

No. 314D

23.04.2008

BOFAXE



Die rechtlichen Grundlagen der internationalen Piratenjagd

Autor und Nachfragen

Ass. iur. Felix Boor
Wiss. Mitarbeiter am
Lehrstuhl für Öff. Recht,
insbes. Europarecht,
Völkerrecht und Int.
Wirtschaftsrecht von
Prof. Dr. Adelheid
Puttler, LL.M.

Nachfragen:
felix.boor@rub.de

Weitgehend unbeachtet von der Weltöffentlichkeit und bereits in vielen europäischen Köpfen in die Historie verbannt, kommt es in verschiedenen Regionen der Welt wieder vermehrt zu räuberischen Übergriffen auf die internationale Personen- und Handelsschifffahrt. Im vergangenen Jahr hat das International Maritime Bureau in Kuala Lumpur 263 Angriffe registriert. Insbesondere die Situation vor der Küste Nigerias und Somalias wird dort mit zunehmender Sorge beobachtet.

Bereits im Jahre 1982 haben die Staaten im Art. 100 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) die Pflicht der Staaten zur Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Seeräuberei festgeschrieben. Trotzdem sind auch moderne Kriegsschiffe nicht unbedingt dem drängenden Problem der Seeräuberei gewachsen. Zumindest wenn sich die Piraten bereits auf einem gekaperten Schiff befinden, bestehen technische Probleme der Bekämpfung: Das Entern gehört wohl zu den schwierigsten Aufgaben eines modernen Flottengeschwaders. Eine Aufgabe, der es im Regelfall durch fehlende Spezialeinsatzkräfte nicht oder nur mit sehr unbefriedigendem Ergebnis nachkommen kann. Auch im aktuellen Fall der französischen Luxusjacht „Le Ponant“ hat die französische Regierung nicht reguläre Seestreitkräfte, sondern Spezialeinsatzkräfte nach Djibuti entsandt, obwohl in unmittelbarer Nähe eine französische Fregatte mit Luftunterstützung kreuzte.

On the Web

<http://www.ifhv.de>

Abgesehen von diesen technischen Problemen stellen sich dem Kommandeur eines Kriegsschiffs aber auch rechtliche Probleme bei der Bekämpfung von Piraten, insbesondere im Falle der Küstenpiraterie. Grundlage des Aufbringens eines Seeräuberschiffs oder eines Schiffes, das von Piraten gekapert worden ist, sind Art. 105, 101 UNCLOS. Hiernach werden durch das Abkommen nur solche räuberischen Handlungen als „Piraterie“ erfasst, die zu privaten Zwecken auf Hoher See, also außerhalb der Territorialgewässer eines Küstenstaates, begangen werden. Auf Hoher See darf daher jeder Staat gegen die so definierte Piraterie gewaltsam vorgehen.

Focus

Forderung des franz. Staatspräsidenten Sarkozy nach mehr Sicherheit der zivilen Schifffahrt nach der Entführung der Luxusjacht „Le Ponant“ durch somalische Piraten (FAZ vom 17.04.2008: „Piraten in Paris“); Entführung eines Fischereischiffs durch Piraten (FAZ vom 22.04.2008: „Piraten entführen Fischereischiff vor Somalia“).

Dieses Recht, gegen Piraterie vorzugehen, kann zu einer Verpflichtung erwachsen, nämlich in dem Fall, dass ein ziviles Schiff um militärischen Beistand bittet, weil die Besatzung durch einen räuberischen Angriff auf Leib und Leben gefährdet wird. Es liegt hier ein Seenotfall im Sinne des Art. 98 UNCLOS vor. Das Kriegsschiff ist dann zur Hilfeleistung auf Hoher See und damit zum Einsatz der erforderlichen Gewalt zur Abwendung der drohenden Gefahr für Leib und Leben verpflichtet.

In den Hoheitsgewässern eines Küstenstaates hat dieser hingegen regelmäßig die alleinige Befugnis, die Delikte zu verfolgen und Hilfe zu leisten. Die territoriale Souveränität verhindert regelmäßig das selbständige Eingreifen des ausländischen Kriegsschiffes. Selbst bei einem Notsignal aus fremden Territorialgewässern kann es nur dann tätig werden, wenn der Küstenstaat erkennbar untätig bleibt oder ausdrücklich einem Eingreifen zustimmt.

Wenn der französische Präsident Sarkozy nun für eine Verpflichtung der Küstenstaaten plädiert, im Falle des Fehlens einer funktionsfähigen Küstenwache in ihren Hoheitsgewässern Staaten zu zwingen, in ihren Hoheitsgewässern die Überwachung durch Schiffe einer neu zu gründenden internationalen Hochsee-Patrouille zuzulassen, dann muss man feststellen, dass wenigstens zurzeit die rechtliche Grundlage für ein solches Vorgehen nicht gegeben ist. Abgesehen von einer möglichen vertraglichen Grundlage kann hier nur über ein Mandat des UN-Sicherheitsrates unter den Voraussetzungen des Kapitels VII der UN-Charta ein solches Vorgehen begründet werden.

Ob ein Staatsschiff zur Rettung eines Schiffes der eigenen Nationalität innerhalb der Territorialgewässer eines fremden Staates Gewalt auch ohne vorhergehende Zustimmung des Küstenstaates anwenden kann, ist noch nicht abschließend geklärt. Im Regelfall kommt es in solchen Fällen zur Absprache zwischen Küstenstaat und dem jeweiligen Kommandanten, sodass hier Staatenpraxis für solche Fälle nur schwer feststellbar ist. In Anlehnung an das israelische Eingreifen zur Rettung eigener Staatsangehöriger im Zusammenhang mit einer Flugzeugentführung im ugandischen Entebbe 1976, das keine Proteste anderer Staaten zur Folge hatte, ist jedoch davon auszugehen, dass eine begrenzte Aktion zur Rettung eigener Staatsangehöriger wohl zulässig sein kann.

Verantwortung

Die BOFAXE werden vom Institut für Friedenssicherungsrecht und Humanitäres Völkerrecht der Ruhr-Universität Bochum herausgegeben: IFHV, NA 02/33 Ruhr-Universität Bochum, 44780 Bochum. Tel: 0049234/3227366, Fax: 0049234/3214208.

Die BOFAXE werden vom Deutschen Roten Kreuz unterstützt. **Für den Inhalt ist der jeweilige Verfasser allein verantwortlich.**