anter 1996, S. 36)

Auch Wimmer stellt fest, dass die Gewalt auf der Verletzbarkeit des Menschen beruht und als solche auch nicht rückkehrbar ist. Heinrich Popitz spricht davon, dass nach innen jede Ordnung, die Gewalt eindämmen und sich selbst schützen will, seine Macht konzentrieren muss. Er spricht jedoch davon, dass das nicht unbedingt in Form einer staatlichen Monopolisierung der Gewalt sein muss. (Popitz 1992, S. 64) So kann man die Gewalt eigentlich durchwegs als physische Gewalt kennzeichnen, die sogar in der Lage ist, alle Rechte auf Sicherheit oder auf Leben aufzuheben. (Wimmer 2009, S. 3)

Eine nächste analytische Definition des Gewaltbegriffes ist die soziale Dimension. Hier ist es eben so, dass die Gewalt eine Ressource ist, von der jeder für sich Gebrauch machen kann. Das heißt, dass das Potential, das von Gewalt ausgeht, sehr hoch ist. Aber allgemein wird die Gewalt eigentlich relativ selten angewendet. (Wimmer 2009, S. 6) Jedoch gibt es eine soziale Schieflage bei der Anwendung von Gewalt. Statistisch gesehen wenden mehr Männer als Frauen Gewalt an und meistens wird Gewalt auch von Jugendlichen oder jüngeren Männern angewendet. Auch demographisch gesehen sind die Anwendungen von Gewalt in Ländern mit mehrheitlich junger, männlicher Bevölkerung höher als in den meisten westlichen Industrieländern. (Wimmer 2009, S. 7) Zeitlich gesehen kommt Gewalt eigentlich immer vor. So bringt es Popitz auf den Punkt, indem er sagt, dass Gewalt „eine Option menschlichen Handelns [ist], die ständig präsent ist.“ (Popitz 1992, S. 57) Jedoch kann Gewalt auch eine Dimension sein, die in einer sozialen Ordnung diese auch bedingt und für die Sicherheit dieser sozialen Ordnung zuständig ist. So kann man sagen, dass die soziale Ordnung eine notwendige Bedingung für die Eindämmung von Gewalt ist. (Popitz 1992, S. 61)

Im Hintergrund dieser Dimensionen der Gewalt kann man nun das Gewaltmonopol des Staates bezeichnen, das von Max Weber geprägt wurde. Im Unterschied zu anderen Monopolen kann man jedoch beim Gewaltmonopol nicht von einem tatsächlichen Monopol ausgehen, da es immer unvollständig bleibt. In der Gesellschaft wird es auch immer Gewalt geben, die nicht vom Staat ausgeht und schon gar nicht legitim ist. (Wimmer 2009, S 11) Das staatliche Gewaltmonopol kann auch keine gewaltfreie Gesellschaft schaffen, denn die Durchsetzung des Gewaltmonopols ist eine Frage der Chance, dass man sich am Bestehen einer legitimen Ordnung orientiert, dass die Rechtsordnung nicht bezweifelt wird, so dass man das Monopol der legitimen physischen Gewalt in hohem Maße realisieren kann. (Wimmer 2009, S. 12)

Das Gewaltmonopol des Staates birgt jedoch auch eine Gefahr in sich. Es ist auf einer neuen Stufe anzusehen, indem der Staat selbst Gewalt androhen oder anwenden kann, um seinen Monopolanspruch durchsetzen zu können. Somit ergibt sich eine paradoxe Situation. Einerseits gibt es das Versprechen, die unkontrollierte Gewalt zu unterbinden, andererseits aber nur um den Preis, dass der Staat selbst gewalttätig wird. (Anter 1996, S. 45)

So ist der Staat allen anderen Gesellschaftsakteuren übergeordnet in der Kompetenz seiner Gesetzgebung. Das staatliche Recht hat gegenüber allen anderen Rechtsnormen grundsätzlich Vorrang. (Benz 2008, S. 131) Somit kann man auch sagen, dass der Staat selbst dafür Verantwortung trägt, wann und wie er die legitime Gewalt des Gewaltmonopols einsetzt. Auch von Trotha stellt fest, dass das staatliche Gewaltmonopol mit den Grundsätzen des modernen westlichen Verfassungsstaates einhergeht und somit in einem hohen Grad ihnen angepasst ist. (von Trotha 1995, S. 151)

Die Bedeutung des Gewaltmonopols für den modernen Staat wird auch bei Dieter Grimm ersichtlich. „Staat und Gewaltmonopol hängen untrennbar zusammen.“ (Grimm 2006, S. 20) Er betont in seinem Aufsatz, dass ohne das Gewaltmonopol kein moderner Staat entstehen kann und besteht. Er geht so weit, dass erst ein Staat existiert, sobald es einem Herrschaftsverband gelingt, die Gewalt zu monopolisieren. (Grimm 2006, S. 20) In weiterer Folge kann ein souveräner Staat nur dann existieren, wenn er es schafft, die physische Gewalt als legitimes Mittel zur Durchsetzung der

Herrschaftsansprüche zu verwenden. Jedoch betont auch Grimm in diesem Zusammenhang, dass das Gewaltmonopol den Staat nicht dazu berechtigt, die Gewalt nach Belieben einzusetzen. (Grimm 2006, S. 23)

Auch Detlef Merten analysiert das Gewaltmonopol ähnlich wie Max Weber. „Der Einsatz körperlichen (physischen) Zwanges ist das absolute Vorrecht des Staates.“ (Merten 1975, S. 31) So beschreibt Merten das Gewaltmonopol als Form der physischen Gewalt, die nur der Staat anwenden darf und dass jede nichtstaatliche Gewaltanwendung nur aufgrund einer staatlichen Gestattung erfolgen darf. (Merten 1975, S. 56) Merten sieht den Zusammenhang zwischen der Souveränität und dem Gewaltmonopol enger als Weber. Die Souveränität meint somit die Fähigkeit, innerhalb eines abgegrenzten Herrschaftsbereiches Gesetze und Befehle gegenüber den Untertanen durchzusetzen. Somit ist die „tatsächliche Herrschaftsgewalt“ (Merten 1975, S. 32) die Voraussetzung der Souveränität. Weiters ist diese nur so lange vorhanden, solange der Staat die Gesetze auf seinem Staatsgebiet, wenn notwendig auch mit Zwang, durchsetzen kann. (Merten 1975, S. 33)

Merten unterscheidet die Ausübung des Gewaltmonopols nach außen und nach innen. Auf das Gewaltmonopol nach außen, also zu anderen Staaten, wird hier nicht eingegangen. Nach innen gibt es zwei Möglichkeiten der Ausübung des Gewaltmonopols, nämlich der Ausübung zwischen Staat und Bürger und der Ausübung von Bürgern untereinander. Da das Monopol der Gewalt in den Händen des Staates liegt, kann der Staat keine Privatarmeen dulden. Deren bloße Existenz würde schon die Sicherheit seiner Bürger bedrohen. (Merten 1975, S. 42) Man kann auch sagen, dass jeder Bruch der Rechtsnorm zugleich die öffentliche Sicherheit gefährdet, weil sie die Rechtsordnung in Frage stellt. (Merten 1975, S. 43) Das Gewaltmonopol des Staates hat den Bürgern jedoch die Selbstjustiz genommen und sie auf Fremdjustiz verwiesen. Somit hat jeder Bürger eine Selbstbeherrschung auferlegt bekommen, um die gleichmäßige Fremdbeherrschung zu sichern. (Merten 1975, S. 56) Es gibt nur wenige Ausnahmen, in denen die Anwendung von Gewalt auch Bürgern untereinander gestattet ist, wie etwa Notwehr, Nothilfe oder Selbsthilfe. Dies ist jedoch auch als letzte Möglichkeit anzusehen. (Merten 1975, S. 57)

Man kann also zusammenfassend sagen, dass die Anwendung des Gewaltmonopols nur dann gerechtfertigt ist, wenn „der Staat als Gegenleistung die Sicherheit von Leib, Leben und Eigentum gewährleistet“ (Grimm 2006, S. 24) und, „wenn alle anderen Formen der Beeinflussung der Kommunikation in die gewünschte Richtung versagt haben.“ (Wimmer 2009, S. 186)

Jedoch kann man auch sagen, dass das staatliche Gewaltmonopol in Gefahr ist. Wie schon erwähnt, geht Trutz von Trotha davon aus, dass das staatliche Gewaltmonopol allgemein in einer Krise ist. (von Trotha 1995, S. 130) Ein wesentlicher Punkt, den von Trotha als Gefahr für das Gewaltmonopol sieht, ist die zunehmende Privatisierung der klassischen Funktionen und Einrichtungen des Staates in westlichen Staaten, nämlich „die Gewährleistung von Leben und Eigentum der Untertanen und bzw. Bürger“. (von Trotha 1995, S. 150) Vor allem durch die Privatisierung der legitimen physischen Gewalt des Staates von der Polizei kommt es, vor allem in den USA, zu einer Systematik von illegalen Gewaltanwendungen. (von Trotha 1995, S. 152) So gibt er an, dass ein Anwachsen der privaten Sicherheitsindustrie und privaten Sicherheitsdienstleistungen, die Privatisierung von Gefängnissen und die allgemein stärkere Technisierung der Polizei eine Gefahr für das staatliche Gewaltmonopol darstellen können. (von Trotha 1995, S. 153) Sicherheit sei schon immer käuflich gewesen, kann man abschließend sagen, jedoch werde durch die immer weiter vorschreitenden Privatisierung der staatliche Kernbereich, nämlich das Gewaltmonopol, privatisiert und ist somit in Gefahr. (von Trotha 1995, S. 154)

Nach der Betrachtung der Entstehung des modernen Staates und der mit ihm verbundenen und benötigten Institutionen des Staates kommt der nächste Abschnitt nun zu dem Punkt, was passiert, wenn ein Staat nicht mehr richtig funktioniert, zu zerfallen droht oder schon zerfällt. „Das Konzept des souveränen Nationalstaates gerät immer mehr in Bedrängnis“, (Jodok 2007, S. 11) attestiert Troy Jodok. Gleichzeitig schreibt er, wird die staatliche Ordnungsmacht wichtiger und tritt in den Vordergrund, vor allem dort, wo die Staatlichkeit ordnend einschreiten muss. Hier ist der Ausdruck dieser Ordnung das staatliche Gewaltmonopol, welches die „Chaotisierung sozialer Beziehungen aufhalten beziehungsweise verhindern soll.“ (Jodok, 2007, S. 11)

2.5 Staatszerfall und der Verlust des Gewaltmonopols

Der Zerfall von Staaten und der Verlust des Gewaltmonopols hängen stark zusammen. „Gerade bei den sogenannten *failing* oder *failed states* ist diese staatliche Ordnungsmacht oft nicht mehr in einem ausreichenden Maß vorhanden.“ (Jodok 2007, S. 11) So geht der folgende Abschnitt auf die Definition von Staaten ein, die nicht mehr in der Lage sind, ihre Staatlichkeit in ausreichendem Maß auszuleben. Weiters wird kurz auf die Ursachen von Staatszerfall eingegangen.

Methodologisch fällt auf, dass es keine einheitliche charakteristische Einteilung von zerfallenden Staaten existiert. Die Unterscheidungen zwischen den Kategorien weak, failing, failed sowie collapsed sind nicht leicht zu treffen und aus diesem Grund auch sehr ungenau. Festhalten kann man jedoch einmal grundsätzlich, dass ein failing state nicht mehr in der Lage ist, drei Funktionen zu erfüllen. So beschreibt Robert I. Rotberg diese drei Funktionen als security, wobei der Staat nicht mehr in der Lage ist, die Angst vor den Anderen zu kontrollieren und so kommt es immer mehr zu Konflikten zwischen den einzelnen ethnischen Bevölkerungsschichten, (Rotberg 2004, S. 5) als capacity, was meint, dass die Leistungsfähigkeit von Staaten immer mehr abnimmt, was auch an dem Wachstum der Bevölkerung liegt, (Rotberg 2004, S. 2) und als legitimacy, also einem Problem in der Legitimität von Staaten. (Rotberg 2004, S. 9) Die grundlegende Charakteristik von failing states zeigt eine Lücke in diesen drei Grundaufgaben des Staates. (Jodok 2007, S. 31)

Auch wenn Staaten zerfallen und in einer dieser Dimensionen eine Lücke aufweisen, heißt das zwangsweise nicht, dass der Zerfall der staatlichen Strukturen auch eine Auflösung des Staates nach sich zieht. (Schubert 2005, S. 41) Faktisch sind diese Staaten strukturell im Inneren nicht mehr vorhanden, nach außen bleibt ihre Existenz jedoch weiterhin bestehen. Dabei wird der Anspruch der Staaten auf Souveränität oder die räumlichen Grenzen der Staaten nicht in Frage gestellt. (Schubert 2005, S. 42)

Zur Lücke in der Sicherheit von Staaten sei gesagt, dass hier die Staaten nicht mehr in der Lage sind, für ausreichend Sicherheit nach innen und nach außen zu sorgen. „In gescheiterten Staaten existiert kein anerkanntes (legitimes) Gewaltmonopol

mehr.“ (Jodok 2007, S. 32) Das Gewaltmonopol kann jedoch auch missbraucht oder überstrapaziert werden, falls der Staat es verwendet, seine Bevölkerung oder Teile von ihr zu unterdrücken. (Jodok 2007, S. 32) Auch Ulrich Schneckener beschreibt die Wichtigkeit des Gewaltmonopols für die Sicherheitsfunktion des Staates. So beschreibt er die Sicherheitsfunktion als eine elementare Funktion des Staates, die es gilt, mit Hilfe des staatlichen Gewaltmonopols zu sichern. (Schneckener 2006, S. 22) So kann auch das staatliche Gewaltmonopol als Gradmesser für das Funktionieren eines Staates herangezogen werden.

Die Wohlfahrtsfunktion, die *capacity*, ist gekennzeichnet durch die staatlichen Dienstleistungen und Transferleistungen sowie die Verteilung der wirtschaftlichen Ressourcen. Diese Funktion ist somit sehr weitreichend und umfasst die Bereitstellung der notwendigsten Güter und geht auch mit der Bereitstellung von Sicherheit, also dem ersten Punkt, einher. (Jodok 2007, S. 32) Die fehlende Gewährleistung der Durchsetzung des staatlichen Rechts ist der dritte Punkt, der *legitimacy gap*. Der Staat ist somit nicht mehr in der Lage, ein unabhängiges Justizsystem bereitzustellen, welches die fundamentalsten Rechte, auch politischer Natur, gewährleistet. (Jodok 2007, S. 33)

Der Prozess des Zerfalles von Staaten kann nicht als ein linearer Prozess angesehen werden. Es ist eher vergleichbar mit dem Übergang von einem Aggregatzustand in einen anderen. Daher stellt ein Zerfallen von Staaten nicht prinzipiell das Ende eines Staates dar. Es handelt sich eher um eine Momentaufnahme mit der Aussicht auf Wiederherstellung der staatlichen Stabilität. (Schubert 2005, S. 44)

Also kann man anhand des Fehlens der drei benannten Staatsfunktionen folgende Einteilung der Staaten machen. Diese drei Kategorien sind: *weak*, *failing*, *failed*, wobei *collapsed* und *failed* gleichgestellt werden. Staatszerfall und somit auch die erste Kategorie, der *weak state*, beginnt meist mit zunehmender Korruption. Diese Korruption ist meist in den elitären Schichten angesiedelt und betreibt Raubbau am eigenen Staat. Doch Korruption ist weit verbreitet und muss nicht unbedingt zu einem Staatszerfall führen. Jedoch kann man den Beginn an der Manifestation von Widerstand gegen die Korruption sehen. Denn wenn diese beginnt, kann man schon Probleme in der Legitimation, dem einsetzenden *legitimacy gap*, sehen, da diese führen-

den Eliten in ihren Ämtern nicht mehr legitimiert sind. In der Folge kommt es dann zu einer Separierung von Staat und Gesellschaft und diese Trennung führt bereits zu einer Funktionseinschränkung der formellen Institutionen des Staates. (Jodok 2007, S. 36)

Failing states oder scheiternde Staaten sind gekennzeichnet, indem die Eliten bereit sind, die Bevölkerung ihren individuellen Zielen zu opfern. Der Übergang vom schwachen zum scheiternden Staat ist dadurch gekennzeichnet, dass die unterdrückte Bevölkerungsschicht in einer gewalttätigen Art und Weise auf die Unterdrückung reagiert. Formiert sich in einem schwachen Staat Widerstand seitens der Betroffenen, so ist meist ein rechtsloser Zustand, Anarchie, die Folge. (Jodok 2007, S. 38) Wo auch immer diese staatliche Ordnungsmacht verloren geht, bilden sich immer neue, nichtstaatliche Gewaltmonopole, die für sich beanspruchen, die Sicherheit zu gewährleisten. So steigt auch die fehlende Funktionalität von Institutionen und insbesondere der Polizei zur Sicherung des legitimierten, staatlichen Gewaltmonopols. So kann als Folge die Herausbildung von Gewaltoligopolen, also quasi-autonomer Regionen, angeführt werden. (Jodok 2007, S. 39)

Failed states sind dann in der Folge also gescheiterte Staaten, in denen innerstaatliche gewaltsame Konflikte auftreten. Kennzeichnend für diese Staaten sind die andauernde Gewalt sowie die Qualität und die Richtung der angewendeten Gewalt gegen das amtierende Regime. (Jodok 2007, S. 40) Zusammengefasst kann man sagen, dass gescheiterte Staaten dadurch charakterisiert sind, dass sie sich im Bürgerkrieg befinden und die Bevölkerung sich in einem Sicherheitsdilemma befindet. So kommt es kurz vor der letzten Phase des Staatszerfalls, der Anarchie, zu einer noch stärkeren Entstehung von substaatlichen Gewaltmonopolen. So treten vor dem kompletten Zerfall nichtstaatliche Gewaltakteure auf, die meist in einem offenen Kampf die neuen regionalen Herrschaftsstrukturen entscheiden. Dies meint, dass das vorherige Staatsterritorium in mehrere Gewaltoligopole zerfällt. Möglich wird dieser Umstand, indem zwar die staatlichen Strukturen zerfallen sind, aber nicht die gesellschaftlichen Strukturen, wie Clans oder Ethnien. (Jodok 2007, S. 41)

So kann man abschließend sagen, dass sich zerfallene Staaten durch ein „gestörtes Verhältnis zwischen dem Staat und seiner Gesellschaft“ (Schubert 2005, S. 46) auszeichnen. Ein weiteres hervorstechendes Merkmal ist die eingeschränkte Fähigkeit von zerfallenen Staaten, die wesentlichen Aufgaben der modernen Staaten zu erfüllen. So verfügen die staatlichen Institutionen nicht mehr über die Funktionalität die sie benötigen würden, was zur Folge hat, dass diese Institutionen die von ihnen verlangten staatlichen Leistungen nicht mehr erbringen können. (Schubert 2005, S. 47) So kann man abschließend sagen, dass sich die völkerrechtliche Staatstrias (Territorium, Bevölkerung, Staatsform) bei zerfallenen Staaten auflöst und durch staatliche Legitimationsdefizite und den Verlust des Gewaltmonopols (Schubert 2005, S. 49) sowie die Ausbildung von parallelen Herrschaftsstrukturen (Schubert 2005, S. 56) die Staatlichkeit in Gefahr ist.

3. Historische Analyse und Definitionen von Piraterie

Das nun folgende Kapitel soll im ersten Abschnitt eine historische Analyse der Piraterie zeigen. Danach wird auf die verschiedenen Definitionen von Piraterie in der Vergangenheit und der modernen Piraterie, wie wir sie heute aus den diversen Berichten der Medien kennen, eingegangen. Hier wird auch der Zusammenhang zwischen der Piraterie und dem Völkerrecht analysiert. Am Ende wird noch auf die Vorgehensweisen der modernen Piraten eingegangen.

„Dass Seeräuberei so alt ist wie die Geschichte der Seefahrt und als zweitältestes Gewerbe der Welt als eine der tragendsten und wirkungsvollsten Triebkräfte der Menschheitsgeschichte wirken kann, ist mittlerweile–trotz manchen Erschreckens vor den Konsequenzen dieser Erkenntnis–ein Allgemeinplatz“ (Roder 2002, S. 6) Dieses Zitat soll dieses Kapitel einleiten, um einerseits zu zeigen, wie alt das Phänomen der Piraterie bereits ist, welches wieder zu neuer Aktualität gelangt ist, und andererseits trotz der Brutalität zu einer Triebkraft der Geschichte werden kann und dass diese Erkenntnis für uns erschreckend wirken kann.

3.1 Historische Analyse und Entwicklung der Piraterie

Auch Robert Bohn beschreibt diesen Umstand, dass es seit dem Zeitpunkt, seit dem es Seefahrt gibt, Seeräuberei gibt. Er vergleicht es auch mit dem Umstand, dass es auch zu allen Zeiten an Land Raub gegeben habe. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts gab es viele Regionen, in denen man bei einer Seefahrt einen Angriff von Piraten mit einrechnen musste. (Bohn 2003, S. 10) Auch in den letzten Jahren nahm die Anzahl der Angriffe von Piraten wieder deutlich zu. So meldete das International Maritime Bureau, eine Unterorganisation der Welthandelskammer im Jahr 1999, 408 Überfälle auf Handelsschiffe und im Jahr 2000 469 Überfälle. (Roder 2002, S. 6) Diese Zahlen zeigen uns die Aktualität dieses Themas, welches sich durch die Jahrhunderte der Geschichte zieht. So ist es bei der historischen Analyse von Piraterie wichtig, diese in einen zeitlichen und räumlichen Kontext zu bringen. Dieser Rahmen spiegelt sich vor allem in der sozioökonomischen Geschichte der Länder wider, die sehr stark am Kolonialismus beteiligt waren. Hier orientiert es sich eher an europäi-

schen Kolonialmächten und deren Machtpolitiken. Laut Bohn entspringen dieser Zeit auch die Mythen rund um die Piraten und es können Mechanismen und Muster ermittelt werden, die den Seeraub zu allen Zeiten ermöglicht haben. (Bohn 2003, S. 10)

Die Höhepunkte der Piraten waren vor allem dort angesiedelt, wo Handelsrouten durch Meerengen oder zwischen Inselgruppen durchführten. Auf offener See ließen sich die Schiffe nur sehr schwer verfolgen, doch sobald sie sich Land näherten, wurden sie zu einer leichten Beute für die oft schnelleren Piratenschiffe. (Cordingly 1997, S. 11) Bereits in den altgriechischen Mythen findet man die ersten Spuren der Piraterie. Von Homer wird eine enge Verflechtung zwischen kaufmännischen und seeräuberischen Interessen von Handelstreibenden beschrieben. Diese Entwicklung geht bis ins Römische Reich. Hier wird jedoch die staatliche Macht an den Randgebieten des Reiches immer schwächer und somit können sich hier auch leichter die Piraten ausbreiten. (Bohn 2003, S. 10) So wird die Piraterie für den Handel und die Seemacht Roms zu einem ernsthaften Problem. Mit der Zeit werden auch wohlhabende, gelehrte Menschen zu Piraten und die Piraterie breitete sich von der Südküste Kleinasiens über das gesamte Mittelmeer aus. Die Piratenschiffe waren zu dieser Zeit nicht sehr gut bewaffnet, stachen jedoch durch dreisten Übermut hervor. (Bohn 2003, S. 11) Die Piraten von Cilicien, die von der heutigen Südküste der Türkei operierten, waren die größte Bedrohung für die Händler. Sie verfügten über mehr als 1.000 Schiffe, mit denen sie die römische Flotte schlugen und somit den kompletten Handel bis ins Jahr 69 vor Chr. lahmlegten und auch Rom dadurch massiv bedrohten. Pompeius als Konsul erhielt den Auftrag, die Piraterie zu beenden, kämpfte in einer Seeschlacht gegen die Piraten von Cilicien und gewann diese. 10.000 Seeräuber wurden getötet und 400 Schiffe zerstört. (Cordingly 1997, S. 11)

Eine ähnlich schlechte Situation für den Seehandel zeigte sich in der Nord- und Ostsee seit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts. Hier gingen die Piraten unter den Namen Vitalienbrüder oder Likedeeler (Gleichteiler) in die Geschichtsbücher ein. Der Name Vitalienbrüder leitet sich von dem Wort Viktualien, also Lebensmittel, ab, mit denen diese Piraten das belagerte Stockholm mit Lebensmitteln während einer Seeblockade versorgten. (Bohn 2003, S. 11) Die Insel Gotland wurde seit den 1390er Jahren zur Festung der Piraten in der Nord- und Ostsee. Von hier aus wurden die Meere bedroht, sodass die mächtigen Städte der Hanse, wie etwa Lübeck, ihre Schif-

fe nur mehr im Konvoi fahren ließen. Einer der Anführer war der sagenumwobene Klaus Störtebecker. Im Laufe der Zeit wurden auch immer mehr Städte ausgeraubt und somit mussten die Hansestädte auch zu Gegenmaßnahmen greifen. So konnte die Insel Gotland eingenommen und die Seeräuber festgenommen werden. Klaus Störtebecker wurde hingerichtet und somit dachte man, dass das Problem der Piraterie im Nord- und Ostseeraum unter Kontrolle gebracht werden konnte. Es konnte jedoch nur eingedämmt werden, ganz beseitigt konnte es jedoch nicht werden, da immer die verschiedenen Interessen der beteiligten Städte im Vordergrund standen und eine einheitliche Vorgehensweise nicht zuließen. (Bohn 2003, S. 12)

„Überall lauerten im Mittelalter Piraten und Kaper, denn es gab keine staatliche Gewalt, die in der Lage gewesen wäre, die Seehandelswege wirksam zu schützen.“ (Bohn 2003, S. 13) Aus diesem Grund durfte nach dem damaligen Rechtsverständnis auch der Geschädigte auf eigene Faust sein Recht durchsetzen und mit Hilfe von Repressalien seinen Schaden ersetzen. Hier gab es viele missbräuchliche Verwendungen und somit war der Grat zwischen der echten Piraterie und der Durchsetzung des Rechts sehr eng. (Bohn 2003, S. 13) So kann man zwei verschiedene Dimensionen innerhalb der Piraterie ausmachen. Einerseits die Piraterie, die nicht-staatlichen Akteuren einen Nährboden für privaten, kommerziellen Raub bietet, und andererseits ein Kaperwesen, das den Individuen ermöglichte, Verluste auszugleichen, die ihnen auch von Angehörigen einer anderen Staatsmacht zugefügt wurden. Dieses System entwickelte sich oft zu einem militärischen Werkzeug, indem Staaten, die über keine Marine verfügten, versuchten, auf diese Weise die Schiffe und Dienste der Untertanen in Kriegszeiten zu mobilisieren. Somit wandelte sich das Bild des Kaperwesens von der charakteristischen Form des Seekrieges im frühen 17. Jahrhundert, bis zu einem Ersatz für Staatsmarinen und einer zusätzlichen Streitkraft am Ende des 17. Jahrhundert. (Starkey 2002, S. 25) Diese Kaperfahrer waren somit staatlich legitimierte Akteure, die ihre Handlungen durch schriftliche Ermächtigungen ihrer Landesherren legitimierten, während die Piraten gesetzlos und illegal handeln. (Kammler 2008, S. 20)

Als sich am Beginn der kolonialen Epoche im frühen 16. Jahrhundert der Schwerpunkt des Seehandels von den europäischen Binnengewässern auf die Weiten der Ozeane verlagerte, wandelte sich auch die Tätigkeit der Seeräuber. Diese Zeit wird

als „Goldenes Zeitalter“ der Piraterie bezeichnet. (Bohn 2003, S. 13) Spanische und portugiesische Seefahrer eroberten die Kontinente in Übersee. Sie beuteten sie aus und dies trug auch zur Verstärkung der Seeräuberei in Übersee bei. Dieser Seeraub nahm jedoch ganz andere Formen als die Piraterie im Mittelalter im Mittelmeer an. Er verband sich sehr stark mit Politik und Religion, denn die Gegensätze, die in Politik und Religion der einzelnen Staaten dieser Zeit erkennbar waren, spiegelten sich auch in den Piraten der Zeit wider. (Bohn 2003, S. 13)

England und Spanien waren in den Kriegen des 18. Jahrhunderts über die Vorherrschaft in Europa mit einbezogen. Diese Konflikte wurden auch auf die spanischen Gebiete in der Karibik ausgeweitet. Zu Beginn des Goldenen Zeitalters gab es einen rasanten Anstieg der Zahl der Piraten in der Karibik. Der Handelsverkehr zwischen Europa, Nordafrika und Amerika war Ziel dieser Piraten. Die Jungferninseln beherbergten viele Piraten aus verschiedenen Ländern, während die Bahamas die Zentrale der englischen und amerikanischen Seeräuber war. Die spanischen Piraten operierten von Kuba, Puerto Rico und St. Augustine aus und die Franzosen hatten Martinique als ihren Stützpunkt. Dieses Zeitalter brachte uns das auch noch heute gültige klassische Bild eines Piraten. Die meisten Piraten dieser Zeit waren Mitglieder einer Bruderschaft, die die Meere bis zum Jahr 1722 unsicher machte. (Marx 1997, S. 103)

Einen Einfluss auf die Verbreitung der Piraterie haben auch die Operationsbasen der Piraten. Jede Gruppe von Piraten benötigt eine Basis, von der aus sie ihre Operationen führen kann und wo sie auch die Beute verstecken kann. In den Häfen kann der Pirat auch die Dinge erwerben, die für ihn notwendig sind. Im Idealfall sind diese Häfen nicht durch eine staatliche Macht kontrolliert. (Bohn 2003, S. 19) Die Hochburg der Piraten dieser Zeit war Tortuga in der Karibik. Diese kleine Insel war eine günstige Ausgangsbasis für deren Operationen. Es gab Trinkwasser und fruchtbare Böden und sturmgeschützte Buchten, die gute Ankerplätze für Piratenschiffe waren. Die Spanier versuchten mehrmals Tortuga unter ihre Gewalt zu bringen, diese Versuche scheiterten jedoch. (Kammler 2008, S. 16)

So kann man für jede Form des Seeraubes drei Voraussetzungen anführen. Erstens eine ausreichende Mannschaft, zweitens lohnende Ziele und drittens ein hinreichend sicheres Operationsgebiet. Mannschaften waren in der Neuzeit in der Regel leicht zu rekrutieren, wobei aufgrund der Schwere der Arbeit mehrheitlich Männer im Dienst der Piraten waren. Lohnende Ziele waren auch reichlich vorhanden, etwa die Silberflotten der Spanier oder die Handelsflotten aus dem arabischen Raum. Auch wurden immer Abnehmer für die Güter der Piraten gefunden. Das sichere Operationsgebiet wurde im großen atlantischen Raum zwischen Europa und Amerika gefunden. Aufgrund der Größe konnte dieser Raum gar nicht hinreichend bewacht werden. (Bohn 2003, S. 18) Während des Goldenen Zeitalters der Piraterie gab es drei große Schwerpunkte. Erstens die Karibischen Inseln bis zur Ostküste Nordamerikas. Zweitens die afrikanische Westküste mit Schwerpunkt auf dem Golf von Guinea und drittens der Indische Ozean. (Bohn 2003, S. 19)

Auch die militärische Revolution brachte eine Einschränkung der Piraterie. Es wurden immer größere Kriegsschiffe gebaut, die nur unter staatlicher Kontrolle agierten. So verloren die Seeräuber wichtige Unterstützer und verloren auch eine Operationsbasis nach der anderen. Kaperbriefe waren generell nicht mehr leicht zu bekommen und somit wurde die Piraterie zu einem immer risikoreicheren Geschäft. So änderten sich die Umstände dahingehend, dass die letzten Verbindungen zu den europäischen Kolonialmächten abrissen und die Piraten nun alle Schiffe ohne Rücksicht auf deren Herkunft ausrauben mussten. (Bohn 2003, S. 96)

Die Evolution der maritimen Kriegsführung erreichte die großen Staaten Europas, wie etwa England oder die Niederlande. Die Schiffe wurden größer und hatten eine immer durchschlagendere und überlegene Bewaffnung. Diese Übernahme der Seekriegsführung hatte, im Kontext der Entstehung des modernen Staates, eine sehr große Bedeutung. So kann man auch in diesem Zusammenhang von einer Revolution in der Seekriegsführung sprechen, die eine sehr lange andauernde Hegemonie der europäischen Staaten auf den Weltmeeren hervorbrachte. (Wimmer 2009, S. 199) Zwei wichtige Punkte im Zusammenhang mit dem Aufbau des modernen Staates sind das Ende des „Privateering“, also dass Schiffe im Privatbesitz und legitimiert durch den Herrscher zurückgedrängt wurden, und die Bekämpfung der Piraterie. (Wimmer 2009, S. 200) Hier ist zentral, dass es sich bei der Bekämpfung der Piraterie-

rie um die Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols auf den Meeren handelt. Somit sind die Meere offene Räume, in denen es keine territoriale Souveränität oder Gewaltkompetenz eines einzelnen Staates gibt. (Wimmer 2009, S. 201)

Ein anderer großer Schritt zur Bekämpfung der Piraterie wurde mit der immer weiter wachsenden Kolonialisierung durch die europäischen Staaten gemacht. Mit dem stetigen Gewinn von Macht fielen auch die meisten Piratenhäfen in der Karibik. Somit hatten die Piraten ihre Basen verloren und hatten keinen sicheren Rückzugsort mehr. Mit der Kolonisation des afrikanischen Kontinents konnte einerseits das Mittelmeer und andererseits die Umsegelung des afrikanischen Kontinents gesichert werden. Somit blieb den Piraten eigentlich nur mehr, die Piraterie über Kaperbriefe zu sichern, was jedoch auch mit der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 nicht mehr möglich war. Diese Seerechtsdeklaration verbot die Form der Staatspiraterie mittels Kaperbriefen für Privatpersonen und somit verschwand diese Form der Piraterie aus den Mitteln der militärischen Kriegsführung. Mit diesen rechtlichen und militärischen Maßnahmen ging die Piraterie ab der Mitte des 19. Jahrhunderts kontinuierlich zurück. Mit dem Niedergang des Sklavenhandels einher ging auch die Ausrottung der kleinen Piratenbanden in der Karibik rund um Südamerika und Afrika. (Stehr 2004, S. 7)

Wie die Piraterie im 21. Jahrhundert wieder zu einem Problem für die Staaten und für die Schifffahrt werden kann, wird in einem der kommenden Abschnitte behandelt und auf die aktuellen Regionen der Piratentätigkeit mit zwei Fallbeispielen eingegangen.

3.2 Motive für Piraterie

Im folgenden Abschnitt wird auf die Hintergründe, die Motive und den persönlichen Nutzen der Piraterie eingegangen. Somit kann man einige Punkte für die Piraterie festhalten. Aus dem Jahr 1724 wird berichtet, dass die Spanier Schiffe angriffen, um sie auszurauben, und ihre Mannschaften auf einsamen Inseln aussetzten. Dies war für die spanischen Seeleute damals die einzige Möglichkeit, ihr eigenes Überleben zu sichern. Hier wird der Ursprung der Piraterie beschrieben. Dies kann man als eine der ersten Definitionen und als grundlegende Motivation für die Spanier gesehen

werden, sich zum Ausrauben von Schiffen zu entscheiden, um ihr eigenes Überleben zu sichern. Dies war die ursprünglichste Form der Piraterie, welche in manchen Regionen auch heutzutage noch anzutreffen ist, um das eigene Überleben zu sichern. (Cordingly 1997, S. 7)

Viele Fischer sahen in der Piraterie auch eine Möglichkeit, den Verlust, den sie mit ihrem Beruf erwirtschafteten, auszugleichen. Sie hatten einfach nur die Möglichkeit, wieder auf Schiffen zu arbeiten, da sie sonst keine anderen Fähigkeiten ausnutzen konnten. So stellte die Piraterie für viele Fischer eine saisonale Einnahmequelle dar, die eben zur Aufbesserung des Einkommens beitragen sollte. Während der Fischesaison kehrten sie wieder zu ihren eigentlich Fischergründen zurück und kehrten der Piraterie den Rücken. (Cordingly 1997, S. 8)

So kann man sagen, dass wohl das Hauptmotiv für die Piraterie im Reichtum der Reiche der Azteken oder der Inkas war. Die Spanier entdeckten diese Gold- und Silberschätze und beuteten sie auch gleichzeitig aus. Die Schiffskonvois, beladen mit den Schätzen, waren über den Atlantik unterwegs nach Europa und waren dadurch natürlich ein beliebtes Ziel für die Piraten. Auch in Asien waren die Reichtümer und die Gewürze und Handelswaren ebenfalls ein großer Anziehungspunkt für die hohe Aktivität von Piraten in diesen Gewässern. Auch im Indischen Ozean und an der pazifischen Küste Südamerikas waren die Schiffskonvois von Händlern und Gläubigen, auf dem Weg zur Pilgerstätte in Mekka, Angriffsziele für Piraten. (Cordingly 1997, S. 10)

Ein Motiv für den großen Zulauf zu Piraten sieht Gabriel Kuhn aber auch in der Piraterie als Lebensform. „Es hat seine eigenen Bedingungen, seine eigenen Regeln, sein eigenes Denken.“ (Kuhn 1994, S. 1) Die Piraten gehorchen nichts und niemandem, sie besitzen keine Zugehörigkeit zu einer Nation, verteidigen keinen Führer, keinen Gott oder keine Regierung oder einen Staat. (Kuhn 1994, S. 1) So strebt der Pirat nach Freiheit. Er lässt die Arbeitslosigkeit, Unterdrückung und Ausbeutung, welche im 17. Jahrhundert in Europa herrscht, zurück und lebt als Pirat mit den Idealen der Individualität. So ist diesen Gründen eines gemeinsam, nämlich der Drang nach dem Ausbruch aus den starren gesellschaftlichen Gefügen. Diese Individualität, die Eigenheit eines jeden Mitglieds der Gruppe, hat auch die Folge, dass es kein

Gebot der Treue oder der Anhänglichkeit gibt. So kann man sagen, dass die Piratenbesatzungen ziemlich häufig wechselten. (Kuhn 1994, S. 3)

Eine wesentliche Bedingung für einen Piraten ist auch der Raum, in dem er sich bewegt. Dieser Raum ist die Dimension, in dem sich der Pirat frei bewegen und seinen Drang zur Freiheit ausüben kann. Der Raum am Festland in Europa wurde im 17. Jahrhundert immer enger und enger. So konnten sich die Menschen nur mehr in Richtung Meer orientieren. Das Meer war damals noch nicht gegliedert und kontrolliert und so bot es den perfekten Raum für die Ausübung von Freiheit. (Kuhn 1994, S. 6) Die Piraten besiedelten also den Raum des Meeres, ähnlich wie es die Nomaden in den Wüsten tun, und verteilten sich in diesem Raum, ohne ihn zerteilen zu wollen. Die einzigen festen Bezugspunkte waren die Inseln in der Karibik und so war es auch im Interesse der Piraten, diesen Raum so weit offen zu halten wie nur möglich. (Kuhn 1994, S. 8) Auch wenn die Rede davon ist, dass sich Piraten aufgrund von Freiheit zu diesem Weg entschieden, gibt es jedoch innerhalb der Piraten schon ein Regelwerk. Für die Piraten ist dieses Regelwerk legitim, da sie sich für diese Lebensweise freiwillig entschieden haben und sie nicht durch einen Staat dazu gezwungen wurden, sich diesen Regeln zu unterwerfen. (Kuhn 1994, S. 13)

Auch eine Dimension der Piraterie ist der Tod. Diese Dimension begleitet den Piraten bei all seinen Tätigkeiten. Es machte jedoch keinem Piraten etwas aus und sie sahen dem Tod oft mit Gleichmut und spöttischem Humor entgegen. Dieses spöttische Auftreten hat auch sehr viel zum Aufbau eines Kults um viele Piratenkapitäne beigetragen. (Kuhn 1994, S. 19)

So beschreibt auch Renate Niemann die Piratengesellschaften als eine Überlebensstrategie und einen politischen Kampf zugleich. Sie stellt sich die Frage, ob in diesen Gesellschaften, wie oben beschrieben, wirklich nach ideell fundierten, alternativen Modellen gelebt wurde. (Niemann 2002, S. 66) In erster Linie beschreibt sie diese Gesellschaften als Wirtschaftsverbände, die das Überleben sichern sollten. Ausschlaggebend für die Beutezüge waren vordergründig schlichte Triebe, nämlich Hunger und Beutegier. (Niemann 2002, S. 68) So kommt aber auch Renate Niemann zum Schluss, dass strenge Bordregeln notwendig waren, um effektiv handeln zu können. So hatten sie ein Sozialsystem, welches sich auf viele Lebensbereiche er-

streckte. Dieses Regel- und Versorgungswerk war dem Ziel der Erlangung der Beute und des Überlebens untergeordnet und somit auch für die Piraten notwendig. Jedoch nach den Raubzügen an Land herrschte Gesetzlosigkeit und der Pirat konnte seinen Drang nach Freiheit zügellos ausleben. (Niemann 2002, S. 73)

3.3 Definition von Piraterie

In diesem Abschnitt soll die Piraterie nun grundlegend definiert werden. So beschreibt Johann Wimmer die Piraterie grundlegend „als illegitime Gewaltsamkeit auf den Meeren zum Zwecke der privaten Selbstbereicherung (Raub).“ (Wimmer 2009, S. 200) Die Übergänge von der verbrecherischen Seeräuberei zu einer legalen Kriegelei sind im Laufe der Geschichte meistens fließend. Wie im einem der vorherigen Abschnitte schon genannt, erhalten die Piraten Kaperbriefe, um im Auftrag eines Staates fremde Handelsschiffe zu überfallen und ein paar Jahre später ist diese Art der Jagd auf Schiffe jedoch illegal und kriminell. (Kneissler 2010, S. 62)

Doch was meint das Wort „Pirat“ eigentlich? Es stammt aus Griechenland und leitet sich von „peiran“ ab. Das bedeutet so viel wie wagen, unternehmen oder versuchen. „Peirates“ kann man so also sagen, sind Unternehmer, „deren Geschäftsmodell das Überfallen von Schiffen als Kerngeschäft beinhaltete, aber vor Schutz- und Lösegelderpressungen nicht haltmachten.“ (Kneissler 2010, S. 65) So wurde dieses Wort fast in allen Sprachen übernommen und wird heute noch so verwendet.

Für diese Art von Seeräuber gibt es jedoch auch mehrere Bezeichnungen, welche sich teilweise überschneiden. Bukaniere sind Seeräuber, deren Schiffe Aktionären oder einem Gouverneur gehören. (Kneissler 2010, S. 119) Im Auftrag der Franzosen und Engländer griffen Bukaniere oft die Schatz- und Versorgungsschiffe der Spanier an. Freibeuter waren mit Kaperbriefen der Landesherren ausgestattet und waren damit quasi legal. Ihre Schiffe waren teilweise von den Regierungen finanziert, wurden jedoch von Seefahrern anderer Nationen als Piraten angesehen. Korsare sind moslemische Piraten der nordafrikanischen Küste. Sie waren vom 16. bis zum 19. Jahrhundert vorwiegend im Mittelmeer aktiv. Piraten selbst sind die Eigner ihrer Schiffe und verfügen über keinerlei staatliche Legitimation. (Kneissler 2010, S. 120)

Bei der Definition von Piraterie muss man grundsätzlich zwischen zwei verschiedenen Dimensionen unterscheiden. Einerseits gibt es die völkerrechtliche Definition und andererseits die innerstaatliche Definition des Begriffes, die jeder Staat in seinen eigenen Gesetzen für sich treffen kann. So kann man sagen, dass die Piraterie in der praktischen Handhabung als innerstaatliches Delikt gilt. (Sattler 1971, S. 32)

3.3.1 Völkerrechtliche Definition von Piraterie

Eine der frühesten rechtlichen Definitionen der Piraterie findet sich im portugiesischen Strafgesetzbuch aus dem Jahre 1886. So sind Seeräuber Personen, die als Führer eines bewaffneten Fahrzeugs auf dem Meer umherfahren, ohne Auftrag eines Herrschers, um Raub und Gewaltakte zu betätigen. (Sattler 1971, S. 36)

Bei der Etablierung eines gemeinsamen Völkerrechts zur See gab es jedoch von Anfang an Schwierigkeiten. Das Meer kann somit als Verkehrsquelle sowie als Quelle lebender und nicht lebender Ressourcen genutzt werden. (Neuhold 2004, S. 420) So mussten immer wieder Konflikte über die Nutzung der Meere ausgetragen werden und es wurde versucht, sie auf der dritten Seerechtskonferenz 1973 zu bereinigen. Im Jahr 1982 wurde somit die UN Convention on the Law of Sea (UNCLOS) angenommen. Diese Konvention regelt, allgemein gesagt, als Statusregelung eine räumliche Gliederung des maritimen Bereiches mit unterschiedlicher Rechtsstellung der beteiligten Akteure. (Neuhold 2004, S. 421) Die Bestimmungen dieser Übereinkunft lassen sich zum Großteil aus dem völkerrechtlichen Gewohnheitsrecht herleiten. (Doehring 1999, S. 221)

Eine grobe Einteilung der Gewässer und damit eine räumliche Gliederung ergibt sich in der Unterscheidung der internationalen Gewässer, insbesondere der Hohen See und der sogenannten Eigengewässer. Die Eigengewässer sind der Territorialhoheit eines Staates zugeordnet und dazu zählen die Binnenseen, Flüsse und Kanäle, soweit sie einheitlich von einem Territorium eines Staates umschlossen sind. Schwieriger ist die Abgrenzung, wenn diese Eigengewässer an internationale Gewässer angrenzen. Dies ist bei einem Fluss der Fall, der in ein Meer mündet. (Doehring 1999, S. 221)

Die Teile des Meeres, die zwischen dem trockenen Land und der Basislinie, welche dem natürlichen Küstenverlauf folgt, verlaufen, auch der Meeresboden und der Luftraum, sind als innere Gewässer Bestandteil des Staatsgebietes und der Souveränität der Küstenstaaten unterstellt. In diesen Gewässern hat der Staat die unumschränkte Gesetzeskompetenz wie auf seinem Landgebiet. So unterstehen auch fremde Schiffe, die sich in Häfen aufhalten, der Jurisdiktion des Hafenstaates. (Neuhold 2004, S. 422) Angrenzend an die Basislinie ist das Küstenmeer. Das Seerechtsübereinkommen legt eine maximale Breite von 12 Seemeilen für diesen Bereich fest. Auch das Küstenmeer und der Luftraum darüber unterliegen der vollen Souveränität des Küstenstaates. In diesem Bereich gibt es jedoch das Recht der friedlichen Durchfahrt (innocent passage) für fremde Schiffe. (Neuhold 2004, S. 423)

Alle Seegebiete, die nicht dem Küstenmeer zugeordnet sind, unterstehen dem Regime der Hohen See. Hier gilt der Grundsatz der „Freiheit der Hohen See“. Sie wird definiert als Freiheit der Schifffahrt, des Überfliegens, des Legens von Kabeln und Rohrleitungen und in der Errichtung von künstlichen Inseln, der Ausübung der Fischerei und der Forschung. Die Freiheit auf Hoher See soll aber nur friedlichen Zwecken dienen. (Doehring 1999, S. 222) Mit dieser Freiheit verbunden ist auch der Aspekt, die Ausübung der Souveränität gegenüber fremden Schiffen auszusetzen. Dieser negative Aspekt der Meeresfreiheit zeigt auch eine Grenze in der staatlichen Gewalt der Polizei auf Hoher See. (Neuhold 2004, S. 428)

Somit ist die Seeräuberei als völkerrechtliches Delikt zu betrachten. Dieser Umstand ist dann annehmbar, „wenn ein fremdes Schiff durch Gewalt die Besatzung eines anderen privaten Schiffes oder Flugzeuges in seiner Freiheit beeinträchtigt, zB durch Plünderung oder andere Gewaltmaßnahmen.“ (Doehring 1999, S. 222) Auch können Kriegsschiffe zu Piratenschiffen werden, wenn sich ihre Führung von der Hoheitsmacht des Flaggenstaates lossagt und die oben genannten Delikte begeht. So können Kriegsschiffe und Militärflugzeuge bei Verdacht des Vorliegens auf Seeräuberei ein fremdes Schiff inspizieren. (Neuhold 2004, S. 429) Diese Reaktion beruht auf dem Gewohnheitsrecht und es setzt voraus, dass jedes Schiff eine Staatsangehörigkeit besitzt. Staatenlose Schiffe sind daher nicht zur Schifffahrt zugelassen. Die Staatenzugehörigkeit muss mit angebrachten Flaggen am Schiff angezeigt werden. Auch

das Anzeigen eines falschen Staates stellt ein völkerrechtliches Vergehen dar. (Dohring 1999, S. 223)

Das Seerechtsübereinkommen hat auch eine eigene Passage über den Umgang mit Piratenschiffen. So sind auch die Piratenschiffe eigens definiert. So macht bereits das Vorhaben, Piraterie mit einem Schiff oder einem Flugzeug zu betreiben, diese zu einem Piratenschiff.

„A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.“

(UNCLOS 1982, Part VII, Article 103)

Bei diesem Punkt spielt es keine Rolle, um welche Art des Schiffes es sich handelt. Schon wenn die Absicht besteht, damit Piraterie zu betreiben, dann wird es als Piratenschiff angesehen. Die Schiffe heutzutage sind jedoch nicht mehr mit Piratenflaggen oder Ähnlichem gekennzeichnet und somit ist es für einen Außenstehenden eher schwer, ein Piratenschiff als Bedrohung zu erkennen. (Bauer 2010, S. 21)

Das Seerechtsübereinkommen verpflichtet somit alle teilnehmenden Staaten zur größtmöglichen Kooperation bei der Bekämpfung der Seeräuberei auf Hoher See. Diese Klausel ist jedoch ein wenig schwach ausgeführt, da sie keine konkreten Pflichten beinhaltet. So werden im Staatsdienst stehende Kriegsschiffe und Flugzeuge nur dazu ermächtigt, der Seeräuberei verdächtige Schiffe anzuhalten und zu betreten, um sie, wie oben schon beschrieben, zu inspizieren. Dies ist jedoch keine Pflicht und somit kann kein Staat dazu verpflichtet werden, sich aktiv an der Bekämpfung der Piraterie zu beteiligen. (von Arnould 2009, S. 456)

So bietet uns die Seerechtskonvention aus dem Jahr 1982 auch die heute wohl geläufigste Definition der Piraterie. Sie definiert die Piraterie als eine Gewalttat, die dem eigenen Nutzen dient und sich auf Hoher See ereignet. Diese Beschränkung auf die Hohe See entspricht einer traditionellen Funktion einer allgemeinen Polizeigewalt, um, in erster Linie, die Verkehrswege auf den internationalen Gewässern zu sichern. (von Arnould 2009, S. 457)

„Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).“

(UNCLOS 1982, Part VII, Article 101)

Diese Definition aus dem Seerechtsübereinkommen zeigt uns, dass, auf Grund der Beschränkung der Gültigkeit auf die Hohe See, Überfälle, die sich innerhalb der Hoheitsgewässer eines Staates, also 12 Seemeilen ab der Basislinie, nicht unter den völkerrechtlichen Tatbestand der Piraterie fallen. Ebenso geht die oben genannte Definition immer von zwei involvierten Schiffen aus, jedoch können Piraten auch getarnt auf andere Schiffe eingeschleust werden und somit Piraterie ausüben. (Bauer 2010, S. 19) Auch gibt Dana Dillon neue Kategorien in der Definition von Piraterie an, die versuchen sollen, die neuen Tätigkeiten der Piraten besser definieren zu können. So gibt sie auch die Dimension eines Maritimen Terrorismus an, der Verbrechen gegen Schiffe, durchgeführt von terroristischen Organisationen, meint. (Dillon 2005, S. 157)

Mit der Schaffung des innerstaatlichen Pirateriebegriffes führt es durch die hervorgerufene Zweigleisigkeit in der Praxis oft zur Verwirrung. Diese beiden Definitionen müssen sich nicht decken und können sich auch unterscheiden. Hier kann es sein, dass dieser Begriff enger gefasst wird oder der Staat über den völkerrechtlichen Pirateriebegriff hinausgeht und Delikte unter Strafe stellt, die auf Grund des Völkerrechts nicht in die Kategorie der Piraterie fallen. (Sattler 1971, S. 58)

Eine letzte Funktion des Völkerrechts muss noch erwähnt sein, nämlich die Übertragung der Befugnis an einzelne Staaten, Piraten strafrechtlich zu verfolgen. Im Bedarfsfall kann das Völkerrecht einzelnen Staaten die Befugnis einräumen, aufgegriffene Piraten strafrechtlich zu verfolgen. (Sattler 1971, S. 39)

Abschließend muss festgehalten werden, dass die meisten Angriffe auf Schiffe nicht auf Hoher See, sondern in den Hoheitsgewässern eines Staates stattfinden. Auch die Definition des International Maritime Bureau hält sich eher allgemein und definiert die Piraterie als einen „Akt des Betretens eines Schiffes mit der Absicht, Diebstahl oder irgendein anderes Verbrechen zu begehen, und mit der Androhung von Gewalt.“ (Roder 2002, S. 14) Hier wird auch ein wenig auf die Nutzung der Piraterie für nichtprivate, also gewerbliche Zwecke eingegangen. (Bauer 2010, S. 20)

3.4 Voraussetzungen für Piraterie

Lars Struwe gibt in seinem Artikel: „For a greater Horn of Africa sea patrol“ allgemeine Punkte für die Voraussetzung für Piraterie an, die er aufgrund von historischen Untersuchungen definiert hat. Erstens ermöglicht ein schwacher oder nicht existierender Staat mit einem schwachen Gesetzesvollzug und einer zerrütteten Sicherheitspolitik das Vorhandensein von Piraterie. Zweitens müssen besondere geographische Gegebenheiten vorausgesetzt werden. Nahe Seewege und eine lange Küstenlinie sind ein Nährboden für Piraterie. So muss drittens auch ein unklarer Zuständigkeitsbereich gegeben sein, um die Verfolgbarkeit von Piraten auf rechtlicher Basis schwer zu gestalten. Letztens muss sich auch der Ertrag lohnen, denn die Piraterie muss auch finanziert werden. Diese Punkte können auch genutzt werden, um das Risiko einer bestimmten Region für Piraterie zu analysieren. (Struwe 2009, S. 16)

So gibt das International Maritime Bureau auch drei Kategorien für Piratenüberfälle an. Die Kategorie Low-Level Armed Robbery (LLAR) ereignet sich zumeist auf Schiffen, die im Hafen oder der Reede vor Anker liegen. Hier werden vorwiegend leicht transportable Wertgegenstände wie Wertsachen und Geld gestohlen. Diese Überfälle werden von kleinen Gruppen meist nachts unternommen. Die Überfälle der Kategorie Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR) ereignen sich meist in Küstengewässern eines Landes. Die Opfer werden meist im Vorfeld schon ausgekundschaftet und danach gezielt überfallen. Hier kommen auch schon Waffen zum Einsatz, um die bestohlenen Schiffsmannschaften zu überwältigen und das Schiff zu plündern. Hier ist ein höherer Grad an Organisation der einzelnen Piratengruppen erforderlich und die Beutestücke werden auch größer. Bei der letzten Kategorie, dem Major Cri-

minal Hijack (MCH), werden die Schiffe am aufwändigsten überfallen. Sie setzen ein hohes Maß an Vorbereitung und Organisation voraus und dabei werden die Schiffe nicht nur überfallen, sondern sind in ihrer Gesamtheit das Ziel eines Anschlages. Hier wird nicht nur die Ladung veräußert, sondern auch das Schiff selbst. Diese Art fordert sowohl zeitliche als auch örtliche Voraussetzungen, um die Logistik, die für das Veräußern notwendig ist, wie Fälschung der Schiffspapiere und neue Lackierung, durchzuführen. (Bauer 2010, S. 23)

3.5 Die modernen Piraten

Obwohl die Piraterie im Laufe der Zeit zurückgedrängt werden konnte und in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts die moderne Form der „Verwaltung des staatlichen Gewaltmonopols“ (Wimmer 2009, S. 357) griff, ein Staat somit die entsprechende Infrastruktur, sprich eine uniformierte Sicherheitspolizei, erhielt, um dieses Gewaltmonopol durchzusetzen, konnten die Piraten in einigen Gebieten wieder Fuß fassen und zu einem ernstzunehmenden sicherheitspolitischen Problem werden. Der Rückgang der Piraterie wurde einerseits bedingt durch das kompromisslose Vorgehen der Kolonialmächte gegen die Piraten, andererseits durch den immer größeren technischen Fortschritt. „Die Seeräuberei erlebt eine an moderne Zeiten angepasste Renaissance.“ (Kammler 2008, S. 228)

Eric Ellen gibt an, dass die moderne Piraterie erstmals in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts die Öffentlichkeit erregte. Es häuften sich die Überfälle auf aus Vietnam fliehende „Boat People“. Hier konnte man erstmals wieder den Schluss ziehen, dass es im Golf von Thailand und im Südchinesischen Meer ein Problem mit Piraten gab. Die Handelsschifffahrt stellte sich auf dieses Problem ein und befuhr neue Routen. Jedoch auch die Piraten änderten ihre Vorgehensweisen. So wurden zu Beginn nur die Boote in der Nacht auf Wertsachen durchsucht, ohne große Anwendung von Gewalt. Dies änderte sich jedoch und die Überfälle wurden grausamer und gewalttätiger. Man maß der Bekämpfung der Piraterie jedoch wenig Wichtigkeit zu, da man der Meinung war, dass die Kosten, die für den Schutz gegen die Piraten notwendig waren, die geringeren Kosten, die durch Schäden entstanden, nicht rechtfertigten. (Ellen 1997, S. 238)

Auch zu dieser Zeit ereigneten sich bereits in Westafrika Überfälle. 1981 wurde die Küste Nigerias zur gefährlichsten Küste erklärt, da hier die meisten Überfälle stattfanden. Neuer Schwerpunkt ist jetzt jedoch Somalia. Bürgerkrieg und der Zusammenbruch der Regierung führten zu einer Situation, in der fast jeder zu kämpfen bereit ist. Besonders erschreckend ist die Bereitschaft zur Verwendung von schweren Waffen und Gewalt. (Ellen 1997, S. 240) Dieses Beispiel wird uns jedoch im nächsten Kapitel noch genauer beschäftigen.

Ein weiterer Ort für das verstärkte Auftreten von Piratenangriffen ist die Straße von Malakka. Diese Gewässer um Indonesien besitzen einen der am meisten befahrenen Verkehrswege und die Meerenge „Philip Strait“ Rund 30 Prozent der Überfälle ereignen sich in diesen Gebieten. (Kammler 2008, S. 228) Die Anrainerstaaten dieser Region, Singapur, Indonesien und Malaysien, haben ein Programm zur Bekämpfung der Seeräuberei ins Leben gerufen. So ging die Zahl der Übergriffe von 1992 bis 1994 zurück. Nach wie vor stellen die Enge und die große Anzahl der Schiffe eine Versuchung für die Einheimischen dar, die langsam vorbeifahrenden Schiffe zu überfallen. (Ellen 1997, S. 239)

Weitere Orte der modernen Piraterie sind die Gegenden, die auch historisch schon geeignet waren und wo es schon früher Piraterie gab. Weitere Gebiete sind das Süd- und Ostchinesische Meer, die Philippinen, Süd- und Mittelamerika und die Karibischen Inseln. (Ellen 1997, S. 239ff)

Hartmut Roder gibt eine Klassifizierung der Überfälle von Piraten auf Handelsschiffe an, welche von Region zu Region unterschiedlich ist. So ist die asiatische Seeräuberei gekennzeichnet durch ein nächtliches Entern zumeist in küstennahen Gewässern. Das Ziel dieser Überfälle ist nicht die Ladung, sondern der Tresor mit den Wertgegenständen an Bord. Dies sind eher wenig gewalttätige Überfälle und haben meist ein zufällig ausgewähltes Ziel. Der Erfolg hängt meist von der körperlichen Geschicklichkeit der Seeräuber ab, die möglichst leise und schnell an Bord gelangen und alles durchsuchen. (Roder 1997, S. 11)

Die südamerikanische Piraterie hingegen wird von schwer bewaffneten Banden durchgeführt, die meistens Schiffe überfallen, die im Hafen oder auf Reede liegen.

Hier haben es die Piraten, neben den Wertgegenständen auch auf die Ladung und die Ausrüstungsgegenstände abgesehen. Sie müssen diese Güter nur schnell erbeuten können und sie müssen transportabel sein. Hier werden schnelle und wendige Motorboote, meist aus Holz, verwendet, um die Schiffe in der Nacht überfallen zu können. (Roder 1997, S. 12)

In Küstengewässern von Staaten, die politische Krisen- oder Kriegsgebiete sind, oder wo die Länder schwer zu kontrollieren sind, ereignen sich meist Überfälle, die von offiziellen militärischen und politischen Instanzen meistens geduldet werden. So wurden zum Beispiel oft Schiffe überfallen, die zuvor angehalten wurden, um von Männern in Uniform der Staaten kontrolliert zu werden. Dieser Vorwand diente dann zur Enterung der Schiffe. (Roder 1997, S. 12)

Vor allem in den Gewässern Südostasiens gibt es vereinzelt Überfälle auf Handelsschiffe in voller Fahrt. Diese Schiffe werden komplett entführt, um sowohl die Ladung als auch das Schiff selbst zu verkaufen. Die Besatzung wird entweder in die Boote gesetzt, über Bord geworfen oder kaltblütig ermordet. Diese Überfälle können nur durch gut organisierte und international agierende Verbrecherbanden durchgeführt werden. Sie müssen auch grenzüberschreitend durchgeführt werden, um die Ladung und das Schiff bestmöglich wiederzuverkaufen. (Roder 1997, S. 12)

So kann man sagen, dass die moderne Piraterie vor allem vor Entwicklungsländern stattfindet. Diese sind meistens küstennah und gut geeignet, um Diebstahl zu begehen. Auch aus der Geschichte der Piraterie kann man sehen, dass die Seeräuberei nur dann ausgeübt wurde, wenn sie den nationalen Interesse, oder den Interessen der Herrschenden dienten und wenn diese und die Behörden korrupt waren. (Ellen 1997, S. 237)

Auch wie schon in früheren Zeiten sind die Motive der modernen Piraten eher in der finanziellen Situation zu suchen. Oft sind Privatjachten das Ziel der Piraten und neben der Sicherung des persönlichen Überlebens eines einzelnen Piraten gehören Netzwerke von umfangreichem Schmuggel auch zu Motiven der Piraterie. So werden etwa Drogen, Waffen, aber auch Menschen geschmuggelt. (Kammler 2008, S. 229)

Die Reaktion auf die ansteigende Zahl der Piratenübergriffe hat dazu geführt, dass sich schon seit Beginn der 1990er Jahre internationale Organisationen wie die Vereinten Nationen oder die IMO (International Maritime Organization) der Problematik annahmen. 1993 hat die IMO bereits eine Einsatzgruppe eingerichtet, um die Piraterie in der Straße von Malakka einzudämmen. Es wurden Verhaltensempfehlungen für Schiffe erarbeitet, um sich vor Angriffen zu schützen. Weiters wurden die Hafenbehörden aufgefordert, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, um Schiffe zu schützen. Auch eine Zusammenarbeit von Nachbarstaaten zur besseren Verfolgung und Verurteilung von Piraten wurde angeregt. Schließlich eröffnete bereits im Jahr 1992 das erste Regional Piracy Center in Kuala Lumpur, eine Außenstelle des International Maritime Bureaus (IMB). Die wichtigste Aufgabe dieses Zentrums ist die Überwachung und die Dokumentation der Piraterie in Südostasien. Es publiziert auch Warnungen vor Piratenangriffen und gibt einen wöchentlichen Bericht zu aktuellen Vorkommnissen auf See heraus. (Ellen 1997, S. 242f)

3.6 Piraterie und die „neuen Kriege“

Neue Kriege sind keine klassischen Staatenkriege, denn diese sind mit dem Zusammenbruch der Sowjetunion verschwunden. An ihrer Stelle sind die „neuen Kriege“ getreten, die ab den 1990er Jahren an den „Rändern und Bruchstellen der einstigen Imperien“ (Münkler 2002, S. 13) entstanden. Herfried Münkler sieht in seinem Konzept der neuen Kriege die Ursachen für diese eher in einer ökonomischen Zweckrationalität. Den religiösen, ethnischen und kulturellen Ursachen werden hier seiner Meinung nach zu viel Bedeutung beigemessen. (Münkler 2002, S. 160)

Vier zentrale Charakteristika von neuen Kriegen lassen sich beschreiben. Erstens vertritt Münkler eine pessimistische These im Zusammenhang mit neuen Kriegen und dem Staatszerfall. Er sagt, dass die neuen Kriege aus dem Staatszerfall heraus wachsen und auch mit ihm enden. So sind die neuen Kriege nicht als Kriege zu verstehen, die einen Staat bilden, sondern als „Staatsverfallskriege“. (Münkler 2002, S. 18) Zweitens vollzieht sich eine Privatisierung und Kommerzialisierung von Kriegen. Diese „Entstaatlichung des Krieges“ (Münkler 2002, S. 33) hat ihren deutlichsten Ausdruck im vermehrten Auftauchen von parastaatlichen und privaten Akteuren. Für

die neuen Kriege ist also typisch, dass der Staat sein „Monopol der Kriegsgewalt verloren hat.“ (Münkler 2002, S. 33) Drittens finden die neuen Kriege im Kontext der Globalisierung statt und viertens sind sie durch eine Asymmetrisierung von kriegerischer Gewalt gekennzeichnet. (von Soest 2009, S. 11) So müssen die militärischen Großmächte sehen, dass die asymmetrischen Strategien, wie Partisanenkriege oder Terrorismus, auch gegen ihre Heere erfolgreich sind. Dies mussten die Vereinigten Staaten von Amerika erstmals im Vietnamkrieg sehen, als sie trotz der militärischen Überlegenheit nicht in der Lage waren, einen Gegner, der nach der Art der Partisanen kämpfte, entscheidend zu schlagen. (Münkler 2002, S. 49)

Harald Müller schreibt, dass es schon immer nichtstaatliche Akteure als Beteiligte in Kriegen gegeben habe. Die enorme Ökonomisierung der Kriege und die Gewaltbereitschaft, die sich anscheinend völlig entpolitisiert hat, gibt er als Gefahr und als neues Phänomen an. (Müller 2010, S. 34) So kann man auch die Piraterie in die Dimensionen der neuen Kriege einordnen.

Abschließend kann man sagen, dass Piraten nichtstaatliche Akteure sind, die immer mehr bereit sind, Gewalt auszuüben. Sie tun es für ihren persönlichen Nutzen und Vorteil. Sie kämpfen in asymmetrischer Weise und haben dadurch Erfolg, dass sie sehr schwer zu bekämpfen sind.

Das nächste Kapitel zeigt uns dann anhand von zwei Fallbeispielen, wie sich die Piraten bewegen und wie ihre Tätigkeiten aufgebaut sind. Es werden Beispiele für Entführungen gezeigt und wie diese Konflikte bekämpft werden.

4. Fallbeispiele

Das folgende Kapitel zeigt anhand von zwei Fallbeispielen die Formen der Piraterie in einzelnen Regionen der Welt. Im ersten Abschnitt wird auf die Küste vor Somalia, den Golf von Aden, eingegangen. Dieser Meeresabschnitt liegt zwischen dem Horn von Afrika, was den östlichen Teil Afrikas bezeichnet, und der arabischen Halbinsel. Somit stellt diese Meerenge die Grenze zwischen Afrika und dem Nahen Osten dar.

In dieser Region wurden in den letzten Jahren immer mehr Angriffe von Piraten auf Schiffe verzeichnet. Dem internationalen Medienecho zufolge entwickelte sich hier der aktuelle Hot-Spot der Piraterie. Somalia ist eines der Länder, von denen die Piraten aus hauptsächlich agieren. Aus diesem Grund wird im folgenden Abschnitt kurz auf die geschichtliche Entwicklung von Somalia eingegangen und der Frage nachgegangen, wie man Somalia als Staat einstufen kann, wie zerbrechlich der Staat ist oder ob er sogar schon ein zerbrochener Staat ist.

4.1 Kurze Geschichte Somalias

Somalia liegt, wie oben schon beschrieben, am Golf von Aden, der Westküste Afrikas. Die angrenzenden Staaten sind Djibouti, Äthiopien und Kenia. Die Fläche des Staatsgebietes umfasst 637.657 Quadratkilometer, davon entfallen 10.320 Quadratkilometer auf Wasserfläche. Geschätzte 9.925.640 Menschen lebten im Juli 2011 in Somalia, dessen Hauptstadt Mogadischu ist. (CIA – The World Factbook: Somalia)

Im Gebiet des heutigen Somalias war eine Staatsbildung aufgrund von landwirtschaftlicher Überproduktion sehr schwer. Die Gründe dafür waren sehr schlechte ökologische und geographische Bedingungen. Es herrschte in diesem Gebiet eine hohe Trockenheit und so waren der Anbau und die Bewirtschaftung von Feldern sehr schwer. Aus diesem Grund lebten die Menschen Somalias vor dem Beginn der Kolonialisierung durch die europäischen Mächte als Nomaden in einer eher staatenlosen Gesellschaft. Diese Gesellschaft hatte ein Clansystem und war dezentral in unterschiedliche, weiterhin selbstbestimmte Gebiete, sowohl in sozio-politischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht gegliedert. (Matthies 2007, S. 144)

Erst durch die Aufteilung der Gebiete zwischen Großbritannien, Italien, Frankreich und dem Äthiopischen Königreich am Ende des 19. Jahrhunderts konnte eine erste Verstaatlichung des Gebietes erreicht werden. Die Gebiete wurden jedoch zerstückt und als Reaktion auf die Trennung der Gebiete kam es im Zuge des „Heiligen Krieges“ der muslimischen Derwisch Bewegung zu einer ersten Entstehung eines zeitweise existierenden Derwisch Staates. Doch nach dem Sieg der Kolonialmächte über diesen Derwisch Staat kam es zu einer noch intensiveren Kolonialisierung und es formte sich mit dem neu gebildeten Somali-Nationalismus eine starke Widerstandsbewegung gegen die Aufteilung der Gebiete auf verschiedene Kolonialmächte. Dies mündete in den Zusammenschluss der italienischen und britischen Somaliländer und der Bildung der Republik Somalia im Jahr 1960. (Matthies 2007, S. 145) Die islamische Bevölkerung des Golfs von Aden wurde also unter die koloniale Herrschaft von christlichen Mächten gestellt. Dies führte, wie oben schon beschrieben, zu massivem Widerstand. Diese Auseinandersetzung zwischen den Kolonialmächten und der islamischen Bevölkerung dauerte fast 20 Jahre und wurde schließlich von den Briten, auch aufgrund der überlegenen Waffentechnik, für die Kolonialmächte entschieden. (Mattioli 2007, S. 67)

Die Nomaden vor der Kolonialisierung hatten jedoch sehr viele Gemeinsamkeiten, wie eine kulturelle und auch sprachliche Gleichheit, konnten jedoch nie ein gemeinsames politisches System formen. Sie bildeten eine Nation und kein staatliches System. (Lewis 2008, S. 27) Das Hauptinteresse der europäischen Kolonialmächte bestand an der Beherrschung des Nils. Die beiden Hauptkonkurrenten in der Kolonialisierung Afrikas waren England und Frankreich. Die Engländer ließen sich in Aden nieder, der für den Golf namensgebenden Stadt im heutigen Jemen. Von hier aus versuchten sie die französische Einflussnahme auf weitere Küstengebiete im Somaliland zu minimieren. Die Italiener waren ihre Verbündeten und so kam es zu der Teilung der Gebiete zwischen diesen Mächten. Während Äthiopien zu dieser Zeit um Gebiete in Eritrea einen Krieg gegen Italien führte und diesen für sich entscheiden konnte, musste auch ein Teil Somalias an Äthiopien abgegeben werden. (Lewis 2008, S. 28)

Das große Interesse an dieser Küstenregion war auch in der Eröffnung des Suezkanals begründet. Die europäischen Mächte wollten sich einen Zugang zu diesem

Seeweg sichern, der es ihnen ermöglichte, ohne große Umwege nach Indien zu gelangen. Auch heute ist dieser Seeweg noch von einer großen Bedeutung für das Transportwesen. An diesem Faktum kann man auch das Interesse der Piraten an dieser Region sehen. (Hosseus 2007, S. 231)

Während des Kalten Krieges begannen sich beide Großmächte, die USA und auch die UdSSR, verstärkt für die Region um Somalia zu interessieren. Die war vor allem in der geographisch günstigen Lage begründet. Die Gesellschaften in dieser Region waren jedoch schon seit langem, politisch und wirtschaftlich, in einer Dauerkrise. Hier kann man sagen, dass die aktuellen Konflikte eine Fortsetzung der seit langer Zeit andauernden Konflikte darstellen. (Ressler 2007, S. 77) Nach dem Zweiten Weltkrieg ziehen sich die Kolonialmächte zurück und die Länder des Horns von Afrika befinden sich in der Phase der Dekolonialisierung. Die USA wollten das Erbe der Kolonialmächte antreten und ihren Einfluss in dieser Region stärken. Das Interesse hier war die Erschließung des wichtigen Seeweges durch den Suezkanal und somit der schnelle Transport von Erdöl aus dem angrenzenden Nahen und Mittleren Osten. Aus sowjetischer Sicht bestand die Möglichkeit, die Staaten nun dauerhaft in das politische Lager des Kommunismus zu ziehen. Die Vereinigten Staaten unterstützten somit ab 1954 Äthiopien, während die Sowjetunion daraufhin ab 1963 Waffen an Somalia lieferte. (Ressler 2007, S. 78f)

Mit einer weiteren Annäherung Somalias an die Sowjetunion konnten die Geldleistungen, die zwischen den Staaten flossen, erweitert werden. Mit diesen Zahlungen wurden in Somalia die großen Häfen Mogadischu, Bossasso und Berbera ausgebaut und die Sowjetunion erhielt als Gegenleistung auch Nutzungsrechte für diese Häfen. Ab dem Jahr 1977 orientiert sich jedoch auch Äthiopien mehr an der Ideologie der Sowjetunion und daraufhin beendeten die Vereinigten Staaten die Kooperation mit Äthiopien. (Ressler 2007, S. 79) Erst mit dem Zusammenbruch der Sowjetunion im Jahr 1991 wurde das Machtgefüge am Horn von Afrika wieder verändert. Äthiopien wandte sich wieder den USA zu und Somalia begann, als Staat zu zerfallen und nicht mehr zu existieren. (Ressler 2007, S. 85)

Während der Zeit des Kalten Krieges waren jedoch Äthiopien und Somalia auch im Konflikt. In der Grenzregion Ogaden, die eigentlich unter äthiopischem Einfluss

stand, unterstützte Somalia bereits ab 1977 die Rebellen in diesen Gebieten. Dies gipfelte dann im Ogadenkrieg, welcher zu Gunsten Äthiopiens ausging und somit auch eine weitere Annäherung von Äthiopien an die Sowjetunion zur Folge hatte. Daraufhin wurden Kooperationsabkommen zwischen den beiden Staaten abgeschlossen, welche die Folge hatten, dass Äthiopien immer mehr in das sowjetische Lager integriert wurde. (Ressler 2007, S. 83)

Für Somalia hat dieser Verlust im Ogadenkrieg zur Folge, dass dem somalischen Staat bis ins Jahr 1991 die Sicherheitspolitik immer mehr entglitt. Bereits in dieser Zeit kann man das Scheitern des ohnehin nur oberflächlich existierenden Staates erkennen. Anzumerken ist noch, dass sich für Somalia die Kontakte zu den Vereinigten Staaten bis in die 1980er Jahre jedoch wieder verbesserten. (Ressler 2007, S. 84)

Wie schon erwähnt, entstand im Jahr 1960 durch den Zusammenschluss der italienischen und britischen Gebiete der Staat Somalia. Siad Barre, der durch einen Staatsstreich an die Macht gelangte, verfolgte zunächst eine Politik, welche versuchte, die verschiedenen, noch existierenden Clanstrukturen unter einer einheitlichen Politik zusammenzuschließen. Dies wurde als „Greater Somalia Policy“ bezeichnet. (Mückusch 2007, S. 94) Der Ogadenkrieg beendete diese Politik und es kam verstärkt zu Konflikten innerhalb des Staates. Darauf folgten harte Sanktionen gegen die Bevölkerung. Die staatliche Macht wurde von den Clanstrukturen immer mehr beherrscht und schließlich lag die Macht im Staat in den Händen der Daarod und ihren Subclans. (Møller 2009b, S. 10)

Die Zerspaltung entlang von Clanlinien ist in Somalia sehr stark zu erkennen. Insgesamt werden sechs große Familien unterschieden, wobei die nun herrschenden Daarod eher als nomadische Viehhirten gelten. Außerhalb dieser sechs großen Clans gibt es sehr viele Minderheiten. (Terlinden 2007, S. 176) Durch die stärkere Miteinbeziehung der Clans in das Herrschaftssystem wird die Fragmentierung der somalischen Gesellschaft immer mehr vorangetrieben. So begannen die verschiedenen Clans mit Widerstand gegen die clanverstärkte Regierung. Diese reagierte wiederum mit massivem Staatsterror. (Terlinden 2007, S. 177) So gründeten die Clans zum Beispiel im Jahr 1981 das Somali National Movement, das von Äthiopien aus

Widerstandskämpfe führte. Im Laufe der Zeit bildeten sich jedoch auch untereinander verfeindete Oppositionsgruppen. Schließlich führten die Kämpfe zwischen den Gruppen in den Jahren 1990 und 1991 zum Kampf um Mogadischu. Die Regierung um Siad Barre war zu dieser Zeit nicht mehr im Amt und aus dem Land geflohen. So kämpften verschiedene Clanmilizen in der Hauptstadt, wobei das Ziel hierbei nicht in der Wiederherstellung der alten Machtstrukturen lag, sondern in einer möglichst einflussreichen Rolle für die verschiedenen beteiligten Clans. Dies war das offizielle Ende des Staates Somalia. (Mückusch 2007, S. 95)

Bis heute konnte im somalischen Gebiet entweder durch regionale Bewegungen oder durch die internationale Staatengemeinschaft kein staatliches, politisches System etabliert werden. Somit gilt Somalia als ein Paradebeispiel eines „failed state“, „ohne Aussicht auf Besserung.“ (Mückusch 2007, S. 97)

So entstand für die Bevölkerung eine große humanitäre Katastrophe, welche auch eine Intervention der Vereinten Nationen mit sich brachte. Die UNO war seit ungefähr 1980 in Somalia aktiv, musste ihre Büros aufgrund des Bürgerkrieges jedoch schließen. Im Jänner 1992 wurde die UNO in Somalia wieder aktiv und entsendete einen ersten Sonderbeauftragten. So forderte der UN-Sicherheitsrat in seiner ersten Resolution einen Waffenstillstand und verhängte ein Waffenembargo. Mit der Resolution Nr. 751 begann die UNO, 50 unbewaffnete Beobachter nach Somalia zu entsenden, und schickte auch Schutztruppen für Hilfstransporte ins Land. (Jürjens 1996, S. 12) Dies war die Geburtsstunde der „UN Operation in Somalia“, oder kurz UNOSOM I. Auch die Konfliktparteien in Somalia stimmten der Entsendung von Schutztruppen nach mehreren Verhandlungen zu. So wurden ca. 500 Blauhelme der Vereinten Nationen nach Somalia entsendet und diese hatten die Aufgabe, den Waffenstillstand zwischen den Konfliktparteien, auf der einen Seite General Aideed, der die Oppositionstruppen anführte und, auf der anderen Seite den Präsidenten der Übergangsregierung, Ali Mahdi, zu überwachen. Jedoch kam es immer wieder zu Gefechten zwischen den UNO-Truppen und mutmaßlichen Anhängern von General Aideed. So schickten auch die USA ca. 30.000 Soldaten nach Somalia und bildeten eine schnelle Eingreiftruppe, die UNITAF, welche für Unified Task Force steht. Hierbei handelte es sich jedoch nicht um einen Einsatz der UNO unter der Resolution Nr. 751. (Jürjens 1996, S. 13)

Im Jahr 1993 beschloss der UN–Sicherheitsrat, die UNITAF und die UNOSOM I durch die UNOSOM II abzulösen. Die beiden Kriegsparteien schlossen offiziell Frieden und der Zweck dieser zweiten Mission war, die Schaffung von politischen Strukturen zu unterstützen und die Hilfstransporte weiterhin zu schützen, was jedoch nicht gelang. So wurde die Entwaffnung der somalischen Miliz angeordnet. Diese Entwaffnung löste jedoch wieder Unmut aus und so wurden pakistanische UN–Truppen angegriffen, was einen Krieg der Aideed Anhänger mit den USA auslöste. Die UN–Truppen wurden immer öfter Ziel der Angriffe und es mussten Todesopfer beklagt werden. (Jürjens 1996, S. 14) Das Hauptziel der Vereinigten Staaten war nun die Ergreifung von General Aideed und somit wurden viele Angriffe gegen die Somali National Alliance (SNA), die Partei Aideeds, durchgeführt. Eine dieser Operationen fand am 3. Oktober 1993 statt, welche im Buch „Black Hawk Down“ von Mark Bowden thematisiert wird. Bekanntheit fand das Buch auch durch die gleichnamige Verfilmung. (Møller 2009b, S. 12)

„Wesentliche Gründe des wiederholten Scheiterns auch späterer Friedensbemühungen waren die Interessensgegensätze unter den Somali selbst, divergierende Interessen von Regionalstaaten, die Bevorzugung bewaffneter Gruppen zu Lasten der somalischen Zivilgesellschaft sowie die anhaltende Fixierung auf die Rekonstruktion eines somalischen Gesamtstaates.“
(Matthies 2006, S. 27)

Diese Gründe gibt Volker Matthies für das Scheitern der UN–Missionen in Somalia an. Dieses Scheitern führte schließlich zum Abzug der internationalen Truppen, mit dem im Jahr 1994 begonnen wurde und der 1995 beendet war. (Jürjens 1996, S. 14) Nach dem Scheitern dieser Missionen herrschte in Teilen Somalias auch weiterhin Uneinigkeit, wobei das noch immer existierende Clansystem für eine gewisse Ordnung sorgte. (Møller 2009b, S. 13)

Im Jahr 2004 wurde eine neue Übergangsregierung etabliert, die sich jedoch nach kurzer Zeit wieder spaltete und nur sehr schwer Fuß fassen kann. So kann gesagt werden, dass in den südsomalischen Gebieten, de facto, kein Staat besteht, jedoch eine „gesamtstaatliche“ Regierung, welche weder das Gewaltmonopol noch die Legitimation der Bevölkerung inne hat. Auch gibt es hier immer mehr Gewaltverbrechen und der Zusammenhang mit dem Erscheinen von internationalem Terrorismus ist in dieser Region gegeben. (Matthies 2006, S. 27)

Im Norden hingegen verlief der Prozess des Staatsverlustes friedlicher, da hier ein konstruktiver Staatszerfall und die Chance eines Neuanfanges genutzt wurde. So wurde im Somaliland, im nördlichen Teil Somalias, ein De-facto-Regime etabliert, welches sich auf traditionelle Werte stützt und zu einer „Symbiose von modernen staatlichen Institutionen und traditional clanbasierten Institutionen“ (Böge 2004, zit. in: Matthies 2006, S. 28) geführt hat. Diese faktisch unabhängige Republik ist jedoch völkerrechtlich trotz der unbestreitbaren Errungenschaften des friedlichen Staatsaufbaus nicht anerkannt. (Matthies 2006, S. 28)

Diese Staatenlosigkeit in Somalia ist der Nährboden für die immer stärker werdende Piraterie in dieser Region. Wie auch schon erwähnt ist die Piraterie kein neues Phänomen, sondern schon lange in der Geschichte zu finden. Aktuell wurde dieses Phänomen jedoch wieder aufgegriffen, da seit dem Jahr 2008 die Angriffe auf Schiffe in dieser Region immer mehr wurden. Dem Piracy Reporting Center zur Folge sind im Jahr 2008 insgesamt 111 Angriffe von Piraten, fast doppelt so viele wie im Jahr 2007, bekannt geworden. Zusammenfassend kann man sagen, dass diese Region perfekt für die Piraten ist. Hier kreuzen sich die Seewege zwischen Europa, dem Mittleren Osten und Asien, auf denen ein bedeutender Teil des Welthandels, auch mit Rohöl, abgewickelt wird. Auch sind viele andere der Anrainerstaaten politisch instabil. In Somalia findet man die „wesentlichen Bedingungsfaktoren für ein Aufblühen der Piraterie, die man auch in anderen Weltregionen ausgemacht hat: das Fehlen effektiver Staatsgewalt und Rechtsstaatlichkeit, lang anhaltende Gewaltkonflikte, die Verfügbarkeit von Waffen, eine verarmte Küstenbevölkerung, das Vorhandensein stark befahrener Schifffahrtswege in Küstennähe sowie günstige geographische Gegebenheiten in Gestalt von engen Meeresspassagen“ (Matthies 2010, S. 76)

4.1.1 Piraterie am Horn von Afrika

Die moderne Piraterie, von Somalia ausgehend, hat ihren Ausgangspunkt im Sturz von Präsident Siad Barre zu Beginn der 1990er Jahre. Die starren Clanstrukturen und die Teilung des Landes führten zu einem ersten Aufkommen der Piraterie. Diese eher sporadischen Übergriffe wurden von somalischen Fischern durchgeführt, die ihre Gewässer vor illegalem Fischfang schützen wollten. Diese Art der Piraterie wur-

de bis zum Krieg gegen den Terrorismus der Vereinigten Staaten fortgesetzt. (Lennox 2008, S. 8) Somalia verfügt über sehr produktive und international begehrte Fischbestände. Seit der Auflösung des Staates drangen immer mehr Raubfischer in diese Küstengewässer ein und verdrängten die einheimischen Fischer, denen hier die Existenzgrundlage genommen wurde. Daraufhin folgten erste Übergriffe und Konflikte, wobei auch schon fremde Schiffe gekidnappt wurden. (Matthies 2010, S. 77) Hier handelte es sich jedoch eher um einen Akt des Widerstandes und der Selbsthilfe. Zusätzlich kam hinzu, dass die Meere durch illegale Müllablagerung und der illegalen Lagerung von Chemieabfällen in Fässern am Meeresboden bedroht wurden. (Matthies 2010, S. 78)

Bis zum Jahr 2004 schließlich stagnierten die Zahlen der Übergriffe, da hier die „Combined Task Force“ mehrerer Streitkräfte die Länder nach möglichen Terroristen durchsuchten. Im Jahr 2006 versuchte die damalige Regierung, eine islamisch geprägte Gruppe, die Union of Islamic Courts (UIC), die Piraterie stark zu bekämpfen. Auch die Macht und der Einfluss der clanbasierten Warlords schrumpften zu dieser Zeit. Strafen nach der Scharia wurden eingeführt und die Überfälle gingen merklich zurück. Als die somalische Regierung die Ogadenregion wieder angliedern wollte, wurde sie von den äthiopischen Truppen geschlagen und verlor die Kontrolle in Somalia. Somit nahmen ab dem Jahr 2007 die Piratenübergriffe wieder zu. (Nincic 2009, S. 10)

Die Gründe für die Piraterie in Somalia hat Bjørn Møller analysiert. Er sieht dabei Push und Pull Faktoren, die zusammen zu einem wesentlichen Anstieg der Piraterie am Horn von Afrika geführt haben. Seit der äthiopischen Invasion ist die Bevölkerung sehr arm. Dieser Push Faktor, die schwierige wirtschaftliche und soziale Situation in Somalia, die Armut und Arbeitslosigkeit mit wenig Einkommen, sind wohl die häufigsten Gründe für junge Männer, die Karriere eines Piraten einzuschlagen. (Møller 2009a, S. 1) Wie auch schon erwähnt sind die Überfischung der Meere, die illegale Giftmüllentsorgung und auch Naturkatastrophen, wie der Tsunami im Jahr 2004, Gründe für den Anstieg der Piraterie. Einer der Pull Faktoren ist für Møller die Unfähigkeit der somalischen Übergangsregierung, ihr Gewaltmonopol wiederherzustellen. Es gibt keine funktionierende Polizei oder kein Militär, das die Aufgabe der Erfüllung der Sicherheit erfüllen könnte. Auch der dichte Verkehr in dieser Region ist ein Fak-

tor, der die Piraterie anzieht. Auch das Wissen der Piraten, wie sie vorgehen müssen, um einen möglichst großen Erfolg zu erzielen, ist einer der Faktoren für ein Aufblühen der Piraterie. (Møller 2009a, S. 2)

4.1.2 Vorgehensweise der Piraten vor Somalia

Dies bringt uns nun zum nächsten Punkt der Analyse über die somalischen Piraten, nämlich zu deren Vorgehensweise. Ein besonderes Merkmal dieser Piraten vor der Küste Somalias ist das Ziel der Erpressung von Lösegeld. Es kann gesehen werden, dass in gescheiterten Staaten, den so genannten failed states, die Erpressung von Lösegeld vorrangig ist und das Schiff sowie die Waren eher nebensächlich sind. In schwachen Staaten, den weak states, stehen eher das Schiff sowie die Ladung und deren Veräußerung im Vordergrund. (Hastings 2009, S. 213) (Hastings 2009, S. 220)

Zu Beginn der modernen Piraterie in Somalia kann durchaus davon ausgegangen werden, dass die meisten Piraten ehemalige Fischer waren. Dies ist heute jedoch nicht mehr zutreffend. Es können drei Gruppen von Piraten festgehalten werden. Laut Raymond Gilpin gibt es, erstens, die clanbasierten Milizen, die wegen ihrer politischen Einstellung und des Machterhaltes kämpfen. Zweitens betrifft Piraterie junge Menschen, die nach dem schnellen Geld suchen, um ihre finanzielle Situation zu verbessern. Drittens sind es ehemalige Fischer, die aufgrund ihrer Kenntnisse der See und der Schiffe von Piraten rekrutiert werden. Meistens sind es Männer zwischen 20 und 30 Jahren, die versuchen ihre finanzielle Situation zu verbessern. Da diese in ganz Somalia schlecht ist, mangelt es den Piratengruppen nicht an Nachwuchs. Eine Angriffstruppe von Piraten besteht meist aus vier bis sechs Personen und deren Ausrüstung. Diese Boote, Waffen und Verpflegung werden von einigen „Piratenbossen“ zur Verfügung gestellt. Diese tragen die Investitionen der Gruppen und erhoffen, durch Erpressung von Lösegeld mit Gewinn aus den Operationen auszustiegen. (Gilpin 2009, S. 6) Die Gruppen werden bei Angriffen meistens auf kleinere Boote, so genannte Skiffs, aufgeteilt, um die Chance zu erhöhen, dass mindestens eine Gruppe auf ein potentiell Ziel gelangt und ein Schiff besteigen kann. (Lennox 2008, S. 9) (Gilpin 2009, S. 7) (Struwe 2009, S. 17)

Die Gruppen der Piraten unterliegen einer strengen Hierarchie. Sie unterteilt sich in Piraten, die unmittelbar am Angriff beteiligt sind, und denen, die bei einem bereits stattgefundenen Überfall die entführte Schiffscrew bewachen müssen. Informationen bekommt man aus Somalia nur sehr wenige, aber Schätzungen gehen davon aus, dass die Piraten, die direkt an Übergriffen beteiligt sind, ca. 30.000 US-Dollar für eine Entführung erhalten. (Struwe 2009, S. 17)

Man kann davon ausgehen, dass die Piraten in der Bevölkerung meistens ein hohes Ansehen genießen und in vielen Gebieten akzeptiert sind. Viele sehen die Piraten als eine Art Küstenwache, die die Küste vor der illegalen Fischerei durch fremde Staaten oder Institutionen schützt. Ihrer Meinung nach agieren die Piraten eher als „Sozialbanditen im Gemeinwohlinteresse einer verarmten und von Gewalt geplagten Bevölkerung“. (Matthies 2010, S. 78) Dieser Bevölkerung gewähren sie Schutz und verhelfen ihr zu einem kleinen Wohlstand. Hier sehen die meisten Menschen in der Erpressung von Lösegeld keinen kriminellen Akt, sondern eine Art von „legitimer, kompensatorischer Besteuerung der illegalen Plünderung maritimer Ressourcen“. (Matthies 2010, S. 78)

So kann diese Legitimierung durch die Bevölkerung nur mit dem Erpressen von Lösegeld erreicht werden. Diese Prozedur beginnt mit dem Festhalten der Mannschaften an Bord der entführten Schiffe. Die Verhandlungen werden meist mit Mobiltelefonen geführt und es wird versucht, so viel Geld wie möglich von den Reedereien zu erpressen. (Bauer 2010, S. 53) Die großen Lösegeldbeträge werden meist auf offener See mittels dem Abwerfen von Geldkoffern aus Hubschraubern oder von kleinen Booten getätigt. Diese Übergaben können aber auch in europäischen Hauptstädten erfolgen. (Bauer 2010, S. 54) Die Richtigkeit der Bezahlung von Lösegeld wird immer häufiger diskutiert. Den Piraten wird dadurch die Anschaffung von neuer Technik ermöglicht, was im Zusammenhang auch zu einem Ansteigen der Überfälle führen kann. Die Sicherheit der Mannschaften hat oberste Priorität, jedoch kann auch diese durch die Zahlung von Lösegeld nicht weiter gewährleistet werden, da es ja nicht vor weiteren Überfällen schützt. (Bauer 2010, S. 55) Auch die Sicherheitsleute, die meistens in die Lösegeldübergaben involviert sind, sind in Gefahr. Ein weiteres Argument für die Zahlung des Lösegeldes ist der wirtschaftliche Nutzen, denn das Schiff bringt keine Einnahmen, wenn es durch Piraten festgehalten wird. (Bauer 2010, S. 56)

Laut Roger Middleton könnte man diesem Problem nur entgegenwirken, indem man auf die Zahlung von Lösegeldern verzichtet. Hier müsste man jedoch einerseits in Betracht ziehen, dass die Geiseln zu Schaden kommen könnten, und andererseits, dass die Piraten einfach ihre Vorgehensweise ändern könnten. So könnten sie einfach das Schiff selbst und die darauf befindliche Ladung veräußern. (Middleton 2008, S. 11)

Dies führt nun zur Beschreibung des nächsten Abschnittes, nämlich der Vorgehensweise der Piraten im Golf von Aden. Für den Erfolg eines Piratenangriffes kann man laut einem Bericht des Office of Naval Intelligence, kurz ONI genannt, mehrere Faktoren verantwortlich machen. So spielt das Wetter eine entscheidende Rolle. Nach den Zeiten des Sommermonsuns, etwa Ende September, kann man wieder einen Anstieg der Überfälle von Piraten festhalten. Auch in diesem Zusammenhang werden die Bedingungen für die Piraten besser, wenn die See ruhiger wird und eine Operation von kleinen Schiffen aus leichter möglich ist. Im April und Mai sind die Bedingungen eher günstiger, da hier das Wetter meist die besten Voraussetzungen liefert. (Maritime Administration 2009, S. 2) Weiters spielen die Geschwindigkeit des Zielschiffes und die Auswahl des Ziels eine Rolle. Meistens sind eher langsamere, schwere Frachtschiffe das Ziel von Piratenangriffen. Es wurden jedoch, bei guter Wetterlage auch schon schnellere Schiffe angegriffen. Man kann sehen, dass meistens die Schiffe den Piratenangriffen entkommen können, die schneller auf dem Meer unterwegs sind. (Maritime Administration 2009, S. 2) Man kann nur vermuten, dass die Piraten in Europa Spitzel haben, die sie über lukrative Frachter, die in ihre Beuteschemen passen, informieren und sie vorher auskundschaften.

Auch die Tageszeit spielt natürlich eine Rolle. Die meisten Angriffe werden bei Tageslicht getätigt, diese sind jedoch meist auch weniger erfolgreich. Die Piraten zeigen immer eine größere Bereitschaft, ihre Angriffe in den Nachtstunden, wenn es dunkel ist, durchzuführen. (Maritime Administration 2009, S. 5) Diese Verlagerung der Zeit der Angriffe hat zur Folge, dass die Piraten eher später erkannt werden und die Reaktion der Schiffsbesatzungen dadurch langsamer erfolgen. Auch eine Ausweitung des Operationsgebietes in Richtung Indischer Ozean wird vom ONI erkannt. (Maritime Administration 2009, S. 7) Bis zum Jahr 2008 ereignen sich die meisten Piratenangriffe an der östlichen Küste Somalias. Seit diesem Jahr haben sich laut Bjørn

Møller die Angriffe jedoch weiter in den Norden verschoben. Dies führt auch zu einer Verschiebung der Opfergruppen. Während von der Piraterie an den östlichen Küsten eher die Zivilbevölkerung Somalias betroffen war, da hier die internationalen Hilfslieferungen angegriffen wurden, sind nun die Opfer der Angriffe im Norden eher internationale Reedereien und Schifffahrtslinien, die Waren auf dem Seeweg transportieren. (Møller 2009a, S. 1) Auch durch die Verwendung von Mutterschiffen, also größeren Schiffen, die den Piraten als Basis dienen, kann das Gebiet ihrer Angriffe ausgeweitet werden. Die großen Mutterschiffe starten meistens aus den Häfen Mogadischu oder Bosasso, die als Piratenstützpunkte dienen. Auch von jemenitischen Häfen aus operieren die Piraten. Diese Häfen dienen auch der Beschaffung von Infrastruktur für die Piraten. So müssen sie Ersatzteile und Waffen, aber auch Verpflegung dort erwerben. (Ploch 2011, S. 10)

In den Piratenhäfen, weitere sind Haradhere, Hobyo und Eyl, hat sich direkt ein großer Dienstleistungssektor für die von dort aus operierenden Piraten gebildet. So kann man sagen, dass nicht nur die Piraten selbst von den Beutezügen profitieren. (Dohrenbusch 2009, Die Korsaren aus einem zerfallenen Staat) Die meisten Piratenstützpunkte befinden sich jedoch heute auf dem Gebiet Puntlands, im Nordosten Somalias. Hier profitieren auch die lokalen Behörden und Regierungen von den Piraten. Sie sind korrupt und es fließen immer wieder Zahlungen an die lokalen Machthaber, die es dadurch auch nicht für nötig halten, die Piraten in ihren Gebieten und Häfen zu bekämpfen. (Ploch 2011, S. 6)

Die puntländische Stadt Eyl zum Beispiel bietet ein ideales Versteck für die Piraten. Die geographisch günstige gelegene Stadt, die von einem tiefen Tal von der übrigen Region getrennt ist, kann leicht verteidigt werden. So können keine Fremden in die Stadt kommen und die Piraten müssen nicht fürchten, dass die von jemandem ausgespioniert werden. So kann man ankommende Truppen auch leicht erkennen und die Beute oder die Piraten selbst vor deren Eintreffen verstecken. (Clark 2009, S. 5)

In Somalia wird von sechs großen Piratennetzwerken ausgegangen, die sich jeweils auf ihre Clanzugehörigkeit stützen. (Gilpin 2009, S. 7) So sind die beiden bekanntesten Piratengruppen in Somalia die „National Volunteer Coastguard“ und die „Somali Marines“. So wird die Stadt Hadhere als Stützpunkt der „Somali Marines“ genannt.

(Global Security: Pirates) Diese Namen, die von den meisten Piratengruppen gewählt werden, vermitteln einen fast offiziellen Eindruck. Vermutet werden kann, dass sich diese Gruppen aus ehemaligen Marinemitgliedern zusammensetzen. Auch gibt es innerhalb dieser Gruppen eine strenge Hierarchie und strenge Verhaltensregeln. Dies trägt wohl auch zum Erfolg der Angriffe von Piraten bei. (Bauer 2010, S. 48)

4.1.3 Phasen eines Piratenangriffes

Eine Piratenoperation besteht, laut Raymond Gilpin, aus sieben Phasen. Zu aller Erst wird die Lage auskundschaftet und Informationen werden gesammelt. Zweitens erfolgt durch die Piraten eine koordinierte Verfolgung des Zielobjektes mit kleinen, wendigen Booten. Drittens müssen die Piraten an Bord kommen und das Schiff übernehmen. Hier muss auch die Crew überrumpelt und in die Gewalt der Piraten gebracht werden. Danach wird eine sichere Zone, ein Piratenhafen, angesteuert. Es folgen die Verhandlungen mit den Reedern und, wenn diese abgeschlossen sind, erfolgt die Bezahlung von einem verhandelten Lösegeld. Das Schiff wird freigegeben und die Fahrt kann fortgesetzt werden. Die meisten Attacken auf Schiffe dauern weniger als 15 Minuten. Die Piraten nähern sich mit kleinen, wendigen Schnellbooten. Entweder tun sie dies direkt vom somalischen Festland aus oder, wie schon beschrieben, von einem größeren Mutterschiff aus. Oft kommen beim Entern der Schiffe auch Schusswaffen zum Gebrauch. Die Piraten besitzen viele Waffen und scheuen auch nicht davor, sie einzusetzen. (Gilpin 2009, S. 8)

Betrachtet man also die Überfälle der somalischen Piraten, so kann man sehen, dass sie in keine der drei im vorherigen Kapitel aufgestellten Kategorien der Piratenangriffe fallen. Eher passen die Angriffe noch in die 2. Kategorie, die Medium-Level Armed Assault and Robbery, da die Piraten mittels Schnellbooten und Waffen Jagd auf die Ziele machen, im Vordergrund stehen hier aber nicht die Wertsachen und die Ladung oder das Schiff selbst, sondern die Mannschaft und das Freipressen dieser mittels Lösegeld. Diese Form der Piraterie, das Erpressen von Lösegeld, ist sicher eine der lukrativsten Formen der Piraterie und zählt, in diesem Zusammenhang, eher zu den neueren Phänomenen. (Bauer 2010, S. 23)

4.1.4 Kosten der Piraterie

Die Piraterie verursacht nicht nur auf der Seite der Piraten Kosten, die diese vornehmlich durch das erpresste Lösegeld begleichen. Die somalischen Piraten haben ein Wirtschaftsnetz aufgebaut, von dem die gesamte somalische Ökonomie profitiert. Immobilien, Fahrzeuge, Ausrüstung werden gekauft und bringen gute Erträge für die somalischen Regionen. So stiegen zum Beispiel in Eyl die Immobilienpreise seit 2007 um ein Vielfaches und es führte auch zu einer kleinen lokalen Immobilienblase. (Gilpin 2009, S. 10)

Die meisten Kosten haben jedoch die Reedereien und die Versicherungen zu tragen, die die Kosten der Lösegelder begleichen müssen. So wurden im Jahr 2005 circa 150.000 US-Dollar Lösegeld pro Überfall an Piraten bezahlt, während es im Jahr 2010 bereits durchschnittlich 5,4 Millionen US-Dollar pro Überfall waren. Die größte bekannte Lösegeldzahlung war für einen koreanischen Öltanker namens „Samho Dream“, welcher im Jahr 2010 entführt wurde. Für die Freilassung der Crew und des Schiffes wurden 9,5 Millionen US-Dollar im November 2010 gezahlt. Bis zum Ende des Jahres 2010 wurden, allein im Golf von Aden, circa 238 Millionen US-Dollar an die Piraten bezahlt. (Oceans Beyond Piracy: The Economic Cost of Piracy)

Somit stiegen auch die Leistungen der Versicherungen und die Versicherungsbeiträge aufgrund des erhöhten Versicherungsrisikos stetig an. Einer Studie zu Folge kann man die Gesamtkosten der Piraterie auf jährlich zwischen 7 und 12 Milliarden US-Dollar schätzen. Hier sind auch die Kosten für die Einsätze der verschiedenen Kriegsmarinen, die vermehrte Sicherheitsausrüstung auf den Frachtschiffen und die Kosten für eine eventuelle Umleitung der Schiffe durch andere friedlichere Regionen enthalten. (Oceans Beyond Piracy: The Economic Cost of Piracy)

Man kann also sehen, dass die Piraterie einerseits ein großes Geschäft für die Bevölkerung der somalischen Häfen und die Piraten selbst darstellt, andererseits aber sehr hohe Kosten für die beteiligten Akteure verursacht. Sie versuchen, die Piraterie einzudämmen oder ihr einfach durch Umfahrung der Gebiete zu entkommen.

4.1.5 Maritimer Terrorismus oder Piraterie?

So muss man sich auch die Frage stellen, ob die Piraterie mit dem internationalen Terrorismus verbunden ist oder nicht. So haben sich auch Terroristen, wie die Al Quaida, schon längst aufs Wasser gewagt. Heute nutzen diese Terrorismusnetzwerke die Schiffe noch eher zum Planen von Anschlägen. (Stehr 2004, S. 108) Jedoch wurde schon im Jahr 1985 ein Kreuzfahrtschiff, die Achille Lauro, im Mittelmeer entführt und unter die Kontrolle von palästinensischen Terroristen gebracht, die die Freilassung von in Israel Gefangenen forderten. Es wurden auch Passagiere umgebracht. Diese Entführung hat eine politische Dimension, in der sich die Piraterie vom maritimen Terrorismus unterscheidet. (Murphy 2007, S. 45)

So beschreibt Michael Stehr mehrere Szenarien, die in Zusammenhang mit maritimem Terrorismus stehen können. So gab es immer wieder Prognosen, die eine Verstärkung der maritimen Tätigkeiten von Terrorismusorganisationen vorhersagten. Dabei wird betont, dass sich auf See und in Häfen große wirtschaftliche Schäden anrichten lassen, die eine große Anzahl von Menschen treffen können. Man kann die Szenarien in vier große Gruppen unterteilen:

- Nutzung der See für die Terroristen als Transportwege
 - Terrorangriffe auf Schiffe und andere Ziele auf See
 - Terrorangriffe mit Hilfe von Schiffen auf Ziele an Land
 - Verschärfung aller Szenarien durch Nutzung von Massenvernichtungswaffen
- (Stehr 2004, S. 108f) (Murphy 2007, S. 55)

So können zum Beispiel Öl- und Gasplattformen als terroristische Ziele genannt werden oder Kreuzfahrtschiffe, wie es das oben genannte Beispiel zeigt, entführt und mit vielen Personen an Bord auch zerstört werden. Auch können Terroristen mit kleinen Sprengbooten Anschläge in engen Fahrrinnen verüben, wo auch viele andere Objekte in Mitleidenschaft gezogen werden können. So kann hier ein großes Interesse der Öffentlichkeit erzeugt werden und auch ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden angerichtet werden. (Stehr 2004, S. 109) Auch können die Tanker entführt werden und in Häfen zur Detonation gebracht werden. (Stehr 2004, S. 110)

Alle diese Szenarien stellen Risiken für die Staatenwelt und die internationale Sicherheit dar. So sind auch für diesen maritimen Terrorismus die gescheiterten oder schwachen Staaten ein guter Nährboden. (Stehr 2004, S. 112) Daher sind die Unterscheidungen zwischen der Piraterie und dem maritimen Terrorismus eher schwer zu treffen. Man kann sehen, dass maritimer Terrorismus eher gewalttätiger ist als die klassischen Piratenangriffe. Auch die Ausrüstung ist ähnlich gut und modern und für den Einsatz bestens geeignet. Terroristen schrecken eher nicht vor touristischen Zielen, wie Kreuzfahrtschiffen, zurück und entführen auch diese. (Lehr 2007, S. 15) So wird auch immer ein Zusammenhang mit mehreren terroristischen Organisationen vermutet, der jedoch nie wirklich bestätigt werden kann.

Im nächsten Abschnitt wird noch auf medienwirksame Überfälle von Piraten auf Schiffe eingegangen, die viel Lösegeld gebracht haben oder wo sehr große Schiffe von hohem Wert betroffen waren.

4.1.6 „Spektakuläre“ Entführungen

Zum Abschluss der somalischen Piraterie geht es in diesem Abschnitt nun um Entführungen, die ein großes Interesse in der Öffentlichkeit hervorgerufen haben. Am Ende des Jahres 1998 entführten die somalischen Piraten zwei Schiffe von bedeutender Größe. Das erste Schiff war ein ukrainischer Frachter, die M/V Faina, die auf dem Weg nach Mombasa war. Das zweite Schiff war die M/V Sirius Star, einer der größten saudischen Öltanker. Die M/V Faina wurde am 25. September 2008 vor der östlichen Küste Somalias entführt. 50 Piraten haben das Schiff in den Hafen von Hobyo, im Süden der Stadt Eyl, eskortiert. Die M/V Sirius Star wurde vor der Küste von Kenia entführt und in den Hafen von Haradeere gebracht. Die Sirius Star wurde schließlich im Jänner des Jahres 2009 wieder freigelassen. Es wurde die Summe von 3,5 Millionen US-Dollar Lösegeld bezahlt. (Lennox 2008, S. 10)

Die Piraten haben jedoch auch keine Skrupel, Kreuzfahrtschiffe zu entführen und sie mitsamt der Besatzung und den Passagieren in einen Piratenhafen zu verschleppen. So wurde im Jahr 2005 der Luxusliner Seabourn Spirit entführt und auch eine französische Luxusjacht, namens Le Ponent, wurde von den Piraten im Jahr 2008 atta-

ckiert und auch erfolgreich entführt. (Lehr 2009, Somali Piracy: The Next Iteration)
Diese Angriffe zeigen uns, dass die Piraten auch auf Schiffe der Luxusklasse abzielen, um sich hier zu erhoffen, hohe Lösegelder fordern zu können.

An den beiden Überfällen auf die großen Fracht- und Tankschiffe, die M/V Faina und M/V Sirius Star, kann gesehen werden, dass auch die Piraten ihre Ziele verändern und die Schiffe immer größer werden. Aus diesem Umstand kann man darauf schließen, dass auch die Technik, die hinter den Piratenangriffen steht, immer besser wird und somit das Vorgehen der Piraten erleichtert.

4.2 Südostasien

Die nächste Region, auf die hier eingegangen wird, ist die Region Südostasien, und zwar der Raum Asien und der Pazifische Ozean. Der für die Piraterie relevante Teil erstreckt sich über die Region zwischen Indien und Sri Lanka über Myanmar, Malaysia, Indonesien, Thailand, Vietnam, die Philippinen bis zu den Küsten Chinas und Taiwan. (Stehr 2004, S. 40)

Diese Gewässer sind von sehr großer Bedeutung und werden von einigen wichtigen Linien durchfahren. Eine sehr große Menge von Transporten aus der Region des Persischen Golfes, aus Afrika und Europa benutzen die Gewässer dieser Region. Die wichtigen Routen führen durch die Straße von Hormuz und die Straße von Malakka. Die meisten Güter, die durch diese beiden Straßen transportiert werden, sind vermehrt Erdöl und Erdgas. Der Hauptseeweg vom Persischen Golf führt über die Straße von Malakka, die einer der meist befahrenen Seewege der Welt ist. Durchschnittlich fahren hier pro Tag etwa 200 Schiffe und transportieren jeden Tag ungefähr 10,3 Millionen Barrel Öl. (Sakhuja 2007, S. 23)

Die Piraterie in dieser Region wird zweifelsohne von dem Faktor begünstigt, dass die meisten Staaten in dieser Region schwache und korrupte Staatssysteme besitzen. Diese Staaten haben erhebliche innere Spannungen und Krisen und können diese Probleme selbst nicht lösen. So stellen diese Probleme im Inneren der Staaten ein Problem und eine Gefährdung für die Stabilität der Staaten selbst dar. Damit ist auch

die gesamte Region als politisch instabil einzustufen. (Stehr 2004, S. 40) So stellen dieser Mangel an Kooperation der Staaten und das hohe Konfliktpotential ein sicherheitspolitisches Hauptproblem dar und sind ein wesentlicher Begünstigungsfaktor für ein erhöhtes Aufkommen der Piraterie. (Stehr 2004, S. 41)

Indonesien ist das Land, von dem aus die meisten Piratenüberfälle gemeldet werden. Vor den Küsten des Landes ist die, oben bereits erwähnt, Straße von Malakka. Hier ist einer der Hauptgründe für das Vorhandensein einer großen Anzahl von Piratenübergriffen einfach das hohe Verkehrsaufkommen in dieser Region. Indonesien besitzt eine Küstenlinie von circa 80.000 Kilometern. Durch die große Anzahl von Inseln und Buchten bietet dieser Inselstaat den Piraten die perfekten Voraussetzungen, um sich zu verstecken und sich unbemerkt fortzubewegen. (Murphy, 2007 S. 26)

So beschreibt Graham Gerard Ong-Webb diese Region als „Maritime Asia“ (Ong-Webb 2007, S. 41) und meint die Subregionen von Asien, die mit dem Meer durch Küsten verbunden sind, die eine historische Verknüpfung mit dem Meer haben und die sich selbst als maritime Staaten sehen. So beschreibt Ong-Webb auch eine Verstärkung der Piratentätigkeit und einen Anstieg der modernen Piraterie in dieser Region. So kann man die Anfänge der Piraterie in dieser Region bis ins 14. Jahrhundert zurückverfolgen, wenn chinesische, japanische und malaysische Piraten den Indischen Ozean und die Südchinesische See unsicher machten. (Ong-Webb 2007, S. 43) So definiert er auch Punkte, die für die Piraten in dieser Region charakteristisch sind. Piraten sind auch in dieser Region eher Mitglieder einer sozioökonomischen Unterschicht, die aufgrund ihrer schlechten wirtschaftlichen Lage kriminell werden müssen. Die Piraten ermöglichen es der Bevölkerung, ein eher besseres Leben zu führen, und werden somit von dieser unterstützt beziehungsweise auch von staatlichen Institutionen gebilligt. (Ong-Webb 2007, S. 44) Eine ähnliche Hierarchie wie bei somalischen Piraten ist erkennbar, sie sind sehr gut strukturiert und organisiert, haben eine Vertrauensbasis zwischen der Führungsstruktur und der ausübenden Mannschaft. So treten auch die Piratenangriffe vermehrt in Zeiten von politischer Instabilität auf, also wenn sich das Gewaltmonopol der Staaten verändert oder nicht mehr vorhanden ist. (Ong-Webb 2007, S. 45)

So kann man die Punkte zusammenfassen, die dazu führen, dass im maritimen Asien eine Vielzahl von Piratenübergriffen stattfindet. Piraterie wird von sozialen Gruppen betrieben, die aufgrund der ökonomischen und politischen Situation in den Regionen dazu gezwungen sind, kriminell zu werden, um ihr Überleben sichern zu können. So ist Piraterie auch in der gesellschaftlichen Tradition und den Erfahrungen festgemacht und es muss eine Gesellschaft entstehen, die großes Interesse am Meer hat, um diesen „alternativen Lebensstil“ (Ong-Webb 2007, S. 46) überhaupt in Betracht zu ziehen. Weiters ist die politische Komponente mitentscheidend. Piraterie kommt häufig dort vor, wo die staatliche Kontrolle versagt hat. Letztens ist auch die Geographie ein wichtiger Punkt. Die Länder in Südostasien verfügen vermehrt über lange Küstenabschnitte, viele Inseln und Archipele und sind geschützt von einem tropischen Klima und der tropischen Vegetation, die es den Piraten ermöglicht, sich leichter zu schützen. (Ong-Webb 2007, S. 46)

Im Gegensatz zu Somalia bezeichnet Ong-Webb schon die Periode nach dem Zweiten Weltkrieg in dieser Region als eine frühe Periode der modernen Piraterie. Die führt er auch auf das Einsetzen der Dekolonisierung in den 1960er und 1970er Jahren zurück. Die Staaten versuchten jedoch einen Rückgang zu erzielen, als sie in dieser Region begannen, internationale Gesetze in ihren Territorien durchzusetzen und sie selbst versuchten, im internationalen Wirtschaftssystem Fuß zu fassen. Jedoch aufgrund des starken Anstiegs der Wirtschaftsleistungen und der daraus resultierenden Steigerung der Häfen und des Seeverkehrs konnte die Piraterie nicht zurückgedrängt, sondern eher nur forciert werden. (Ong-Webb 2007, S: 47) Auch in der Gesellschaft wurde die Kluft zwischen den Armen und Reichen immer größer und so wurde die Piraterie bis in die 1980er Jahre fortgeführt. (Ong-Webb 2007, S. 48)

Die Anzahl der Angriffe stagniert jedoch bis in die frühen 1990er Jahre, ab diesem Zeitpunkt spricht man auch von der späten Periode der modernen Piraterie. So kann man in dieser Region bereits ab 1991 sehen, dass die Anzahl der Übergriffe immer mehr wird und sich dieser Trend auch auf andere Regionen der Welt ausbreitet. (Ong-Webb 2007, S. 49) So ist Indonesien das Land, aus dem die meisten Angriffe berichtet werden. Im Jahr 2003 wurden ca. 120 Angriffe gemeldet, gefolgt von Bangladesch mit rund 50 Angriffen. Zeitweise geht die Zahl der Angriffe jedoch auch zurück. So konnten in der Straße von Malakka im Jahr 2002 nur 16 Angriffe gemeldet

werden, während im Jahr 2000 noch rund 75 Angriffe stattfanden. Ab dem Jahr 2003 kann jedoch wieder eine leichte Steigerung erkannt werden. (Abhyankar 2006, S. 8) In Indonesien kann man die hohe Anzahl der Piratenübergriffe auch auf einen Anstieg von nationalen Tendenzen im Inneren des Landes zurückführen. Das Fehlen von Gerichten und eines Justizsystems, Menschenrechtsverletzungen und eine immer größer werdende Kluft zwischen der Hauptinsel Java und den anderen Inseln des Staates haben einen Anstieg von ethnischer Gewalt und separatistischen Angriffen zur Folge. (Harsono 2006, S. 15) So kann man den schwachen Staat in Indonesien auch auf das Ende des autoritären Suharto Regimes zurückführen, nach dessen Ende der Staat in einen unkontrollierten Zustand verfiel. (Harsono 2006, S. 10)

Auch die Philippinen haben in der Region ein Problem mit Piraten. Jedoch wurden hier im Jahr 2004 nur sechs Überfälle gemeldet. Die größte Aufmerksamkeit wird den Piraten jedoch in der bereits erwähnten Straße von Malakka geschenkt. Hier führen die wichtigsten Handelsrouten in die asiatischen Häfen und sie ist von geopolitischer Bedeutung. So lassen Angriffe auf Schiffe in diesen Gewässern die Vermutung zu, dass die Ziele hier nicht nur die Schiffe selbst sind, sondern dass auch politische Ziele mit Angriffen hier verfolgt werden. (Murphy 2007, 27)

Dies führt uns nun zum nächsten Abschnitt, nämlich den Besonderheiten, der Piratenangriffe in den asiatischen Gewässern.

4.2.1 Vorgehen der Piraten in der Straße von Malakka

Man kann mehrere Arten von Übergriffen von Piraten analysieren, die in den südostasiatischen Gewässern ihre Stützpunkte haben. Während im Golf von Aden hauptsächlich Schiffe während ihrer Fahrt angegriffen werden, kann man in der maritim asiatischen Region sehen, dass viele Schiffe im Hafen, wenn sie dort festgemacht sind, überfallen wurden. Diese Form fand zu Beginn der zweiten Phase der modernen Piraterie, also ab den 1990er Jahren, häufig statt und ist jetzt fast nicht mehr anzutreffen. (Pohl 2001, S. 64)

Die häufigste Art der Überfälle sieht man jedoch in den engen Meeresstraßen. Dort ist die Gefahr einer Havarie von den größeren Frachtschiffen sehr hoch. Die Piraten kapern die Schiffe und entführen sie, sind auch meistens gewalttätig gegen ihre Besatzung. Sie operieren auch von größeren Mutterschiffen aus und sind ähnlich professionell in ihrem Vorgehen und in ihrer Ausrüstung wie die Piraten an anderen Orten der Welt. Hier haben die Piraten vorrangig das Ziel, die entführten Schiffe selbst einzusetzen, indem sie die Ladung möglichst gewinnbringend veräußern und diese Schiffe dann als Phantomschiffe weiterverwenden oder verkaufen. (Pohl 2001, S. 64)

So kann man immer ein gewisses Grundmuster erkennen. Zuerst wird die Ladung von den großen Schiffen auf hoher See auf ein kleines Schiff umgeladen. Die Ladung wird entweder verkauft oder wenn sie von taktischem Wert ist von den Piraten selbst behalten. Diese Phantomschiffe werden dann umlackiert und mit gefälschten Papieren in einem Land unter einer Billigflagge, wie zum Beispiel Honduras oder Panama, wieder angemeldet. Dann nehmen sie eine andere Fracht auf, die jedoch ihren Zielhafen nie erreicht, da der Kreislauf wieder von vorne beginnt und die Fracht wiederum auf ein anderes Schiff umgeladen wird. Dann wird die Fracht wieder in einem anderen Hafen veräußert. In diesem Fall sind die Banden sehr gut organisiert und verfügen auch in den Häfen über ein großes Netzwerk an Händlern. Die Piraten sind schwer bewaffnet und haben keine Skrupel, auch Menschen zu töten. (Pohl 2001, S. 64)

So fordern auch die meisten Angriffe in dieser Region Opfer unter den Besatzungen der angegriffenen Schiffe. Die Seegebiete um die Straße von Malakka werden als die gefährlichsten Zonen eingestuft, in denen es sehr wahrscheinlich ist, von Piraten angegriffen zu werden. Seit den frühen 1990er Jahren waren in 25 Prozent der weltweit gemeldeten Piratenüberfälle Waffen und Gewalt verwickelt und es mussten Todesopfer beklagt werden. (Pohl 2001, S. 65)

So sind auch mehrere Punkte für die asiatische Piraterie kennzeichnend. Diese Piraten treten als „Hit-and-run robbers“ (Ong-Webb 2007, S. 76) auf, was meint, dass sie in kleinen Gruppen operieren und welche bereit sind, Gewalt einzusetzen. Soziale Piraterie ist auch vorhanden, einfach um das Überleben eines jeden Einzelnen zu sichern. Jedoch sind die Piratenbanden, die ein hohes Maß an Organisation, Vernet-

zung und Ausrüstung besitzen, immer mehr vertreten. (Ong-Webb 2007, S. 74) Aber Piraterie kann auch eine politische Verbindung haben, mit dem Staat auf der einen Seite oder mit Organisationen, die gegen den Staat agieren, auf der anderen. (Ong-Webb 2007, S. 77)

Die asiatischen Piraten haben auch gute maritime Kenntnisse, sodass sie unter einem geringen Einsatz an Mitteln von Material und Kraft die Schiffe entern und in ihre Gewalt bringen können. So kann man zum Vorgehen zusammenfassen, dass die asiatischen Piraten eine hohe Bereitschaft zeigen, Gewalt gegen die Mannschaft oder sogar Passagiere einzusetzen. Die Ziele sind die Schiffe und die Ladung selbst, nicht so sehr das Erpressen von Lösegeld. Die Piraten operieren auch mit kleinen, wendigen und schnellen Booten und operieren sehr schnell. (Abhyankar 2006, S. 3)

Auch in der Straße von Malakka verursacht die Piraterie hohe Kosten, nicht nur in der Bekämpfung, sondern auch für alle Beteiligten. Ein Ausweichen der Schiffe auf einen weiteren Seeweg, die Sunda Straße, hat eine Steigerung der Transportkosten zur Folge. (Stehr 2004, S. 59) So könnten die größten eingesetzten Öltanker, die Very Large Crude Carriers, kurz VLCC, diesen Umweg auch nicht benützen und müssten einen noch weiteren nehmen. (Stehr 2004, S. 60) Die Bekämpfung der Piraterie in diesen Gewässern stößt jedoch auch an Grenzen. Die Geographie und die politischen Schwierigkeiten zwischen den einzelnen Staaten verschärfen diese Situation. Auch ist ein Grenzstreit zwischen Malaysia und Singapur immer noch nicht klar entschieden und deshalb ist die Überwachung dieser Meeresabschnitte eher schwer. (Stehr 2004, S. 61) Auf die Bekämpfung der Piraterie in den Regionen der beiden Fallbeispiele wird im folgenden Kapitel eingegangen.

4.2.2 Das Wong Syndikat

Die indonesischen Häfen werden kaum kontrolliert, während die Häfen in Singapur sehr stark kontrolliert werden. Dieser Umstand half einem gewissen Mr. Wong, sein richtiger Name ist bis heute unbekannt, ein Syndikat aufzubauen und es mit großem Erfolg zu betreiben. Mr. Wong und seine Leute überfielen kleine Tanker, zwangen sie dazu, ihre Fracht in chinesischen Häfen auszuleeren, und ließen unter der Mithilfe

von korrupten Hafenbeamten die restliche Fracht auf dem Schwarzmarkt verschwinden. Die Schiffe wurden dann, wie schon beschrieben, als Phantomschiffe weiterverkauft. (Stehr 2004, S: 64)

Im April 1998 wurde die MT Petro Ranger von Mr. Wong und seinen Leuten überfallen. Sie brachten die Besatzungsmitglieder in ihre Gewalt und nannten das Schiff um. Für diese Aktionen operierte das Syndikat von ihrem Mutterschiff, der Pulau MAS, aus. Die Besatzungsmitglieder wurden im Schiff eingesperrt und konnten beobachten, wie die Ladung auf andere Schiffe umgeladen wurde. Die Piraten liefen den nächsten Hafen an, um die restliche Ladung zu veräußern. Es gelang jedoch dem gefangenen Kapitän und einem Mannschaftsmitglied zu fliehen und die Behörden zu informieren. Das Schiff wurde beschlagnahmt und die Besatzung von den Behörden freigelassen. So konnten Mr. Wong und viele seiner Anhänger festgenommen werden. (Stehr 2004, S. 65)

4.2.3 Postmoderne Piraterie und Maritimer Terrorismus

Graham Gerard Ong-Webb gibt den Zeitpunkt ab 2001 in Asien als Postmoderne Piraterie an. Die hohe Technisierung hat auch Einzug in den Piratenalltag genommen. So werden die Kommunikationswege der Piraten immer moderner und professioneller. Sie verwenden moderne Radarsysteme zur Ortung der potentiellen Ziele. Man kann über diese Region auch sagen, dass die Entwicklung und Modernisierung der Piraterie nur so weit fortschreiten kann, wie modern auch die Staaten, von denen die Piraten aus operieren, sind. (Ong-Webb 2007, S. 81) So kann die Piraterie auch in der postmodernen Zeit nur auf die Gebiete beschränkt sein, die die Ausrüstung der Piraten zulassen. Es werden nach wie vor nur kleine Boote verwendet, die nur einen bestimmten Einsatzradius zulassen. (Ong-Webb 2007, S. 82)

So kann man, laut Ong-Webb, in dieser Zeit einen Konflikt zwischen der klassischen Piraterie und dem maritimen Terrorismus erkennen. Zusammenfassend kann man sagen, dass der maritime Terrorismus ein terroristischer Akt ist, der im maritimen Umfeld stattfindet, sich gegen Schiffe oder fixe Objekte auf See, wie Ölplattformen, richtet und sich gegen die Besatzung oder die Passagiere richten kann. Auch können

Ziele an Land betroffen sein, die von einem Objekt auf See aus angegriffen werden. (Chalk 2008, S. 3)

In den Jahren zwischen 2000 und 2002 kann ein Anstieg des maritimen Terrorismus erkannt werden. Einher gehen die Entwicklung und die Anzahl der terroristischen Angriffe mit der Stärkung des Al Qaida-Netzwerkes. Auch der lokale Terrorismus in der südostasiatischen Region steigt an und es kommt immer wieder auch zu Anschlägen auf Indonesien oder Bali. (Ong-Webb 2007, S. 84) So kann man mehrere Anschläge von Terroristen sehen. Al Qaida verübte im Oktober 2000 im Golf von Aden mit einem mit einer Bombe beladenen Dingi, einem sehr kleinen Boot, einen Anschlag auf ein Kriegsschiff, die USS Cole. An Bord der USS Cole starben 17 Personen und weitere 39 wurden verletzt. Bei diesem Anschlag wurden Drahtzieher in Malaysia und Kuala Lumpur vermutet. Ein Anschlag einer malaysischen Terrorzelle konnte im Jahr 2001 verhindert werden. Auch hier war das Ziel ein Kriegsschiff der Vereinigten Staaten von Amerika. (Ong-Webb 2007, S. 84)

Anhand dieser Beispiele kann gesehen werden, dass aufgrund des Krieges gegen den Terrorismus der Vereinigten Staaten von Amerika deren Marine ein großes Ziel für die Terroristen geworden ist. So kann man sagen, dass dieser Krieg den gegenteiligen Effekt hervorgerufen hat, nämlich eine Verstärkung des maritimen Terrorismus und eine Neuorientierung der klassischen Terroristen hin zu neuen Zielen auf See, in belebten Wasserstraßen und in den Häfen. (Ong-Webb 2007, S. 85)

So geht das nun folgende Kapitel auf die Maßnahmen ein, die getroffen wurden, um die Piraterie in den beiden Fallbeispielen einzudämmen und zu bekämpfen. Es sind mehrere Akteure beteiligt und es wird auch die Frage nach den rechtlichen Rahmenbedingungen aufgeworfen, was eigentlich mit Piraten passieren soll, die festgenommen wurden.

5. *Maßnahmen gegen die Piraterie*

Das folgende Kapitel zeigt die Maßnahmen, die gegen die Piraterie, welche im vorherigen Kapitel beschrieben wurde, getroffen werden. Im ersten Abschnitt wird allgemein auf mögliche Maßnahmen eingegangen, während dann weiter die konkreten Maßnahmen gegen die Piraterie am Horn von Afrika und in den südostasiatischen Gewässern beschrieben werden.

Es stellt sich dann die Frage, wie die Staaten mit den Piraten verfahren. Ob sie eine rechtliche Handhabe gegen die von ihnen gefangen genommenen Piraten haben, oder inwieweit die Staaten überhaupt daran interessiert sind, die Piraten strafrechtlich zu verfolgen.

5.1 Allgemeine Kategorien

Allgemein kann man die Maßnahmen gegen die Piraterie in drei Kategorien einteilen. Nämlich in präventive, offensive und defensive Maßnahmen. So zielen die präventiven Maßnahmen darauf ab, einem Menschen in den betroffenen Regionen die Tätigkeit als Pirat nicht als eine sich lohnende Motivation erscheinen zu lassen, sich so seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Man will die Menschen schon zu Beginn davon abbringen, eine „Karriere“ als Pirat anzustreben. Offensive Maßnahmen sollen, im Gegensatz zu den präventiven Maßnahmen, dazu dienen, die bereits getätigten Angriffe zu verteidigen und somit auch eine Abschreckung für künftige Angriffe zu bieten. Defensive Maßnahmen sollen die Schiffe vor Piratenangriffen schützen. (Møller 2009c, S. 20)

Die defensiven Maßnahmen werden bei der Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias eher vernachlässigt. Da die Armut einer der Hauptgründe für die Menschen ist, sich den Piraten anzuschließen, müsste hier im Inneren des Landes angesetzt werden und den Menschen eine neue Perspektive gezeigt werden. So führt die Armut meist dazu, sich Güter, die man auf legalen Wegen, wie etwa auf den Märkten, nicht erreichen kann, sich auf illegalen Wegen zu beschaffen. (Stehr 2004, S. 78) So folgt der Seeraub auch den Handelsrouten. Laut Michael Stehr kann man sagen,

dass es scheint, als gebe es kulturelle und soziale Umfeldler, die eine Grundlage für seeräuberische Tätigkeiten liefern und somit eine gewisse Gesellschaft von Piraten vorhanden ist. Es weisen diese Regionen eine bestimmte Entfernung zu einer Kontrolle durch intakte Behörden auf. Die Menschen haben somit das Bedürfnis, sich selbst zu schützen und haben auch keine Scheu davor, selbst zu den Waffen zu greifen mit dem Ziel, ihr eigenes Interesse durchzusetzen. (Stehr 2004, S. 80)

So könnte man vor dem Hintergrund, dass Piraterie in den Regionen sehr häufig vorhanden ist, die über nicht genügend staatliche Gewalt verfügen, um das Gewaltmonopol inne zu haben, zu dem Schluss kommen, dass die Piraten in diesen Regionen selbst das Gewaltmonopol inne haben, dass die Piraten in diesen Regionen selbst das Gewaltmonopol inne haben, somit auch die Unterstützung der Bevölkerung genießen und ohne staatliche Kontrolle ihrer Tätigkeit nachgehen können.

So wird es in Zukunft nicht nur genügen, politische Stabilität sowie Kriminalitätsbekämpfung und Prävention zu etablieren, sondern es muss auch langfristig gesehen der kulturelle Hintergrund der Menschen beeinflusst werden. So muss man den Piraten andere Alternativen bieten. Es wäre also durchaus möglich, mit Hilfe von ehemaligen Piraten eine funktionierende Küstenwache und Armeen aufzubauen. Sie hätten das notwendige Wissen und bereits die richtige Ausbildung. Zu dem Umfeld der Piraten gehört jedoch auch die Infrastruktur. Solange die Hafen- und Polizeibehörden korrupt sind und sich von den Piraten beeinflussen lassen, wird es nicht möglich sein, dieses Problem einzudämmen. (Stehr 2004, S. 81) Wenn dieses Umfeld nicht geändert werden kann, hat die Bevölkerung keine andere Alternative als die Piraterie und das Problem kann nicht eingedämmt werden.

5.2 Offensive Maßnahmen

So zeigt der nächste Abschnitt die offensiven Maßnahmen gegen die Piraterie am Horn von Afrika. Diese Maßnahmen sollen dazu dienen, möglichst viele Piratenangriffe schon vor der eigentlichen Durchführung zu vereiteln. Dies kann jedoch nur effizient erfolgen, wenn man die Mutterschiffe der Piraten angreifen kann, die den kleineren Gruppen auf den schnellen Angriffsbooten als Stützpunkt auf der See die-

nen. Dabei könnten die vorhandenen Waffen konfisziert werden und die Piraten wären gezwungen, auf das Festland zurückzukehren und eine neue Infrastruktur aufzubauen. (Bauer 2008, S. 67) Für das Erreichen dieser Ziele ist es notwendig, offensive Kampfmaßnahmen gegen die Piraten einzuleiten und diese in Form von Marineoperationen durchzuführen. Eine möglichst effiziente Art, Piraten zu bekämpfen, wäre laut Bjørn Møller auch das frühzeitige Erkennen der Piraten. Dies ist jedoch sehr schwer, da die Größe der Schiffsbesatzungen immer mehr schrumpft und, speziell in der Nacht und bei schlechter See, die Sichtbedingungen nicht sehr optimal sind. (Møller 2009c, S. 21)

Die offensiven Maßnahmen am Horn von Afrika wurden notwendig, da die Zahl der Angriffe immer mehr zunahm und die Piraten auch vor Kreuzfahrtschiffen und Yachten nicht zurückschreckten. Somit ist die Piraterie ein ernst zu nehmendes, sicherheitspolitisches Problem auf diesem viel befahrenen und für den internationalen Handel sehr wichtigen Seeweg. So wurden von den Piraten auch immer mehr Schiffe des Welternährungsprogrammes der Vereinten Nationen mit Hilfslieferungen an Bord angegriffen und entführt. Die Hilfsgüter erreichten nie die Zielländer und konnten somit niemand helfen. So forderte der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen im Mai 2008 mit der Resolution 1814 zum Schutz von Schiffen auf, die das Welternährungsprogramm unterstützten. Es sollte der Übergangsregierung von Somalia auch möglich sein, befreundete Staaten bei der Durchsetzung dieser UNO-Resolution um Hilfe zu bitten. So wurde eine weitere Resolution verabschiedet, die es diesen befreundeten Staaten erlaubte, in die Hoheitsgewässer von Somalia einzudringen und dort die Piraten zu bekämpfen. (Møller 2009a, S. 2) Es war jedoch nicht in dem geforderten Ausmaß möglich die Piraterie einzudämmen und so verabschiedete der Sicherheitsrat im Oktober 2008 die Resolution 1838, mit der er alle Staaten zu einer aktiven Bekämpfung der Piraterie aufgerufen hat. (Møller 2009a, S. 3)

So befanden sich Ende des Jahres 2008 Kriegsschiffe aus 17 verschiedenen Staaten vor den Küsten Somalias. Drei multilaterale Marine-Operationen hatten ihr Einsatzgebiet in diesen Gewässern. Zuerst widmete sich ab dem Jahr 2001 bereits die „Combined Task Force 150“, die maritime Einheit der „Operation Enduring Freedom“, die zum Krieg gegen den Terrorismus nach den Anschlägen in New York und Washington vom 11. September 2001 gegründet wurde, eher nebenamtlich der Pira-

tenjagd. Später wurde von der NATO die Operation „Allied Provider“ geführt und die Europäische Union führt seit Dezember 2008 mit der „Operation Atalanta“, die erste multilaterale Marinemission ihrer Geschichte durch. (Matthies 2010, S. 81)

Doch welche Interessen und Motive kann man bei der Durchführung der verschiedenen Missionen sehen? Laut Matthies kann man hier womöglich von einem Interessens- und Motivationsgeflecht der einzelnen Staaten ausgehen. Dieser „maritime Komplex“ der westlichen Industrieländer vernetzt miteinander die Politik, Wirtschaft und das Militär zur Durchsetzung der jeweiligen Interessen. Diese Interessen können von allen Bereichen der Gesellschaft kommen, führen aber dazu, dass jemand von der Durchführung der Aktionen gegen die Piraterie profitiert. So führt die Piraterie zu erheblichen Mehrkosten, die im Allgemeinen gesehen jedoch nicht so einen großen Anteil haben, aber für die einzelnen Betroffenen, wie etwa Reedereien und Kunden, oft die Existenz der Firmen bedrohen könnte. (Matthies 2010, S. 81) Da diese Kosten immer mehr steigen und immer mehr Wirtschaftstreibende betroffen sind, wird der Druck der Branche auf die Politik auch immer größer. So kann man als eines der stärksten Motive für die Entsendung von Kriegsschiffen wohl das wirtschaftliche Interesse nennen, das einerseits die Handelsschiffe schützen soll und andererseits eine gewisse Durchsetzungs- und Handlungsfähigkeit demonstrieren soll. (Matthies 2010, S. 82)

Ein weiteres Motiv ist die Sicherung des Transportes von Öl. Etwa die Hälfte des weltweit produzierten Öls wird auf dem Seeweg transportiert. So sind für die weltweite Versorgung von Öl die Sicherung der Seewege und insbesondere die Nadelöhre auf See, die auch bevorzugte Regionen für die Piraterie sind, von großer Wichtigkeit. So hätte die Unterbrechung des Transportes einen Ausfall der Produktion und einen Versorgungsengpass mit Öl zur Folge, was besonders große Auswirkungen auf die westlichen Industrieländer hätte. (Matthies 2010, S. 81)

So stellt auch die Angst vor der Verknüpfung der Piraterie mit dem maritimen Terrorismus ein Motiv für die Beteiligung von Staaten an internationalen Marineeinsätzen dar. Hier spielt besonders die Abschreckung eine große Rolle, aber auch Status- und Prestigefragen sowie die durch die Medienberichterstattung hervorgerufene steigende Aufmerksamkeit der Bevölkerung erzeugen einen öffentlichen Handlungsdruck.

Auch können viele Staaten erst durch solche Einsätze ihre Marine rechtfertigen und ihre Nützlichkeit unter Beweis stellen. So hat die NATO eine neue Aufgabe gefunden, während auch die Europäische Union mit ihrer ersten maritimen Operation ihre neue Rolle als sicherheitspolitischer Akteur rechtfertigt. (Matthies 2010, S.81)

5.2.1 Combined Task Forces

Im Rahmen der „Operation Enduring Freedom“, die von US-Präsident George W. Bush nach den Anschlägen in New York und Washington im September 2001 zum Krieg gegen den Terrorismus ins Leben gerufen wurde, patrouillierten bereits seit 2001 Schiffe in den Gewässern vor Somalia, um diese nach potentiellen Terroristen zu durchsuchen. Dies war die Combined Task Force 150, die auch mit immer mehr Piratenüberfällen konfrontiert war und sich somit ihrer eigentlichen Aufgabe, nämlich der Terrorismusbekämpfung, nicht mehr widmen konnte. Auch der terroristische Angriff auf die USS Cole im Jahr 2000 war ein Grund für die Vereinigten Staaten, sich vermehrt der Bekämpfung des Terrorismus im maritimen Bereich zu widmen. (Ploch 2011, S. 4)

Um ein separates Vorgehen der USA und ihrer Verbündeten gegen die Piraten im Golf von Aden zu ermöglichen, wurde im Jänner 2009 eine zweite Task Force, die Combined Task Force 151, gegründet. Diese Mission widmet sich nun einzig und allein der Bekämpfung der Piraterie in dieser Region. Diese Task Force wird geführt vom U.S. Naval Forces Central Command (NAVCENT) in Bahrain, wobei der Kommandant jeweils zwischen den beteiligten Staaten wechselt. Die Combined Task Force 151 ist ein multinationaler Flottenverband, der ein Einsatzgebiet von ungefähr 1,1 Millionen Quadratkilometern hat. (FIS: Combined Task Force 151) Neben den USA sind an dieser Mission auch noch andere Staaten wie zum Beispiel Kanada, Großbritannien, Pakistan, die Niederlande und Deutschland beteiligt. (Ploch 2011, S.25) Ihre ersten Piraten konnte diese Task Force am 11. Februar 2009 festnehmen. Sieben somalische Piraten konnten bei einem Angriff auf das Schiff Polaris festgenommen werden. Die Piraten wurden auf einem amerikanischen Kriegsschiff festgehalten und in Gewahrsam genommen. (ABC News: U.S. Navy Apprehends Somali Pirates for the First Time) Deutschland hat mittlerweile im Jahr 2010 die Teilnahme

an der Combined Task Force 151 und an der Operation Enduring Freedom beendet und ist nicht mehr aktiv mit einem Flottenverband an dieser Mission beteiligt. (Deutsche Marine: Deutscher Beitrag am Horn von Afrika beendet) So sind im Jahr 2001 noch die USA, die Türkei, Singapur und Südkorea an dieser Mission beteiligt. (Schneider 2011, S. 31)

5.2.2 Operationen der NATO

Die NATO hat seit dem Anstieg der Überfälle von Piraten im Golf von Aden drei Einsätze ins Leben gerufen. Die erste Operation, die „Operation Allied Provider“, wurde im Oktober 2008 als temporäre Operation ins Leben gerufen. Ziel war es hier auch, die Schiffe des Welternährungsprogrammes der Vereinten Nationen zu schützen. Sie verlief unter der Führung der Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG 2) und wurde bis zum Dezember des gleichen Jahres fortgeführt. Nach dem Ende dieser Mission wurde die Aufgabe, nämlich der Schutz der Hilfslieferungen, an die Operation Atalanta der Europäischen Union übergeben. (Ploch 2011, S. 26) Beteiligt waren an dieser Operation Italien, Griechenland und Großbritannien. (NATO Topic: Counter-piracy operations)

Dieser Mission folgte im März 2009 die „Operation Allied Protector“, die bis August 2009 durchgeführt wurde. Diese Operation stand unter dem Kommando der Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG 1) und widmete sich ausschließlich dem aktiven Kampf gegen die Piraten. So sollten die Piratenangriffe nicht nur verhindert werden, sondern es konnte auch nach Möglichkeit aktiv eingegriffen werden. (Ploch 2011, S. 26) So waren an dieser Mission mehrere Staaten beteiligt, etwa auch die Vereinigten Staaten, Spanien, Kanada, Großbritannien, Italien und die Türkei. (NATO Topic: Counter-piracy operations)

Diese Mission wurde dann schließlich von der „Operation Ocean Shield“ im August 2009 abgelöst. Die Dauer dieser Operation ist bis Ende 2012 geplant und hat auch die aktive Bekämpfung der Piraterie als Ziel. Die Zielsetzung dieser Operation wurde jedoch maßgeblich erweitert, indem nun auch das „capacity building“ integriert ist. Damit soll diese Operation die Regierungen der Länder, in denen die Piraterie ein

Problem ist, beim Auf- und Ausbau ihrer Strategien gegen das Problem unterstützen. So teilen sich bei dieser Mission beide Standing NATO Maritime Groups das Kommando und stellen auch Schiffe. (Ploch 2011, S. 26)

Die beiden Standing NATO Maritime Groups sind ständig maritime Einsatzverbände der NATO im Mittelmeer (SNMG 2) und nicht regional gebunden. (SNMG 1) Somit können beide Gruppen an den Einsätzen gegen die Piraterie im Golf von Aden eingesetzt werden, die SNMG 2 als Gruppe des benachbarten Mittelmeers und die SNMG 1 als nicht regional gebundene Gruppe. Die beteiligten Schiffe stellen die alliierten Kräfte und sie sind immer in Einsatzbereitschaft. Diese Gruppen sichern der NATO eine ständige maritime Einsatzbereitschaft und können schnell bei kriegerischen Handlungen oder auch zur Friedenssicherung oder für humanitäre Einsätze eingesetzt werden. Sie helfen auch, die Präsenz der NATO auf den Meeren sicherzustellen und zu demonstrieren. (NATO Topic: Counter-piracy operations)

5.2.3 Operation Atalanta

Die Operation Atalanta begann im Dezember 2008 unter dem Schirm der gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union. Sie ist die erste maritime Operation der Europäischen Union, welche zum Zweck der Begleitung von Schiffen des Welternährungsprogrammes zu ihren Zielhäfen gegründet wurde. Somit sollte die Versorgung der somalischen Bevölkerung sichergestellt werden. (Ploch 2011, S. 27) Die Operation Atalanta stützt sich auf die bereits erwähnten UN-Sicherheitsrats Resolutionen und auf einen Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 10. November 2008. Einen Monat nach diesem Beschluss waren die ersten Schiffe am Horn von Afrika einsatzbereit. Ursprünglich war die Länge dieser Mission auf ein Jahr festgesetzt. Im Juni 2009 wurde sie jedoch um ein weiteres Jahr verlängert und im Juni 2010 konnte die Operation Atalanta um weitere zwei Jahre verlängert werden. Somit ist ein Abzug der EU-Truppen für Ende 2012 geplant. (FIS: EU NAVFOR Somalia–Operation Atalanta)

Weitere Ziele dieser Operation sind jedoch auch die jeweiligen Maßnahmen, die notwendig sind, um der Piraterie vorzubeugen, sie zu verhindern und zu bekämpfen o-

der sie auch mit dem Einsatz von Gewalt zu einem Ende zu bringen. Über den gesamten Zeitraum der Mission sind ständig ungefähr 20 Schiffe und 1.800 Personen im Einsatz. (Ploch 2011, S. 27)

Im Zuge dieser Operation wurde auch das Maritime Security Centre–Horn of Africa (MSCHOA) gegründet, welches eine Kooperation der Wirtschaft, die in diesem geographischen Raum unterwegs ist, und der EU NAVFOR ist. So bietet das MSCHOA eine durchgehende Überwachung von Schiffen an, die durch den Golf von Aden fahren und sich freiwillig auf deren Website registrieren. Auf dieser Seite werden auch die aktuellen Warnungen und Verhaltensregeln publiziert, die den Schiffen helfen sollen, erst gar nicht in Kontakt mit den Piraten zu kommen. (Maritime Security Centre: EU Operation Atalanta)

Bei der Operation Atalanta unterscheidet man zwischen drei unterschiedlichen Arten von Einsätzen. So sind die „Baseline Ops“ die erste Art, deren Ziel die Überwachung ist und ein Eingreifen erst dann rechtfertigt, wenn es zu einem Piratenangriff kommt. (Uhl 2009, S. 57) Die „Escort Ops“ dienen dem sicheren Geleit von Schiffen, vorrangig von Handelsschiffen, die sie alleine oder in Gruppen begleiten. Drittens gibt es die „Focus Ops“, die bereits im Vorfeld von Angriffen versuchen, die Piratenattacken zu verhindern. (Uhl 2009, S. 58) So eskortieren nicht nur die Schiffe der Operation Atalanta Schiffe durch den Golf von Aden, sondern auch einzelne andere Nationen sind vertreten.

Bis Ende des Jahres 2010 haben sich insgesamt 26 Länder am Einsatz der Europäischen Union beteiligt. 13 Mitgliedsstaaten leisten ihren Beitrag, indem sie Schiffe und Fluggeräte abstellen. Neun weitere Mitgliedsstaaten beteiligen sich, indem sie militärische Mitarbeiter zur Unterstützung der Mission entsenden. Weiters beteiligen sich auch 4 Nicht–Mitgliedsstaaten der EU an diesem Einsatz. (FIS: EU NAVFOR Somalia–Operation Atalanta)

Als Erfolg der Operation kann genannt werden, dass die Anzahl der erfolgreichen Piratenangriffe seit dem Jahr 2009 reduziert. Die Angriffe insgesamt sind jedoch mehr geworden, oder die Piraten sind einfach in Richtung Süden weitergezogen. Es wird kritisiert, dass trotz des Rückganges, die Anzahl der Schiffe viel zu gering ist.

Auch durch die Ausweitung des Aktionsradius der Piraten würden mehr Schiffe benötigt werden. So macht auch der Anstieg der Piraterie deutlich, dass man die Piraterie an den Wurzeln der Entstehung bekämpfen muss und dass offensive Maßnahmen eher nur Begleitmaßnahmen sein können. (FIS: EU NAVFOR Somalia–Operation Atalanta)

An den oben beschriebenen Maßnahmen kann man sehen, dass die Staaten eine sehr große Rolle bei der Bekämpfung der Piraterie spielen. Sie unterstützen einen anderen Staat, der selbst nicht für die Sicherung seines Hoheitsgebietes sorgen kann, und übernehmen so gesehen eine hoheitliche Aufgabe für einen anderen Staat. Dies ist eine schwierige Situation und wirft auch die Frage auf, wie mit den Piraten umgegangen wird. Können sie festgenommen sogar verurteilt werden in den Ländern, deren Schiffe sie aufgreifen, oder müssen sie an das Land, in dessen Gewässern die Festnahmen stattfinden, auch ausgeliefert werden, selbst wenn bekannt ist, dass sie dort strafrechtlich nicht verfolgt werden? Diese Punkte werden in einem späteren Abschnitt noch behandelt.

5.3 Defensive Maßnahmen

Die defensiven Maßnahmen umfassen alle Handlungen, die zum Schutz der Schiffe vor Piratenangriffen dienen. Vorrangig werden hier Sicherheitszonen festgelegt, in denen der Schiffsverkehr besser überwacht und somit auch besser geschützt werden kann. So bietet die Maritime Security Patrol Area (MSPA) entlang der jemenitischen Küste einen gewissen Schutz für Schiffe, die das Horn von Afrika passieren müssen. In diesem Bereich patrouillieren verstärkt die Kriegsschiffe der verschiedenen Missionen und es kann damit gerechnet werden, dass im Falle eines Angriffes schneller Hilfe vor Ort ist. (Warner 2010, S. 72)

Eine weitere defensive Maßnahme ist der Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), welcher auf einer Länge von 464 Meilen den Handelsschiffen seit Februar 2009 Begleitschutz anbietet. Der Korridor verläuft entlang der Südküste des Jemen und der somalischen Nordküste. (Warner 2010, S. 72) So verläuft jeweils ein Korridor nach Osten und einer nach Westen. Beide Korridore liegen jedoch innerhalb

der Maritime Security Patrol Area. Durch diese Trennung kann der Schiffsverkehr in diesem Gebiet besser geregelt werden und es erleichtert die Überwachung durch die internationalen Flottenverbände. (Ploch 2011, S. 25) Diese Korridore können jedoch nicht die totale Sicherheit bieten und so kommt es trotzdem innerhalb dieser Korridore immer wieder zu versuchten Angriffen und Überfällen auf Handelsschiffe.

5.4 Weitere Maßnahmen

Die beschriebenen Maßnahmen dienen vordergründig nur der Bekämpfung der Piraterie direkt zur See. Obwohl die Basen der Piraten bekannt sind, werden sie dort nicht angegriffen. Laut den UN-Resolutionen dürften die Piraten auch in ihren Stützpunkten an Land angegriffen und bekämpft werden. Der Grund liegt hier eher darin, dass die Piraten an Land sehr schnell mit der nicht-kriminellen Bevölkerung verschmelzen und somit nicht mehr leicht erkennbar sind. Um die Piraten in ihren Stützpunkten zu bekämpfen, könnten nur die Häfen blockiert werden, obwohl hier der Schaden für die Zivilbevölkerung zu groß wäre. (Bauer 2008, S. 71)

Eine weitere Option zur Bekämpfung der Piraten an Land wäre der Einsatz von Militär. Hier ist die Gefahr jedoch zu groß, dass es zu Vergeltungsschlägen kommen könnte und somit der Bevölkerung und auch den Militärs vor Ort eher nur geschadet würde. Die Gewalt würde in dieser Region noch mehr eskalieren und die Lage würde noch instabiler. (Warner 2010, S. 75)

So gibt es aber in der Region Puntland, von der aus die meisten Piratengruppen operieren, schon vermehrt nationale Bestrebungen, gegen sie vorzugehen. Sie versuchen eben an den Piratenstützpunkten an Land anzusetzen und unternehmen dort überraschende Razzien, bei denen mutmaßliche Piraten festgenommen wurden und auch vor Gericht gestellt wurden. Diese Maßnahmen sind jedoch nur begrenzt möglich, da die regionalen Sicherheitskräfte nur über wenig Ausrüstung und Personal verfügen. (Ploch 2011, S. 6)

Auf regionaler Ebene gibt es Bestrebungen, der Piraterie entgegenzuwirken. Die Internationale Maritime Organization (IMO), eine Sonderorganisation der Vereinten

Nationen, beschloss auf einer Konferenz von mehreren Ländern den Djibouti Code of Conduct, welcher auch die somalischen Nachbarländer verstärkt in den Kampf gegen die Piraterie einbinden soll. So wurde die Errichtung von mehreren Anti-Piraterie-Zentren geplant und der Aufbau einer somalischen Marine soll forciert werden. So werden auch schon somalische Marineangehörige ausgebildet. Obwohl der Djibouti Code of Conduct völkerrechtlich nicht bindend ist, zeigt er eine hohe Bereitschaft der Staaten in der Region, die Piraterie auch an Land zu bekämpfen. (Kraska 2009, S. 519)

Auch das United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) hat ein Projekt gestartet, das den Staaten helfen soll, selbst die Piraten besser bekämpfen zu können. So werden die Staaten auf juristischer Ebene unterstützt, um die „shiprider“ Vereinbarung besser durchführen zu können. Bei dieser Vereinbarung können die regionalen Strafverfolgungsbehörden ihr Personal auf internationale Schiffe entsenden, um Anti-Piraterie Untersuchungen und Verhaftungen durchzuführen. (Ploch 2011, S. 28)

Auch die Verteidigung der Schiffe selbst ist ein wichtiger Punkt. So gibt es einige Möglichkeiten, auch wenn Schiffe keinen Begleitschutz einer Marine in Anspruch nehmen. Einige Unternehmen bieten auch private Sicherheitskräfte an, die Schiffe auf ihrer Fahrt begleiten und im Falle eines Angriffes eingreifen können. So gibt es einige private Firmen, die mit Spezialeinheiten gegen die Piraten vorgehen können (Roder 2002, S. 15) Es werden auch vermehrt Trainings für die Schiffsbesatzungen angeboten, die sie auf Angriffe vorbereiten sollen. Die Reedereien sind aber eher bereit, Geld in weitere Sicherheitsausrüstung zu investieren, als ihre Besatzungen zu trainieren. (Roder 2002, S. 16)

So können auch Schutzwesten angeschafft werden, Stacheldrahtbarrieren errichtet werden und besonders die Brücke gegen scharfe Munition geschützt werden. So sind diese Umbau- und Adaptierungsmaßnahmen jedoch sehr kostspielig und setzen sich nur langsam durch. (Roder 2002, S. 16)

Es können auch Anti-Piraten-Informationssysteme installiert werden, wie ein kleines Schiffsortungssystem, das ständig die aktuelle Position des Schiffes per Satellit ins Internet übermittelt. So können diese Systeme die Piratenüberfälle nicht verhindern,

aber sie erleichtern das Auffinden des Schiffes und der Besatzung im Falle einer Entführung. (Roder 2002, S. 17)

Auch viele einfache Maßnahmen werden laufend veröffentlicht, die die Piraten abschrecken sollten. In diesem Zusammenhang sollte auch ein Notfallplan für jedes Schiff erarbeitet werden, der klare Anweisungen für den Fall eines Angriffes gibt. So begünstigen das Mitführen von größeren Summen an Bargeld oder Wertsachen und die Verkleinerung der Mannschaften auf den Schiffen einen Überfall von Piraten.

5.5 Die Rolle von privaten Sicherheitsdiensten

Auch die privaten Sicherheitsdienste haben ein starkes ökonomisches Interesse an dem Geschäft mit der Piraterie. So bieten die bekannten Firmen, wie oben schon kurz erwähnt, den Reedern ihre Dienste an, um auf den Schiffen mitzufahren und sie gegen die Piraten zu schützen. Hier kommt hochmoderne Ausrüstung zum Einsatz. (Matthies 2010, S. 84) Viele dieser privaten Sicherheitsdienste sollen bereits im Einsatz sein. Ein weiteres Betätigungsfeld der privaten Sicherheitsdienste sind das Verhandeln und die Übergabe von Lösegeldern. So hat sich mittlerweile eine kleine und sehr diskret arbeitende Industrie von privaten Sicherheitsdiensten entwickelt, die sich auf die Verhandlung und die Übergabe von Lösegeldern spezialisiert hat und die auch über die notwendige Ausrüstung verfügt, um die Übergaben so reibungslos wie möglich zu gestalten. (Matthies 2010, S. 85)

5.6 Staatlicher Einsatz nach Entführungen

Im Jahr 2009 gelang es den somalischen Piraten, die deutsche Hansa Stavanger zu entführen. Beide Überfälle sollten durch den Einsatz von Sondereinsatzkommandos beendet werden. Dazu kam es jedoch nicht. Die Entführung der Hansa Stavanger zog sich aufgrund der nur schleppend verlaufenden Lösegeldverhandlungen in die Länge. Die Mannschaft hatte alle empfohlenen Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, aber eine Entführung konnte nicht verhindert werden. Die deutsche Regierung hat sich in diesem Fall erstmals für den Einsatz der Spezialeinheit GSG 9 entschieden,

die auch schon bei der Entführung der Lufthansa Maschine „Landshut“ im Einsatz war. Die Piraten erfuhren jedoch von dem geplanten Einsatz und verteilten die Geiseln auf dem Schiff, sodass eine geschlossene Evakuierung nicht möglich war. Nach der Zahlung des Lösegeldes war die Mannschaft frei. (Bauer 2008, S. 92)

5.7 Rechtsprechung

Gemäß der UN-Konvention des Seerechts darf jeder Staat prinzipiell selbst gegen Piraten vorgehen, solange dies auf Hoher See und außerhalb eines juristischen Systems eines anderen Staates passiert. Die Piraten können prinzipiell dann gemäß den nationalstaatlichen Gesetzen verurteilt werden. Prinzipiell erlaubt diese Konvention auch die Anwendung von Waffengewalt, wenn sie erforderlich und angemessen ist. (Arnauld 2009, S. 466) Bei der Beschränkung des Anspruches auf die Hohe See gibt es jedoch Probleme. Damit werden alle Überfälle, die innerhalb der Hoheitsgewässer eines gewissen Staates stattfinden, automatisch nicht als Piratenangriffe eingestuft, sondern nur als Seeraub. Angriffe dieser Art fallen somit auch in den juristischen Zuständigkeitsbereich des Nationalstaates. (Arnauld 2009, S. 457)

In einem Land wie Somalia, in dem es kein funktionierendes Rechtssystem gibt, bringt dies natürlich einige Probleme. Somit bleiben diese Vorfälle meist straffrei. So müssen festgenommene Piraten entweder auf ihrem eigenen Schiff oder auf dem Kriegsschiff, welches sie aufgegriffen hat, festgehalten werden. Sie unterstehen dabei prinzipiell der Jurisdiktion des Flaggenstaates des Schiffes, welches sie aufgegriffen hat. Es besteht jedoch die Möglichkeit, von der auch Gebrauch gemacht wird, die Piraten in ein Land zu überstellen, mit denen ein Auslieferungsabkommen besteht. So wird das etwa mit Kenia praktiziert. (Guilfoyle 2010, 152) Beim Umgang mit festgenommenen Piraten müssen die Staaten eine Reihe von allgemeinen Rechtskonventionen wie die Antifolterkonvention oder die Menschenrechtskonvention berücksichtigen. Dies wirft einige Fragen auf, wie etwa die extritoriale Gültigkeit dieser Konventionen. So dürfen die Piraten nicht an Länder ausgeliefert werden, in denen sie zur Todesstrafe verurteilt werden, da dies gegen die Menschenrechtskonvention verstößt. (Guilfoyle 2010, 153)

So gibt es immer wieder Probleme bei der Zuständigkeit im juristischen Umgang mit den Piraten, was wiederum dazu führt, dass viele aufgrund dieser Probleme freigelassen werden. (Bauer 2008, S. 58)

Es gibt auch schon einige Staaten, die mit Kenia ein Auslieferungsabkommen abgeschlossen haben. Es werden die festgenommenen Piraten auf den Kriegsschiffen festgehalten und danach nach Kenia überstellt. Dort werden sie angeklagt und gegebenenfalls verurteilt. Die NATO hat kein solches Abkommen generell abgeschlossen und so wird mit den Piraten nach den jeweiligen Abkommen und Gesetzen der aufgreifenden Staaten verfahren. (Guilfoyle 2010, 151f) Ein Vorteil in diesen Abkommen wird darin gesehen, dass die Piraten schnell einem juristischen System zugeführt werden. Ein anderer Grund kann aber auch darin gesehen werden, dass die Regierungen befürchten, dass die Piraten nach der Haftstrafe in ihren Ländern Asylanträge stellen könnten und dadurch könnte sich ein weiterer Anreiz für die Piraterie ergeben. (Bauer 2008, S. 61)

Auch Deutschland greift Piraten mit seinen Kriegsschiffen im Golf von Aden auf. In Deutschland hat sich jedoch eine rege Diskussion entwickelt, wie mit den festgenommenen Piraten umgegangen werden soll. So wurden im Jahr 2009 erstmals von einer deutschen Fregatte Piraten in Gewahrsam genommen. Man hatte keine standardisierte Vorgehensweise und so wurden mehrere Szenarien diskutiert. Es handelte sich bei dem überfallenen Schiff um den Frachter MV Courier, der einer deutschen Reederei gehörte, jedoch unter einer anderen Flagge fuhr. Wäre es ein deutsches Schiff gewesen, wäre der Fall einfacher gewesen, man hätte die Fregatte zum Stützpunkt Djibouti zurückkehren lassen und Bundespolizisten hätten die formale Festnahme vornehmen können. Ein deutscher Haftrichter hätte dann einen Haftbefehl erlassen können. (Der Tagesspiegel: Was passiert mit den festgenommenen Piraten?)

Dazu kam es aber nicht. Eine andere Möglichkeit war, die Piraten an den Staat der Flagge des Frachters auszuliefern. Doch das Interesse an den Piraten war hier nicht sehr groß und man befürchtete, dass sie straffrei davonkommen würden. Es gab aber auch die Möglichkeit, die Piraten einfach laufen zu lassen. (Der Tagesspiegel: Was passiert mit den festgenommenen Piraten?)

So wurden zwar erfolgreich deutsche Haftbefehle ausgestellt, diese aber nicht vollzogen. Da man gesehen hat, dass andere Staaten ihre aufgegriffenen Piraten nach Kenia ausgeliefert hatten, entschloss sich auch Deutschland, diese Gruppe von Piraten an Kenia zu übergeben. (FAZ: Deutsche Marine überstellt somalische Piraten)

So sagt der deutsche Rechtswissenschaftler Rüdiger Wolfrum in einem Interview, dass Piraten auch vor deutschen Gerichten angeklagt werden können, obwohl in Deutschland die Piraterie als solche nicht im Strafgesetzbuch vorhanden ist. Die Tatbestände wären ein „Gefährlicher Angriff auf den Seeverkehr“ oder eine Geiselnahme. Auch Bestrebungen für einen Gerichtshof für Seeverbrechen hält er nicht für besonders sinnvoll, da er Piraten als einfache Kriminelle sehe und man für sie nicht einen eigenen Gerichtshof schaffen müsste. Auch der Aufbau dieser Institution würde Jahre dauern. (TAZ: Piraten sind einfach nur Kriminelle)

Im Jahr 2010 gibt es aber eine Wende in dieser Diskussion, da sich erstmals vor einem deutschen Gericht Piraten verantworten mussten. Im April war das Schiff von Mombasa nach Djibouti unterwegs und wurde 500 Seemeilen vor der somalischen Küste von Piraten überfallen. Die Besatzungsmitglieder konnten sich in einem geschützten Raum verschanzen. Ein niederländisches Kriegsschiff befand sich in der Nähe und wollte zunächst mit den Piraten verhandeln. Die Piraten leisteten jedoch Widerstand und so beschlossen die Marinesoldaten, das Schiff gewaltsam zu befreien. Die Soldaten stürmten das Schiff, konnten die Mannschaft befreien und die Piraten in Gewahrsam nehmen. (Spiegel online: Spektakuläre Aktion vor Somalia)

So wurden zehn Verdächtige zunächst nach Amsterdam gebracht und später weiter nach Deutschland. In Hamburg wurde den Piraten der Prozess gemacht. (Spiegel online: Verhaftete Piraten auf dem Weg nach Deutschland) Die Beweislage war ausreichend für den Fall, jedoch konnten die Männer nur anhand ihrer eigenen Aussagen zu ihrer Person identifiziert werden. Diese Aussagen konnten aber nicht nachgeprüft werden. (Spiegel online: Phantom-Piraten beschäftigen deutsche Richter) Im Laufe des Prozesses gestanden die Piraten ihren Überfall. (Abendblatt: Angeklagte gestehen Überfall auf Containerschiff "Taipan")

Bei diesem Prozess prallen zwei Welten aufeinander, einerseits das Rechtssystem eines funktionierenden westlichen Wohlfahrtsstaates, andererseits die Armut, die die Angeklagten zur Piraterie getrieben hat. Dieser Prozess hat weitere Diskussionen entfacht und sein Ende ist noch nicht abzusehen. Es wird weiter verhandelt und der Prozess zieht sich in die Länge und ist für alle Beteiligten nicht leicht.

5.8 Bekämpfung der Piraterie in Südostasien

Auch im südostasiatischen Raum gibt es multilaterale Bestrebungen, die Sicherheit auf See zu erhöhen. Dazu gibt es ein komplexes Netzwerk von regionalen und internationalen Organisationen, die hier beteiligt sind. Generelle Kooperationen finden unter dem Deckmantel der International Maritime Organization, IMO, statt. So hat die IMO technische Regeln erlassen, die es ermöglichen sollen, die Schiffe besser überwachen und auch technisch verfolgen zu können. Im Jahr 2000 wurde beschlossen, dass alle Schiffe mit Ende 2004 ein automatisches Identifikationssystem (AIS) an Bord haben müssen. Jedoch ist dieses System aufgrund der geringen Funkreichweite nur regional begrenzt nutzbar. So werden weitere Systeme erforscht, die eine längere Überwachung der Schiffe ermöglichen. (Rahman 2007, S. 184)

Auch soll die IMO verstärkt in den Schutz von strategisch wichtigen Wasserstraßen, wie der Straße von Malakka, eingebunden werden. Auf einer Konferenz in Jakarta wurde beschlossen, dass die IMO verstärkt „capacity–building“ in der Region betreiben sollte, also die Anrainerstaaten bei der Bekämpfung beraten und unterstützen sollte und der Informationsaustausch gefördert werden soll. Zu diesem Zweck wurde das Projekt „Marine Electronical Highway“ ins Leben gerufen, um verschiedene technische Systeme zu integrieren und einen besseren Austausch von Informationen, Routen und Standorten zu ermöglichen. Man konnte sehen, dass diese Systeme schon zu einer gewissen Abschreckung und Sicherheit gegenüber Piratenangriffen in der Straße von Malakka beigetragen haben. (Rahman 2007, S. 184)

Man sieht auch, dass viele Staaten an diesen Kooperationen beteiligt sind. Diese Staaten haben eigene Motive für die Teilnahme an diesen Maßnahmen. Alle würden von einer verbesserten Sicherheitslage in der Region profitieren. Zum einen gibt es

die nordostasiatischen Staaten wie China, Japan und Südkorea. Sie sind sehr stark auf die Rohstofflieferungen vom Nahen Osten angewiesen, die durchwegs zum größten Teil durch die Straße von Malakka führen. Die Vereinigten Staaten haben ein großes Interesse an der Region, da sie ihre strategische Mobilität aufrechterhalten müssen und diese Passagen für den Truppentransport sehr wichtig sind. Auch Indien hat großes Interesse, da der Staat beginnt, sich nach Osten zu orientieren und somit wichtige Handelspartner in der Region Südostasien findet. Große europäische Staaten, wie Norwegen oder Deutschland, deren Reedereien viele Schiffe besitzen, haben Motive, die Sicherheit ihrer eigenen Schiffe in der Region zu erhöhen und nicht Ziel der Piraten zu werden. Dies würde große finanzielle Einbußen bedeuten und so beteiligen sich auch diese Staaten an der Kooperation. Auch Australien ist involviert, da die Hauptexportrouten für die Rohstoffe über diese Seewege führen und auch australische Schiffe immer wieder Ziele von Piratenangriffen sind. (Bateman 2006, S. 50)

So kann man sehen, dass die Interessen der Länder an der Sicherheit in dieser Region zum einen ökonomische Interessen sind, zum anderen aber auch strategische. So verstehen die Anrainerstaaten oft das Interesse der Benutzerstaaten des Seeweges nicht und sind auch an Kooperationen nicht sehr interessiert. Es müsste hier in den Staaten selbst angesetzt werden, um die Armut und die essentiellsten Probleme der Gesellschaft zu bekämpfen. Diese präventiven Maßnahmen würden auch in diesem Fall dazu beitragen, die Piraterie einzudämmen, indem man den potentiellen Piraten eine Alternative anbieten könnte (Bateman 2006, S. 51)

Es wurden einige Ziele vereinbart, die die Sicherheit in der Region wieder gewährleisten sollten. Dies wurde auf einer Konferenz in Batam im August 2005 festgelegt. Es soll primär die Souveränität der Anrainerstaaten der potentiell bedrohten Seewege gestärkt und die Staaten auf diesem Weg unterstützt werden. (Bateman 2006, S. 61) Auch soll ihre primäre Verantwortung für die Hoheitsgebiete auf See wiederhergestellt werden und die maritime Sicherheit in der Straße verbessert werden. In weiteren Foren sollen die Interessen zwischen den Nutzerstaaten der Seewege und den Anrainerstaaten ausgetauscht werden und die Kooperation soll auch mit internationalen Organisationen gestärkt werden. (Bateman 2006, S. 62)

So kann man sehen, dass die nur teilweise Kooperation der Staaten nicht zum gewünschten Erfolg geführt hat. „Lange Zeit begnügten sich die beteiligten Staaten mit einer Kombination aus Prävention und nur teilweise auch polizeilicher/militärischer Gewalt.“ (Pohl 2001, S. 67) So wurden die oben schon genannten Vereinbarungen mit den Ländern und der IMO getroffen und die regionale Kooperation wurde verbessert. Im Zuge dieser Kooperation wurde auch das Piracy Reporting Centre in Kuala Lumpur gegründet. Im März 2000 wurde eine Konferenz in Singapur abgehalten, bei der gemeinsame Maßnahmen besprochen wurden. So wurde vorgeschlagen, auch Marineverbände zu stationieren. Dies wurde jedoch eher mit Skepsis aufgenommen. (Pohl 2001, S. 68)

5.8.1 Nationalstaatliche Bekämpfung der Piraterie

Der Piraterie wurde zu Beginn der 1990er Jahre von den Staaten in der Region keine sehr große Aufmerksamkeit als sicherheitspolitisches Problem geschenkt. Erst mit dem Anwachsen des Seehandels in der Region und dem Anstieg der Angriffe wurde es als Problem erkannt. Viele Staaten leiteten daraufhin eine Modernisierung ihrer Flotten und der Behörden ein und schafften auch schnelle Einsatztruppen, die die Piraterie eindämmen sollten. Es variiert das Potential der Streitkräfte jedoch sehr und so konnte keine Kontinuität der Bekämpfung geschaffen werden. Singapur und Malaysien konnten die Piratennester an deren Küsten fast zur Gänze bekämpfen. Indonesien hingegen schaffte diesen Schritt nicht. (Bunte 2009, S. 94) Dies liegt auch an der speziellen Topographie des Inselstaates. Er besitzt ungefähr 13.000 Inseln und ist somit sehr schwer zu überwachen und zu kontrollieren. So sind die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bekämpfung der Piraterie sehr schlecht und es wurde dieser Maßnahme auch nicht die höchste Priorität eingeräumt. Seit dem Jahr 2004 verstärkt Indonesien jedoch die Präsenz in den Meeren durch seine Flotte. Es wurde auch begonnen, sehr stark in der Straße von Malakka zu patrouillieren und stärker mit der Polizei und den Flotten der benachbarten Staaten zusammenzuarbeiten. Auch wurden neue Radarstationen für die Überwachung der Straße von Malakka installiert und die technischen Anlagen weiter ausgebaut. Auch Malaysien hatte der Straße von Malakka mehr Aufmerksamkeit geschenkt und die Piraten konnten effektiver bekämpft werden. (Bunte 2009, S. 95)

So haben auch die Staaten wie Singapur und Indonesien Pläne, ihre Flotten weiter auszubauen. Singapur hat weitere Schiffe in Frankreich fertigen lassen und setzt sie verstärkt zur Bekämpfung der Piraterie ein. So werden auch die ersten Hubschrauberträger gebaut. Man erhofft sich von ihnen, dass sie eine schnelle Möglichkeit bieten, die Piraten von der Luft aus anzugreifen. Auch die indonesische Marine soll erneuert werden. Noch sind die Schiffe meist aus dem Bestand vom früheren Ostdeutschland übernommen. Viele Schiffe können nicht mehr eingesetzt werden und dienen nur mehr als Ersatzteillager. Somit ist eine moderne, den Anforderungen angepasste Bekämpfung der Piraterie in den indonesischen Gebieten fast nicht möglich. (Bergin 2001, S. 128)

5.8.2 Regionale Strategien

Die bilaterale Zusammenarbeit der Staaten wird in dieser Region auch immer mehr intensiviert. Indonesien, Malaysia und Singapur haben schon relativ früh begonnen, koordinierte Patrouillen auf den Meeren durchzuführen. Sie hatten jedoch keine Grundlage für überschreitende Maßnahmen und Verfolgungen der Piraten. Auch Thailand und Vietnam haben ihre Seegrenzen gemeinsam kontrolliert. Es war jedoch diese Kooperation nur möglich, da es zu sehr großen Problemen in der Straße von Malakka gekommen war. Souveränitätsvorbehalte und Ängste um den Erhalt der Macht machten vorher eine Kooperation nur sehr schwer möglich. (Bunte 2009, S. 95) So konnte ein großer Schritt für eine Zusammenarbeit mit der Errichtung der Sicherheitsinitiative der Straße von Malakka, Malacca Straits Security Initiative, (MSSI) im Juli 2004 gemacht werden. Schiffe aus Malaysia, Indonesien und Singapur sind nun das ganze Jahr präsent und unternehmen gemeinsame Kontrollen und Patrouillen. Die Operation wird auch um gemeinsame Patrouillen in der Luft, der „Operation Eye in the Sky“ erweitert. So wird der Rückgang der Piraterie seit dem Jahr 2006 als Erfolg dieser Maßnahmen bewertet. (Bunte 2009, S. 96)

Auch im Rahmen der ASEAN, dem Verband der südostasiatischen Nationen, wird eine Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Piraterie versucht. Diese ist jedoch nicht sehr stark entwickelt. Da von dem Problem der Piraterie auch nicht alle Mitgliedsstaaten gleichermaßen betroffen sind, konnte noch kein gemeinsames Vorgehen er-

reicht werden. Es wurden jedoch Erklärungen zu transnationalen Verbrechen verfasst, die die Piraterie als solche Vergehen einstufen. Im Jahr 1998 wurde eine Erklärung zur Prävention und zur Bekämpfung der transnationalen Verbrechen verfasst, diese beinhalteten jedoch keine aktiven Pläne zur Bekämpfung. (Bünthe 2009, S. 96)

Zusätzlich zu diesen Erklärungen wurde aber auch die Zusammenarbeit mit den Großmächten der Region intensiviert. So wurde im Jahr 2001 ein Abkommen abgeschlossen, das den Informationsaustausch zwischen Japan und 13 weiteren Staaten erleichterte. Aus dieser Initiative, dem Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia, resultierte auch die Gründung eines Informationszentrums in Singapur im Jahr 2006. So haben auch die Vereinigten Staaten von Amerika mit einer großen technischen und finanziellen Hilfe zur Bekämpfung der Piraterie in Südostasien beigetragen. (Bünthe 2009, S. 97)

So kann man auch sehen, dass die Rolle von externen Mächten in der Region immer größer wird. Die US-Navy hat zum Beispiel ein Programm zur Ausbildung von Marinesoldaten der Staaten von Malaysia, Indonesien, Brunei, den Philippinen und Singapur. Auch werden jährliche Übungen der Vereinigten Staaten in der Region abgehalten, um einerseits die Präsenz zu zeigen und andererseits die Kooperation mit den Anrainerstaaten zu intensivieren. (Storey 2008, S. 122)

5.8.3 Japans Anti-Piraterie Maßnahmen

Eines der häufigsten Ziele der Piraten in der Straße von Malakka sind die Handelsschiffe von Japan. Ungefähr 40 Prozent der japanischen Exporte werden über diese Seewege transportiert und auch ein großer Teil der Produkte der Ölindustrie des Landes. (Pohl 2001, S. 66) So ist es nicht verwunderlich, dass Japan ein sehr großes Interesse an der Sicherheit der Seewege hat. So hat auch Japan ein System zur Überwachung der Straße von Malakka eingerichtet. (Storey 2008, S. 123)

In Japan wird schon seit Beginn der 1990er Jahre über den Einsatz von Marineeinheiten gegen die Piraten in der Region diskutiert. So wurde klar, dass die Piraterie

einen direkten Einfluss auf Japans Wirtschafts- und Transportsystem haben kann und die Wichtigkeit der Maßnahmen dagegen erkannt wurde. (Bradford 2004, S.484) Die Sicherung der Seewege wurde daher zu einem der wichtigsten außenpolitischen Themen in Japan. So wurde die Piraterie nicht direkt bekämpft, aber viele Programme zur sicheren Navigation und Kommunikation wurden eingerichtet. (Bradford 2004, S. 485) Trotzdem wurden immer mehr japanische Schiffe angegriffen. Große Tanker und Containerschiffe, wie die Nagasaki Spirit oder der Frachter Tenyu, wurden Ziele der Piraten. Daher wurde auch die Öffentlichkeit auf das Problem aufmerksam und es wurden immer neue Bekämpfungsmaßnahmen diskutiert. (Bradford 2004, S. 486)

Die japanische Küstenwache wurde als Institution damit beauftragt, die japanischen Schiffe und Mannschaften auf See zu schützen. Daher kann die Küstenwache auch auf legaler Weise mit den Küstenwachen und Marineflotten der anderen Staaten in der Region kooperieren und so Programme zur Bekämpfung der Piraterie ausarbeiten. (Bradford 2004, S. 487) Die japanische Küstenwache geht seit 1999 ihren Aufgaben nach, trotzdem konnte die Piraterie mit diesen Maßnahmen nicht wirklich eingedämmt werden. Inzwischen wird überlegt, die Routen von Japan nach Europa zu verlegen. Dies wäre jedoch mit einem enormen Kostenfaktor verbunden, da eine weiter nördliche Route, die nicht durch die Straße von Malakka führen würde, durch Gebiete mit viel Eis verläuft und hier der ständige Einsatz von Eisbrechern nötig wäre. (Pohl 2001, S. 67)

Eine sehr starke Rolle spielt die japanische Küstenwache auch bei der Entwicklung der Asia Maritime Security Initiative 2004 (AMARSECTIVE 2004), welche als Treffen der Führungen der asiatischen Küstenwachen gegründet wurde und in Tokio abgehalten wird. Dies ist eine neue Kooperation zur Bekämpfung der Piraterie in den asiatischen Gewässern, um die Piraterie weiter einzudämmen. Sie verständigten sich auf eine erweiterte technische Assistenz und einen schnelleren Informationsaustausch zwischen den einzelnen Küstenwachen. (Rahman 2007, S. 191)

Die Japaner haben auch einige Konferenzen abgehalten und als Ergebnis dieser wurde die „Tokyo Declaration on Securing the Oceans“ beschlossen. Diese Deklaration hat zum Ziel, ein friedliches Management der Aktivitäten zu See zu gewährleisten. Diese Deklaration soll Konflikte schon vorher präventiv bekämpfen, die Umwelt

schützen und weitere Systeme zur offensiven Bekämpfung der Piraterie entwickeln. (Rahman 2007, S. 192)

So kann man zusammenfassend sagen, dass sich die Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika eher auf die offensiven Maßnahmen konzentrieren. Die multilaterale Zusammenarbeit wird bei den militärischen Operationen sehr stark forciert. An der Zahl der Angriffe kann man sehen, dass die Maßnahmen in dieser Region oft nicht den gewünschten Erfolg zeigen. Auf die präventiven Maßnahmen, also die Stabilisierung der Staaten und der Rechtssysteme, wird sehr wenig Wert gelegt. Das hat auch zur Folge, dass man die gefassten Piraten nicht in die Länder überstellen kann, in deren Hoheitsgewässern sie aufgegriffen werden.

Man kann jedoch sehen, dass seit 2004 die Anzahl der Piratenübergriffe in den südostasiatischen Gewässern weitgehend rückläufig ist. Der Grund hierfür kann darin gesehen werden, dass Indonesien einen Prozess der staatlichen Konsolidierung erfährt, der auch eine weitere Bekämpfung der Piraten möglich macht. „Dadurch hat sich nicht nur die Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols erhöht, sondern auch die Effizienz bei der Bekämpfung von Terrorismus und Piraterie.“ (Bunte 2009, S. 97) Auch die regionalen Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie tragen ihre Früchte. Die Herausforderung für die Zukunft wird jedoch sein, die Maßnahmen weiterzuführen und gerade für schwächere und kleinere Staaten wird auch eine Aufrechterhaltung dieser Maßnahmen nur mit der finanziellen Unterstützung der Großmächte von außen möglich sein. (Bunte 2009, S. 97)

6. *Schlussfolgerungen und Ausblick*

Das nun folgende Kapitel versucht zum Abschluss der Arbeit die Ergebnisse zusammenzufassen um sie miteinander in einen Zusammenhang zu bringen. Der moderne Staat benötigt für seine Existenz ein „set of institutions“ (Porter 1994, S. 5), also eine Vielzahl an staatlichen Institutionen, die sein Funktionieren ermöglichen. Diese Institutionen sind die Institutionen, die das Monopol der staatlichen Gewalt sichern, also die Polizei und das Militär, Steuern und Finanzen, um den Staat finanziell abzusichern, eine bürokratische Verwaltung und eine Staatsleitung. Nur dieses Zusammenspiel der einzelnen Institutionen kann einen funktionierenden Staat schaffen und man kann ihn als einen modernen Staat bezeichnet. Entstanden ist dieser moderne Staat durch den immer größeren technischen Fortschritt im Punkt der Kriegsführung. Bedingt durch die militärische Revolution, sind für die Staaten neue Herausforderungen entstanden, auf die die Staaten mit der Entwicklung dieser Institutionen reagiert haben. Das staatliche Gewaltmonopol ist hier als eine der wichtigsten Funktionen zu nennen. Man kann sehen, dass wenn dieses nicht mehr vorhanden ist, die Staaten zu scheitern beginnen. So kann man schwache Staaten in mehrere Kategorien einstufen. Man kann sehen, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen dem Verlust des Gewaltmonopols und dem vermehrten Aufkommen von Piraterie in einigen Regionen gibt. Somalia ist das Paradebeispiel eines gescheiterten Staates.

In Somalia kann man sehen, dass seit dem Bürgerkrieg und dem Ende des Siad Barre Regimes, der Staat sein Gewaltmonopol verloren hat und somit nicht mehr existiert. Es haben sich auf dem Gebiet von Somalia in einigen Regionen De-facto-Regierungen gebildet, wie etwa in Puntland oder in Somaliland. Diese politische Instabilität fördert das vermehrte Aufkommen von Piraterie vor der Küste Somalias. Da der Staat seinen Aufgaben nicht nachkommt, leben die Menschen in sehr starker Armut und haben Angst um ihre Existenz. Dies ist wohl einer der am häufigsten genannten Gründe für einen Menschen, sich als Pirat zu versuchen.

Auch die Staaten in Südostasien sind als schwache Staaten einzustufen, die es nicht überall in ihrem Staatsgebiet schaffen, das staatliche Gewaltmonopol durchzusetzen. So verfügt Indonesien über eine sehr schwache Polizei. In dieser Region ist es jedoch auch geographisch bedingt sehr schwierig, das Staatsgebiet zu überwachen.

Indonesien besteht aus sehr vielen kleinen Inseln, die es den Piraten ermöglichen, sich zu verstecken und sehr lange, ohne die Aufmerksamkeit der Polizei auf sich zu lenken, von dort aus operieren.

Beiden Beispielen gemeinsam ist die Konzentration der Piraterie auf eine Region, die für den Seehandel sehr wichtig ist. Durch den Golf von Aden verläuft eine der wichtigsten Seefahrtsrouten von Europa über den Mittleren Osten nach Asien. Es werden fast alle Güter, die über den Indischen Ozean nach Europa transportiert werden, über diesen Weg transportiert. Auch in Südostasien ist mit der Straße von Malakka eine Route gelegen, die für den Welthandel von sehr großer Bedeutung ist. Neben den staatlichen Voraussetzungen die an Land gegeben sein müssen, damit die Piraten von dort aus agieren können, müssen also auch die Regionen von einer großen wirtschaftlichen Bedeutung sein. Dies ist eine Voraussetzung für Piraterie, denn sie muss auch einen Erfolg versprechen. Ein Erfolg kann sich also nur einstellen, wenn auf den Meeren große Mengen an Waren mit einem hohen wirtschaftlichen Wert transportiert werden.

So ist die Gefahr auch für das Weltwirtschaftssystem sehr groß und die Piraterie bedroht auch dieses. Ein enormer Schaden kann entstehen, wenn Piraten einen großen Tanker mit Rohöl entführen. Im schlimmsten Fall können sogar Versorgungsengpässe entstehen und die Piraten könnten zu Schlüsselfiguren im Welthandel mit Öl werden. Deshalb drängt auch die Wirtschaft auf eine Lösung dieses sicherheitspolitischen Problems und die Staaten sind gezwungen, ihre Schiffe, die durch diese Passagen fahren, zu schützen.

Im Inneren der Staaten, von denen die Piraten aus operieren, kann man sehen, dass sich rund um die Piratenhäfen eine Infrastruktur und ein Dienstleistungssektor aufbaut, der die Piraten unterstützt und von ihnen sehr gut leben kann. So kann man feststellen, dass die Bevölkerung in diesen Regionen von den Piraten abhängig ist und sie einen wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Piraten bringen einerseits Waren in diese Regionen, die dann von der Bevölkerung erworben werden können. Andererseits müssen auch sie versorgt werden und geben somit auch Geld für Dienstleistungen aus. Da die Piraten einen wirtschaftlichen Aufschwung bringen, kann daraus geschlossen werden, dass die Bevölkerung in einigen Regionen den Piraten mehr

Vertrauen schenkt als dem Staat und somit auch dazu beiträgt, dass das staatliche Gewaltmonopol hier nicht mehr existiert. Somit erleichtert dies auch weiter das Vorgehen der Piraten.

Den Staaten, die durch die Angriffe auf Schiffe unter ihrer Flagge, bedroht sind bleibt keine andere Wahl, als dieses sicherheitspolitische Problem zu bekämpfen. So gibt es mehrere offensive Maßnahmen gegen die Piraterie am Horn von Afrika. Unter der Führung der Vereinigten Staaten von Amerika ist eine „Combined Task Force“ in diesen Gewässern unterwegs, um die Schiffe zu schützen. Auch ist die NATO mit Schiffen vertreten. Bemerkenswert ist die „Operation Atalanta“. Sie ist die erste maritime Mission unter der Führung der Europäischen Union. So stellen sich mit diesen Missionen jedoch weitere Fragen. Eine Problematik mit den gefangen genommenen Piraten ist zu erkennen. Was machen die Staaten die sie aufgreifen mit ihnen? Es gibt hier mehrere Möglichkeiten. Einerseits liefern die Staaten die sie aufgreifen an andere aus, mit denen ein Auslieferungsabkommen besteht und andererseits stellen sie die Piraten vor ihre eigenen Gerichte. Es hat jedoch auch schon Fälle gegeben, in denen die Piraten wieder frei gelassen worden sind oder nach Somalia selbst überstellt wurden, weil sich sonst kein Staat für zuständig erklärte. Man möchte die Piraten jedoch nicht an Somalia ausliefern, da hier kein funktionierendes Rechtssystem existiert und die Piraten erst wieder freigelassen werden. Auch in Deutschland wurde diese Frage heftig diskutiert, als im Zuge der Operation Atalanta erstmals Piraten festgenommen wurden. In einem Beispiel wurden sie an Kenia ausgeliefert um ihnen dort den Prozess zu machen, in einem weiteren Beispiel wurden die Piraten in Hamburg vors Gericht gestellt und erstmals seit den Zeiten von Klaus Störtebecker wurde wieder ein Piratenprozess geführt. In den meisten Fällen können die Piraten jedoch nicht wegen der eigentlichen Piraterie verurteilt werden, da es hier in den meisten Ländern kein Delikt im Strafrecht gibt.

So sehen die Staaten auch im Aufkommen des maritimen Terrorismus eine große Gefahr für ihre Sicherheit. Piraterie beschränkt sich eher auch die Entführung von Schiffen, Ladung und der Crew und ist somit ein eher begrenztes Phänomen. Der maritime Terrorismus hingegen hat als Ziel einen terroristischen Akt, der von einem maritimen Objekt aus vollzogen wird. So können etwa Bohrinseln oder Hafenanlagen von Schiffen aus angegriffen werden. Beispiele sind hier etwa Angriffe auf Kriegs-

schiffe, wie auf die USS Cole, ein amerikanisches Kriegsschiff. Das Meer kann den Terroristen jedoch nicht nur als Basis der Operationen dienen, es hat auch eine organisatorische Dimension. Über den Seeweg lassen sich Waffen und anderes Material schmuggeln, um weitere terroristische Angriffe vorzubereiten. Ein direkter Zusammenhang zwischen der Piraterie und dem maritimen Terrorismus kann nicht eindeutig festgestellt, eher nur vermutet werden.

So kann man zusammenfassend sagen, dass die bedrohten Staaten das Problem schon erkannt haben und sich immer mehr der Bekämpfung der Piraterie auf See widmen. Doch kann gesehen werden, dass präventive Maßnahmen und Maßnahmen, die die Staatlichkeit der Staaten, von denen aus Piraten operieren, verbessern sollen, eher wenig getätigt werden. So muss sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit der getroffenen Maßnahmen gestellt werden.

So gibt Rainer Stinner an, dass die Operation Atalanta ihr Ziel nicht erreichen kann. Von einer Eindämmung der Piraterie kann am Horn von Afrika eher nicht die Rede sein. Für diese Operation gelten die Prävention der Piraterie und die Beendigung von Angriffen, aber auch die Festnahme von Piraten als gleichberechtigte Teile. Es werden bei dieser Mission jedoch vorwiegend Schiffe begleitet und erst dann aktiv vorgegangen, wenn eines der begleiteten Schiffe angegriffen wird. (Stinner 2009, S. 111) So muss aus militärischer Sicht gesagt werden, dass eine Eindämmung des Problems nur mit einer aktiven Vorgehensweise gegen die Piraterie erreicht werden kann. Es genügt auch nicht nur, die Piraten während ihrer Operationen auf See zu bekämpfen, sondern auch ihre Häfen und Operationsbasen an Land sollten Ziel von Bekämpfungsmaßnahmen sein.

Man kann also anmerken, dass die Maßnahmen die gegen die Piraterie am Horn von Afrika getroffen werden, nicht den gewünschten Erfolg bringt. In den Gewässern vor Indonesien ist seit dem Jahr 2004 die Piraterie jedoch deutlich zurückgegangen. Die verstärkte staatliche Konsolidierung Indonesiens und die damit auch verbundenen erhöhten Anstrengungen der Regierung, tragen maßgeblich zu einem Erfolg der Bekämpfung der Piraterie bei. „Dadurch hat sich nicht nur die Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols erhöht, sondern auch die Effizienz bei der Bekämpfung von Terrorismus und Piraterie.“ (Bünthe 2009, S. 97) In der Bekämpfung der Piraterie

bleibt für die Zukunft die Aufgabe, die Maßnahmen aufrechtzuerhalten. Die hohen Kosten der Bekämpfung der Piraterie können von den schwachen Staaten dieser Region wahrscheinlich nicht allein getragen werden. So werden in Zukunft auch die anderen Staaten und, vor allem die betroffenen Staaten, Geldzahlungen leisten müssen, um die Maßnahmen aufrechtzuerhalten. (Bunte 2009, S. 97)

Im Hinblick auf das Scheitern der operativen Maßnahmen appelliert Volker Matthies, dass die Lösung nicht auf dem Meer liegt, sondern an Land. Die einzige politische Option wäre eine Befriedung Somalias. Einer der Hauptgründe für die Piraterie am Horn von Afrika ist das Scheitern des somalischen Staates. So sollte mit einer Stabilisierung des Staates und der Unterstützung der Regierung eine Möglichkeit geschaffen werden, um die Durchsetzung von Recht und Ordnung zu schaffen, die auch die Piraterie ausmerzt. Dieses Ziel ist jedoch sehr schwer zu erreichen ist, wäre aber die einzige längerfristige Perspektive. Auch kann eine technokratische Option gesehen werden, nämlich die Unterstützung beim Aufbau einer somalischen Küstenwache. Politisch ist es jedoch auch ein Problem, da diese Küstenwache auch ein Ziel für Korruption ist und somit wieder zu einer Unterstützung der Piraten führen könnte. (Matthies 2010, S. 87)

Auch in den südostasiatischen Küstengewässern muss der Fokus auf eine Veränderung der staatlichen Rahmenbedingungen liegen. So sind die Rahmenbedingungen in der ganzen Region schwer. So ist der Weg hier nur die Schaffung von kollektiven Strukturen und die Stärkung der einzelnen Länder um auch hier die Piraten noch stärker zu bekämpfen und die Maßnahmen, die schon einen leichten Rückgang der Angriffe bewirkt haben, noch weiter auszubauen. (Stehr 2004, S. 82)

Es wird sich zeigen, ob die Staaten dieser Herausforderung gerecht werden und Maßnahmen entwickeln können, um die Piraterie gemeinsam und effektiv zu bekämpfen. Ein langer Prozess wird notwendig sein, um die Stabilität der Staaten zu stärken. Meiner Meinung nach ist dies der einzige Weg, die Piraterie bereits bei ihrem Aufkeimen in den einzelnen Staaten zu bekämpfen. Auch die westlichen Industrieländer sollten hier diese Entwicklung fördern und mehr auf präventive Maßnahmen in den Staaten setzen, als auf offensive Marineoperationen.

7. Literaturverzeichnis:

- Abhyankar, Jayant (2006): Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook. In: Ong-Webb, Gerard Graham (Hrsg.), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Strait. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, S. 1–21
- Anter, Andreas (1996): Max Webers Theorie des modernen Staates: Herkunft, Struktur und Bedeutung. Beiträge zur politischen Wissenschaft. Band 82, Berlin: Duncker & Humblot
- Arnould, Andreas von (2009): Die moderne Piraterie und das Völkerrecht. Archiv des Völkerrechts. Band 47, Tübingen: Mohr Siebeck, S. 454–480
- Bateman, Sam (2006): International Cooperation in Piracy Prevention. In: Busch, Werner vom (Hrsg.), Covering Maritime Piracy in Southeast Asia, Kuala Lumpur, 13 -15 July 2006. Media programme Asia Konrad Adenauer Foundation Singapore, S. 47–83
- Bauer, Elisabeth (2010): Moderne Piraterie am Horn von Afrika. Diplomarbeit. Wien
- Benz, Arthur (1998): Der moderne Staat. Grundlagen der politologischen Analyse. München: Oldenbourg
- Bergin, Anthony (2001): East Asian naval developments–sailing into rough seas. Marine Policy, no. 26, S. 121–131
- Bohn, Robert (2003): Die Piraten. Originalausgabe. München: Verlag C.H. Beck oHG
- Bradford, John F. (2004): Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal State Responses. Contemporary Southeast Asia 26, no. 3, S 480–505
- Bünthe, Marco (2009): Piraterie in Südostasien – Neuere Entwicklungen und Perspektiven, in: Journal of Current Southeast Asian Affairs, Vol. 28, no. 2, S. 87 – 99

- Chalk, Peter (2008): The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States. RAND Project Air Force
- Cordingly, David (1997): Einführung. In: Cordingly, David (Hrsg.), Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren. Aus dem Amerikan. von Sabine Lorenz und Felix Seewöster. Köln: vgs, S. 6–13
- Crefeld, Martin von (1999): The rise and decline of the state. Cambridge: Cambridge University Press
- Dillon, Dana (2005): Maritime Piracy: Defining the Problem. SAIS Review. Vol. XXV. no. 1 (Winter – Spring 2005), S. 155–165
- Doehring, Karl (1999): Völkerrecht. Ein Lehrbuch. Heidelberg: C.F. Müller Verlag
- Ellen, Eric (1997): Piraterie heute. In: Cordingly, David (Hrsg.), Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren. Aus dem Amerikan. von Sabine Lorenz und Felix Seewöster. Köln: vgs, S. 236–243
- Gilpin, Raymond (2009): Counting the Costs of Somali Piracy. Washington: Center for Sustainable Economies. United States Institute of Peace
- Grimm, Dieter (2006): Das staatliche Gewaltmonopol. In: Anders, Freia u. Gilcher-Holtey, Ingrid (Hrsg.), Herausforderungen des staatlichen Gewaltmonopols. Recht und politische motivierte Gewalt am Ende des 20. Jahrhunderts. Frankfurt am Main / New York: Campus Verlag, S. 18–38
- Guilfoyle, Douglas (2010): Counter-Piracy Law Enforcement and Human Rights. Vol. 59, Issue 1, S. 141–169
- Harsono, Andreas (2006): Threats to maritime Securita in the Malacca and Singapore Straits: Indonesia's weak state and reagonalism. In: Busch, Werner vom (Hrsg.), Covering Maritime Piracy in Southeast Asia, Kuala Lumpur, 13-15 July 2006. Media programme Asia Konrad Adenauer Foundation Singapore, S. 5–16

- Hastings, Justin V. (2009): Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. *Political Geography*, vol. 28, issue 4, S. 213–223
- Hosseus, Daniel L. (2007): Seehandel und Piraterie. In: Kollmer, Dieter H. u. Mückusch, Andreas (Hrsg.), *Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika*. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 231–241
- Jodok, Troy (2007): *Staatszerfall: Ursachen–Charakteristika–Auswirkungen*. Wien: LIT
- Jürjens, Bernd (1996): Die neue Diskussion um gerechte Kriege und humanitäre Intervention–das Beispiel Somalia. Duisburg: INEF Report, Heft 16/1996
- Kammler, Andreas (2008): *Piraten! Das Handbuch der unbekannten Fakten und schönsten Anekdoten*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag
- Kneissler, Michael (2010): *Piratenterror. Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren*. Bielefeld: Delius Klasing Verlag
- Kraska, James u. Wilson, Brian (2010): Combating pirates of the Gulf of Aden: The Djibouti Code and the Somali Coast Guard. *Ocean & Coastal Management*, Volume 52, Issue 10, S. 516–520
- Kuhn, Gabriel (1994): *Leben unter dem Totenkopf. Anarchismus und Piraterie*. Edition Wilde Mischung, Band 8. Wien: Verlag Monte Verita
- Lehr, Peter (2007): Somalia–Pirate’s New Paradise. In: Lehr, Peter (Hrsg.), *Violence at Sea. Piracy in the Age of global Terrorism*. New York: Routledge, S. 1–22
- Lennox, Patrick (2008): *Contemporary Piracy off the Horn of Africa*. Canadian Defence & Foreign Affairs Institute
- Lewis, Ioan (2008): *Understanding Somalia and Somaliland*. New York: Columbia University Press
- Luhmann, Niklas (2000): *Die Politik der Gesellschaft*. Frankfurt am Main: Suhrkamp

- Marx, Jennifer G. (1997): Das Goldene Zeitalter der Piraterie. In: Cordingly, David (Hrsg.), Piraten. Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren. Aus dem Amerikan. von Sabine Lorenz und Felix Seewöster. Köln: vgs, S. 102–125
- Matthies, Volker (2006): Konfliktlagen am Horn von Afrika. In: Bundeszentrale für Politische Bildung (Hrsg.), Afrika. Aus Politik und Zeitgeschichte, S. 25–32
- Matthies, Volker (2007): Staatsbildung und Staatszerfall am Horn von Afrika. In: Kollmer, Dieter H. u. Mückusch, Andreas (Hrsg.), Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 141–147
- Matthies, Volker (2010): Piratenjagd am Horn von Afrika: Politökonomische Betrachtungen zu Beute, Jägern und Gejagte. In: Roithner, Thomas (Hrsg.), Söldner, Schurken, Seepiraten. Von der Privatisierung der Sicherheit und dem Chaos der „neuen“ Kriege. Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung. Wien, Berlin: LIT Verlag, S. 75–92
- Mattioli, Aram (2007): Das Horn von Afrika als Spielball der europäischen Mächte 1869 bis 1941. In: Kollmer, Dieter H. u. Mückusch, Andreas (Hrsg.), Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 67–75
- Merten, Detlef (1975): Rechtsstaat und Gewaltmonopol: überarbeiteter Text der Antrittsvorlesung am 10. Dez. 1973 an der Hochschule für Verwaltungswissenschaft in Speyer. Recht und Staat in Geschichte und Gegenwart. Tübingen: Mohr
- Middleton, Roger (2008): Piracy in Somalia. Threatening global Trade, feeding local wars. Chatham House Briefing Paper, Africa Programme BP 08/02
- Møller, Bjørn (2009a): Piracy off the coast of Somalia. Copenhagen: Danish Institute for International Studies. Brief Report
- Møller, Bjørn (2009b): Piracy, maritime Terrorism and naval strategy. Copenhagen: Danish Institute for International Studies. Report: 2009:02
- Møller, Bjørn (2009c): The Somali Conflict. The role of External Actors. Copenhagen: Danish Institute for International Studies. Report: 2009:03

- Mückusch, Andreas (2007): Kriegerische Konflikte im 20. Jahrhundert. In: Kollmer, Dieter H. u. Mückusch, Andreas (Hrsg.), Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 87–97
- Müller, Harald (2010): Konflikte der Zukunft. In: Roithner, Thomas (Hrsg.), Söldner, Schurken, Seepiraten. Von der Privatisierung der Sicherheit und dem Chaos der „neuen“ Kriege. Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung. Wien: LIT, S. 31–46
- Münkler, Herfried (2002): Die neuen Kriege. Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung. Reinbeck bei Hamburg: Rowolt Verlag
- Murphy, Martin N. (2007): Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The threat to international security. The Adelphi Papers: Volume 47, Issue 388
- Niemann, Renate (2002): Piratengesellschaften–Vorläufer der Demokratie oder Sodom und Gomorrha? In: Roder, Hartmut (Hrsg.), Piraten. Abenteuer oder Bedrohung?. Bremen: Edition Temmen, S. 66–75
- Nincic, Donna (2009): Maritime Piracy in Africa: The humanitarian dimension. In: Baker, Deane–Peter (Hrsg.), African maritime Security. African Security Review, vol. 18, no. 3, S. 2–16
- Parker, Geoffrey (1988): The military revolution. Military innovation and the rise of the West, 1500–1800. Cambridge: Cambridge University Press
- Ploch, Lauren (2011): Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service: Report for Congress
- Pohl, Manfred (2001): Piraterie in Südostasien. Ein Gewerbe mit staatlicher Unterstützung? In: Reiter, Erich (Hrsg.), Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001. Hamburg: Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, S. 61–73
- Popitz, Heinrich (1992): Phänomene der Macht. 2. Auflage. Siebeck / Tübingen: Mohr
- Porter, Bruce D. (1994): War and the rise of the state. The military foundations of modern politics. New York: The Free Press

- Rahman, Chris (2007): The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia. In: Lehr, Peter (Hrsg.), Violence at Sea. Piracy in the Age of global Terrorism. New York: Routledge, S. 183–198
- Ressler, Volker (2007): Einflussnahme der Supermächte USA und Sowjetunion während des Kalten Krieges. In: Kollmer, Dieter H. u. Mückusch, Andreas (Hrsg.), Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 77–85
- Roberts, Michael (1986): Die militärische Revolution 1560–1660. In: Hinrichs, Ernst (Hrsg.), Absolutismus. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 273–343
- Roder, Hartmut (2002): Piratenabwehr heute: Heldentat oder sinnloses Unterfangen? In: Roder, Hartmut (Hrsg.), Piraten. Abenteuer oder Bedrohung?. Bremen: Edition Temmen, S. 6–19
- Rotberg, Robert I. (2004): The Failure and Collapse of Nation–States: Breakdown, Prevention, and Repair. In: Rotberg, Robert I. (Hrsg.), When states fail: causes and consequences. Princeton: Princeton University Press, S. 1–50
- Sakhuja, Vijay (2007): Sea Piracy in South Asia. In: Lehr, Peter (Hrsg.), Violence at Sea. Piracy in the Age of global Terrorism. New York: Routledge, S. 23–36
- Sattler, Christoph (1971): Die Piraterie im modernen Seerecht und die Bestrebungen der Ausweitung des Pirateriebegriffes im neuen Völkerrecht. Inauguraldissertation. Bonn
- Schneckener, Ulrich (2006): States at Risk. Zur Analyse fragiler Staatlichkeit. In: Schneckener, Ulrich (Hrsg.), Fragile Staatlichkeit. „States at Risk“. Zwischen Stabilität und Scheitern. Baden – Baden: Nomos, S. 9–42
- Schneider, Henrike (2011): In der Mitte der Welt. Der Indische Ozean als geostrategischer Raum und doktrinäre Herausforderung. Österreichische Militärische Zeitschrift (Online–Ausgabe), Ausgabe 3, S. 26–34
- Schubert, Ulf – Manuel (2005): Staatszerfall als Problem des internationalen Systems. Marburg: Tectum–Verlag

- Skalweit, Stephan (1975): Der „moderne Staat“. Ein historischer Begriff und seine Problematik. Opladen: Westdeutscher Verlag
- Soest, Hans von (2009): Die Rückkehr der Piraterie in den internationalen Beziehungen. Neue Kriege und Piraterie am Fallbeispiel Somalia. Norderstedt: Grin Verlag
- Starkey, David J. / Payne, Kevin (2002): „Beide vom gleichen Schlag?“ – Piraten und Kaperfahrer, 1560 – 1856. In: Roder, Hartmut (Hrsg.), Piraten. Abenteuer oder Bedrohung?. Bremen: Edition Temmen, S. 20–41
- Stehr, Michael (2004): Piraterie und Terror auf See. Nicht-staatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1900–2004; ein Handbuch. Berlin: Köster
- Stinner, Rainer (2009): Atalanta hat die falsche Strategie. Der Auftrag lautet, Piraten zu bekämpfen–und nicht nur Schiffe zu begleiten. Internationale Politik, Juli / August 2009, S. 111–113
- Storey, Ian (2008): Securing Southeast Asia's Sea Lanes. A Work in Progress. Asia Policy, number 6, The National Bureau of Asian Research, Seattle & Washington, S. 95–127
- Struwe, Lars Bangert (2009): For a Greater Horn of Africa Sea Patrol. A Strategic Analysis of the Somali Pirate Challenge. Danish Institute for Military Studies
- Terlinden, Ulf (2007): Clanstrukturen und ethnische Gruppen am Horn von Afrika. In: Kollmer, Dieter H. u. Mückusch, Andreas (Hrsg.), Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika. Paderborn: Ferdinand Schöningh, S. 171–179
- Trotha, Trutz von (1995): Ordnungsformen der Gewalt oder Aussichten auf das Ende des staatlichen Gewaltmonopols. In: Nedelmann, Brigitta (Hrsg.), Politische Institutionen im Wandel. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Sonderhefte: 35, Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 129–166
- Warner, Lesley Anne (2010): Pieces of Eight. An Appraisal of U.S. Counter-piracy Options in the Horn of Africa. Naval War College Review, Vol. 63, No. 2, S. 61–87

- Wimmer, Hannes (2000): Die Modernisierung politischer Systeme: Staat, Parteien, Öffentlichkeit. Wien: Böhlau
- Wimmer, Hannes (2009): Gewalt und Gewaltmonopol des Staates. Wien: LIT

Internetquellen:

- ABC News: U.S. Navy Apprehends Somali Pirates for the First Time
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://abcnews.go.com/blogs/politics/2009/02/us-navy-apprehends/>
- Abendblatt: Angeklagte gestehen Überfall auf Containerschiff "Taipan"
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.abendblatt.de/hamburg/polizeimeldungen/article1752496/Angeklagte-gestehen-Ueberfall-auf-Containerschiff-Taipan.html>
- Der Tagesspiegel: Was passiert mit den festgenommenen Piraten?
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.tagesspiegel.de/zeitung/somalia-was-passiert-mit-den-festgenommenen-piraten/1464754.html>
- Deutsche Marine: Deutscher Beitrag am Horn von Afrika beendet
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
http://www.marine.de/portal/a/marine!/ut/p/c4/PYyxDoJAEET_aPfOQoidxmhmJJaI3XKssHjckfXAxo8XCp1JXvMmg3ecG2iShpLEQB5vWDrZVG_oSYGeaWTvGUhdKxN01OrKWAORHxUri2v_mxcWy1nN4GLgtDBxSDKzUUpRYYia_GJG1dmA1Fgau9-ZzPxiP_m6yl_nzOany-GKQ99vwwjWrqw!/
- Dohrenbusch, Wim (2009): Die Korsaren aus einem zerfallenen Staat
heruntergeladen am, 15. Jänner 2012 unter:
<http://www.tagesschau.de/ausland/piraten348.html>
- FAZ: Deutsche Marine überstellt somalische Piraten
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/kurzer-prozess-in-kenia-deutsche-marine-ueberstellt-somalische-piraten-1919111.html>

- FIS: Combined Task Force 151
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/344018/>
- FIS: EU NAVFOR Somalia–Operation Atalanta
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/344039/>
- Global Security: Pirates
heruntergeladen am, 15. Jänner 2012 unter:
<http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>
- Lehr, Peter (2009): Somali Piracy: The Next Iteration. Perspectives on Terrorism. Vol. 3,. No. 4
heruntergeladen am, 15. Jänner 2012 unter:
<http://www.terrorismanalysts.com/pt/index.php/pot/article/view/80/html>
- Maritime Administration (2009): Horn of Africa: Threat Factors for Commercial Shipping and Forecast of Pirate Activity Through 2009
heruntergeladen am, 15. Jänner 2012 unter:
http://www.marad.dot.gov/documents/Factors_Affecting_Pirate_Success_HOA.pdf
- Maritime Security Centre: EU Operation Atalanta
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.mschoa.org/Pages/EUNAVFOREUOPERATIONATALANTA.aspx>
- NATO Topic: Counter-piracy operations
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm
- Oceans Beyond Piracy: The Economic Cost of Piracy
heruntergeladen am, 15. Jänner 2012 unter:
http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Summary.pdf

- Spiegel online: Phantom-Piraten beschäftigen deutsche Richter
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,728793,00.html>
- Spiegel online: Spektakuläre Aktion vor Somalia
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,687323,00.html>
- Spiegel online: Verhaftete Piraten auf dem Weg nach Deutschland
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.spiegel.de/panorama/justiz/0,1518,688988,00.html>
- TAZ: Piraten sind einfach nur Kriminelle
heruntergeladen am, 20. Jänner 2012 unter:
<http://www.taz.de/!27807/>
- UNCLOS (1982): United Nations Convention on the Law of the Sea, Agreement relating to the implementation of Part XI of the convention
heruntergeladen am, 14. Dezember 2011, unter:
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

8. *Abkürzungsverzeichnis*

AIS	Automatic Identification System
AMARSECTIVE	Asia Maritime Security Initiative
ASEAN	Verband Südostasiatischer Nationen
CTF	Combined Task Force
EU NAVFOR	European Union Naval Force Somalia Operation
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
LLAR	Low–Level Armed Robbery
MCH	Major Criminal Hijack
MLAAR	Medium–Level Armed Assault and Robbery
MSCHOA	Maritime Security Center Horn of Africa
MSPA	Maritime Security Patrol Area
MSSI	Malacca Straits Security Initiative
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NAVCENT	Naval Forces Central Command
NGO	Non-Governmental Organisation
ONI	Office of Naval Intelligence
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
SNA	Somali National Alliance
SNMG	Standing NATO Maritime Group
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UIC	Union of Islamic Courts
UNCLOS	United Nation Convention of the Law of the Sea
UNITAF	United Task Force
UNO	United Nations Organisation
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNOSOM	United Nations Operation in Somalia
UNSCR	United Nations Security Council Resolution
USA	Vereinigte Staaten von Amerika
VLCC	Very Large Crude Carriers

Abstract (Deutsch)

Die Piraterie zur See hat in den letzten Jahren immer mehr das Interesse der Medien und somit auch der Öffentlichkeit geweckt. Berichte von Entführungen großer Frachtschiffe, Tanker oder, in letzter Zeit auch vermehrt Kreuzfahrtschiffe und Yachten, verunsichern die Menschen auf den Meeren und sind eine Gefahr für die Staaten aus denen die angegriffenen Schiffe kommen. Die vorliegende Arbeit stellt sich die Frage, ob es einen Zusammenhang zwischen einem vermehrten Auftreten von Piraterie und der Stabilität von Staaten gibt. So kann man vermuten, dass die Piraterie häufig in Regionen vorkommt, in denen die Staaten von denen aus die Piraten operieren, schwache oder gescheiterte Staaten sind.

Piraterie ist kein neues Phänomen. Sie kann beobachtet werden, so lange es Seefahrt gibt und somit ein attraktives Ziel für Angriffe existiert. In der Arbeit werden anhand von zwei Fallbeispielen die unterschiedlichen Erscheinungsformen der Piraterie in verschiedenen Regionen der Welt analysiert. Somalia und die Straße von Malakka sind für das Wirtschaftssystem und den Handel von großer Bedeutung. Eine Vielzahl der weltweiten Schifffahrtstransporte werden über diese Seerouten abgewickelt. So besteht ein großes Interesse der Staaten, die Durchfahrt auf diesen Routen sicher zu gestalten. So wird auch auf die getroffenen Maßnahmen eingegangen, die versuchen sollen, die Piraterie aktiv zu bekämpfen und präventiv vorzubeugen. Abschließend wird ein Ausblick gewagt, um die bereits getroffenen Maßnahmen zu bewerten und Vorschläge für Maßnahmen in der Zukunft zu geben.

Abstract (Englisch)

Piracy at sea has increasingly attracted the interest of the media and the public in recent years. Because of a huge amount of reports of kidnappings of large cargo ships, tankers or cruise ships and yachts, people feel more and more insecure on the seas. So piracy has become a threat to the countries from where the attacked ships come. The present study raises the question whether there is a correlation between an increased incidence of piracy and the stability of states. It is suspected, that piracy often occurs in regions where the states from which the pirates operate, are weak or failed states.

Piracy is not a new phenomenon. It can be seen as long as merchant shipping exists and becomes an attractive target for attacks. In the work there is an analysis of piracy because of two case examples. The various forms of piracy in different regions of the world, Somalia and the Strait of Malacca, can be seen. Also for the economy and the worldwide trade, these sea routes are of a great importance. A huge amount of vessels transport every day many goods via this sea routes. So there is also a great interest in the states to make this sea routes safer and to prevent piracy attacks. It is also an analysis of measures taken by the states, which will try to combat piracy actively and will help to avoid pirate attacks. Finally, an outlook tries to assess the measures already taken and gives suggestions for action in the future.

Lebenslauf

Zur Person:

Name: Klaus Rosenmayer
Email Adresse: rosenmayer@utanet.at
Geburtsdatum: 30. April 1986
Geburtsort: Gmünd, Niederösterreich

Ausbildung:

1996 bis 2004: Bundesrealgymnasium Gmünd
Matura mit naturwissenschaftlichem Schwerpunkt

2005 bis 2006: Studium der Humanmedizin an
der Medizinischen Universität Wien

seit 2006: Studium der Politikwissenschaft
an der Universität Wien
Schwerpunkte: Österreichische Politik, Policy-Analyse
und Politische Ökonomie und Politische Theorien

Arbeitserfahrung:

2005 bis 2006: Ableistung des Zivildienstes beim Österreichischen
Roten Kreuz, Landesverband Niederösterreich

2007 bis 2011: jeweils ein Monat Urlaubsvertretung beim Landesverband
Niederösterreich, Bezirksstelle Gmünd

Sept. 2008: Mitarbeit beim Nationalratswahlkampf