

Doris König / Tim René Salomon

# Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen – Rechtliche Implikationen

PiraT-Arbeitspapiere zur Maritimen Sicherheit Nr. 2, März 2011



**IFSH**

Institut für Friedensforschung  
und Sicherheitspolitik  
an der Universität Hamburg

**TUHH**  
Technische Universität Hamburg-Harburg

**BUCERIUS LAW SCHOOL**  
HOCHSCHULE FÜR RECHTSWISSENSCHAFT

**DIW BERLIN**



Institut für strategische Zukunftsanalysen  
der Carl-Friedrich von Weizsäcker Stiftung UG

## Über die Autoren



**Prof. Dr. Doris König** M.C.L. (University of Miami) ist Inhaberin des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, Allgemeine Staatslehre, Völker- und Europarecht an der Bucerius Law School, Hamburg. Nach dem Zweiten Juristischen Staatsexamen arbeitete sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institut für Internationales Recht an der Universität in Kiel. Der Promotion im Bereich des internationalen Seerechts folgte eine Tätigkeit als Richterin am Landgericht Hamburg (1989 bis 1992). Im Anschluss daran kehrte sie als wissenschaftliche Assistentin an das Kieler Walther-Schücking-Institut für Internationales Recht zurück. Im Dezember 1998 folgten die Habilitation mit einer Arbeit zur verfassungsrechtlichen Problematik des europäischen Integrationsprozesses und die Erteilung der *venia legendi* für die Fächer "Öffentliches Recht, einschließlich Allgemeine Staatslehre, Völker- und Europarecht". Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Recht der europäischen Integration, dem internationalen See- und Umweltrecht mit seinen Bezügen zum internationalen Wirtschaftsrecht und dem internationalen Menschenrechtsschutz.



**Tim René Salomon**, LL.B., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Frau Prof. Dr. König. Während des juristischen Studiums an der Bucerius Law School von 2005 bis 2009, welches er 2010 mit dem ersten Staatsexamen abschloss, verbrachte er Studien- und Arbeitsaufenthalte in Neuseeland und Tonga, spezialisierte sich im Völkerrecht und Europarecht und arbeitete zeitweilig am Internationalen Seegerichtshof. Seit Januar 2011 ist er Associate der International Max Planck Research School for Maritime Affairs.

## Impressum

Diese Arbeitspapierreihe wird im Rahmen des Verbundprojekts „Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit: Indikatoren, Perzeptionen und Handlungsoptionen (PiraT)“ herausgegeben. Neben dem Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH), das die Konsortialführung übernimmt, sind das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) sowie die Bucerius Law School (BLS) beteiligt; das Institut für strategische Zukunftsanalysen (ISZA) der Carl-Friedrich-von-Weizsäcker-Stiftung ist Unterauftragnehmer des IFSH. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Forschungsprogramms für die zivile Sicherheit der Bundesregierung zur Bekanntmachung „Sicherung der Warenketten“ ([www.sicherheitsforschungsprogramm.de](http://www.sicherheitsforschungsprogramm.de)) gefördert.

**PiraT** strebt ein Gesamtkonzept an, bei dem politikwissenschaftliche Risikoanalysen und technologische Sicherheitslösungen mit rechtlichen und wirtschaftlichen Lösungsvorschlägen verknüpft werden mit dem Ziel, ressortübergreifende staatliche Handlungsoptionen zur zivilen Stärkung der Seehandelssicherheit zu entwickeln.

Die „PiraT-Arbeitspapiere zu Maritimer Sicherheit/ PiraT-Working Papers on Maritime Security“ erscheinen in unregelmäßiger Folge. Für Inhalt und Aussage der Beiträge sind jeweils die entsprechenden Autoren verantwortlich. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des IFSH.

*Anfragen sind zu richten an:*

Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH)  
Dr. Patricia Schneider, Beim Schlump 83, D-20144 Hamburg  
Tel.: (040) 866 077 - 0, Fax.: (040) 866 36 15, E-Mail: [schneider@ifsh.de](mailto:schneider@ifsh.de)  
Internet: [www.ifsh.de](http://www.ifsh.de) und [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)

## Danksagung

Die Verfasser danken Herrn *Thilo Neumann* für seine hilfreichen Gedanken und Anmerkungen mit denen er zu diesem Aufsatz beigetragen hat. Herrn *Sebastian tho Pesch* wird für die Hilfe bei der redaktionellen Fertigstellung gedankt. Alle verbleibenden Fehler und Unzulänglichkeiten liegen selbstverständlich allein in der Verantwortung der Verfasser.

## Hinweis

Eine gekürzte und aktualisierte Form dieser Analyse wird voraussichtlich im Heft 2/2011 der Zeitschrift für rechtswissenschaftliche Forschung (Rechtswissenschaft) erscheinen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Executive Summary .....</b>	<b>4</b>
<b>A. Vorüberlegungen.....</b>	<b>5</b>
<i>I. Hintergründe bewaffneten zivilen Schutzes und heutige Praxis .....</i>	<i>6</i>
<i>II. Diskussion in Deutschland .....</i>	<i>8</i>
<i>III. Bewaffnung der Besatzung .....</i>	<i>10</i>
<b>B. Zulässigkeit und Modalitäten nach dem Völkerrecht .....</b>	<b>11</b>
<i>I. Flaggenstaatsjurisdiktion .....</i>	<i>11</i>
<i>II. Friedliche Durchfahrt und Küstenstaatsjurisdiktion .....</i>	<i>11</i>
1. <i>Friedliche oder unfriedliche Durchfahrt (Art. 19 SRÜ).....</i>	<i>11</i>
2. <i>Küstenstaatsjurisdiktion .....</i>	<i>12</i>
a.) <i>Gesetze zur friedlichen Durchfahrt.....</i>	<i>12</i>
b.) <i>Durchsetzung der territorialen Strafgerichtsbarkeit.....</i>	<i>14</i>
c.) <i>Versicherungsrechtlicher Exkurs.....</i>	<i>15</i>
d.) <i>Bisherige Staatenpraxis von Küstenstaaten .....</i>	<i>15</i>
<i>III. Hafenstaatsjurisdiktion .....</i>	<i>17</i>
<i>IV. Zwischenergebnis.....</i>	<i>18</i>
<i>V. Grenzen des Einsatzes privater Sicherheitsdienstleister .....</i>	<i>18</i>
1. <i>Aufbringen bei Abwehrmaßnahmen und Hilfeleistungspflicht .....</i>	<i>19</i>
2. <i>Kaperei .....</i>	<i>20</i>
<i>VI. Völkerrechtliche Verantwortlichkeit .....</i>	<i>22</i>
<i>VII. Ergebnis.....</i>	<i>23</i>
<b>C. Europarecht und private Sicherheitsdienste.....</b>	<b>24</b>
<b>D. Anforderungen im deutschen Recht .....</b>	<b>25</b>
<i>I. Gewerbeordnung und Verfassungsrecht.....</i>	<i>25</i>
1. <i>Gesetzliche Konzeption und Anwendung auf maritime Sicherheitsdienste .....</i>	<i>26</i>
2. <i>Das Gewaltmonopol als Grenze .....</i>	<i>27</i>
3. <i>Folgerung und Würdigung der Rechtslage .....</i>	<i>28</i>
<i>II. Waffengesetz .....</i>	<i>30</i>
<i>III. Strafbarkeit der Sicherheitsdienste .....</i>	<i>31</i>
1. <i>Gegenwärtigkeit des Angriffs.....</i>	<i>32</i>
2. <i>Schusswaffengebrauch und Notwehr mit Todesfolge .....</i>	<i>33</i>
3. <i>Irrtümer bei der Einordnung von Angriffssituationen .....</i>	<i>33</i>
4. <i>Zwischenergebnis .....</i>	<i>34</i>
<i>IV. Exkurs: Rolle des Kapitäns: zwischen Seemannsgesetz und SOLAS .....</i>	<i>34</i>
<i>V. Ergebnis.....</i>	<i>35</i>
<b>E. Nutzen von Sicherheitsdiensten und abschließende Betrachtungen.....</b>	<b>35</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>41</b>

## Executive Summary

Private security companies are playing an increasing role in counter-piracy measures adopted by ship-owners all around the world. For vessels flying the US flag, employing guards in high-risk areas is a legal obligation. Also, in the USA, authors are repeatedly suggesting to issue letters of marque in order to enable private companies to deal with Somalian pirates. In Germany, the discussion has focused on soldiers or police on board vessels passing through piracy-infested areas, as ship-owners proved reluctant to employ private companies. However, the adoption of such a strategy seems unlikely, due to limited personnel with the necessary training. After the recent failure of security concepts such as safe-rooms and training of the crew in the case of the *Beluga* Nomination, private agencies are more and more frequently used by German shipping companies. However, legal uncertainty has been a major factor in the discussions surrounding the debate on this topic and has even prompted ship-owners to deliberate flagging out their ships or not returning to the German flag in the first place. With regard to those uncertainties, some ship-owners have claimed that Germany does not allow private security companies on board German-flagged vessels. Some have stated that guards will most likely provoke criminal liability, if they defend a vessel, while others have argued that private security agencies will themselves be qualified as pirates under international law. None of these statements has proven to be correct.

The growing confusion amongst ship owners, with regard to the legal consequences of employing armed guards on board their vessels justifies a legal analysis, which is aimed at outlining the legal framework regulating activities of private security companies on vessels. Moreover, the analysis shows legal areas, which demand legislative reform and regulation. Apart from the legal issues surrounding the trend to employ private security companies, the factual problems need to be examined closely prior to perpetuating the strategy of employing armed guards. Fears of escalation of the piratical attacks are well-justified. If Somalian pirates are confronted with an increasing number of armed vessels, they will need to adapt their tactics and e.g. attack with numerous skiffs. Such an escalation would bear considerable risks for the crew and vessel. Looking at the situation, it seems naïve to think that employing private security agencies is the solution to the piracy problem.

This analysis shows that, in addition to these factual issues, there are numerous legal downsides to employing private security companies. Apart from obvious problems with applicable flag State jurisdictions, coastal State jurisdictions may claim a right to regulate or even outlaw armed commercial vessels in their territorial waters. Port State jurisdictions could also decide to exercise their criminal law. When authorities find armed personnel on board trade vessels within their ports, this could moreover be seen as breaching import regulations. Furthermore, violating a state's coast and/or port regulations may have serious consequences with regard to insurance cover. German law, however, has proven to be more open to employing private security companies than practitioners tend to think. The prerequisites of government authorization for maritime security companies are comparatively easy to fulfill. The law of arms allows for the carrying of certain weapons by private guards. Criminal law offers a wide-range of grounds for justification in cases of self-defense. Nevertheless, the downsides of employing private guards seem to outweigh the advantages by far.

## A. Vorüberlegungen

Im Rahmen des weltweiten Anstiegs der Piraterie versuchen Reeder mit verschiedenen Maßnahmen verstärkt die Sicherheit ihrer Schiffe zu gewährleisten und dieser neuaufkeimenden Bedrohung zu begegnen. Die Handelsschiffahrt nimmt zunehmend nicht nur wegen der steigenden Höhe der geforderten Lösegelder für erfolgreich entführte Schiffe Schaden. Die Schiffseigner und letztlich auch die Verbraucher sind betroffen, wenn Reeder auf lange und deshalb kostenintensive Umwege ausweichen müssen, erneut gestiegene Versicherungsprämien zahlen, in bauliche Veränderungen an Schiffen investieren und Schwierigkeiten haben, Personal für gefährliche Routen zu finden.<sup>1</sup> Unabhängig von dem volkswirtschaftlichen Schaden, den die Seeräuber verursacht, ist in letzter Zeit auch die Sorge um die Geiseln gestiegen. Im Fall der jüngst entführten US-amerikanischen Yacht *Quest* war eine deutliche Eskalation der Gewalt zu verfolgen, als die Seeräuber wohl in Erwartung einer militärischen Befreiungsaktion die vier Geiseln töteten.<sup>2</sup> Im Fall der entführten *Beluga Nomination* wurde ferner die begrenzte Absicherungswirkung von baulichen Veränderungen, etwa der Einrichtung eines geschützten Raums (Zitadelle) deutlich - die Seeräuber hatten genug Zeit die Decke des Raums aufzuschweißen.<sup>3</sup> Immer stärker tritt, auch wegen des Mangels an Alternativen, die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste in den Fokus der Reeder. Diesbezüglich ist zwischen dem Einsatz privater Dienste an Bord von Handelsschiffen und an Bord von Begleitbooten,<sup>4</sup> die jeweils bereits Realität sind, sowie dem neuesten Vorschlag aus den USA, private Sicherheitsdienste auf

---

<sup>1</sup> Nach einer Umfrage von *PricewaterhouseCoopers* lassen um die 40% der Reeder ihre Schiffe Umwege fahren (2009: 21%); 62% berichteten über nochmals gestiegene Versicherungsprämien (2009 berichteten dies bereits 52%); ca. 50% investieren in bauliche Veränderungen, Mannschaftsschulungen und ähnliches und ca. 25% haben Schwierigkeiten Personal für gefährliche Routen zu finden (2009: 20%), *PricewaterhouseCoopers*, Deutsche Schiffahrt: Wege aus der Krise, 2010. Auch im Rahmen des Projekts *Piraterie und maritimer Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit* (PiraT) wird eine Befragung der Reeder und Versicherer unternommen, die voraussichtlich im Mai 2011 auf der Projekthomepage ([www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu)) veröffentlicht wird und aktuelle Daten hinsichtlich dieser Themenkomplexe liefern wird. Neuere Entwicklungen verstärken den Trend kostenintensiver Gegenmaßnahmen noch weiter. So wurde zuletzt seitens des *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) angedroht die gesamte Region zu boykottieren, *van Marle/Meade*, Industry threatens to re-route vessels in an attempt to force action on piracy protection, *Lloyd's List* vom 7.2.2011; *Leander*, Consumers will pay for Indian Ocean boycott, *Lloyd's List* vom 9.2.2011.

<sup>2</sup> *Gatsiounis*, Ruthless new breed of Somali pirates craves riches, not revenge, *Washington Times* vom 28.2.2011, S. 1; zu den Todesopfern auf der *Beluga Nomination Schaaf*, Reederei wappnet sich gegen Piraten, *Financial Times Deutschland* vom 7.2.2011, S. 9; *Ritter*, Die Piraten haben den Bootsmann erschossen, Interview mit Niels Stolberg, *FAZ.net* vom 1.2.2011.

<sup>3</sup> *Höges/Stark/Ulrich*, Messer am Hals, *Spiegel* vom 31.1.2011, S. 32 (33).

<sup>4</sup> Das britische Unternehmen *SeaMarshals* ([www.seamarshals.com](http://www.seamarshals.com)), welches von einer schwedischen Familie mit Hintergrund im Schrotthandel und Küstenschiffahrt geführt wird, nutzt z.B. ausrangierte Patrouillenboote, die mit ehemaligen ukrainischen Spezialkommandosoldaten besetzt werden, unter der Flagge von Mongolei stehen und zu einem vergleichsweise günstigen Preis (ca. US\$10.000 pro Tag) angeboten werden, *Osler*, Sea Marshals is offering protection in the Gulf of Aden using converted naval vessels crewed by Ukrainian former special forces soldiers, *Lloyd's List* vom 15.9.2010. Der neueste Vorschlag kommt von der *Jardine Lloyd Thompson Group*, einer in London ansässigen Versicherungsgesellschaft, siehe dazu zuletzt *Osler*, Dobson to run private anti-piracy scheme, *Lloyd's List* vom 21.1.2011. Der Vorschlag sieht eine deutliche Aufstockung der vorhandenen privaten Schiffe um 20 Begleitschiffe vor, die auf Abruf stehen sollen. Deutsche Reeder haben sich allerdings bereits gegen diesen Vorschlag ausgesprochen, Deutsche Reeder gegen private Anti-Piraten-Flotte, *dw-world-Meldung* vom 27.10.2010.

eigenen Schiffen als offensive Piratenjäger mit Kaperbriefen einzusetzen,<sup>5</sup> zu unterscheiden.

### **I. Hintergründe bewaffneten zivilen Schutzes und heutige Praxis**

Der Gedanke, die Handelsflotte durch bewaffnete Einheiten an Bord der Handelsschiffe zu schützen, ist nicht neu, sondern geht auf eine amerikanische Praxis im 1. und 2. Weltkrieg zurück. Handelsschiffe wurden von Marinesoldaten (*United States Navy Armed Guards*) geschützt, da die Flotte der *US Navy* nicht groß genug war, um die Sicherheit der Handelsschiffahrt vor Bedrohungen aus der Luft und aus dem Wasser zu gewährleisten.<sup>6</sup> Im Rahmen der generellen Tendenz der Privatisierung sicherheitsrelevanter Tätigkeitsfelder<sup>7</sup> erscheint es zunächst wenig verwunderlich, dass auch der Schutz der Handelsschiffe in gefährdeten Gebieten heute von privaten Unternehmen durchgeführt werden soll.

Den eher abratenden Empfehlungen der *International Maritime Organization (IMO)*<sup>8</sup> zum Trotz, ermutigen ranghohe Offiziere der britischen und amerikanischen Marine die Reeder, über die Nutzung des Angebots privater Sicherheitsdienstleister nachzudenken.<sup>9</sup> Auch Versicherer, die grundsätzlich zurückhaltend auf bewaffnete Sicher-

International wird der Einsatz privater Sicherheitsunternehmen auf Handelsschiffen uneinheitlich beurteilt.

<sup>5</sup> Siehe unten S. 20 f. Im Folgenden werden diese Ermächtigungen als Kaperbriefe bezeichnet, wobei es sich terminologisch eher um sog. Markbriefe oder Markebriefe handelt. Der Begriff Kaperbriefe ist jedoch im Deutschen geläufiger. Im englischen Sprachgebrauch werden sowohl Kaper- als auch Markbriefe als *letters of marque* bezeichnet.

<sup>6</sup> Im ersten und zweiten Weltkrieg wurden Offiziere, Schützen, Funker sowie später Sanitäter und Radarspezialisten auf Schiffen eingesetzt. Während des ersten Weltkrieges waren es 384 Schiffe. Im zweiten Weltkrieg stieg die Zahl auf 6.236 Schiffe und insgesamt 144.970 Soldaten, *United States Congress*, Congressional Record, 106th Congress, 2nd Session, Vol. 146, Part 12, 6.9.2000, S. 17117.

<sup>7</sup> Grundlegend hierzu *Kämmerer*, Privatisierung, S. 388 ff.; *Holmqvist*, Private Security Companies The Case for Regulation, Stockholm International Peace Research Institute Policy Paper No. 9, Januar 2005; *Artelt*, Verwaltungskooperationsrecht – Zur Ausgestaltung der Zusammenarbeit von Polizei und Sicherheitswirtschaft.

<sup>8</sup> *IMO*, MSC.1/Circ.1333, Recommendation to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery Against Ships vom 26.6.2009, Annex, Rn. 5 "For legal and safety reasons, flag States should strongly discourage the carrying and use of firearms by seafarers for personal protection or for the protection of a ship."; Rn. 7 "The use of privately contracted armed security personnel on board ships may lead to an escalation of violence. The carriage of such personnel and their weapons is subject to flag State legislation and policies and is a matter for flag States to determine in consultation with shipowners, companies, and ship operators, if and under which conditions this will be allowed. Flag States should take into account the possible escalation of violence which could result from carriage of armed personnel on board merchant ships, when deciding on its policy."; *IMO*, MSC.1/Circ.1334, Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships vom 23.6.2009, Annex, Rn. 59 "With respect to the carriage of firearms on board, masters, shipowners and companies should be aware that ships entering the territorial sea and/or ports of a State are subject to that State's legislation. It should be borne in mind that importation of firearms is subject to port and coastal State regulations. It should also be borne in mind that carrying firearms may pose an even greater danger if the ship is carrying flammable cargo or similar types of dangerous goods."; Rn. 60 "The carrying and use of firearms by seafarers for personal protection or for the protection of a ship is strongly discouraged."; Rn. 63 "If armed security personnel are allowed on board, the master, shipowner, operator and company should take into account the possible escalation of violence and other risks."

<sup>9</sup> Zu den populären Fürsprechern gehört unter anderem *US General David Petraeus*, siehe dazu *Spearin*, Private Security, Somali Piracy, and the Implications for Europe: An Appropriate 'State' Response to a Contemporary Challenge, European Security and Defence Forum Workshop 2 Paper, Nov. 2009, S. 3; *Spearin*, A Private Security Solution to Somali Piracy?, *Naval War College Review* 63.4 (2010), S. 56 (57).

heitsmaßnahmen reagieren,<sup>10</sup> beginnen sich auf eine kommende Praxis mit privaten Sicherheitsdienstleistern einzustellen, indem sie Kooperationsverträge eingehen.<sup>11</sup> Aktuelle Schätzungen des Sicherheitsanalysten *Peter Cook* zufolge sind Sicherheitsdienste bereits auf 12-15% der Schiffe, die den Golf von Aden passieren, anwesend, wobei zwei Drittel dieser Dienste auch bewaffnet sind.<sup>12</sup> Diese Tendenz zur Bewaffnung der Handelsschiffahrt wird zukünftig angesichts der neuen Brutalität der Schiffsentführer wohl stark ansteigen.<sup>13</sup> Schiffe der US-amerikanischen Handelsflotte sind nach der *MARSEC Directive 104-6* der *US Coast Guard*, deren Inhalt im Detail geheim ist, bereits verpflichtet, einen „*approved security plan to prevent and defend against pirate attacks*“ vorzuweisen, der auch die Bewaffnung der Handelsschiffe vorsehen kann.<sup>14</sup> In den *Coast Guard Port Security Advisories 4-09* und *8-09* sind Informationen zu bewaffneten Sicherheitsdiensten enthalten und die Küstenwache verpflichtet US-Handelsschiffe, die das Horn von Afrika passieren, einen Sicherheitsdienst an Bord zu haben, wobei sie die Entscheidung, ob dieser bewaffnet oder unbewaffnet ist, letztlich beim Schiffseigner belässt.<sup>15</sup> Andernorts, in der Straße von Malakka, werden bereits seit Jahren private Sicherheitsdienste gegen Piraten beschäftigt, wobei der deutliche Rückgang der Piraterie in diesem Gebiet in erster Linie der regionalen Kooperation der Marine und Küstenwachen zugeschrieben werden muss.<sup>16</sup>

---

<sup>10</sup> *Guy*, Armed Guards prove a sticking point as insurers try to clarify cover, *Lloyd's List* vom 7.7.2010, der den Standpunkt der Versicherer mit folgenden Worten beschreibt: „*naturally not keen for vessels to be involved in high sea shootouts*“.

<sup>11</sup> *Phillips*, Pirate attacks trigger armed guard coverage, *Business Insurance* vom 14.12.2009, Vol. 43 Iss. 45, S. 4 f.; der Versicherungsmakler *Marsh Inc.* und *REDfour*, privater Sicherheitsdienstleister aus London bieten einen „*kidnap&ransom package deal*“ an, wobei die Versicherungsprämien bis zu 50% reduziert werden, wenn die Schiffe Sicherheitsleute von *REDfour* an Bord haben, siehe die Werbeanzeige bei *REDfour*: <http://www.redfour-group.com/news/5-kidnapransompackage.html> (zuletzt aufgerufen am 2.3.2011); ein ähnliches Angebot scheinen das Sicherheitsunternehmen *Hart Security* und der Versicherer *Swinglehurst Ltd.* anzubieten, *Harrelson*, Comment: Blackbeard meets Blackwater, *Am. U. Int'l L. Rev.* 25 (2009-2010), S. 283-312 (297); *Mineau*, Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy, *Journal of International Business & Law* (2010), S. 63-78 (71). Auch die *Jardine Lloyd Thompson Group* will herabgesetzte Prämien an die Nutzung vor Ort stationierter Begleitboote knüpfen.

<sup>12</sup> Zitiert in *Leander*, Security fears grow after hijackings and terror attack, *Lloyd's List* vom 9.8.2010.

<sup>13</sup> Zu den Reedereien, die bereits offen Sicherheitsdienste beschäftigen *Phillips* (Fn. 11); darüber hinaus haben griechische Schiffseigner wohl vermehrt u.a. jemenitisches privates Sicherheitspersonal beschäftigt, *Stares*, Governments should pay for naval protection, *Lloyd's List* vom 27.9.2010; explizit gegen bewaffnete Sicherheitsdienste auf ihren Schiffen hatte sich die *Maersk Line* ausgesprochen, *Porter*, Maersk Line rejects use of armed guards on ships, *Lloyd's List* vom 29.9.2010, die wohl neuerdings doch wieder auf private Dienste zurückgreift, *Pirates target the Maersk Alabama again*, CNN-Meldung vom 9.3.2011. Der geschäftsführende Gesellschafter der *Beluga Reederei Stolberg* reagierte auf die Tötung der Besatzungsmitglieder der *Beluga Nomination* mit der Umleitung seiner Schiffe um Südafrika und der Beschäftigung privater Sicherheitsleute, Interview mit *Stolberg* (Fn. 2); die *International Chamber of Shipping* hat am 15.2.2011 per Pressemitteilung angekündigt, dass sie die Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste für den Fall der Piraterie im Indischen Ozean nicht mehr ablehnt, sondern die Entscheidung jedem Schiffsbetreiber freigestellt.

<sup>14</sup> Bericht des *Government Accountability Offices*, *Maritime Security, Actions Needed to Assess and Update Plan and Enhance Collaboration among Partners Involved in Countering Piracy off the Horn of Africa*, September 2010, S. 58.

<sup>15</sup> Siehe Bericht des *Government Accountability Offices* (Fn. 14), S. 58, Fn. 6.

<sup>16</sup> *Liss*, Privatizing the Fight Against Somali Pirates, *Asia Research Centre*, Working Paper No. 152 (November 2008), S. 7 m.w.N.; *Liss*, *The Role of Private Security Companies in Securing the Malacca Straits*,

Verstärkt wird dieser Trend auch durch die Erfolge, welche die Sicherheitsdienstleister bis jetzt an Bord von Schiffen verzeichneten: so schützte ein Team von israelischen Sicherheitskräften an Bord der *MSC Melody* das Schiff durch Warnschüsse vor einem Angriff und Sicherheitskräfte auf der *Maersk Alabama* wehrten durch Schüsse auf Piraten einen Angriff ab.<sup>17</sup> Generell entspricht es der bisherigen Praxis der meisten Piratengruppen, bei bewaffneter Gegenwehr den Angriff abubrechen.

## II. Diskussion in Deutschland

Deutsche Reeder taten die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste lange als unerwünscht und rechtsunsicher ab und vertraten den Standpunkt, dass die deutsche Polizei oder die Marine für den Schutz der Schiffe sorgen sollte.<sup>18</sup> Um die Forderung nach hoheitlichem Schutz auf den Handelsschiffen durchzusetzen, befinden sich die Reeder auch weiterhin in einem engen Dialog mit den Bundesministerien.<sup>19</sup> Wenn dieser Vorschlag auch wünschenswert erscheint und es erste positive Signale aus Berlin gibt,<sup>20</sup> so ist die tatsächliche Umsetzung doch selbst dann unwahrscheinlich, wenn man annähme, dass die Reeder bereit wären, hierfür unter deutscher Flagge zu fahren. Die Deutsche Marine hat nicht genügend hierfür qualifiziertes Personal, um die Schutzaufgaben in dem gewünschten Umfang auch nur annähernd zu übernehmen.<sup>21</sup> Für die Polizei dürfte Selbiges gelten, zumal deren Personal nur vereinzelt an den für einen solchen Einsatz nötigen Waffen trainiert sein dürfte.<sup>22</sup> Selbst wenn man die Schutzleute nur für die gefahrträchtigsten Strecken einsetzen würde, so müsste man mittlerweile wegen des immer wieder erweiterten Aktionsraums der Piraten<sup>23</sup>

Deutsche Reeder bevorzugen Soldaten oder Polizisten an Bord, wobei private Dienste immer mehr genutzt werden.

---

Maritime Studies 157 (November/Dezember 2007), S. 14-22; zu der Eindämmung der Piraterie durch Kooperation *Petrovic*, Piraterie als globales Phänomen – Interview mit Pottengal Mukundan, Internationales Magazin für Sicherheit, Nr. 4, 2009, S. 20 ff.

<sup>17</sup> *Phillips* (Fn. 11); zur *MSC Melody Löwenstein*, Sicherer durch Waffen an Bord?, FAZ.net vom 30.4.2009, der auch das Angebot von *Secopex* vorstellt, die elf verschiedene Schiffe im Angebot haben, wobei das „größte mit einem Dutzend ehemaliger Kommandosoldaten an Bord, darunter zwei Scharfschützen“ jeden Tag US\$30.000 und das kleinste mit fünf Mann Besatzung US\$12.000 koste.

<sup>18</sup> *Hagen*, German call for police guards, Lloyd's List vom 7.10.2010; *Hagen*, German owners flag out to carry private security forces, Lloyd's List vom 15.6.2010. Zur Rechtsunsicherheit wird *Max Johns* vom Verband Deutscher Reeder (VDR) zitiert: „*The big question is what happens if mercenaries shoot pirates on German sovereign territory*“; dazu unten, S. 31 f. In letzter Zeit scheint der Standpunkt des VDR jedoch insofern an die Gegebenheiten angepasst werden, als dass private Sicherheitsdienste als Übergangslösung nicht mehr kategorisch abgelehnt werden.

Der Verband der Reeder in der Europäischen Union (*European Community Shipowner's Association*) teilt den Standpunkt des VDR zu staatlichen Schutzkräften insoweit, als dass die Regierungen die Kosten des Schutzes der Handelsschiffe durch an Bord dieser stationierte bewaffnete Marinesoldaten selbst tragen und nicht den Schiffseignern auferlegen sollen, *Stares* (Fn. 13). Dieser Standpunkt wird auch von den Gewerkschaften vertreten, *Osler*, Unions back use of armed military on board ships, Lloyd's List vom 19.3.2010. In die Tat umgesetzt wurde dies von Belgien und Frankreich, die die Kosten für die stationierten Soldaten jedoch an die Schiffseigner weitergeben und jedenfalls im Falle von Belgien auf der Vereinbarung eines Haftungsausschlusses bestehen (*Stares* (Fn. 13)), der das Angebot unattraktiv macht.

<sup>19</sup> *Hagen/Berkenkopf*, Germany edges closer to armed guards onboard, Lloyd's List vom 27.1.2011.

<sup>20</sup> Ebenda; *Berkenkopf*, German MP backs use of soldiers in piracy fight, Lloyd's List vom 2.3.2011.

<sup>21</sup> Staatssekretär im Verteidigungsministerium *Thomas Kossendey* spricht von zehn Teams mit je zehn bis zwölf Soldaten, *MaritimHeute.de*, Schutz durch Soldaten auf dem Prüfstand vom 17.12.2010.

<sup>22</sup> *Neumann*, Piraterie-Geißel der Menschheit, S. 10.

<sup>23</sup> *Osler*, Naval action in the Gulf of Aden takes effect with 60% fewer attacks, Lloyd's List vom 16.7.2010; zur Ausweitung der westafrikanischen Piraterie, *Osler*, Attacks suggest West African piracy shifting

weite Strecken und somit eine erhebliche Zeitspanne abdecken. Warum bei der heutigen Bedrohungslage nur im Golf von Aden und vor Somalia hoheitliche Schutzleute eingesetzt werden sollen und nicht auch in anderen piraterieträchtigen Regionen wie dem Roten Meer<sup>24</sup> oder dem Südchinesischen Meer<sup>25</sup>, erscheint nicht gleich einleuchtend.<sup>26</sup> Ein Schutzsystem, welches all diese Gebiete abdeckte, würde eine große Zahl vor Ort stationierter Einsatzkräfte erfordern, damit diese auf Abruf vor der Passage einer kritischen Region an Bord der Handelsschiffe gelangen könnten. Zwar wären diese faktischen Probleme wohl letztlich überbrückbar, sie würden aber ein hohes Maß an politischem Willen und vor allem an öffentlichen Geldern erfordern. Wegen des Bedürfnisses an einer kurzfristigen Lösung lehnt der Verband Deutscher Reeder (VDR) den Einsatz von privaten Sicherheitsdiensten allerdings nicht mehr kategorisch ab, sondern erkennt ihn, im Gegensatz zum Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS), als mögliche Übergangslösung an.<sup>27</sup>

Dessen ungeachtet gibt es erste Beispiele dafür, dass Reedereien in Zukunft wegen der als ablehnend empfundenen Haltung Deutschlands zum Einsatz privater Sicherheitsdienste an Bord von Handelsschiffen ausflaggen könnten bzw. die Rechtsituation in Deutschland hinsichtlich der privaten Sicherheitsdienste als Grund ansehen, um nicht zurückzuflaggen.<sup>28</sup> Auch in diesem Zusammenhang wurde eine Rechtsunsicherheit in Deutschland bei der Nutzung privater Sicherheitsdienste oder auch schlicht ein angebliches Verbot der Beschäftigung privater Sicherheitsdienste geltend gemacht.<sup>29</sup> Diese Begründung rechtfertigt eine genauere rechtliche Betrachtung. Weitestgehend ausgeklammert bleibt bei der anschließenden Analyse die generelle Problematik der Nutzung privater Militär- und Sicherheitsunternehmen in bewaffneten Konflikten, die im Rahmen der *Blackwater*-Aktivitäten im Irak-Krieg bereits Gegenstand detaillierter Abhandlungen war<sup>30</sup> und die mangels Anwendbarkeit der Re-

Eine ablehnende Haltung gegenüber dem Einsatz von Sicherheitsdiensten ist ein Grund für Ausflagung bzw. ausbleibende Rückflagung.

---

north, Lloyd's List vom 15.6.2010; *Hand*, Success for Somali pirates as they venture further afield, Lloyd's List vom 16.11.2009.

<sup>24</sup> *Drake*, Pirates' motherships extend attacks, Lloyd's List vom 14.1.2011; *Drake*, Red Sea and Gulf of Aden lead piracy hotspots, Lloyd's List vom 16.7.2010; *Drake*, Somali pirates turn to Red Sea as monsoon restricts Indian Ocean hijacks, Lloyd's List vom 11.6.2010.

<sup>25</sup> Hier hat die bloße Zahl der Piratenangriffe teilweise das Niveau des Golfs von Aden übertroffen, *Drake*, South China Sea overtakes Gulf of Aden as latest piracy hotspot, Lloyd's List vom 17.9.2010; *Demora*, Asian piracy threat shifts towards South China Sea, Lloyd's List vom 19.3.2010.

<sup>26</sup> Dies erklärt sich wohl vor dem Hintergrund unterschiedlicher Bedrohungslagen. Somalische Piraten entführen die Schiffe und Mannschaften und lassen sie gegen Lösegeld frei, wobei andere Piraterievorfälle eher nach einem Raubschema ablaufen, also Gegenstände gestohlen werden, die Handelsschiffe danach aber sogleich wieder verlassen werden. Allerdings sind Entführungen von Schiffen und Mannschaften zur Lösegeldfreigabe durchaus auch an anderen Orten zu beobachten, vgl. *FAZ.net*, Angriff im Niger-Delta, Meldung vom 3.7.2010; jedenfalls der generell vergrößerte Aktionsradius der Piraten lässt eine strikte örtliche Eingrenzung der militärischen oder polizeilichen Eskorten wenig effektiv erscheinen.

<sup>27</sup> Zur Position des VDKS *Wand*, Haltung des VDKS, Schiff & Hafen 2/2011, S. 57.

<sup>28</sup> Beispielsweise hat die Reederei *Komrowski* Schiffe zur liberianischen Flagge umgeflaggt, siehe *Hagen*, 15.6.2010 (Fn. 18); *Höges/Stark/Ulrich* (Fn. 3), S. 34. Als Grund wurde angeführt, dass Liberia die Nutzung privater Sicherheitsdienstleister befürwortet und auch einige Anbieter empfiehlt.

<sup>29</sup> Stellvertretend *Hagen* vom 7.10.2010 und 15.6.2010 (Fn. 18). Zu dem angeblichen Verbot der Beschäftigung privater Sicherheitsdienste *Ritter*, Interview mit Stolberg (Fn. 2).

<sup>30</sup> Statt vieler und mit weiteren Nachweisen *Sheehy/Maogoto*, The Private Military Company – Unravelling the Theoretical, Legal & Regulatory Mosaic, *ILSA Journal of International and Comparative Law* 15 (2008-2009), S. 147-181; *Krieger*, Der privatisierte Krieg: Private Militärunternehmen im be-

geln des humanitären Völkerrechts auf die Situation vor der Küste Somalias in diesem Zusammenhang von geringem Erkenntniswert ist.<sup>31</sup>

### **III. Bewaffnung der Besatzung**

Zu Recht international fast einhellig abgelehnt und deswegen ebenfalls nicht eingehender analysiert wird die Bewaffnung der Mannschaft an Bord von Handelsschiffen. Angesichts der Ablehnung erscheint es schwer vorstellbar, dass sich in naher Zukunft ein Trend abzeichnen wird, die Schiffsbesatzung für Abwehrmaßnahmen zu bewaffnen.<sup>32</sup> Es stellen sich hinsichtlich der Bewaffnung der Mannschaft jedoch die gleichen rechtlichen Fragen, die auch in Bezug auf bewaffnete private Dienstleister an Bord von Handelsschiffen auftreten. Dazu kommen bei der Bewaffnung der Mannschaft unter anderem noch die fehlende Ausbildung an den Waffen und somit eine erheblich verminderte Qualität der Abwehrmaßnahmen im Vergleich zu den Möglichkeiten ausgebildeter Sicherheitsdienste. Insbesondere würde dies im Zusammenspiel mit den üblichen Verständigungsschwierigkeiten an Bord von Handelsschiffen zu gefährlicher Ineffizienz führen. Zudem ist zu beachten, dass eine effektive Abwehrbewaffnung gegen Piraterie nicht aus leichten Handfeuerwaffen bestehen kann, sondern letztlich Waffen voraussetzt, die auch bei größerer Entfernung noch effektive Treffer erzielen. Die Schulung an solchen Waffen kann jedoch, zunächst unabhängig von der rechtlichen Zulässigkeit von deren Nutzung,<sup>33</sup> nicht als einfache Zusatzqualifikation von Seeleuten erwartet werden. Darüber hinaus würde die Bewaffnung der Besatzung zu einem erheblichen Sicherheitsrisiko an Bord von Handelsschiffen z.B. bei der Eskalation von alltäglichen Konflikten führen, arbeits- sowie waffenrechtliche Schwierigkeiten mit sich bringen und das Potenzial haben, die Autorität des Kapitäns zu untergraben.<sup>34</sup>

Die Bewaffnung der Mannschaften wird international abgelehnt.

Im Folgenden wird auf die Behandlung privater Sicherheitsdienste im Völkerrecht, Europarecht und im nationalen Recht eingegangen, um das rechtliche Regelungsgerüst zu beleuchten.

---

waffneten Konflikt, Archiv des Völkerrechts 44 (2006), S. 159-186; *Frye*, Private Military Firms in the New World Order: How Redefining "Mercenary" Can Tame the "Dogs of War", Fordham Law Review 73 (2004-2005), S. 2607-2664; *Singer*, War, Profits, and the Vacuum of Law: Privatized Military Firms and International Law, Columbia Journal of Transnational Law 42 (2003-2004), S. 521-550; *Schaller*, Zur Auslagerung militärischer Aufgaben: humanitär-völkerrechtliche Aspekte des Einsatzes Privater in bewaffneten Konflikten.

<sup>31</sup> Zu der Anwendbarkeit des humanitären Völkerrechts auf die Seeräuberei vor Somalia *Neumann/Salomon*, Kein Krieg vor Somalia, im Erscheinen, andere Ansicht ohne nähere Begründung *Stehr*, Piraten steigern sich weiter, MarineForum 2011, Heft 1/2, S. 14.

<sup>32</sup> Befürwortend hinsichtlich der Bewaffnung der Besatzung allein *Staub*, Letters of Marque: A Short-Term Solution to an Age Old Problem, Journal of Maritime Law and Commerce 40 (2009), S. 261 (265), dessen Auseinandersetzung mit den Argumenten gegen eine Bewaffnung der Mannschaft jedoch äußerst oberflächlich bleibt.

<sup>33</sup> Siehe unten S. 30 f.

<sup>34</sup> Der Kapitän hat nach deutscher Rechtslage bei der Bewaffnung der Mannschaft ohnehin zunächst ein Entscheidungsrecht (§ 111 Abs. 2 Satz 2 Seemannsgesetz), welches allerdings vom Seemannsamt ersetzt werden kann (§ 111 Abs. 2 Satz 3 Seemannsgesetz).

## B. Zulässigkeit und Modalitäten nach dem Völkerrecht

Grundsätzlich enthält das Völkerrecht weder für die Frage des Einsatzes privater Sicherheitsdienste noch für die Frage der Zulässigkeit von Waffen an Bord von Handelsschiffen spezielle Regelungen. Allerdings weisen Teilaspekte der Beschäftigung privater Dienstleister durchaus Berührungspunkte mit dem Völkerrecht auf.

Relevant sind in diesem Zusammenhang die Rechtsordnungen der Flaggenstaaten, der Küstenstaaten und der Hafenstaaten sowie die seevölkerrechtlichen Grenzen des Einsatzes privater Sicherheitsdienste und Fragen der völkerrechtlichen Verantwortlichkeit.

### I. Flaggenstaatsjurisdiktion

Von großer Bedeutung ist der völkerrechtliche Verweis auf die Rechtsordnungen der Flaggenstaaten. Die Staatszugehörigkeit des Schiffs bestimmt gemäß Art. 92 Seerechtsübereinkommen (SRÜ)<sup>35</sup>, welches nationale Recht an Bord gilt und welcher Staat grundsätzlich gegen das Schiff auf Hoher See Zwangsmaßnahmen ergreifen darf.<sup>36</sup> Der Flaggenstaat ist verpflichtet, Rechtsvorschriften gegenüber Schiffen zu erlassen und durchzusetzen.<sup>37</sup> Diese enge Anbindung des Schiffs an seinen Flaggenstaat ist erforderlich, um die Beachtung internationaler und nationaler Regelungen auf Hoher See sicherzustellen. Da die Hohe See frei von territorialer Jurisdiktion ist und das internationale Seerecht unmittelbar nur Staaten verpflichtet, lässt sich die öffentliche Ordnung in dem staatsfreien Raum lediglich durch die Flaggenstaatsjurisdiktion aufrechterhalten.<sup>38</sup> Die Rechtsordnungen der Flaggenstaaten sind somit rechtlich ein entscheidender Faktor bei der Zulassung des Einsatzes privater Sicherheitsdienste und des Tragens von Waffen an Bord von Handelsschiffen.

Die Regelung der Zulässigkeit von Sicherheitsdiensten obliegt dem Flaggenstaat.

### II. Friedliche Durchfahrt und Küstenstaatsjurisdiktion

Probleme können auch entstehen, wenn Handelsschiffe mit bewaffneten Kräften an Bord durch fremde Küstenmeere fahren. Hierbei ist zwischen dem Recht auf friedliche Durchfahrt, den nationalen Regeln des Küstenstaates in diesem Kontext und der Durchsetzung bestehender nationaler Strafgesetze an Bord eines durch das Küstenmeer fahrenden Schiffs zu unterscheiden.

#### 1. Friedliche oder unfriedliche Durchfahrt (Art. 19 SRÜ)

Grundsätzlich besteht für Schiffe aller Flaggen nach geltendem Völkergewohnheitsrecht ein Recht auf friedliche Durchfahrt, welches in Art. 17-32 des SRÜ seinen Ausdruck gefunden hat.<sup>39</sup> Eine Durchfahrt ist gem. Art 19 Abs. 1 SRÜ friedlich, „solange

Rechtlich wird eine Durchfahrt durch die Beschäftigung bewaffneter Dienstleister auf dem Handelsschiff nicht unfriedlich.

<sup>35</sup> BGBl. 1994 II, 1798.

<sup>36</sup> Ausnahmen hierzu sind das Recht der Nacheile (Art. 111 SRÜ), das Interdiktionsrecht gegenüber der Piraterie, des Sklavenhandels und der Verbreitung nicht genehmigter Rundfunksender verdächtiger Schiffe (Art. 110 SRÜ) und das Recht Seeräuberschiffe aufzubringen (Art. 105 SRÜ).

<sup>37</sup> Art. 94 SRÜ; ausführlich zu den Pflichten von Flaggenstaaten *Witt*, *Obligations and Control of Flag States*, S. 50 ff.; *Anderson*, *Modern Law of the Sea*, S. 254 ff.

<sup>38</sup> *Kolb/Neumann/Salomon*, *Die Entführung deutscher Seeschiffe: Flaggenrecht, Strafanwendungsrecht und diplomatischer Schutz*, ZaöRV 71 (2011), im Erscheinen; *Churchill/Lowe*, *The Law of the Sea*, S. 208 ff.; zu den nationalen Regeln Deutschlands, unten S. 25 ff.

<sup>39</sup> *Hakapää*, *Innocent Passage*, in: R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rn. 4 ff. Zur friedlichen Durchfahrt auch *ICJ*, *Corfu Channel Case*, *ICJ Reports* (1949), S. 4

sie nicht den Frieden, die Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaats beeinträchtigt“. Art. 19 Abs. 2 SRÜ listet Aktivitäten auf, die als nicht friedlich im Sinne der Art. 17 f. SRÜ gesehen werden. Art. 19 Abs. 2 b) SRÜ nennt „eine Übung oder ein Manöver mit Waffen jeder Art“, Art. 19 Abs. 2 l) SRÜ führt „eine andere Tätigkeit, die nicht unmittelbar mit der Durchfahrt zusammenhängt“ auf. Die Existenz bewaffneter Sicherheitsdienstleister an Bord wird man jedoch noch nicht unter den Wortlaut des Art. 19 Abs. 2 SRÜ subsumieren können, zumal ein Manöver und eine andere Tätigkeit jeweils eine aktive Handlung voraussetzen würde.<sup>40</sup>

Allerdings lässt es sich im Hinblick auf den breiten Katalog des Art. 19 Abs. 2 SRÜ auch nicht ausschließen, dass Küstenstaaten das Tragen von Waffen dennoch als unfriedliche Tätigkeit sehen und die Durchfahrt eines derart bewaffneten Schiffs zu unterbinden suchen.<sup>41</sup>

## 2. Küstenstaatsjurisdiktion

Auch küstenstaatliche Regelungen können dem Einsatz privater Sicherheitsdienstleister entgegenstehen.<sup>42</sup> Allerdings kann der Küstenstaat nicht ohne Beschränkungen Vorschriften über die Nutzung bewaffneter Sicherheitsdienste bei der Durchfahrt durch sein Küstenmeer erlassen. Lediglich im Rahmen des Art. 21 SRÜ ist dies möglich. Auch die Durchsetzung bestehender strafrechtlicher Vorschriften auf durchfahrenden Schiffen unterliegt engen Grenzen, die in Art. 27 SRÜ niedergelegt sind. Bevor in diesem Rahmen Beispiele für die bisherige Staatenpraxis aufgeführt werden, wird auf die seevölkerrechtlichen Regeln diesbezüglich eingegangen.

### a.) Gesetze zur friedlichen Durchfahrt

Art. 21 SRÜ listet die Bereiche auf, für die der Küstenstaat hinsichtlich der friedlichen Durchfahrt Regelungen erlassen kann.<sup>43</sup> Für den hier in Frage stehenden Bereich, der Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste, könnte eine derartige Regelungsbe-

---

(27 ff.); *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 82 ff.

<sup>40</sup> Auch die Systematik stützt dieses Ergebnis. Systematisch erfassen Art. 19 Abs. 2 lit. a-g „feindselige Aktivitäten“, siehe *Beckert/Breuer*, Öffentliches Seerecht, Rn. 309; *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 85; *Johnson*, Coastal State Regulation of International Shipping, S. 64 ff., die mit weiteren Nachweisen die Position vertritt, dass eine Aktivität nicht zwingend vorliegen muss, wenn ein Schiff z.B. nur durch seinen Zustand eine Bedrohung der Meeresumwelt darstellt. Das bloße Mitsichführen von Waffen fällt nicht hierunter.

<sup>41</sup> So, allerdings ohne Begründung und wie gezeigt auch im Widerspruch zu den Regeln des SRÜ *Chalk/Smallman/Burger*, Countering Piracy in the Modern Era, RAND Conference Notes (2009), S. 5: „The use of armed guards would, at the very least, have immediate ramifications for the right of innocent passage...“. Missverständlich sind diesbezüglich auch die IMO Guidelines (Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships vom 23.6.2009, MSC.1/Circ.1334) formuliert, Annex, Rn. 59: „With respect to the carriage of firearms on board, masters, shipowners and companies should be aware that ships entering the territorial sea and/or ports of a State are subject to that State’s legislation. It should be borne in mind that importation of firearms is subject to port and coastal State regulations.“. Zu dem Recht die Durchfahrt zu verweigern und aufzuheben, *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 87.

<sup>42</sup> Problematisch im Falle Somalias ist bei der Behandlung küstenstaatlicher Kompetenzen im Küstenmeer, dass Somalia 200 Seemeilen als Küstenmeer beansprucht, wobei nicht klar erscheint, ob dies weiterhin aufrecht erhalten wird, vgl. *UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea*, Table of claims to maritime jurisdiction; dazu *Roach/Smith*, Excessive Maritime Claims, International Law Studies, US Naval War College, Vol. 66 (1994), S. 97 ff.

<sup>43</sup> *Nordquist*, UNCLOS Commentary, Art. 21.1, S. 186.

fugnis bereits vor dem Hintergrund des Art. 21 Abs. 2 SRÜ zu verneinen sein. Dieser regelt, dass sich die nationalen Gesetze und Vorschriften hinsichtlich der friedlichen Durchfahrt nicht auf den Bau, die Bemannung oder die Ausrüstung (*Construction, Design, Equipment, Manning – CDEM*) von fremden Schiffen erstrecken dürfen, wenn diese nicht allgemein anerkannten internationalen Regeln Wirksamkeit verleihen.<sup>44</sup> Allgemein anerkannte Regeln zu der Beschäftigung privater Sicherheitsdienste an Bord von Handelsschiffen bestehen nicht, so dass der Küstenstaat keine Vorschriften hinsichtlich privater Sicherheitsdienste treffen dürfte, wenn diese unter den Begriff der Bemannung im Sinne des Art. 21 Abs. 2 SRÜ fallen würden. Der Zweck der Vorschrift ist es jedoch, ein Gewirr von Küstenstaatsregelungen und die daraus resultierenden Beschränkungen der Navigationsfreiheit zu vermeiden.<sup>45</sup> Art. 21 Abs. 2 SRÜ erfasst seinem Zweck nach somit in erster Linie Umstände, die während der Fahrt nicht veränderbar sind und somit geeignet wären, einem Schiff das Recht auf friedliche Durchfahrt gänzlich zu verwehren.<sup>46</sup> Ob bewaffnete Sicherheitsdienste, die durchaus nur für einzelne Strecken an Bord genommen und wieder abgesetzt werden können bzw. deren Waffen für die Durchfahrt weggeschlossen werden können, unter diesen Zweck fallen, erscheint zweifelhaft, so dass Art. 21 Abs. 2 SRÜ küstenstaatliche Regelungen über die Zulässigkeit privater Sicherheitsdienste wohl nicht von vorneherein ausschließen würde.

Somit müsste Art. 21 Abs. 1 SRÜ eine positive Regelung treffen, die den Küstenstaat ermächtigt, das Recht der friedlichen Durchfahrt mit Blick auf bewaffnete Sicherheitsdienste zu regeln. Einschlägig könnten die Ermächtigungen in Art. 21 Abs. 1 lit. a und h sein. Dazu müsste man die Frage der Zulässigkeit bewaffneter Sicherheitsdienste beispielsweise dem Bereich „Sicherheit der Schifffahrt und Regelung des Seeverkehrs“ (lit. a) zuordnen können. Diesbezüglich könnte man zunächst eine Regulierung bewaffneter Dienstleister unter den Begriff der „Sicherheit der Schifffahrt“ subsumieren. Allerdings sind bei der Auslegung des Begriffs Sicherheit der Wortlaut der englischen Sprachfassung und die Systematik zu berücksichtigen. Nach dem englischen Wortlaut „*safety of navigation*“ betrifft die durch Art. 21 Abs. 1 lit. a gewährte Regelungshoheit des Küstenstaats gerade nicht vollumfänglich Regeln zur Gewährleistung der Schiffssicherheit, sondern lediglich Regeln zur Sicherheit der Navigation, also der Verkehrsvorgänge. Dieses Ergebnis wird durch die Systematik gestützt. Der Zusatz von lit. a betrifft „Regelungen des Seeverkehrs“ („*the regulation of maritime traffic*“). Hierbei wird die navigations- und verkehrsspezifische Zielsetzung des Art. 21 Abs. 1 lit. a SRÜ deutlich, worunter Regelungen zur Zulässigkeit privater Sicherheitsdienste nicht fallen. Auch die historische Auslegung deutet in die Richtung, dass lediglich verkehrsbezogene Regeln gemeint sind.<sup>47</sup>

Küstenstaaten haben keine Regelungsbefugnis gem. Art. 21 SRÜ im Hinblick auf ein Verbot privater bewaffneter Dienstleister auf friedlich durchfahrenden Schiffen.

<sup>44</sup> Dazu und zu der Rückausnahme bei der Durchsetzung internationaler Standards *Johnson* (Fn. 40), S. 73 ff.

<sup>45</sup> „*To avoid a plethora of conflicting coastal State legislation which could hamper the freedom of navigation*“ *Nelson*, Maritime Jurisdiction, in: R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rn. 11.

<sup>46</sup> *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 94: “This solution allows the coastal State to legislate but removes the risk of divergent design, construction, manning and equipment standard, to which ships cannot adjust during a voyage.”

<sup>47</sup> “International Law has long recognized the right of the coastal State to enact in the general interest of international navigation, special regulations applicable to ships exercising the right of passage through

Somit sind Küstenstaaten nicht nach Art. 21 SRÜ berechtigt, die Zulässigkeit privater Sicherheitsdienste bei der Ausübung der friedlichen Durchfahrt zu regeln.

*b.) Durchsetzung der territorialen Strafgerichtsbarkeit*

Küstenstaaten könnten jedoch gem. Art. 27 SRÜ ermächtigt sein, ihre Strafgerichtsbarkeit wegen einer an Bord eines durchfahrenden Schiffs begangenen Straftat auszuüben und Festnahmen oder Untersuchungen an Bord vornehmen. Dies kann insbesondere für strafrechtliche Vorschriften hinsichtlich des Waffenbesitzes überaus praxisrelevant werden. Grundsätzlich kann ein Staat seine Strafgerichtsbarkeit gegenüber durch das Küstenmeer fahrenden Schiffen nicht ausüben, da die friedliche Durchfahrt hierdurch deutlich über das in Art. 21 SRÜ geregelte Maß hinaus beschnitten würde.<sup>48</sup> Für die ausnahmsweise zulässige Ausübung der Strafgerichtsbarkeit in diesem Sinne muss ein Fall des Art. 27 Abs. 1 SRÜ vorliegen. Dazu müssten sich die Folgen der Straftat auf den Küstenstaat erstrecken (Art. 27 Abs. 1 lit. a SRÜ), bzw. die Straftat geeignet sein, den Frieden des Landes oder die Ordnung im Küstenmeer zu stören (Art. 27 Abs. 1 lit. b SRÜ). Hinsichtlich lit. a ist zweifelhaft, ob sich die Beschäftigung bewaffneter Dienstleister wirklich auf den Küstenstaat auswirkt. Bei im Sinne der friedlichen Durchfahrt passierenden Schiffen, die nicht die Häfen des Küstenstaats anlaufen, ist dies im Regelfall nicht anzunehmen.

Küstenstaaten haben gem. Art. 27 SRÜ keine Durchsetzungsbefugnis gegenüber das Küstenmeer friedlich durchfahrenden Schiffen, allein weil diese unter bewaffnetem Schutz stehen.

Allerdings könnte man argumentieren, dass die Beschäftigung privater Sicherheitsunternehmen, soweit nach nationalem Recht des Küstenstaats strafbar, geeignet wäre, die Ordnung im Küstenmeer zu stören. Wenn auf Handelsschiffen bewaffnetes Personal führe, welches durch die Bewaffnung befähigt wäre, anderen Schiffen irrtümlich oder vorsätzlich Schaden zuzufügen, könnte dies die Ordnung im Küstenmeer stören. Jedenfalls erhöht es die Risikopotenziale im Küstenmeer. Allerdings ist auch hier zweifelhaft, ob lit. b schon beim bloßen Mitführen der Waffen erfüllt ist. Dass ein Staat gem. Art. 27 Abs. 1 lit. b SRÜ berechtigt ist, Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen, wenn Schusswaffen von Handelsschiffen aus in seinem Küstenmeer eingesetzt werden, erscheint unproblematisch. Der Einsatz solcher Waffen ist in der Tat geeignet die Ordnung des Küstenmeers zu stören. Allein der Besitz wird im Regelfall jedoch keine solche Störung beinhalten, da er zumeist gänzlich ohne Außenwirkung bleiben wird.

Mithin ist ein Küstenstaat im Falle bewaffneter Sicherheitsdienste an Bord passierender Handelsschiffe auch nicht nach Art. 27 SRÜ berechtigt Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen.

---

the territorial sea." ILC Bericht (A/3159), Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, 1956, Art. 18, Rn. 2 (Hervorhebung von den Verfassern hinzugefügt).

<sup>48</sup> Vitzthum, Handbuch des Seerechts, S. 125; ILC Bericht (A/3159), Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, Art. 10, Rn. 1 "In such a case a conflict of interests occurs; on the one hand, there are the interests of shipping, which should suffer as little interference as possible; on the other hand, there are the interests of the coastal State, which wishes to enforce its criminal law throughout its territory. The coastal State's authority to bring the offenders before its courts (if it can arrest them) remains undiminished, but its power to arrest persons on board ships which are merely passing through the territorial sea is limited to the cases enumerated in the article."

### c.) Versicherungsrechtlicher Exkurs

Seevölkerrechtlich kann ein Küstenstaat somit bei friedlich durchfahrenden Schiffen keine strafrechtlichen Durchsetzungsmaßnahmen treffen, die sich lediglich auf die Beschäftigung von Sicherheitsdienstleistern oder beispielsweise den Waffenbesitz gründen. Dies ändert freilich nichts daran, dass auf dem Schiff rechtlich gesehen eine Straftat begangen wird, wenn Schutzpersonal an Bord bei der Durchfahrt durch ein fremdes Küstenmeer im Widerspruch zu den jeweiligen nationalen Waffengesetzen des Küstenstaats Waffen mit sich führt. Diesbezüglich muss der Schiffseigner zwar rein rechtlich keine Maßnahmen fürchten, allerdings bewahrt ihn dies nicht vor anderen Konsequenzen. Das Begehen einer Straftat an Bord des Handelsschiffs kann je nach einschlägigem Rechtssystem nämlich das Erlöschen des Versicherungsschutzes für die jeweilige Reise des Schiffes bedeuten.<sup>49</sup> Diese Folge wurde in der Wissenschaft bereits als wahrscheinlich beurteilt.<sup>50</sup> Im Versicherungsfall kann dies weitreichende Konsequenzen für Schiffseigner und Reeder nach sich ziehen, die den Einsatz privater Sicherheitsdienste ohne spezifische darauf abgestimmte Versicherungsangebote riskant erscheinen lassen.

Versicherungsrechtlich birgt die Beschäftigung bewaffneter Dienste erhebliche Risiken.

### d.) Bisherige Staatenpraxis von Küstenstaaten

Ferner ist praktisch zu berücksichtigen, dass die jeweiligen Küstenstaaten die Rechtslage entgegen der hier vorgenommenen Analyse anders deuten. Misst man die bisherigen vereinzelt Berichte über Staatenpraxis anhand der dargestellten seevölkerrechtlichen Maßstäbe, so werden praktische Probleme für Schiffseigner offenbar. So gab Saudi-Arabien beispielsweise eine Erklärung ab, nach welcher es Schiffseignern erlaubt sein soll, zum Zwecke der Selbstverteidigung gegen Piraterie Waffen an Bord von Handelsschiffen zu haben, vorausgesetzt die Waffen werden in saudi-arabischen Territorialgewässern weggeschlossen und versiegelt.<sup>51</sup> Eine derartige Erlaubnis erscheint zunächst ein grünes Licht für den Einsatz privater Sicherheitsdienste zu geben, ist jedoch auf den zweiten Blick ein klarer Beleg für die Rechtsüberzeugung eines Staats, die Zulässigkeit der Bewaffnung von Handelsschiffen in seinen Küstenmeeren regulieren zu dürfen.

Küstenstaaten unternehmen teils Maßnahmen gegen bewaffnete Handelsschiffe oder behalten sich solche vor.

Grundsätzlich muss deshalb damit gerechnet werden, dass Küstenstaaten Regelungen zu bewaffnetem Schiffpersonal erlassen haben bzw. erlassen werden und diese gegenüber Schiffen, die ihre Hoheitsgewässer durchqueren, auch durchsetzen. Auch in anderen Regionen war die Beschäftigung bewaffneter Dienste nicht erlaubt, wobei die ausnahmsweise Billigung der Durchfahrt eines Handelsschiffs mit bewaffneten Dienstleistern von der Zahlung einer Geldsumme an den Küstenstaat abhängig gemacht wurde, was wiederum die finanzielle Belastung für die Reeder teils deutlich erhöhen kann.<sup>52</sup>

<sup>49</sup> Gem. Art. 41 des britischen Marine Insurance Acts, 1906, besteht eine „*implied warranty*“, also eine implizite Erklärung dass während des Vorhabens, für welches Versicherungsschutz gewährt wird, keine rechtswidrigen Handlungen unter der Kontrolle des Versicherungsnehmers begangen werden.

<sup>50</sup> *Guilfoyle*, The Legal Challenges in Fighting Piracy, in: van Ginkel/van der Putten (Hrsg.) The International Response to Somali Piracy, S. 127 (143).

<sup>51</sup> *Osler*, Weapons allowed in Saudi waters, Lloyd's List vom 26.5.2010.

<sup>52</sup> Diese Praxis ist inoffiziell in den Piraterieregionen von Südostasien bereits gängig, *Liss*, Privatising the Fight (Fn. 16), S. 13 und scheint nun auch in Ostafrika zu beginnen.

Darüber hinaus kam es in einem aktuellen Fall zu weiteren Komplikationen wegen der Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste. So entschied die *Suez Canal Authority* im Juli 2010, keine Handelsschiffe mit Waffen an Bord mehr passieren zu lassen.<sup>53</sup> Der Suezkanal unterfällt als künstlicher Wasserweg nicht den Regelungen der friedlichen oder Transitdurchfahrt des SRÜ, sondern der *Convention respecting the Free Navigation of the Suez Canal (Constantinople Convention)*<sup>54</sup>, wobei ägyptisches Recht über den Regelungsgehalt der Konvention hinaus anwendbar bleibt.<sup>55</sup> Die überragende Bedeutung des Kanals für die internationale Handelsschiffahrt ist offenkundig. Ein Schiff der *Maersk Line Ltd.* musste in Folge der Neuregelung die an Bord befindlichen Waffen an ägyptische Behörden übergeben.<sup>56</sup> Nach der Durchfahrt durch den Kanal wurden die Waffen zwar zurückgegeben, allerdings bedeutete die Durchsetzung der Entscheidung eine Verzögerung von acht bis zehn Stunden durch die lange Wartezeit auf ägyptische Behörden.<sup>57</sup>

Auch die Aussage von *Othmar Talib*, dem Direktor für Innere Sicherheit in Malaysia, weist auf bestehende Verzögerungspotenziale hin. Für die Durchfahrt durch die Straße von Malakka, die allerdings nicht den Regeln der Art. 17 f. SRÜ, sondern den im Vergleich souveränitätsfeindlicheren Regeln der Transitdurchfahrt gemäß Art. 37 SRÜ unterfällt,<sup>58</sup> wird er mit den Worten zitiert: „*any such vessel [mit bewaffneten Sicher-*

---

<sup>53</sup> Transport No-Arms Rule in Suez Canal, Business Line vom 16.8.2010; *Kulisch*, Suez gun law catches carriers in crosshairs, in: American Shipper, Florida Caribbean Connection vom 10.8.2010.

<sup>54</sup> Abgedruckt in AJIL Supplements 3 (1909), S. 123 ff.; dazu *Arcari*, Suez Canal, in: R. Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law; *Obieta*, The International Status of the Suez Canal.

<sup>55</sup> Art. 13 der Constantinople Convention.

<sup>56</sup> *Maersk Line* entschied frühzeitig bewaffnete Sicherheitsleute an Bord zu nehmen, revidierte diese Entscheidung dann wieder und beschäftigt mittlerweile wohl wieder bewaffnete Dienste siehe oben Fn. 13.

<sup>57</sup> *Kulisch* (Fn. 53); problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass nach dem nationalen Recht der USA der Besitz von Waffen an Bord – auch zu Zwecken der Selbstverteidigung – als Export im Sinne der *International Traffic in Arms Regulations* gilt. Derart „exportierte“ Waffen müssen jedoch an Bord des Schiffs verbleiben, so dass das den Suez Kanal passierende Handelsschiff mit bewaffnetem Personal einer Pflichtenkollision unterlag. Das *State Department* und die Küstenwache der USA reagierten und aktualisierten das pirateriespezifische *Port Security Advisory* dergestalt, dass in den Exportdokumenten auch die ägyptischen Behörden als Zwischenaufenthalt der Waffen genannt werden sollten: „*applications for a temporary export license should list both Port Said Shipping and Navigation Company and the Egyptian Customs Authority as ‚Temporary Foreign Intermediate Consignees‘*“. Sollte sich die Praxis der Beschlagnahme von Waffen beispielsweise auf den Aufenthalt in Küstengewässern eines Staats ausweiten, so lägen die Konflikte mit dem nationalen Exportrecht der USA auf der Hand.

<sup>58</sup> Die Transitdurchfahrt stellt einen Kompromiss zwischen Küstenstaatssouveränität und Nutzung schiffahrtsrelevanter Meerengen dar und sieht geringere Eingriffs- und Regulierungsrechte der Küstenstaaten im Vergleich zu der friedlichen Durchfahrt vor. Andere Ansicht *Mineau* (Fn. 11), S. 76 und *Hohensstein*, Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated, International Bar Association 18.1.2007, die mit Hinweis auf die erhobenen Territorialansprüche Indonesiens, Singapurs und Malaysias eine Einordnung der Durchfahrt unter das Regime der friedlichen Durchfahrt durch Territorialgewässer im Sinne der Art. 17 ff. SRÜ vornehmen wollen. Dies stünde freilich im Gegensatz zur lange verhandelten Kompromisslösung des SRÜ bei Meerengen. Die Regeln der Transitdurchfahrt würden völlig leerlaufen, wenn Staaten sich durch die einfache Erhebung von Territorialansprüchen die für sie souveränitätsschonenderen Regeln der friedlichen Durchfahrt sichern könnten. Es liegt im Hinblick auf dieses Ergebnis näher einen Vorrang des Regimes der Transitdurchfahrt vor dem Regime der friedlichen Durchfahrt als *lex specialis* anzunehmen; zur Straße von Malakka *Roach*, Malacca, Straits of, in: R. Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Rn. 8, 15 ff.; *Buntoro*, An analysis of legal issues relating to navigational rights and freedoms through and over Indonesian waters,

heidsdiensten an Bord] would be detained if found in Malaysian waters ... They have no power in this country and it is a violation of our territorial sovereignty.”<sup>59</sup>

Somit sind für Schiffe, die bewaffnete Sicherheitsdienste an Bord haben, wenn auch die Rechtslage zunächst in eine andere Richtung deutet, erhebliche Schwierigkeiten mit Küsten- und Hafenstaaten abzusehen, die im günstigsten Fall zu erheblichen Verzögerungen führen können.

### III. Hafenstaatsjurisdiktion

Ferner sind die Regeln und Gesetze der Hafenstaaten relevant.<sup>60</sup> Von den Regelungen des betreffenden Staats hängt zum Beispiel die Frage ab, ob überhaupt Zugang zu den Häfen erlaubt wird<sup>61</sup> und inwieweit Verstöße gegen waffenrechtliche Vorschriften auch auf fremden Schiffen sanktioniert werden. Zwar besteht der Grundsatz, dass interne Angelegenheiten des Schiffsmanagements und der Disziplin nicht nach dem Recht des Hafenstaats beurteilt werden sollen. Allerdings basiert dieser nicht auf verbindlichen Regelungen, sondern vielmehr auf der *Courtoisie* – also der Höflichkeit der Staaten im Kontakt untereinander.<sup>62</sup> Darüber hinaus findet dieser Grundsatz nur Anwendung, wenn die internen Angelegenheiten den Frieden sowie die Sicherheit und Ordnung des Hafenstaats nicht stören. Der *US Supreme Court*, dessen Herangehensweise international freilich nicht bindend ist, aber Indizwirkung hat, legte die Grenze der Zurückhaltung bei der Jurisdiktionsausübung in den USA wie folgt fest: „Disorders which disturb only the peace of the ship or those on board are to be dealt with exclusively by the sovereignty of the home of the ship, but those which disturb the public peace may be suppressed, and, if need be, the offenders punished by the proper authorities of the local jurisdiction“.<sup>63</sup> Aus der Leitentscheidung des Supreme Courts folgt zunächst, dass die Nutzung der Waffen im Hafen eines Staates außerhalb des Schiffs oder von Bord des Schiffs aus auf außerhalb des Schiffs liegende Ziele der Hoheitsgewalt des Hafenstaats unterfällt.<sup>64</sup> Darüber hinaus könnte man die Ausnahme durchaus weiter verstehen und annehmen, dass ein Staat

Hafenstaaten sind u.U. befugt und willens ihre Gesetze auf fremden Schiffen durchzusetzen.

---

S. 195 ff.

<sup>59</sup> Zitiert in *Kraska/Wilson*, Piracy Repression, Partnering and the Law, *Journal of Maritime Law & Commerce* 40.1 (Januar 2009), S. 43 (47).

<sup>60</sup> Allgemein hierzu *Molenaar*, Port State Jurisdiction in R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*; *Anderson*, *Modern Law of the Sea*, S. 269 ff.

<sup>61</sup> Es besteht kein allgemeines völkerrechtliches Recht auf Hafenzugang, vielmehr regelt sich dies nach bilateralen und multilateralen Abkommen (z.B. Art. V GATT) oder ausnahmsweise Völkergewohnheitsrecht („ships in distress“), *Molenaar* (Fn. 60), Rn. 7 ff.; *Johnson* (Fn. 40), S. 38 ff.; *Rothwell/Stephens*, *The International Law of the Sea*, S. 55. Abweichend wurde dies *obiter dictum* in dem *Aramco-Schiedsspruch* beurteilt (27 ILR, 167 (212)), wobei die angegebenen Nachweise diese Position nicht stützen, *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 61 f.

<sup>62</sup> *Mineau* (Fn. 11), S. 74; *Molenaar* (Fn. 60), Rn. 11; *Oxman*, Jurisdiction of States, in: R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rn. 48. Allerdings wird dies international unterschiedlich beurteilt, wobei vor allem Frankreich vertritt, dass bereits keine Gerichtsbarkeit über bloß interne Vorgänge besteht. Die praktische Handhabung ist jedoch trotz der theoretischen Unterschiede der Positionen vergleichbar, vgl. *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 66. Allgemein zur *Courtoisie*, *Kämmerer*, *Comity* in: R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*.

<sup>63</sup> *Mali, Consul of His Majesty the King of the Belgians v. Keeper of the Common Jail of Hudson County, New Jersey*, 120 U.S. 1 (1887) zitiert nach *Mineau* (Fn. 29), S. 75. Mit weiteren Nachweisen, *Churchill/Lowe* (Fn. 38), S. 65 ff.

<sup>64</sup> *Mineau* (Fn. 11), S. 75.

ein großes und legitimes Interesse daran hat, das Risikopotenzial in seinen Häfen, welches sich durch Waffen an Bord erhöht, einschätzen und verringern zu können, so dass eine Jurisdiktionsausübung gut zu begründen wäre. Ferner erscheint im Zuge der Bedrohung durch den internationalen Terrorismus eine Abkehr von der zurückhaltenden Ausübung der Jurisdiktion zumindest möglich. Außerdem kann der mit der Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste einhergehende Transport von Waffen an Bord auch zu Problemen mit den jeweiligen nationalen Einfuhrgesetzen führen.

Um Konflikte mit den nationalen Gesetzgebungen der Hafenstaaten zu umgehen, zeigen sich die Dienstleister erfahrungsgemäß erfinderisch. So werden Waffen teils vor Einfahrt in den fremden Hafen von Bord geworfen, um sie andernorts günstig wieder zu beschaffen.<sup>65</sup> Teils werden jedoch auch Schiffe als Waffenlager genutzt, die sodann nicht in die Häfen einfahren, sondern auf See verbleiben. Dies wird beispielsweise von dem Sicherheitsunternehmen *Protection Vessels International (PVI)* praktiziert. Dass dies nicht von potenziellen Schwierigkeiten mit Hafenstaatsjurisdiktionen befreit, musste PVI im Dezember 2010 erfahren, als vier ihrer Sicherheitsleute durch eritreische Behörden festgenommen wurden. Die genaueren Umstände sind freilich nicht bekannt, jedoch erscheint gesichert, dass sich Eritrea nach zunächst längerfristiger Kooperation mit Sicherheitsdiensten entschied, Festnahmen durchzuführen. Die Wachleute befinden sich wohl seit Dezember in eritreischem Gewahrsam.<sup>66</sup>

#### **IV. Zwischenergebnis**

Aus den mannigfaltigen nationalen Regelungen der Küsten- und Hafenstaaten ergeben sich letztlich schwer einschätzbare Konsequenzen für Schiffseigner, die bewaffnete Sicherheitsdienste an Bord ihrer Handelsschiffe einsetzen, und auch für mit Sicherheitsdiensten besetzte Geleitboote unter eigener Flagge. Von der Verweigerung des Hafenzugangs über die strafrechtliche Sanktionierung des bewaffneten Personals hin zur Beschlagnahme der Waffen erscheint hier vieles möglich. All dies hätte jedenfalls die Konsequenz, dass Schiffseigner und -betreiber kostenintensive Verzögerungen hinnehmen müssten.

Die Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste führt zu schwer einzuschätzenden Risiken im Umgang mit Küsten- und Hafenstaaten

#### **V. Grenzen des Einsatzes privater Sicherheitsdienstleister**

Weiterhin sind dem Einsatz privater Sicherheitsdienste durch das Völkerrecht Grenzen gesetzt, wenn diesbezüglich bisher auch keine erschöpfenden internationalen Regeln bestehen.

Insbesondere stellt sich die Frage, ob und unter welchen Umständen Sicherheitsdienste zum Aufbringen eines Seeräuberschiffs befugt sind. Art. 107 SRÜ postuliert, dass lediglich Kriegsschiffe (vgl. Art. 29 SRÜ), Militärluftfahrzeuge oder andere Schiffe und Luftfahrzeuge, die als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet und erkennbar sowie hierzu innerstaatlich berechtigt sind, Seeräuberschiffe aufbringen dürfen.<sup>67</sup>

<sup>65</sup> Hierzu und zu der Taktik ein Schiff als Waffenlager zu nutzen, *Osler*, Eritrea arrests jeopardise private anti-piracy forces, *Lloyd's List* vom 14.2.2011.

<sup>66</sup> Ebenda.

<sup>67</sup> Das Erfordernis der innerstaatlichen Befugnis gilt hierbei nicht für Kriegsschiffe und Militärluftfahrzeuge, was in der englischen Originalfassung deutlich wird. Andere Ansicht *Jenisch*, Pirateriebekämpfung vor Somalia auf dem Prüfstand, *NordOeR* 2009, S. 385 ff. (386); *Fischer-Lescarno/Kreck*, Piraterie und

Diesbezüglich sind die verschiedenen relevanten Fallkonstellationen zu unterscheiden. Zum einen ist problematisch, ob und wann auf Handelsschiffen stationierte Sicherheitsdienste zur Aufbringung eines Seeräuberschiffs völkerrechtlich berechtigt sind und wann dies für Geleitschutz leistende Sicherheitsdienste in eigenen Booten gilt. Zum zweiten wird auf aktuelle Tendenzen und Vorschläge eingegangen, die traditionsreiche Kaperei wiederzubeleben und in diesem Rahmen private Militärunternehmen auf ‚Piratenjagd‘ zu schicken. Auch diesbezüglich ist zu untersuchen, ob und wann derart eingesetzte private Unternehmer befugt wären, ein Seeräuberschiff aufzubringen.

### 1. Aufbringen bei Abwehrmaßnahmen und Hilfeleistungspflicht

Zunächst wird untersucht, ob das Aufbringen eines Seeräuberschiffs im Rahmen von Abwehrmaßnahmen<sup>68</sup> völkerrechtlich zulässig ist oder ob dafür gem. Art. 107 SRÜ Kriegsschiffe oder erkennbar im Staatsdienst stehende Schiffe ausschließlich zuständig sind.

Im wissenschaftlichen Diskurs wurde vereinzelt auf die Gefahr hingewiesen, dass private Sicherheitsdienstleister selbst als Piraten einzuordnen wären, weil sie rechtlich keinerlei Eingriffsbefugnisse gegen Seeräuberschiffe hätten.<sup>69</sup> Dieser Ansicht ist nicht zu folgen. Grundsätzlich sind Schutz- und Abwehrmaßnahmen gegen einen Angriff auf das Schiff, gleich ob im Rahmen der Piraterie oder des maritimen Terrorismus, von Abwehrrechten der Sicherheitsdienstleister gedeckt, welches auch ein Überwältigen der Piraten und eine Übergabe an ein Kriegsschiff oder die zuständigen Behörden umfasst.<sup>70</sup> Auf dem Handelsschiff selbst stationierte Sicherheitsdienstleister

Das Aufbringen von Seeräuberschiffen ist Kriegsschiffen und im Staatsdienst stehenden und entsprechend gekennzeichneten Schiffen vorbehalten.

---

Menschenrechte, ZERP-Diskussionspapier 3/2009, S. 30. Zu Art. 107 SRÜ auch *König*, Der Einsatz von Seestreitkräften zur Verhinderung von Terrorismus und Verbreitung von Massenvernichtungswaffen sowie zur Bekämpfung der Piraterie: Mandat und Eingriffsmöglichkeiten, in: Andreas Zimmermann et al. (Hrsg.), *Moderne Konfliktformen - Humanitäres Völkerrecht und privatrechtliche Folgen*, Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht 44 (2010), S. 203 (226).

<sup>68</sup> Unter Abwehrmaßnahmen und Abwehrrechten wird hier die Ausübung der privaten Rechte auf Notwehr, Nothilfe und Selbsthilfe verstanden.

<sup>69</sup> *Jenisch* (Fn. 67), S. 386, der darauf hinweist, dass Sicherheitsdienste zur Piratenbekämpfung nicht berechtigt sind und sie somit selbst Piraten wären, es sei denn, man würde ihnen Kaperbriefe ausstellen.

<sup>70</sup> So in aller Deutlichkeit der Bericht der International Law Commission to the General Assembly, UN Doc. A/3159 (1956), S. 283 *“Clearly this article does not apply in the case of a merchant ship which has repulsed an attack by a pirate ship and, in exercising its right of self-defence, overpowers the pirate ship and subsequently hands it over to a warship or to the authorities of a coastal State. This is not a “seizure” within the meaning of this article.”*; ferner *Türk*, *The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times*, 17 *University of Miami International & Comparative Law*, S. 1-42 (16); andere Ansicht wohl *Ghiradani*, der im Interview mit *Lloyd’s List (Osler, Lawyers warn owners that using hired guns may void insurance cover vom 14.9.2010)* zitiert wird mit den Worten: *“I don’t think anybody has thought the legality of this through. Under the UN Convention on the Law of the Seas, they won’t have the right to engage or start firing, and will effectively be little more than an escort service. If they do engage, they will expose themselves to criminal liability. Either they could be sued by the pirates, or more likely, if they were within territorial waters, they could end up being prosecuted, effectively for vigilante-type crime.”* *Ghiradani* scheint jedoch von offensiv-tätigen und nicht von defensiv-tätigen, im Rahmen von Abwehrrechten agierenden Sicherheitsdiensten auszugehen. Offensiv tätige Sicherheitsdienste sind jedoch nicht im Zentrum der Diskussion. Die Forderungen der Reeder beziehen sich fast ausschließlich auf defensive Sicherheitskräfte, *Spearin* (Fn. 9), 2009, S. 7. *Spearin* nimmt allerdings an, dass eine vertragliche Abrede geschlossen werden müsste, die Sicherheitsdienste zu der Ausübung von Abwehrrechten befugt (ebenda, S. 8). Da Sicherheitsdienste bei Piratenangriffen aber selbst zu dem angegriffenen Personenkreis gehören, ist ein Grund hierfür nicht ersichtlich. Darüber hinaus bleibt oh-

würden in Nothilfe handeln. Gleiches wird auch für Geleitschutz anbietende Sicherheitsdienste auf eigenen Schiffen gelten müssen. Die Ausübung dieses Rechts und die Einstufung einer Handlung als Piraterie schließen sich jedoch tatbestandlich gegenseitig aus, so dass auch das Aufbringen eines Seeräuberschiffs und die Ingewahrsamnahme der mutmaßlichen Piraten von Abwehrrechten gedeckt ist und keinen Verstoß gegen internationales Recht darstellt.

Allerdings könnten sich für Reeder und Kapitäne wegen der Pflicht zur Hilfeleistung gem. Art. 98 SRÜ unerwünschte Folgen aus der Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste ergeben. Art. 98 SRÜ erlegt es jedem Staat auf, den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffs unter bestimmten Voraussetzungen zur Hilfeleistung zu verpflichten. Erfährt ein Handelsschiff mit bewaffnetem Schutz von einem Angriff auf ein in der Nähe befindliches anderes Handelsschiff, so müsste es soweit zumutbar diesem Schiff zur Hilfe eilen. Die Zumutbarkeit wird man bei unbewaffneten Handelsschiffen grundsätzlich verneinen können, da diese kaum zu einer Hilfeleistung in der Lage wären und sich selbst in große Gefahr brächten. Wenn ein Handelsschiff jedoch bewaffnetes Personal an Bord hat oder bewaffnete Begleitboote engagiert, so ist nicht ersichtlich, warum eine Hilfeleistung völlig unzumutbar sein sollte. Bei Zuwiderhandlung eines Kapitäns, der unter deutscher Flagge fährt, könnte sich dieser wegen unechter Unterlassungsdelikte gem. § 13 Strafgesetzbuch (StGB), jedenfalls aber wegen unterlassener Hilfeleistung, gem. § 323c StGB strafbar machen. Hat ein Reeder die Anweisung gegeben, in derartigen Situationen nicht einzugreifen, könnte er möglicherweise wegen Anstiftung zu oben genannten Unterlassungstaten strafbar sein.

Art. 98 SRÜ verpflichtet mittelbar jedes Schiff zur Hilfeleistung. Dies gilt auch im Falle eines Seeräuberangriffs.

## 2. Kaperei

Außerhalb einer Selbstverteidigungslage sind Sicherheitsdienstleister allerdings regelmäßig nicht befugt, gegen verdächtige Schiffe vorzugehen. Gemäß Art. 107 SRÜ ist das Aufbringen eines Seeräuberschiffs durch andere als Kriegsschiffe nur zulässig, wenn die Schiffe deutlich als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet, als solche erkennbar und hierzu befugt sind.

Gem. Art. 107 SRÜ sind zum Aufbringen von Seeräuberschiffen Kriegsschiffe und andere Schiffe, die deutlich als im Staatsdienst stehend gekennzeichnet, als solche erkennbar sind und hierzu befugt sind, ermächtigt.

Die Befugnis zum Aufbringen von Seeräuberschiffen könnte einem Schiff theoretisch durch Erteilung eines Kaperbriefs verliehen werden. Im Rahmen der Diskussion um Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie wurde in den USA vorgeschlagen, private Sicherheitsdienstleister mit Kaperbriefen auszustatten, um sie dann auf Piratenjagd gehen zu lassen.<sup>71</sup> Die Praxis der Kaperei sah vor, dass unter hoheitlicher Aufsicht

---

ne Begründung, warum Sicherheitsdiensten die Leistung von Nothilfe ohne eine vertraglich vereinbarte Befugnis verwehrt bleiben soll.

<sup>71</sup> *Hutchins*, Reestablishing Letters of Marque: Commissioning Privateers to Defeat Somali Pirates, California Law Review 2011, im Erscheinen; *Richard*, Reconsidering the Letter of Marque, Utilizing Private Security Providers Against Piracy, Public Contract Law Journal 39.3 (2010), S. 411-464; *Cooperstein*, Letters of Marque and Reprisal: The Constitutional Law and Practice of Privateering, Journal of Maritime Law and Commerce 40 (2009), S. 221 f.: "while it [die Praxis der Kaperbriefe] may have gone dormant, it may yet rediscover utility and vigor"; *Bornick*, Bounty Hunters and Pirates: Filling in the Gaps of the 1982 U.N. Convention on the Law of the Sea, Florida Journal of International Law 17 (2005), S. 259-270 (260 ff.); der amerikanische Kongressabgeordnete *Ron Paul*, der im Zuge der Präsidentschaftswahlen 2008 eine erhebliche Berühmtheit erlangte, spricht sich für die Ausstellung von *letters of marque and reprisals* aus, Videoressource *Paul: How to Fight Somali Pirates*. Allerdings

stehende Privatschiffe (Kaper) ermächtigt wurden, gegen feindliche Schiffe und gegen neutrale Handelsschiffe, die Konterbande führten, vorzugehen.<sup>72</sup> Die Kaper führten die Kriegsflagge ohne jedoch in die Kriegsmarine eingegliedert zu sein und unter militärischem Kommando zu stehen.

Diese Vorschläge lassen allerdings außer Acht, dass die Praxis Kaperbriefe auszustellen seit der Erklärung betreffend das europäische Seerecht in Kriegszeiten vom 16. April 1856 im Zuge der Pariser Seerechtskonferenz abgeschafft wurde, da den Staaten die äußerst negativen Folgen dieser Herangehensweise bewusst waren. Die Wiedereinführung einer solchen Praxis ist somit zumindest begründungsbedürftig und es erscheint fraglich, ob die Piraterie, obwohl sie zweifelsohne eine Bedrohung für den Welthandel darstellt, politisch ein Wiederbeleben der Kaperbriefe zu rechtfertigen vermag.

Darüber hinaus ist die Ausstellung von Kaperbriefen auch rechtlich bedenklich. Zwar wurde die Abschaffung der Kaperbriefe in der Pariser Erklärung nicht von den USA unterschrieben, aber auch die Vereinigten Staaten befürworteten die Abschaffung grundsätzlich und wollten sogar weitergehende Regelungen in die Erklärung aufnehmen, die es Staatsschiffen generell verboten hätten private Besitztümer zu beschlagnahmen.<sup>73</sup> Dieser Zusatz wurde jedoch insbesondere von Großbritannien abgelehnt, woraufhin sich die USA der Erklärung insgesamt nicht anschlossen.<sup>74</sup> Über diese gegen Kaperbriefe gerichtete Grundüberzeugung der USA und der Unterzeichnerstaaten der Erklärung hinaus ist der Verzicht auf Kaperbriefe auch von der gänzlich gleich gerichteten Staatenpraxis jedenfalls seit Ende des 19. Jahrhundert gestützt, so dass es naheliegt das Verbot der Ausstellung von Kaperbriefen als Völkergewohnheitsrecht zu klassifizieren.<sup>75</sup>

Eine Folgefrage wäre, wie private Piratenverfolgung rechtlich einzuordnen wäre, wenn im Widerspruch zu diesem Völkergewohnheitsrechtssatz Kaperbriefe ausgestellt würden. In diesem Zusammenhang wurde wiederum diskutiert, ob die Angehörigen privater Sicherheitsunternehmen, die mit unzulässig ausgestellten Kaperbriefen auf ‚Piratenjagd‘ gehen, selbst Piraten wären.<sup>76</sup> Auch in diesem Rahmen ist eine solche Ansicht abzulehnen. Vielmehr wurde schon im frühen 20. Jahrhundert, als die

---

scheint *Paul* fälschlicherweise anzunehmen, dass ein Kaperbrief Voraussetzung zur Zulässigkeit von Verteidigungshandlungen ist. Ausführlich zur Geschichte der Kaperbriefe und mit Würdigung zum Nutzen heutzutage im nationalen Verfassungsrecht der USA, *Young*, A Check on Faint-Hearted Presidents: Letters of Marque and Reprisal, *Washington & Lee Law Review* 66 (2009), S. 895 ff. Den Einsatz von Kaperbriefen gegen Terroristen erwog bereits 2007 *DeWitte*, Let Privateers Marque Terrorism: A Proposal for Reawakening, *Ind. L. J.* 82 (2007), S. 131.

<sup>72</sup> Dazu *v. Liszt*, *Völkerrecht*, 1907, § 41 II Rn. 1 (S. 351). Die Konterbande ist Material, welches unmittelbar oder mittelbar zur Kriegsführung genutzt wird.

<sup>73</sup> Das sog. *Marcy-Amendment*, *Cooperstein* (Fn. 71), S. 246, Fn. 153; *Young* (Fn. 71), S. 927 ff.; *v. Liszt* (Fn. 72), § 41 II Rn. 2 (S. 352).

<sup>74</sup> *Cooperstein* (Fn. 71), S. 146; *Young* (Fn. 71), S. 927 ff.; *v. Liszt* (Fn. 72), § 41 II Rn. 2 (S. 352), „Die Vereinigten Staaten verweigerten den Beitritt, weil sie vollständige Freiheit des Privateigentums auch im Seekriege, also die vollständige Aufgabe des Prisenrechts, forderten. Doch ist die Deklaration seither in allen Seekriegen befolgt worden. Auch im Kriege von 1898 haben sowohl die Vereinigten Staaten als auch (trotz seiner entgegenstehenden Erklärung) Spanien auf die Verwendung von Kapern verzichtet.“

<sup>75</sup> *Richard* (Fn. 71), S. 429; *Young* (Fn. 71), S. 928; so wohl schon *v. Liszt* (Fn. 72), § 41 II Rn. 1 (S. 351). Diese Möglichkeit unterschlagen *Staub* (Fn. 32) und *DeWitte* (Fn. 71) gänzlich.

<sup>76</sup> *Young* (Fn. 71), S. 929, Fn. 199.

Nutzung der Kaperbriefe zuletzt intensiv diskutiert wurde, zwischen Piraten und Kaperern mit Kaperbriefen, deren Ausstellung gegen das Völkerrecht verstieß, unterschieden, da die Verletzung des Völkerrechts nicht dem Privaten, sondern dem ausstellenden Staat zugerechnet wird.<sup>77</sup>

Weitaus problematischer als die rechtliche Einordnung der Kaperer ist, dass die Beauftragung privater, gewinnorientierter Unternehmen mit Kaperbriefen zum Aufbringen von verdächtigen Schiffen einen Verzicht auf jegliche effektive Beaufsichtigungsmöglichkeit bedeuten würde. Die Kontrollmöglichkeiten wären verglichen mit den Kontrollen, denen *Blackwater* im Irak unterlag, noch deutlich schlechter. Wer würde diese Sicherheitsdienste kontrollieren? Wer könnte entscheiden, ob das Versenken eines Schiffs und die Tötung von Menschen in Selbstverteidigung geschah, und wer könnte *ex post* feststellen, ob es sich wirklich um ein Seeräuberschiff gehandelt hat, wenn es aufgebracht und versenkt wurde?<sup>78</sup> Gerade vor dem Hintergrund der Praktiken privater Militärfirmen im Irak-Krieg erscheint es zweifelhaft, dass ausgerechnet die Beauftragung privater Unternehmen eine erfolgsversprechende Lösung im Kampf gegen Piraten herbeiführen kann. Darüber hinaus wird man auch hinsichtlich bestehender Schutzpflichten der Staaten gegenüber denjenigen, gegen die sich die Maßnahmen der Sicherheitsdienste richten, Bedenken anmelden können. Ob die Praxis, private bewaffnete Akteure in den Kampf gegen einer Straftat verdächtige Zivilisten zu entsenden, wirklich menschenrechtlichen Verpflichtungen genügen kann, erscheint ebenfalls höchst zweifelhaft. Dabei ist vor allem zu beachten, dass Personen, die einer Straftat lediglich verdächtig sind, bis zu einer rechtskräftigen Verurteilung als unschuldig gelten.<sup>79</sup>

## VI. Völkerrechtliche Verantwortlichkeit

Es bestehen außerdem weitergehende Rechtsfragen hinsichtlich der Zurechnung des Verhaltens privater Sicherheitsdienste zum Staat, die beispielsweise auch die Ausstattung Privater mit Kaperbriefen zumindest als rechtlich riskant erscheinen lassen.<sup>80</sup> Wenn ein Staat im Widerspruch zum geltenden Völkergewohnheitsrecht Sicherheitsdiensten Kaperbriefe ausstellen würde oder diese mit der Aufgabe der Piratenjagd beleihen sollte, so wären die Handlungen der Sicherheitsdienste solche von Personen, die hoheitliche Befugnisse ausüben.<sup>81</sup> Dies hat zur Folge, dass völker-

Die Beleihung von Akteuren, die mit staatlicher Befugnis auf Piratenjagd gehen sowie das Ausstellen von Kaperbriefen kann die völkerrechtliche Verantwortlichkeit eines Staates begründen.

<sup>77</sup> v. Liszt (Fn. 72), § 41 II Rn. 2 (S. 352): "Der gegen die Vereinbarung ausgerüstete Kaper würde völkerrechtlich dennoch als solcher und nicht als Seeräuber zu behandeln sein; denn für die Verletzung des Staatsvertrages hat nicht der Kaper, sondern die ihn verwendende Regierung aufzukommen."

<sup>78</sup> Young (Fn. 71), S. 920, verweist auf die Möglichkeit, dass der Sicherheitsdienst sich durch interne Abteilungen selbst kontrolliert und dass Gerichte die Handlungen im Nachhinein überprüfen könnten, erkennt jedoch die erheblichen faktischen Defizite einer solchen Lösung. Liss, *Privatising the Fight* (Fn. 16), S. 9, verweist auf die fehlende Transparenz der Auftragsdurchführung; Richard (Fn. 71), S. 454, verweist lediglich auf die rechtlichen Wege, auf denen Sicherheitsdienste zur Verantwortung gezogen werden können, ignoriert dabei jedoch die faktische und beweisrechtliche Ebene vollends.

<sup>79</sup> Art. 66 Statut des IStGH; Art. 108 Charta der Grundrechte der Europäischen Union; Art. 6 Abs. 2 EMRK; Art. 14 Abs. 2 IPbürgR; Art. 8 Abs. 2 Amerikanische Menschenrechtskonvention; Art. 7 Abs. 1 lit. b Afrikanische Charta der Menschenrechte und Rechte der Völker.

<sup>80</sup> Young (Fn. 71), S. 934 ff.

<sup>81</sup> Art. 5 Verantwortlichkeit der Staaten für völkerrechtswidrige Handlungen, Anlage der Resolution der VN-Generalversammlung Nr. 56/83 vom 12.12.2001 (im Folgenden: ILC-Entwurf). Die im Rahmen dieses Aufsatzes angesprochenen Normen über Staatenverantwortlichkeit haben den Status von Völker-

rechtswidrige Handlungen der Sicherheitsdienste dem Staat zugerechnet werden können und dieser Wiedergutmachung zu leisten hätte<sup>82</sup> bzw. eventuell auch Gegenmaßnahmen anderer Staaten ausgesetzt wäre.<sup>83</sup>

Bei der Beschäftigung privater Sicherheitsdienste an Bord von Handelsschiffen wäre eine Zurechnung hingegen nicht zu erwarten. Zunächst sind Handelsschiffe keine Staatsschiffe und die Sicherheitsdienste würden auch keine hoheitlichen Aufgaben ausüben. Sie würden sich, was die Abwehr spezifischer Angriffe angeht, nicht auf hoheitliche Befugnisnormen, sondern auf private Abwehrrechte stützen. Für Sicherheitsdienste auf deutschen Schiffen wäre dies die Notwehr und Nothilfe gem. § 32 StGB, §227 BGB bzw. die Selbsthilfe nach § 229 BGB.<sup>84</sup> Somit ist die Abwehr von Angriffen auf das Schiff keine hoheitliche, sondern eine private Tätigkeit. Auch wäre das Verhalten der Sicherheitsdienste nicht von dem jeweiligen Staat kontrolliert.<sup>85</sup> Der Staat wird ein völkerrechtswidriges Verhalten von Sicherheitsdienstleistern regelmäßig auch nicht als eigenes anerkennen und annehmen,<sup>86</sup> so dass eine rechtliche Grundlage für eine Haftung für völkerrechtswidriges Handeln privater Dienstleister an Bord von Handelsschiffen im Regelfall nicht vorliegen wird.

## VII. Ergebnis

Die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste ist völkerrechtlich hinsichtlich vieler Aspekte bedenklich. Die ‚Piratenjagd‘ durch mit Kaperbriefen ausgestattete Sicherheitsdienste wäre sowohl mit dem SRÜ als auch mit dem geltenden Völkergewohnheitsrecht nicht vereinbar, welches die Kaperei und die Ausstellung von Kaperbriefen verbietet. Bevor ein solcher Schritt gewählt wird, werden Staaten auch das Risiko der völkerrechtlichen Haftung zu bedenken haben. Die Ausstattung von Schiffen mit bewaffneten Sicherheitsleuten und die Beschäftigung von Begleitbooten unter eigener Flagge führt darüber hinaus zu Problemen mit den Rechtsvorschriften von Flaggen-, Küsten- und Hafenstaaten, wobei die Durchsetzung dieser Vorschriften und die versicherungsrechtlichen Folgen von Verstößen die Schiffseigner und Sicherheitsdienste vor schwer kalkulierbare Konsequenzen stellt.

---

gewohnheitsrecht, vgl. *Crawford*, State Responsibility, in: R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Rn. 31; *DeWitte* (Fn. 71), S. 154 macht die Frage der völkerrechtlichen Verantwortlichkeit grundsätzlich richtig von der konkreten Ausgestaltung des Einsatzes der privaten Akteure abhängig. Im Falle der Beleihung von Privaten durch die Ausstellung von Kaperbriefen ist jedoch der Art. 5 ILC-Entwurf erfüllt, so dass es auf das Kriterium der Kontrolle nicht mehr ankommt, siehe dazu auch Fn. 85.

<sup>82</sup> Art. 34 ff. ILC-Entwurf.

<sup>83</sup> Art. 49 ff. ILC-Entwurf.

<sup>84</sup> Dazu unten S. 26 ff.

<sup>85</sup> Art. 8 ILC-Entwurf. Der Staat wird in den maßgeblichen Fällen weder eine *effective control* (vgl. dazu *ICJ*, *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* (*Nicaragua v. United States of America*), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, para. 115 (S. 65)), noch eine *overall control* (vgl. *ICTY*, *Tadić* (Appeal Chamber), Urteil vom 15. Juli 1999, IT-94-1-A, Rn. 145, 156) haben, so dass es nicht auf die unterschiedliche Beurteilung des Zurechnungsmaßstabs für nicht-staatliches Handeln innerhalb der internationalen Gerichtsbarkeit ankommt. Siehe dazu *Cassese*, *The Nicaragua and Tadic Tests Revisited in the Light of the ICJ Judgment on Genocide in Bosnia*, *EJIL* 18 (2007), S. 649-668. Auch *complicity* wird in den Fällen zumeist nicht vorliegen, zur Rechtsfigur, *ICJ*, *Case Concerning the Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide* (*Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro*) vom 26. Februar 2007, Rn. 419 (S. 150 ff.).

<sup>86</sup> Somit scheidet eine Zurechnung auch nach Art. 11 ILC-Entwurf.

### C. Europarecht und private Sicherheitsdienste

Im Europarecht wird die Problematik der privaten Sicherheitsdienste nicht spezifisch geregelt. Insbesondere zur maritimen Sicherheit besteht kein erkennbarer Standpunkt der Europäischen Union (EU). Dies soll freilich nicht bedeuten, dass das Europarecht im Rahmen der privaten Sicherheitsdienste irrelevant ist. Vielmehr ergibt sich aus der Anerkennung der offenen Marktwirtschaft mit freiem Wettbewerb (Art. 119 Abs. 1, 2 AEUV und Art. 16 der EU-Grundrechtecharta) grundsätzlich die Erlaubnis von gewerblicher Betätigung, so dass, „solange keine hoheitlichen Kernaufgaben berührt werden“, Aufgaben der Gefahrenabwehr und Sicherheitsvorsorge, insbesondere auch seitens Privater zum Schutz ihres Eigentums, weder von den Mitgliedsstaaten noch von der Gemeinschaft selbst erfüllt werden müssen.<sup>87</sup> Zur Zulassung grenzüberschreitend tätiger Sicherheitsdienste hat sich die europäische Gerichtsbarkeit zwar vereinzelt geäußert<sup>88</sup>, darüber hinaus besteht jedoch unverändert ein Regelungsbedarf hinsichtlich effektiver Rechtsvorschriften zur Qualitätssicherung der Aufgabenwahrnehmung.<sup>89</sup> Insbesondere wäre die Harmonisierung der unterschiedlichen nationalen Rechtsvorschriften zur Gewährleistung von Transparenz, Rechtssicherheit und hoher Qualität der Dienstleistungen wünschenswert.<sup>90</sup> Es zeichnet sich in letzter Zeit die Bereitschaft der EU ab, diese Schritte zu gehen. Vom Geltungsbereich der Dienstleistungsrichtlinie<sup>91</sup> bleiben private Sicherheitsdienste zwar gem. Art. 2 Abs. 2 lit. k der Richtlinie ausgeschlossen. Allerdings öffnet die Inaussichtstellung der Prüfung weitergehender Harmonisierung auch des Sicherheitsdienstsektors in Art. 38 lit. b Raum für Spekulationen über baldige Neuerungen.<sup>92</sup> Diese Hoffnungen werden jedoch in naher Zukunft lediglich für solcherlei Tätigkeiten begründet sein, die unter ein traditionelles Verständnis des Sicherheitsgewerbebegriffs fallen.<sup>93</sup>

<sup>87</sup> *Pitschas*, Innere Sicherheit in der EU und europarechtliche Grundlagen des Sicherheitsgewerbes, NVwZ 2002, 519-526 (521, 524 m.w.N.); *Pitschas* verweist unter anderem auf EuGH, Slg. 1974, 491 = NJW 1975, 518; EuGH, Slg. 1998, I-6717 = EuZW 1999, 125, Rn. 37.

<sup>88</sup> Urteil des EuG im Fall C-171/02 vom 29.4.2004; Fall C-465/05 vom 13.12.2007; Fall C-514/03 vom 7.10.2004.

<sup>89</sup> *Pitschas* (Fn. 87), S. 523/526, der europäische Zulassungsregeln und eine europäische Zertifizierung von Sicherheitsunternehmen andenkelt.

<sup>90</sup> So auch *Stober*, Piraterieschutz durch private Sicherheitsdienste? in: *Stober* (Hrsg.), Der Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus zwischen internationaler, nationaler und unternehmerischer Verantwortung, S. 1 (5); *Pitschas* (Fn. 87), S. 523; *Stober*, Zur Qualifizierung der privaten Sicherheitsdienste, Gewerbearchiv 2002, S. 129-136 (131 f.); v. *Arnim*, Private Sicherheitsdienste und Innere Sicherheit in Europa, in: *Ottens/Olschok/Landrock* (Hrsg.), Recht und Organisation privater Sicherheitsdienste in Europa, S. 3 ff. (55), warnt vor einem gefährlichen Gefälle bezüglich der Rechts-, Haftungs-, und Versicherungsunterschiede und unterschiedlicher Sozialbedingungen. Zu den verschiedenen mitgliedstaatlichen Regelungen siehe *Private Security in Europe – CoESS Facts & Figures 2008*; *Ottens/Olschok/Landrock* (Hrsg.), Recht und Organisation privater Sicherheitsdienste in Europa.

<sup>91</sup> Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt, ABl. EG 2006 L 376/36.

<sup>92</sup> „Die Kommission prüft bis zum 28. Dezember 2010 die Möglichkeit, Vorschläge für harmonisierende Rechtsakte zu folgenden Punkten vorzulegen: [...] b) private Sicherheitsdienste und Beförderung von Geld und Wertgegenständen.“; zur Auslegung des Begriffes private Sicherheitsdienste in der Richtlinie *Essert*, Ergänzende Harmonisierung des Rechts privater Sicherheitsdienste gem. Art. 38 lit. b) der Europäischen Dienstleistungsrichtlinie, S. 9 ff.

<sup>93</sup> Siehe als Beispiel, Weißbuch zum gewerbsmäßigen grenzüberschreitenden Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet, KOM/2009/0214 vom 18.5.2009. Zur möglichen Umsetzung der Harmonisierung *Essert* (Fn. 92), S. 181 ff.

Der Erlass europarechtlicher Regeln hinsichtlich auf See tätiger Sicherheitsdienstleister scheint hingegen noch nicht im Fokus der EU zu stehen, auch wenn bedingt durch die aktuelle Relevanz schnelle Schritte diesbezüglich nicht ausgeschlossen sind.

## D. Anforderungen im deutschen Recht

Schwerpunktmäßig sind Zulässigkeit und Modalitäten der Zulassung von Sicherheitsdiensten im nationalen Recht geregelt. Im Folgenden werden die Zulassungskriterien für Sicherheitsdienste untersucht und mit Blick auf die maritime Dimension eventuelle Hindernisse für deren Arbeit dargestellt. Dieser Untersuchung ist voranzuschicken, dass nach dem Flaggenstaatsprinzip die deutsche Rechtsordnung auf Schiffen unter deutscher Flagge Anwendung findet.<sup>94</sup> Insbesondere findet deutsches Recht auch auf ausländische Sicherheitsdienste Anwendung, die auf deutschen Handelsschiffen beschäftigt werden, um Angriffe auf das Schiff abzuwehren. Dies gilt auch für die Bestimmungen der Gewerbeordnung (GewO), auf die im Folgenden eingegangen wird.<sup>95</sup>

### I. Gewerbeordnung und Verfassungsrecht

Die Gewerbeordnung regelt die Zulässigkeit und Modalitäten der Zulassung privater Sicherheitsdienste. Grundsätzlich ist nach § 34a GewO das gewerbliche Bewachen von Leben oder Eigentum fremder Personen erlaubnispflichtig (präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt).<sup>96</sup> Ein Bewachen setzt hierbei eine aktive Obhutstätigkeit, die von Menschen zur Gefahrenabwehr mit einer Schutzintention ausgeführt wird, voraus, welche nicht bloße Nebenpflicht eines vertraglichen Pflichtenprogramms ist und sich nicht lediglich in der Raumüberlassung erschöpft.<sup>97</sup> Hiernach erfüllen auf

---

<sup>94</sup> Statt vieler *Beckert/Breuer* (Fn. 40), Rn. 451; *Herdegen*, in: Maunz/Dürig, Grundgesetz Kommentar (Stand der Kommentierung: 49. Ergänzungslieferung, März 2007), Art. 27 GG, Rn. 13; speziell zur Geltung des Arbeitsrechts, siehe BVerfGE 92, 26; auch § 1 SeemannsG. Zur Geltung des Strafrechts, § 4 StGB, dazu näher *Kolb/Neumann/Salomon* (Fn. 38) m.w.N.; zur Geltung des Verwaltungsrechts, *Vogel*, Der räumliche Anwendungsbereich der Verwaltungsrechtsnorm, S. 13 f.

<sup>95</sup> Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten *Dr. Werner Hoyer, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr* (Münster), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP (BT-Drucksache 15/4720), BT-Drucksache 15/5824 vom 24.6.2005, S. 8; zum gegensätzlichen Fall des Tätigwerdens privater deutscher Sicherheitsunternehmer im Ausland, siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten *Gisela Plitz, Hartfrid Wolff* (Rems-Murr), *Dr. Max Stadler*, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP (BT-Drucksache 16/8957), BT-Drucksache 16/9190 vom 14.5.2008. Zu Staatsangehörigen eines Mitgliedsstaates der EU, deren Einsatz auf einem deutschen Schiff nur vorübergehend oder gelegentlich ist siehe § 13 a GewO. In Deutschland richtet sich die behördliche Zuständigkeit grundsätzlich nach dem Unternehmenssitz des Sicherheitsunternehmens. Für ausländische Sicherheitsunternehmen findet eine Zurechnung zum Reeder statt, so dass für die Gewerbeaufsicht die Behörden zuständig sind, die auch für den Reeder zuständig wären.

<sup>96</sup> *Jungk/Deutschland* in: Pielow (Hrsg.), BeckOK 12. Auflage 2010, § 34a GewO, Rn. 1; *Marcks* in: Landmann/Rohmer, Gewerbeordnung (Stand der Kommentierung: 55. Ergänzungslieferung, August 2009), § 34a GewO, Rn. 1. Zur Definition von Bewachungstätigkeiten *Marcks*, ebenda, Rn. 7 f.; *Jungk/Deutschland* ebenda, Rn. 4 f.; Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des § 34a der Gewerbeordnung und zur Bewachungsverordnung (Mustererlass des Bund-Länder-Ausschusses „Gewerberecht“, Nr. 1 Anwendungsbereich). Die Regulierung von Sicherheitsdiensten ist EU-weit fast universell als präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt ausgestaltet, *Essert* (Fn. 92), S. 1 m.w.N.; für eine Übersicht über die in diesem Zusammenhang relevanten gewerberechtlichen Vorschriften in Deutschland, *Essert* (Fn. 92), S. 51 ff.

<sup>97</sup> *Marcks* (Fn. 96), Rn. 7 f.

Handelsschiffen tätige private Sicherheitsdienste zumeist Bewachungsaufgaben. Im Folgenden wird die gesetzliche Konzeption dargestellt.

### 1. Gesetzliche Konzeption und Anwendung auf maritime Sicherheitsdienste

Die Erlaubnis steht dem Wortlaut des § 34a GewO nach im Ermessen der Behörde, wobei diese bei der durch Tatsachen gerechtfertigten Annahme der Unzuverlässigkeit, bei Fehlen der erforderlichen Mittel oder Sicherheiten oder bei Fehlen einer Unterrichtsbescheinigung der Industrie- und Handelskammer zu versagen ist (Absatz 1 Satz 3).<sup>98</sup> Durch die Einwirkung der verfassungsrechtlich garantierten Berufs- und Gewerbefreiheit reduziert sich das Ermessen auf Null, so dass bei Nichtvorliegen von Versagensgründen ein Rechtsanspruch auf Erteilung der Erlaubnis besteht.<sup>99</sup> Bei der Durchführung von Kontrollgängen im öffentlichen Verkehrsraum oder in Hausrechtsbereichen mit öffentlichem Verkehr<sup>100</sup> oder bei dem Schutz vor Ladendieben<sup>101</sup> und bei Eingangsbewachungen im Einlassbereich von Diskotheken<sup>102</sup> ist darüber hinaus eine Sachkundeprüfung erforderlich.<sup>103</sup> § 34a GewO enthält ferner eine Verordnungsermächtigung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (Absatz 2), welches diese durch Erlass der Verordnung über das Bewachungsgewerbe vom 7.12.1995 genutzt hat.<sup>104</sup> § 34a GewO befugt die Behörde außerdem, einem Gewerbetreibenden zu verbieten, einen Mitarbeiter, bei dem Tatsachen die Annahme der Unzuverlässigkeit begründen, weiter zu beschäftigen (Abs. 4).<sup>105</sup>

Die Handlungsbefugnisse der privaten Sicherheitsdienste sind in § 34a Abs. 5 GewO skizziert und beschränken sich grundsätzlich auf die Jedermannsrechte wie Notwehr, Notstand sowie originäre und vom Auftraggeber übertragene Selbsthilferechte.<sup>106</sup> In

Die Handlungsbefugnisse von Sicherheitsdiensten erschöpfen sich zumeist in der Ausübung von Jedermannsrechten.

<sup>98</sup> *Ambts* in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze (Stand der Kommentierung: 148. Ergänzungslieferung, Januar 2003), § 34a GewO, Rn. 5; *Marcks* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 23.

<sup>99</sup> Dies spiegelt sich auch in den Verwaltungsvorschriften wider und ist wohl gängige Rechtspraxis der Länder, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des § 34a der Gewerbeordnung und zur Bewachungsverordnung (Mustererlass des Bund-Länder-Ausschusses „Gewerberecht“, Nr. 2.2. Ferner *Marcks* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 23; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 28.

<sup>100</sup> *Ambts* (Fn. 98), § 34a GewO, Rn. 2 f.; *Marcks* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 31 f.; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 47 f.

<sup>101</sup> *Ambts* (Fn. 98), § 34a GewO, Rn. 2 f.; *Marcks* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 32 f.; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 55 f.

<sup>102</sup> *Marcks* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 34.; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 60 f.

<sup>103</sup> Abschnitt 1a der Verordnung über das Bewachungsgewerbe (BewachV) vom 10. Juli 2003. Kritisch zur gesetzlichen Regelung diesbezüglich *Brauser-Jung/Lange*, Das neue Bewachungsgewerberecht auf dem Prüfstand, Gewerbearchiv 2003, S. 224 (226 f.), die in der recht restriktiv gehandhabten Auflistung einen Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG und gegen verfassungsrechtliche Schutzpflichten sehen. In der Tat wirkt die Ausklammerung ähnlich gefahrträchtiger Tätigkeiten wie Bühnensicherheitskräfte auf Großkonzerten, Ordnungskräfte bei Fußballspielen und andere Großveranstaltungen, Personenschützern und den in erhöhtem Maße überfallgefährdeten Geld- und Werttransporteuren realitätsfern.

<sup>104</sup> BGBl. I, S. 1602, zuletzt durch die Verordnung vom 14. Januar 2009 (BGBl. I S. 43) geändert; *Marcks* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 4; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 64 f.

<sup>105</sup> *Ambts* (Fn. 98), § 34a GewO, Rn. 6; *Marcks* (Fn. 98), § 34a GewO, Rn. 39 f.; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 71 f.; Kritisch zu der Einräumung von Ermessen in der Vorschrift, *Brauser-Jung/Lange* (Fn. 103), S. 229 f.; *Stober*, Qualifizierung (Fn. 90), S. 134.

<sup>106</sup> *Ambts* (Fn. 98), § 34a GewO, Rn. 7; *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 75; *Schönleitner*, Das neue Bewacherrecht, Gewerbearchiv 2003, S. 1 (2 ff.); *Schoch*, Privatisierung polizeilicher Aufgaben, in: Kluth/Müller/Peilert (Hrsg.) Wirtschaft-Verwaltungs-Recht, Festschrift Rolf Stober, S. 559-571 (562); *Lange*, Privates Sicherheitsgewerbe in Europa, S.41-55 zu Not- und Jedermannsrechten als Handlungsgrundlagen; *Schnekenburger*, Rechtsstellung und Aufgaben des Privaten Sicherheitsgewerbes, S. 134 ff.

den Fällen gesetzlicher Beleihung können die Befugnisse darüber hinausgehen.<sup>107</sup> Jedenfalls steht die Ausübung unter dem Vorbehalt des Erforderlichen (Absatz 5 Satz 2).<sup>108</sup>

Es fällt unmittelbar auf, dass der Rechtsrahmen der Gewerbeordnung nicht auf eine maritime Dimension der privaten Sicherheitsdienstleistung ausgelegt ist.<sup>109</sup> Dies wird insbesondere durch die eingeschränkte Reichweite der Sachkundeprüfung (Türsteher, Ladendetektive, etc.) deutlich.

## 2. Das Gewaltmonopol als Grenze

Eine der Grenzen der Beschäftigung privater Sicherheitsdienstleister wird durch das staatliche Gewaltmonopol gezogen,<sup>110</sup> dessen Überschreiten auch hinsichtlich der Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen geltend gemacht wurde.<sup>111</sup> Eine genauere Betrachtung der Inhalte des Gewaltmonopols lässt eine derartige Schlussfolgerung freilich nicht zu, denn nur „wenn die Erfüllung von staatlichen Sicherheitsaufgaben mit der Ausübung von hoheitlichen Befugnissen oder Funktionen verbunden ist, kommt deren Wahrnehmung durch Privatpersonen grundsätzlich nicht in Betracht“.<sup>112</sup> Somit wäre die Beauftragung privater Sicherheitsdienste in Einsätzen, die hoheitlich-exekutivische Eingriffe mit Anordnungs- oder Zwangsbefugnissen erfordern,<sup>113</sup> unzulässig, während private Sicherheitsunternehmen mit Tätigkeiten beauftragt werden dürfen, denen keine derartigen Befugnisse zugrunde liegen.<sup>114</sup> Man wird die Beschäftigung privater Sicherheitsdienstleister im Rahmen der Ausübung der Selbsthilfe bzw. Notwehrbefugnisse nicht als exklusive Staatsaufgabe se-

---

Kritisch zum gesamten Abs. 5, *Stober*, Qualifizierung (Fn. 90), S. 135.

<sup>107</sup> *Jungk/Deutschland* (Fn. 96), § 34a GewO, Rn. 76.

<sup>108</sup> *Ambis* (Fn. 98), § 34a GewO, Rn. 7.

<sup>109</sup> Ähnlich auch *Stober*, Piraterieschutz (Fn. 90), S. 5.

<sup>110</sup> Statt vieler *Hammer*, Private Sicherheitsdienste, staatliches Gewaltmonopol, Rechtsstaatsprinzip und ‚schlanker Staat‘, DÖV 2000, S. 613 ff.; *Stober*, Staatliches Gewaltmonopol und privates Sicherheitsgewerbe, NJW 1997, S. 889 ff.; *Schulte*, Gefahrenabwehr durch private Sicherheitskräfte im Lichte des staatlichen Gewaltmonopols, DVBl 1995, S. 130 ff.; *Bracher*, Gefahrenabwehr durch Private; Kritisch zum Begriff *Kämmerer*, Der lange Abschied vom staatlichen Gewaltmonopol, in: Kluth/Müller/Peilert (Hrsg.) Wirtschaft-Verwaltungs-Recht, Festschrift Rolf Stober, S. 595-613 (598 ff.); mit internationaler Perspektive *Richard* (Fn. 71), S. 451.

<sup>111</sup> Zuletzt *Max Johns*, Sprecher des VDR in *Utler*, Mit Söldnern gegen Piraten, Spiegel Online vom 28.9.2010.

<sup>112</sup> Antwort der Bundesregierung auf *Hoyer*, u.a. (Fn. 95), S. 8; umfassend zur Privatisierung und den Schranken *Kämmerer* (Fn. 7); *ders.* (Fn. 110), S. 595 ff.; keine Probleme mit dem Gewaltmonopol birgt hingegen die Beleihung privater Sicherheitsdienste, da die Sicherheitsdienste hier gerade öffentliche Gewalt ausüben und somit innerhalb des Gewaltmonopols des Staats tätig werden, *Hammer* (Fn. 108), S. 619; *Stober*, Qualifizierung (Fn. 90), S. 135; andere Ansicht *Krölls*, Die Privatisierung der inneren Sicherheit, Gewerbearchiv 1997, S. 445 (449).

<sup>113</sup> Siehe auch Art. 33 Abs. 4 GG, der als Privatisierungsschranke diskutiert wird, *Tettinger*, Empfiehlt es sich, das Recht des Sicherheitsgewerbes zu kodifizieren?, NVwBl 2000, 281 (282 f.); *Krölls* (Fn. 112), S. 451 f.; *Krölls*, Rechtliche Grenzen der Privatisierungspolitik, Gewerbearchiv 1995, S.129 f.; *Artelt* (Fn. 7), S. 147 f.

<sup>114</sup> Antwort der Bundesregierung auf *Hoyer*, u.a. (Fn. 95), S. 5; *Schoch* (Fn. 106), S. 560 nach Auswertung der Bundes- und Landeshaushaltsordnungen „Nicht nur ‚öffentlichen Zwecken dienende wirtschaftliche Tätigkeiten‘ gelten als privatisierungsfähig, sondern es besteht auch die gesetzliche Pflicht zur Prüfung, ‚inwiefern staatliche Aufgaben [...] durch Ausgliederung und Entstaatlichung oder Privatisierung erfüllt werden können.‘“ Dahingehend auch *Hense*, in: Epping/Hillgruber (Hrsg.), BeckOK, 8. Auflage (2010), Art. 33 GG, Rn. 26 f.

hen können, sondern vielmehr als Ausübung der privaten Rechte des Schiffseigners sowie des Kapitäns und der Besatzung, so dass die Beauftragung privater Sicherheitsdienstleister nicht dem Gewaltmonopol widerspricht.<sup>115</sup> Dies muss konsequenterweise auch dann gelten, wenn Sicherheitsdienste ihre Schutzaufgaben auf Begleitschiffen wahrnehmen und lediglich im Rahmen der Nothilfe tätig werden.

Freilich könnte man bemängeln, dass mit der Beauftragung privater Sicherheitsdienste auf Schiffen letztlich das Regel-/Ausnahmeverhältnis zwischen staatlicher Pflicht, die Sicherheit der Staatsangehörigen und auch der Handelsschiffahrt unter seiner Flagge zu gewährleisten (Regel) und Abwehrrechten Privater in Notfällen, in denen keine hoheitliche Hilfe möglich ist (Ausnahme), umgekehrt würde. Will man die Beauftragung der Dienste auf Schiffen jedoch rechtlich kategorisieren, so würde man sie letztlich allein dem Bereich der Eigensicherungsmaßnahmen Privater zuordnen, der die Sicherung der eigenen Rechtsposition durch den dinglich Berechtigten beinhaltet und somit nicht mit dem Gewaltmonopol in Konflikt gerät.<sup>116</sup>

Die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen zum Selbstschutz verstößt nicht gegen das Gewaltmonopol.

### 3. Folgerung und Würdigung der Rechtslage

Somit ist festzustellen, dass private Sicherheitsdienste, die auf Schiffen zum Zwecke der Piratenabwehr mitfahren bzw. auf eigenen Schiffen Geleitschutz leisten, verfassungsrechtlich zulässig sind. Sie unterfallen dem § 34a GewO, da es sich um Bewachungstätigkeiten handelt. Ein Verbot privater Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen lässt sich entgegen der Wahrnehmung von Praktikern nicht nachweisen.<sup>117</sup>

Ein Verbot privater Sicherheitsdienste auf Schiffen deutscher Flagge besteht nicht.

Darüber hinaus wäre es irrig anzunehmen, dass § 34a GewO eine größere Hürde für den Einsatz Privater auf Handelsschiffen darstellt. Im Gegenteil, diese Vorschrift sieht für Sicherheitsdienste auf See wegen des abschließenden Katalogs des § 34a Abs. 1 Satz 5 GewO noch nicht einmal eine Sachkundeprüfung vor. Der Sicherheitsdienstleister und seine Angestellten haben somit lediglich zuverlässig zu sein, die erforderlichen Mittel und Sicherheiten aufzuweisen und eine Unterrichtsbescheinigung vorzulegen.<sup>118</sup> Die in der gesetzlichen Konzeption faktisch somit stark vernachlässigte Präventivkontrolle erscheint aus Qualitätssicherungsgesichtspunkten bedenklich. Im

<sup>115</sup> Selbst die Bewachung internationaler Institutionen und deutscher Auslandsvertretungen werden vielfältig durch private Sicherheitsdienste übernommen. So hatten im Jahr 2005 170 von 230 Auslandsvertretungen Bewachungsverträge mit örtlichen Sicherheitsdiensten (Antwort der Bundesregierung auf Hoyer, u.a. (Fn. 95), S. 9). Darüber hinaus sind private Sicherheitsdienste mit der Durchführung hoheitlicher Luftsicherheitskontrollen (allerdings auf Grundlage des § 5 Abs. 5 Luftsicherheitsgesetz, der die Beleihung vorsieht) betraut (Antwort der Bundesregierung auf Hoyer, u.a. (Fn. 95), S. 5). Diese, wohl unstrittig als zulässig bewerteten, Tätigkeiten sind letztlich näher an dem Gewaltmonopol des Staats als die Ausübung privater Rechte.

<sup>116</sup> Zu der Kategorie *Schoch* (Fn. 106), S. 563-564.

<sup>117</sup> Siehe zur Wahrnehmung der Beluga Reederei *Stolberg* (Fn. 2).

<sup>118</sup> Die Unterrichtung muss bei Angestellten 40 Stunden und bei Gewerbetreibenden 80 Stunden betragen. Zu den Inhalten *Essert* (Fn. 92), S. 54 ff.; ferner Anlage 2 und 3 zu § 4 Verordnung über das Bewachungsgewerbe. Die Stundenzahl der Unterrichtung wurde zwar im Zuge der Novellierung des § 34a GewO von 40 auf 80 Stunden für Gewerbetreibende und von 24 auf 40 für Mitarbeiter erhöht, eine merkbare höhere fachliche Qualifizierung bedeutet dies jedoch faktisch nur in den neu eingefügten Bereichen Datenschutz und Deeskalation, die einen Großteil in der neuen Stundenverteilung ausmachen; dazu *Stober*, Qualifizierung (Fn. 90), S. 135, der jedoch letztlich auf jegliche Qualitätsanforderung im Unterrichtsverfahren verzichtet, wenn er aufgrund des Gesetzeswortlautes („Unterrichtung“) in der jetzigen Praxis der faktischen Abprüfung des gelehnten Stoffes eine Umgehung sieht und jeden Anschein einer Prüfung oder prüfungsähnlichen Situation vermeiden will.

Rahmen der Gewerbeaufsicht kann die zuständige Behörde zwar beispielsweise, wenn das Gewerbe ohne Erlaubnis betrieben wird, nach § 15 Abs. 2 GewO, bzw. wenn es mit Erlaubnis betrieben wird, aber eine Unzuverlässigkeit vorliegt, nach den Rücknahme-/Widerrufsvorschriften des allgemeinen Verwaltungsverfahrensrechts (§§ 48, 49 VwVfG)<sup>119</sup> bzw. gegenüber dem Selbstständigen, der einen unzuverlässigen Angestellten beschäftigt, gem. § 34a Abs. 4 GewO vorgehen. Diese Maßnahmen werden durch die Auskunfts- und Besichtigungsrechte der Behörde nach § 29 GewO und die Straf- und Bußgeldvorschriften der §§ 144 f. GewO komplettiert. Allerdings fehlt es ersichtlich an einer Möglichkeit einer effektiven präventiven Zulassungskontrolle, wie sie bei maritimen Sicherheitsdiensten zur Sicherung einer hohen Qualität viel eher als etwa bei Türstehertätigkeiten vonnöten wäre.<sup>120</sup>

Die Bundesregierung der 15. Wahlperiode (2002-2005) hat hinsichtlich der Privatisierung der öffentlichen Sicherheit noch den Standpunkt vertreten, dass über den gegenwärtigen Rechtszustand hinaus kein weiterer Regelungsbedarf in diesem Bereich bestehe.<sup>121</sup> Zugute halten muss man dieser Einschätzung, dass im Jahr 2005 ein Trend zum Einsatz privater Sicherheitsdienste auf Schiffen, der die nationale Regelung des § 34a GewO mit ihrem traditionellen Bild von Türstehern und Nachtwächtern defizitär erscheinen lässt, noch nicht zu erwarten war. Den aktuellen Problemen bei der Gewährleistung der Sicherheit auf See wird der § 34a GewO jedoch nicht mehr gerecht.<sup>122</sup> Jedenfalls hinsichtlich der Gewerbeausübung durch maritime Sicherheitsdienstleister besteht somit dringender gesetzlicher Handlungsbedarf, wobei - trotz der Einschränkung der Berufsfreiheit - auch ein Verbot bewaffneter Sicherheitsdienste an Bord deutscher Schiffe zu prüfen wäre. Für ein solches Verbot ließen sich wegen der möglichen negativen Folgen einer Bewaffnung der Handelsschiffahrt gute Gründe anführen.<sup>123</sup> Die Aufrechterhaltung des Status quo, welcher für Praktiker eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der maritimen Dimension dieser Vorschrift beinhalten kann, mag zwar einen ähnlichen Effekt haben und letztlich Wirtschaftsakteure von derartigen Geschäftsmodellen abhalten,<sup>124</sup> im Sinne der

Es besteht gesetzgeberischer Nachholbedarf bei der Regulierung auf Handelsschiffen tätiger Sicherheitsdienste.

<sup>119</sup> Tettinger, in: Tettinger/Wank, Gewerbeordnung, § 35 Rn. 247, mit Verweis auf OVG Schleswig-Holstein, Gewerbearchiv 1994, S. 167 (168); zur Einordnung von fehlender Sachkunde unter den Begriff Unzuverlässigkeit, Marcks (Fn. 96), § 35 GewO, Rn. 58 f.

<sup>120</sup> Anders wohl Brinktrine, Der Einsatz privater Sicherheitsdienste zum Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus – die staats- und verwaltungsrechtliche Sicht, in: Stober (Hrsg.), Der Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus zwischen internationaler, nationaler und unternehmerischer Verantwortung, S. 39 (48), der in dem jetzigen gewerberechtlichen Regelungsregime ein striktes verwaltungsrechtliches Kontrollsystem erblickt, das eine genaue Überprüfung privater Sicherheitsdienste ermöglicht.

<sup>121</sup> Antwort der Bundesregierung auf Hoyer (Fn. 95), S. 25.

<sup>122</sup> Stober, Piraterieschutz (Fn. 92), S. 5, denkt Änderungen des Außenwirtschaftsgesetzes vom 27.5. 2009 (BGBl. I S. 1150) für die Einführung von Zulassungs- und Überwachungsregeln und des Gesetzes über die Voraussetzungen und das Verfahren von Sicherheitsüberprüfungen des Bundes vom 20.4. 1994 (BGBl. I S. 867) sowie einen (weiteren) internationalen Verhaltenskodex der Verbände der Sicherheitswirtschaft an.

<sup>123</sup> Zu den negativen Effekten siehe unten, S. 35 ff.

<sup>124</sup> So verhielt es sich beim Geschäftsmodell der City-Streifen, in dessen Rahmen private Sicherheitsdienste im öffentlichen Verkehrsraum Kontrollgänge unternehmen. Das Geschäftsmodell wurde bis zur gesetzlichen Novellierung des § 34a GewO weitestgehend aufgrund der rechtlichen Unklarheit gemieden. Erst nach der Neuregelung des § 34a GewO, im Rahmen dessen diese Kontrollgänge letztlich für rechtlich zulässig erklärt wurden, wird diese Tätigkeit ausgeübt. Stober, Qualifizierung (Fn. 90), S. 133, spricht in diesem Zusammenhang von der Öffnung eines neuen Marktsegments für das private Sicher-

rechtlichen und politischen Klarheit sollte hier jedoch eine gesetzgeberische Entscheidung getroffen werden.

## II. Waffengesetz

Auch § 28 Waffengesetz (WaffG) liegt ein Verständnis des Bewachungsgewerbes zugrunde, dass fernab einer maritimen Dimension der Beschäftigung privater Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen ist. So schreiben die Regierungsdirektoren im Bundesministerium des Innern, König und Papsthart, in den Erläuterungen zum Bundesrecht zu § 28 WaffG: „Bewachungsaufgaben mit Schusswaffen werden vor allem bei der Begleitung von Geld- und Werttransporten (als Fällen des Objektschutzes) und beim Personenschutz wahrgenommen“<sup>125</sup>. Dementsprechend erschöpfen sich die Anforderungen des § 28 WaffG auch in der Einhaltung der gewerberechtlichen Vorgaben<sup>126</sup> und allgemeiner waffenrechtlicher Genehmigungsvoraussetzungen.<sup>127</sup> Zusätzlich fordert § 28 WaffG ein Bedürfnis zum Erwerb, Besitz und Führen von Schusswaffen und Munition, welches anerkannt wird, wenn Bewachungsaufträge wahrgenommen werden, die zu Gunsten einer gefährdeten Person gem. § 19 WaffG oder eines gefährdeten Objekts Schusswaffen erfordern.<sup>128</sup> Das Führen ist gem. § 28 Abs. 2 WaffG jeweils nur während des spezifischen Auftrages, bei dem das Bedürfnis besteht, zulässig.

Werden diese Waffen ins Ausland mitgeführt, so ist eine Mitnahme in andere EU-Mitgliedstaaten nur mit einem Europäischen Feuerwaffenpass und mit Erlaubnis des anderen EU-Mitgliedstaats zulässig.<sup>129</sup> Wird die Waffe in das nicht europäische Ausland mitgeführt, so gelten die jeweiligen Abkommen, jedenfalls aber das nationale Recht des Zielstaats.<sup>130</sup> § 28 WaffG umfasst jedoch nur den Erwerb, Besitz und das Führen ziviler Waffen. Die Beschränkung auf zivile Waffen scheint im internationalen Vergleich restriktiv.<sup>131</sup> Es darf bezweifelt werden, dass die Nutzung der in Deutsch-

Die Bewaffnung von Sicherheitsdiensten auf deutschen Schiffen beschränkt sich auf nach nationalem Recht erlaubnisfähige Waffen.

---

heitsgewerbe.

<sup>125</sup> König/Papsthart, Nomos-Erläuterungen zum Deutschen Bundesrecht, WaffG, § 28, Rn. 1.

<sup>126</sup> Siehe oben S. 25 f.; zum gesteigerten Zuverlässigkeitsmaßstab bei der Inanspruchnahme des § 28 WaffG, BVerwG, GewArch 1995, 73. Zum Zusammenspiel der gewerberechtlichen und waffenrechtlichen Genehmigung Röger, Versagung der Bewaffnung des Sicherheitsgewerbes aus grundrechtlicher und gewerberechtlicher Sicht, in: Rupprecht/Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, S. 9 (13-15).

<sup>127</sup> Wuttke-Götz, Entwicklung des Waffenrechts und die Auswirkungen auf das Sicherheitsgewerbe in: Rupprecht/Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, S. 27 ff.; Apel, in: Apel/Bushart, Waffenrecht, Bd. 2, Waffengesetz, § 28, Rn. 9. Zum gesteigerten Zuverlässigkeitsmaßstab bei der Inanspruchnahme des § 28 WaffG, BVerwG, GewArch 1995, 73.

<sup>128</sup> Zur behördlichen Prüfpraxis in Hamburg Gerstle, Bewaffneter Personenschutz aus behördlicher Sicht: Darstellung der Hamburger Praxis zur Erteilung von Waffenscheinen im Personenschutz, in: Rupprecht/Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, S. 49 ff. Zur Versagung der Bewaffnung Röger (Fn. 126), S. 9 ff.; zu Haftungsfragen Spies, Die Haftung des Sicherheitsunternehmers im Umgang mit Schusswaffen, in: Rupprecht/Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, S. 41 ff.

<sup>129</sup> Wuttke-Götz (Fn. 127), S. 35.

<sup>130</sup> Siehe dazu Antwort der Bundesregierung auf Hoyer, u.a. (Fn. 95), S. 21. Siehe dort auch zu den außenwirtschaftsrechtlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Transport von Waffen sowie zu dem Prinzip der doppelten Genehmigung im Europarecht und im UN-Schusswaffenprotokoll.

<sup>131</sup> Wenn auch England beispielsweise erheblich restriktiver ist und das Tragen von Waffen durch Sicherheitsdienste nicht zulässt, Lange (Fn. 106), S. 182. In den USA ist es Seefahrern erlaubt bis zu drei halbautomatische Waffen mit bis zu 1000 Schuss an Bord zu nehmen (22 CFR 123.17(c)), wobei die Beschränkungen nicht waffenrechtlicher Natur, sondern exportrechtlicher Natur sind, zur Praxis in den

land erlaubnisfreien oder erlaubnisfähigen zivilen Waffen<sup>132</sup> zur Abwehr von Piratenangriffen ein großer Sicherheitsgewinn wäre, zumal bei der Piraterieabwehr in erster Linie Waffen eingesetzt werden müssten, die eine gewisse effektive Schussdistanz und Genauigkeit haben, nicht zuletzt da die Piraten mit Sturmgewehren und Raketenwerfern ausgestattet sind.<sup>133</sup> Die Sicherheitsdienste in anderen Ländern agieren zum großen Teil ohne derartige Beschränkungen.<sup>134</sup>

Letztlich würden Schiffseigner und Besatzung, die unter deutscher Flagge fahren, von allen Nachteilen, die eine Bewaffnung der Handelsschiffe nach sich zieht, betroffen sein,<sup>135</sup> ohne jedoch tatsächlich effektive Waffen zur Abwehr von Piratenangriffen einsetzen zu können.<sup>136</sup> Andererseits erscheint es äußerst fraglich, ob man diesbezüglich wirklich dem Verdikt der Ineffektivität nachgeben und Sicherheitsdiensten auf Handelsschiffen Ausnahmegenehmigungen erteilen oder gesetzliche Ausnahmemöglichkeiten eröffnen sollte.<sup>137</sup> Jedenfalls solange die Qualitätssicherung bei Sicherheitsdiensten ein Thema ist und – wie bisher – weitestgehend auf freiwilligen Selbstverpflichtungen<sup>138</sup> und der gewerberechtlichen Zuverlässigkeit fußt, erscheint eine derart weitreichende Ausstattung mit Sonderrechten nicht wünschenswert.

### III. Strafbarkeit der Sicherheitsdienste

Unsicherheiten bei der strafrechtlichen Bewertung von Verteidigungsmaßnahmen werden immer wieder als großes Hemmnis der Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienstleister geltend gemacht. Max Johns vom Verband Deutscher Reeder wurde mit folgenden Worten zitiert: „*The big question is what happens if mercenaries*

Sicherheitsdienste sind jedenfalls auf Schiffen unter deutscher Flagge im Rahmen von Notwehr und Notstand berechtigt Abwehrmaßnahmen zu ergreifen.

---

USA, siehe Testimony von *Arthur J. Volkle*, Piracy against U.S. Flag Vessels: Lessons Learned, House Committee on Transportation and Infrastructure, Committee on Coast Guard and Maritime Transportation vom 20.5.2009; zur exportrechtlichen Situation in den USA Fn. 57.

<sup>132</sup> § 12 WaffG und die Anlage 2 Abschnitt 2 zum Waffengesetz.

<sup>133</sup> Äußerst kritisch sind deswegen die o.g. *Sea Marshals* zu sehen, die Piratenangriffe mit Kurzwaffen abwehren wollen, dazu unten S. 35 f. Zur Ausstattung der Piraten der Bericht des *Government Accountability Offices* (Fn. 14), S. 7: „*pirates generally use small skiffs, carrying between four and eight persons armed with AK-47 rifles or similar light arms and, at times, with rocket-propelled grenades*“. Siehe auch unten Fn. 158.

<sup>134</sup> Zur Rechtslage in den USA siehe Fn. 57 sowie Fn. 131.

<sup>135</sup> Zu den Nachteilen siehe unten S. 35 ff.

<sup>136</sup> So zählen vollautomatische Waffen zu den verbotenen Waffen (WaffG, Anlage 2, Abschnitt 1 Nr. 1.2.1.1 iVm. WaffG, Anlage 1 Abschnitt 1 Unterabschnitt 1 Nr. 2.2); Rohrmaschinen wie Maschinengewehre, vollautomatische und halbautomatische Gewehre mit Ausnahme von Modellen von vor 1945 und halbautomatischen Jagd- und Sportgewehren unterfallen hingegen dem Kriegswaffenkontrollgesetz, Anlage (zu § 1 Abs. 1) Kriegswaffenkontrollgesetz, Teil B, V und deren Beförderung innerhalb (§ 3 Kriegswaffenkontrollgesetz) und außerhalb des Bundesgebiets auf Schiffen mit deutscher Flagge (§ 4 Kriegswaffenkontrollgesetz) bedarf der Genehmigung (§ 6 Kriegswaffenkontrollgesetz für besondere Versagungsgründe); Antwort der Bundesregierung auf *Hoyer*, u.a. (Fn. 95), S. 20.

<sup>137</sup> Dies ist zum Beispiel für privates Wachpersonal in militärischen Anlagen und Kernkraftwerken sondergesetzlich vorgesehen, v. *Arnim* (Fn. 90), S. 47.

<sup>138</sup> So bietet der Bundesverband Deutscher Wach- und Sicherheitsunternehmen e.V. auf nationaler Ebene ein Zertifizierungsverfahren an. Beispiele für freiwillige Selbstverpflichtungen internationaler Sicherheitsunternehmen sind der *Red Cross Code of Conduct*, die *Voluntary Principles on Security and Human Rights* und der Verhaltenscodex der *International Peace Operation Association* (<http://ipoaworld.org/eng/codeofconduct/93-codeofconductv11deu.html>). Die Anerkennung der Fachkraft für Schutz und Sicherheit (BGBl. 2002 I, 2757) bedeutet allerdings einen gewissen Fortschritt in der Qualitätssicherung.

shoot pirates on German sovereign territory“.<sup>139</sup> In der Tat ist die Frage nach der Strafbarkeit berechtigt, da nicht auszuschließen ist, dass Abwehrhandlungen von privaten Sicherheitsdiensten zu körperlichen Schäden oder sogar zum Tod der Angreifer führen, wie dies bereits im März 2010 bei der Abwehr eines Angriffs auf die *MV Almezaan* der Fall war.<sup>140</sup> Zunächst ist zu antworten, dass private Sicherheitsdienste mangels des Einsatzes im bewaffneten Konflikt keine *mercenaries* (Söldner) sind.<sup>141</sup> Auch fallen Schiffe unter deutscher Flagge nach zutreffender Ansicht nicht unter deutsches Territorium im eigentlichen Sinne.<sup>142</sup> Das deutsche Recht findet auf Schiffe unter deutscher Flagge jedoch Anwendung. Für das Strafrecht ist dies in § 4 StGB angeordnet, der auf die Berechtigung des Schiffs nach dem Flaggenrechtsgesetz<sup>143</sup> unter deutscher Flagge zu fahren abstellt.<sup>144</sup> Abgesehen davon, ist die Frage insofern überraschend, als im deutschen Recht das Recht zur Notwehr eindeutig kodifiziert ist (vgl. § 32 StGB). Die Notwehr umfasst auch die Nothilfe, also das Einschreiten zu Gunsten Dritter.<sup>145</sup> Die Rechtfertigung einer Handlung durch Notwehr oder Nothilfe setzt jeweils eine Notwehrlage und die Zulässigkeit der Notwehrhandlung sowie ein subjektives Rechtfertigungselement voraus. Relevant sind bei der Piraterieabwehr insbesondere die Bestimmung der Gegenwärtigkeit, also der Zeitpunkt, zu dem Abwehrhandlungen begonnen werden dürfen, Fragen des Schusswaffengebrauchs und der tödlichen Notwehr sowie Irrtumsfragen.

### 1. Gegenwärtigkeit des Angriffs

Der Beginn der objektivierten zu bestimmenden Notwehrlage, die einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff voraussetzt, ist durch den Rechtsbegriff der Gegenwärtigkeit festgelegt. Die Gegenwärtigkeit eines Angriffs ist nach der anerkannten Definition gegeben, wenn dieser unmittelbar bevorsteht, gerade stattfindet oder noch fort dauert.<sup>146</sup> Ein unmittelbares Bevorstehen ist nach einer „kombinierten Betrachtung von zeitlichen und effektivitätsorientierten Kriterien“<sup>147</sup> zu bestimmen. Die Gegenwärtigkeit ist somit bereits gegeben, wenn der „letzte Teilakt erreicht wird, der der Schädigung aus Verteidigersicht unmittelbar vorangeht“ bzw. sogar bereits davor, wenn der Lebensvorgang, der zu der Rechtsgutsverletzung führen soll, unmittelbar in Gang ge-

Nähern sich angreifende Piraten auf Schussdistanz ist im Regelfall eine Notwehrlage gegeben.

<sup>139</sup> Hagen 15.6.2010 (Fn. 16).

<sup>140</sup> Osler, Somali pirate shot dead by armed private security guard, Lloyd's List vom 25.5.2010.

<sup>141</sup> Neumann/Salomon, Kein Krieg vor Somalia, im Erscheinen. Trotz der fehlenden Anwendbarkeit des humanitären Völkerrechts auf die Piraterie vor Somalia plädiert Spearin (Fn. 9), 2010, S. 64 ff. für eine Anwendung des grundsätzlich auf bewaffnete Konflikte beschränkten *Montreaux Document on Private Military and Security Companies*.

<sup>142</sup> Ebenso wie hier Mankowski, Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht, S. 474 m.w.N.; Brown, For the „Round and Top of Sovereignty“: Boarding Foreign Vessels at Sea on Terror-Related Intelligence Tips, JIML 16 (2010), S. 46 (48 ff.).

<sup>143</sup> BGBl. I, S. 2876.

<sup>144</sup> Zum defizitären Strafanwendungsrecht in Verbindung mit Piraterietaten, Kolb/Neumann/Salomon (Fn. 38).

<sup>145</sup> Perron in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, 28. Auflage 2010, § 32, Rn. 25; Grundlegend zur Notwehr und deren dogmatischen Grundlagen (Selbstverteidigung und Rechtsbewährung) nach der herrschenden Ansicht, BGHSt. 48, 207; Roxin, Strafrecht AT I, § 15, Rn. 1 ff.

<sup>146</sup> Siehe nur BGH NJW 1973, 255.

<sup>147</sup> Erb, in: Münchener Kommentar zum StGB, 2003, § 32, Rn. 100.

setzt wurde, keine Unterbrechung dessen zu erwarten ist und ein weiteres Zuwarten die Abwehrchancen schmälern würde.<sup>148</sup>

Somit erscheint im Falle der Verteidigung von Handelsschiffen gegen Piraten eine Notwehrlage bereits dann gegeben, wenn sich die Piraten dem Schiff auf Schussdistanz nähern und ein weiteres Zuwarten die Abwehrchancen verringern würde. Von diesem Zeitpunkt an sind Verteidigungsmaßnahmen durch Sicherheitsdienstleister zulässig.

## 2. Schusswaffengebrauch und Notwehr mit Todesfolge

Darüber hinaus umfasst die Rechtfertigungsanordnung der Notwehr auch den Schusswaffengebrauch. Dies gilt im Ergebnis auch dann, wenn durch die Notwehrhandlung tödliche Folgen beim Angreifer eintreten. Anerkannt ist selbst die Notwehrrechtfertigung bei der mit letalen Konsequenzen verbundenen Abwehr eines Angriffs auf große wirtschaftliche Werte. In den Piratenfällen sind überdies die körperliche Unversehrtheit, Freiheit und das Leben der Besatzung und der Sicherheitsdienstleister betroffen, so dass die Annahme eines die Gebotenheit der Notwehr ausschließenden krassen Missverhältnisses zwischen verteidigtem und beeinträchtigtem Rechtsgut des Angreifers noch weniger in Betracht kommt.<sup>149</sup> Die Europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK) wird teilweise als Hindernis der Zulässigkeit tödlicher Notwehr geltend gemacht. Nach der hier vertretenen Ansicht, die sich mit der herrschenden Meinung deckt, hat diese jedoch keine unmittelbaren Auswirkungen auf das nationale Notwehrrecht, welches im Gegensatz zur EMRK die Rechtsverhältnisse der Bürger unter sich regelt. Eine Einschränkung des Notwehrrechts durch die EMRK wird jedoch ohnehin nur bei der Notwehr gegen Angriffe auf Sachwerte diskutiert.<sup>150</sup>

Die Rechtfertigungsweite von Notwehr umfasst grundsätzlich auch Eingriffe in das Rechtsgut Leben, also die Tötung der Angreifer, soweit erforderlich und geboten.

Der hier vertretene Standpunkt ist höchstrichterlich anerkannt. Die Rechtsprechung verlangt lediglich die Androhung, z.B. durch Abgabe eines Warnschusses, und die Einhaltung der tatbestandlich geforderten Erforderlichkeit, also den Einsatz des mildesten unter gleich-geeigneten Mitteln.<sup>151</sup> In Fällen von Piratenangriffen wird zu meist keine im Vergleich zum Waffeneinsatz gleich-geeignete, mildere Abwehrmöglichkeit bestehen.

## 3. Irrtümer bei der Einordnung von Angriffssituationen

Ein weiteres Problemfeld, welches zu Unsicherheit in der Praxis führen könnte, sind die Irrtumsregeln im Zusammenhang mit Rechtfertigungsgründen. Auch diese sind allerdings rechtlich klar umrissen. So ist der subjektiv zu Verteidigungszwecken Handelnde selbst bei irriger Annahme eines Angriffs nur zu bestrafen, wenn „die Fehleinschätzung der Situation nach den Umständen objektiv pflichtwidrig und dem Täter

Bei irriger Einschätzung kommt eine Strafbarkeit aus dem entsprechenden Fahrlässigkeitsdelikt in Betracht.

<sup>148</sup> Erb (Fn. 147), § 32, Rn. 100 m.w.N. Zur Rechtsprechung, die im Ergebnis ebenfalls diesen abstrakten Grundsätzen folgen dürfte, ebenda, Rn. 101.

<sup>149</sup> Erb (Fn. 147), § 32, Rn. 193 m.w.N.; Lackner/Kühl, Strafgesetzbuch, 26. Auflage 2007, §32, Rn. 11.

<sup>150</sup> Erb (Fn. 147), § 32 StGB, Rn. 16 m.w.N.; andere Ansicht Perron (Fn. 145), § 32, Rn. 62, der jedoch bei Angriffen auf die Person ebenfalls bestätigt: „in vielen Fällen einer direkten Konfrontation mit einem Einbrecher, Dieb oder Räuber ist auch die Person des Angegriffenen bedroht und eine Tötung des Angreifers daher auch nach der EMRK grundsätzlich legitimierbar“.

<sup>151</sup> Beispielhaft BGH, NStZ 2001, 591 ff. m.w.N.; BGH, NStZ-RR 2007, 199 ff.

individuell vorwerfbar ist.“<sup>152</sup> Auch dann, wenn die Fehleinschätzung pflichtwidrig und vorwerfbar war, kommt nur die Bestrafung aus dem tatbestandlich vorliegenden Fahrlässigkeitsdelikt in Betracht. Somit kommt es bei der strafrechtlichen Bewertung des Handelns privater Sicherheitsdienste, die irrtümlich einen Angriff annehmen und daraufhin Verteidigungsmaßnahmen ergreifen auf die Pflichtwidrigkeit und Vorwerfbarkeit dieser Einschätzung an. Hier kommt es freilich auf die jeweiligen Tatabläufe an. Wenn aber Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass beispielsweise ein sich näherndes Boot einen Angriff auf das jeweilige Handelsschiff auf welchem der Dienstleister stationiert ist unternimmt, so dürfte es regelmäßig, insbesondere auch wegen der Unzumutbarkeit des Zuwartens und der fehlenden Möglichkeit der Verifizierung dieses Umstands, an der Vorwerfbarkeit einer Fehleinschätzung der Situation fehlen. Somit käme eine Bestrafung nicht in Betracht.

#### 4. Zwischenergebnis

Somit erscheint die Zulässigkeit der Ausübung von Notwehr, selbst mit letalen Folgen, nach deutschem Recht im Falle von Angriffen schwer bewaffneter Piraten auf ein Schiff weit weniger problematisch, als dies seitens der Praxis teils angenommen wird. Deutlich härter als von der geltend gemachten Rechtsunsicherheit dürften Reeder jedoch von staatsanwaltschaftlichen Untersuchungen betroffen sein, die nach einem Waffeneinsatz eingeleitet werden müssten. Auch für den Waffeneinsatz auf Schiffen, die berechtigt sind unter deutscher Flagge zu fahren, gilt gem. § 4 StGB das deutsche Strafrecht, da es insoweit ausreicht, dass der Ort, an dem gehandelt wurde, dem deutschen Strafrecht unterfällt (§ 9 Abs. 1 StGB). Bei der Einleitung von Ermittlungen würden der Kapitän, die Schiffsbesatzung sowie die Sicherheitsdienste als Zeugen geladen werden. Der Ausfall einer Schiffsbesatzung hierdurch dürfte Reeder hart treffen, erscheint jedoch unumgänglich.<sup>153</sup>

#### IV. Exkurs: Rolle des Kapitäns: zwischen Seemannsgesetz und SOLAS

Über die nationale Dimension hinaus ist die Rolle der Kapitäne im Zusammenspiel mit bewaffneten Sicherheitsdienstleistern problematisch. Grundsätzlich hat der Kapitän die Letztentscheidungsbefugnis an Bord. Dies gilt auch in Fällen eines seeräuberischen Angriffs. Ihm sind umfassende polizeiliche Befugnisse verliehen, mit denen der Kapitän das sonst bestehende Gewaltvakuum an Bord ausfüllen soll.<sup>154</sup> Es könnte aber sein, dass ein Kapitän, der mit privaten Sicherheitsdiensten zusammen fährt, zumindest faktisch teils den Weisungen der Sicherheitskräfte untersteht. Er muss die Manöver fahren, die den Sicherheitskräften eine effektive Abwehr des Angriffs ermöglichen. Die Sicherheitskräfte, viele von ihnen Ex-Marinesoldaten, werden die Manöver, derer es zur Abwehr eines Angriffs bedarf, im Zweifel besser kennen als ein Kapitän der Handelsschiffahrt. Der Schiffseigentümer befindet sich somit in der schwierigen Lage zu entscheiden, wem das Recht auf Entscheidung in so einem Fall

Die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste kann zu Problemen mit der Rolle des Kapitäns an Bord eines Handelsschiffes führen.

<sup>152</sup> Stellvertretend zur Behandlung der Putativnotwehr *Erb* (Fn. 147), § 32 StGB, Rn. 220 m.w.N., Rn. 78 ff.

<sup>153</sup> Hierzu *Carden* auf den von der Internationalen Stiftung für Seerecht ausgerichteten Maritime Talks am 24.4.2009, zitiert nach *Neumann* (Fn. 22), S. 11. Zu beachten ist allerdings in diesem Zusammenhang § 153 c StPO, nach dem die zuständige Staatsanwaltschaft bei Auslandstaten unter Umständen von der Verfolgung absehen kann; zur Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft vgl. §§ 10, 10a StPO.

<sup>154</sup> Zur Stellung des Kapitäns § 106 Seemannsgesetz; ferner hierzu *Bracher* (Fn. 110), S. 90 ff.

zustehen soll. Allerdings stünde die Aberkennung der Entscheidungsbefugnis des Kapitäns im Widerspruch zu Art. 34.1 der *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) und zum nationalen Recht (§ 106 Seemannsgesetz).<sup>155</sup> Weitaus brisanter ist diese Frage jedoch bei dem Einsatz von Soldaten an Bord, die – ebenso wie der Kapitän – bis zu einem gewissen Maße Hoheitsgewalt ausüben würden.

Eine Verlagerung der Entscheidungsbefugnis auf die Sicherheitsdienste oder Soldaten wäre somit unzulässig. Im Einzelfall sollte dieser Konflikt jedoch im Rahmen einer Kooperation zwischen dem Schutzpersonal und Kapitän gelöst werden können, so dass dem Kapitän weiterhin die Letztentscheidungsbefugnis zusteht und die Sicherheitsdienste im Angriffsfalle beratende Funktion haben. Auch vor diesem Hintergrund erscheint die Beschäftigung bewaffneter Sicherheitsdienste jedoch zumindest problematisch, weil sich die Machtverhältnisse an Bord eines Handelsschiffs entgegen der gesetzlichen Konzeption durch die Beschäftigung bewaffneter Sicherheitskräfte unweigerlich empfindlich verschieben würden.

## **V. Ergebnis**

Nach alledem ist festzuhalten, dass die Rechtslage in Deutschland, entgegen der Wahrnehmung von Praktikern, kein Verbot von Sicherheitsdiensten auf Handelsschiffen vorsieht. Vielmehr dürften die gewerberechtlichen Voraussetzungen an eine Erlaubnis eines Sicherheitsdienstes im Regelfall nicht schwer zu erfüllen sein. Diesbezüglich wird man seitens der Legislative überdenken müssen, ob der recht knappe Prüfkatalog, den die Gewerbeordnung vorsieht, eine ausreichende Qualitätssicherung im Falle von Sicherheitsdiensten auf Handelsschiffen gewährleistet. Verfassungsrechtlich widerspricht die Beschäftigung von privaten Sicherheitsdiensten zum Schutz eigener Rechtspositionen jedenfalls nicht dem Gewaltmonopol des Staats. Beschränkungen nach dem deutschen Waffenrecht sind bei der Beschäftigung von Sicherheitsdiensten auf Schiffen unter deutscher Flagge zu beachten. Die rechtlich zulässige Bewaffnung beschränkt sich hier auf nach dem Waffengesetz erlaubnisfähige und erlaubnisfreie Waffen. Für den Waffeneinsatz im Rahmen von Verteidigungshandlungen sieht das Strafrecht umfassende Rechtfertigungsmöglichkeiten vor, die grundsätzlich auch Todesfolgen und Schusswaffengebrauch umfassen. Die jeweilige Rechtfertigung einer Handlung bleibt jedoch eine Frage des Einzelfalls.

## **E. Nutzen von Sicherheitsdiensten und abschließende Betrachtungen**

Zu den aufgeführten rechtlichen Beschränkungen und Regelungen treten praktische Probleme. Hierzu gehört die Zurückhaltung der Versicherer, die trotz aktueller Kooperationsangebote die Entwicklungen um die privaten Sicherheitsdienste kritisch verfolgen.<sup>156</sup> Damit verbunden ist das Risiko des Verlusts des Versicherungsschutzes bei

---

<sup>155</sup> Art. 34.1 SOLAS: "The Owner, Charterer, the Company operating the ship as defined in Regulation 1X/1 or any other person shall not prevent or restrict the Master of the ship from taking or executing any decision which, in the Master's professional judgment is necessary for the safety of life at sea and protection of the marine environment." Dazu auch *Carden*, der betont, dass die Anstellung bewaffneter Begleiter zu Abgrenzungsproblemen bei der Frage nach der Befehlsgewalt an Bord führen würde, siehe *Neumann* (Fn. 22), S. 9.

<sup>156</sup> *Macqueen*, Increased use of security guards unlikely to cut insurance premiums, *Lloyd's List* vom 25.1.2011.

der Beschäftigung bewaffneter Dienste.<sup>157</sup> Ohne ein Entgegenkommen der Versicherungen wäre die Praxis der Beschäftigung privater Sicherheitsdienstleister somit wohl kaum denkbar.

Gerade der neuartige Vorschlag der *Jardine Lloyd Thompson Group* zum Ausbau einer privaten Begleitflotte für Handelsschiffe im Golf von Aden hat das Potenzial, die Situation vor Somalia stark zu verkomplizieren. Auf den ersten Blick mag er vom Standpunkt der Praktiker aus den Charme haben, dass durch die Wahl einer Billigflagge rechtliche Schwierigkeiten seitens der Reeder zum Großteil umgangen werden. So fahren die *Sea Marshals* – bereits vor Somalia tätige Schiffsbegleiter auf eigenen Booten – unter der Flagge der Mongolei und sehen sich in Übereinstimmung mit deren nationalen Waffengesetzen und Zulassungsanforderungen. Die Geschäftsidee der Sicherheitsunternehmen auf eigenen Booten verlagert die Probleme, die Waffen an Bord eines Schiffs bei der Durchfahrt durch Territorialgewässer und bei der Anfahrt von Häfen bereiten, vollständig auf die Sicherheitsdienste, so dass Schiffseigner von Handelsschiffen diesbezüglich keine Konsequenzen fürchten müssen. Allerdings erscheint der Plan, auf kleinen Booten mit Kurzwaffen Schiffe gegen schwer bewaffnete Piraten zu verteidigen, nahezu absurd.<sup>158</sup> Die *Sea Marshals* beziehen ihre Waffen aus Djibouti und die auf den kleinen Schiffen fahrenden ukrainischen Ex-Sondereinsatzsoldaten sind mit Waffen bis zu Kaliber .41 ausgerüstet, wie sie auch von bewaffneten Polizisten verbreitet genutzt werden.<sup>159</sup> Bedenkt man, dass sich ein russisches Handelsschiff mit geheimer Ladung und sieben Soldaten an Bord einen stundenlangen Schusswechsel mit Piraten lieferte, bevor diese ihren Angriff abbrachen,<sup>160</sup> so kann man die Bekämpfung von typischerweise schwer bewaffneten Piraten mit Kurzwaffen von kleinen Patrouillenbooten aus als äußerst waghalsig bezeichnen. Insbesondere, weil man beim Einsatz auf kleinen Booten den taktischen Vorteil der wenig schwankenden Plattform des Handelsschiffs aufgäbe.<sup>161</sup> Auch erscheinen die Vorschläge der deutschen Reeder, bis zu drei Soldaten auf den jeweiligen Handelsschiffen einzusetzen, in einem anderen Licht, wenn man bedenkt, dass es sieben Soldaten nur nach einer erheblichen Zeitspanne gelungen ist, die angreifenden Piraten in die Flucht zu treiben. Vor dem Hintergrund des angesprochenen Beispiels erscheint es jedenfalls unvorsichtig, sich in der Praxis darauf zu verlassen, dass Piraten beim ersten Anzeichen von Gegenwehr ihren Angriff abbrechen.

Der Einsatz von Begleitbooten ist geeignet um flaggenrechts-spezifische Probleme der Zulässigkeit privater Dienstleister zu umgehen, hat aber erhebliche Nachteile.

<sup>157</sup> *Osler*, Guards run risk of prosecution if they fire, *Lloyd's List* vom 15.9.2010; *Guilfoyle* (Fn. 50), S. 143.

<sup>158</sup> Die Piraten verfügten schon 2008 über ein eindrucksvolles Arsenal: "...Kalashnikov assault rifles, rocket-propelled grenade-7V launchers and extra grenades, Tokarev TT-33/7.62 mm pistols, a French LRAC F1/89 mm anti-tank rocket launcher, M76 rifles, and extra magazines", Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1811 (2008), UN-Doc. S/2008/769 vom 10.12.2008, Rn. 138. Durch die Lösegeldzahlungen dürfte sich dies in den letzten Jahren noch weiter verbessert haben.

<sup>159</sup> *Osler*, For hire: anti-piracy patrol boat with armed personnel, *Lloyd's List* vom 15.9.2010, Sprecher der *Sea Marshals Thomas Jacobsson*: "We will be licensed in Djibouti for carrying arms. Our arms will be supplied by Djibouti as well, and will vary according to the mission the boat is on." Wobei .41 das höchste genutzte Kaliber ist. Darüber hinaus erwähnt der Sprecher, dass in der Tat kleine, einfache Schiffe genutzt werden: We will use "small, simple, dedicated vessels purposely fitted out for the job, with long range and decent speed."

<sup>160</sup> *Osler*, Somali pirates try new swarming techniques as monsoon season starts, *Lloyd's List* vom 29.6.2010.

<sup>161</sup> *Matthews*, Warning over use of armed guards, *Lloyd's List* vom 8.2.2011.

Dementsprechend warnen die Angehörigen der NAVFOR auch vor dem Trend, bewaffnete Sicherheitsdienste an Bord zu nehmen oder als Begleitschutz in Patrouillenbooten zu nutzen.<sup>162</sup> Zunächst verweisen sie auf die wechselseitig bestehende Verwechslungsgefahr zwischen selbstständig operierenden Begleitbooten, Piratenskiffs und Fischereiboote, welche die Mission der Militärkräfte vor Ort erschweren und ein Risiko für die Fischereiboote und Begleitboote der Sicherheitsdienstleister darstellen würde.<sup>163</sup> Darüber hinaus besteht die nachvollziehbare Sorge, dass die Deeskalationstaktiken des Militärs bei Schiffsentführungen faktisch fast unmöglich gemacht werden, wenn bewaffnetes Personal an Bord befindlich ist. Ferner besteht keine effektive Regelungsgewalt über private Sicherheitsdienste, wie an den *Sea Marshals* unter der Flagge der Mongolei überaus deutlich wird. Man wird in diesem Kontext auch bedenken müssen, dass allein die nationale Gesetzgebung der Mongolei auf die Aktivitäten dieser privaten Sicherheitsdienste an Bord ihrer Schiffe Anwendung findet. Im Zusammenspiel mit ohnehin schon bestehenden Sorgen in Bezug auf die Vertrauenswürdigkeit und Zuverlässigkeit der privaten Dienste ist dies eine wenig ermutigende Sachlage, die auch Schiffseignern Grund zum Nachdenken geben sollte.<sup>164</sup>

Seitens der Marineangehörigen wird auf die Verwechslungsgefahr und eine mögliche Gefährdung der Deeskalationstaktik der ATALANTA Mission hingewiesen.

Gegen den Einsatz privater Sicherheitsdienste generell wird darüber hinaus zu Recht geltend gemacht, dass eine erhebliche Eskalationsgefahr besteht. Die Schiffsentführungen im Rahmen der Piraterie vor Somalia sind bislang weitestgehend ohne Todesopfer vonstattengegangen, jedenfalls solange die Piraten nicht, wie im Fall der *Beluga Nomination*, angegriffen wurden.<sup>165</sup> Es erscheint überaus fraglich, dass die somalischen Piraten nach einem Schusswechsel bzw. in der Erwartung von bewaffnetem Widerstand an Bord ebenso vorgehen werden wie bisher. Im Zusammenhang mit auftretenden Schusswechseln kann zukünftig auch eine eventuelle zivilrechtliche Haftung des Schiffsbetreibers in Betracht kommen, wenn beispielsweise durch den Einsatz von nicht ordnungsgemäß ausgesuchtem Sicherheitspersonal Mannschaftsmitglieder verletzt werden oder Ladung beschädigt wird.

Die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste zum Schutz gegen Piraten birgt erhebliche Eskalationsgefahren.

Auch verlagern bewaffnete Schiffsbegleiter das Problem nur auf andere unbewaffnete Schiffe, etwa von Kleinreedern ohne große finanzielle Spielräume, die eine Beschäftigung von Sicherheitspersonal erlauben würden.<sup>166</sup> Die Logik, dass einzelne

<sup>162</sup> Osler, EU NAVFOR warns private security will complicate rescue operations, Lloyd's List vom 15.9.2010.

<sup>163</sup> Dass dies nicht ganz von der Hand zu weisen ist, wird ersichtlich, wenn man sich den Angriff der indischen Fregatte *INS Tabar* auf das thailändische Fischerboot *Ekawat Nava 5 2008* in Erinnerung ruft. Zwar sind die Umstände nicht gänzlich geklärt, jedoch macht Thailand geltend, dass schlicht eine Verwechslung vorlag, *BBC*, Indian navy ‚sank Thai trawler‘, 25.11.2008. Die Verwechslungsgefahr wird deutlich, wenn man die bereits 2003 bestehende Situation der Fischereiboote in Somalia berücksichtigt: „The fishery situation along the Puntland coast sometimes resembles naval warfare. Fishing boats are typically mounted with heavy anti-aircraft canons and many of the crews are armed.“, Report of the Panel of Experts on Somalia pursuant to Security Council resolution 1474 (2003), UN-Doc. S/2003/1035 vom 4.11.2003, Rn. 144.

<sup>164</sup> Zu den Sorgen um die Vertrauenswürdigkeit der Sicherheitsdienste *Guest*, Checks on security firms, Lloyd's List vom 9.6.2009.

<sup>165</sup> Die Drohungen der Piraten werden jedoch intensiver, so drohen die Piraten im Fall der noch immer entführten *MV Iceberg1* nun an die Organe der Schiffsbesatzung zu verkaufen, wenn das Lösegeld nicht gezahlt wird, *Diis*, Pirates threaten to sell organs of hostages, AfricaNews vom 6.10.2010. Auch wurden in letzter Zeit Berichten zufolge Geiseln gefoltert, vgl. *Höges/Stark/Ulrich* (Fn. 2).

<sup>166</sup> Dies wird selbst von den *Sea Marshals* akzeptiert, so wird deren Sprecher *Jacobsson* mit den folgenden Worten zitiert: „OK, you can argue that we are just pushing the problem over to some other vessel.

Schiffe dadurch langfristig geschützt werden und sogar durch optische Abschreckung bereits Piratenangriffe vermieden würden, ist schlicht fehlerhaft und kurzsichtig.<sup>167</sup> Denkt man den Trend weiter, so werden sich bewaffnete Dienste an Bord von Handelsschiffen oder in Beibooten etablieren und es bleiben für Piraten keine oder jedenfalls weniger leichte Alternativziele übrig. Dies führt höchstwahrscheinlich dazu, dass die Piraten ihre Taktik ändern und z.B. eher von den vorhandenen Schusswaffen und Sprengstoffen Gebrauch machen, aufrüsten<sup>168</sup> oder aber vermehrt mit vielen Skiffs angreifen. Angriffe mit mehreren Skiffs kamen bereits öfter vor, sind leicht umsetzbar und bedeuten eine erheblich größere Gefahr für Mannschaft, Schiff und Ladung.<sup>169</sup> Die Folge einer solchen Entwicklung wäre, dass Begleitboote und Sicherheitsteams bald erheblich besser ausgestattet würden und in der Zahl deutlich wachsen müssten, um noch eine effektive Abwehr von Piratenangriffen gewährleisten zu können. Dies würde die ohnehin schon hohen Kosten des Einsatzes privater Dienste stark ansteigen lassen. Darüber hinaus ist äußerst zweifelhaft, ob Versicherungen bei der dann deutlich erhöhten Gefahr für Mannschaft und Sachwerte tatsächlich hinter dem Einsatz privater Sicherheitsdienstleister stehen würden.

Das stärkste Argument gegen private Sicherheitsdienste aller Art ist und bleibt jedoch, dass die Sicherheit der Mannschaft erheblich gefährdet würde.<sup>170</sup> Diese muss der Gradmesser für jegliches Sicherheitskonzept sein. Die naheliegenden Eskalationsgefahren bei der Nutzung von Sicherheitsdiensten wurden bereits dargestellt. Darüber hinaus wird man *Graeme Gibbon-Brooks*, Geschäftsführer des Informationsdienstes *PSC Dryad Maritime Intelligence*, der Schiffseigner berät und über Sicherheitskonzepte und aktuelle Entwicklungen informiert, Recht geben müssen, wenn er sagt: „If you are not allowed to smoke a cigarette on the upper deck of an oil tanker, why would you want someone with a weapon up there?“<sup>171</sup>

Erhebliche Gefährdungen der Mannschaft, Ladung und des Schiffs sind nicht auszuschließen.

Die Beschäftigung privater Sicherheitsdienste erscheint somit aus rechtlichen und praktischen Gründen kein probates Mittel, um die durch Piraterie angerichteten volkswirtschaftlichen Schäden zu senken. Viel eher gehen mit der Beschäftigung rechtliche, versicherungstechnische und finanzielle Risiken einher, die Schiffseigner überdenken sollten, bevor sie zu diesem Mittel greifen. Erfolgversprechender und einfacher in der Umsetzung wäre ein Sicherheitsfokus beim Schiffbau und beim

---

Yes, we are.“, *Osler* (Fn. 159); *Spearin* (Fn. 9), 2009, S. 10, der auf anecdotal evidence verweist und weitere Nachweise aufführt.

<sup>167</sup> *Jacobsson*: “The use of a dedicated security escort vessel that looks extremely military-like, actually reduces the risk of an exchange of fire. The pirates will know at a far distance to leave a target alone.” “They do always pick the easy target. They are not going to attack a vessel that is heavily guarded. Being visible is actually the first line of defence.” *Osler* (Fn. 159). Darüber hinaus haben wegen Verwechslungen seitens der Piraten, bereits Angriffe von Piraten auf Kriegsschiffe stattgefunden, so dass die optische Abschreckung nicht überbewertet werden darf.

<sup>168</sup> So gibt es Hinweise, dass Piraten mittlerweile auch über bessere Waffen verfügen, *Osler* (Fn. 159).

<sup>169</sup> *Osler* (Fn. 160), der von Angriffen mit 6 bis 10 skiffs berichtet; zur Gefahr für Schiff, Ladung und Mannschaft auch *Peter Krämer* im Interview mit *Zamponi* auf die Frage warum die Chemikalien Seetransport (CST) nur unbewaffnetes Sicherheitspersonal einsetzt: „Weil das Risiko für Crew und Schiff sonst unberechenbar würde. Piraten schießen, wenn sie sich einem Schiff nähern, zunächst einmal in die Luft. Wenn aber von Bord aus zurückgeschossen wird, nehmen sie das Schiff ins Visier. Was dann passieren kann, wenn wie bei der „New York Star“ 55 000 Tonnen Rohbenzin an Bord sind, kann sich jeder ausmalen. Explodiert das Schiff, bleibt nichts übrig.“

<sup>170</sup> So auch *Carden*, zitiert nach *Neumann* (Fn. 22), S. 9.

<sup>171</sup> *Osler*, No end in sight in ugly saga, *Lloyd’s List* vom 22.12.2009.

Mannschaftstraining, so dass bekannte und bewährte Sicherheitskonzepte wie Zitadellen und abschließbare Ebenen in Schiffen soweit möglich installiert und genutzt werden.<sup>172</sup> Darüber hinaus ist festzustellen, dass 20% der durch das Risikogebiet vor Somalia fahrenden Handelsschiffe die *Best Management Practices* der IMO nicht einhalten, sich beispielsweise nicht vorher beim *Maritime Security Centre* (MSCHOA) bzw. der *United Kingdom Maritime Trade Operation* (UKMTO) anmelden und sich somit noch verwundbarer machen.<sup>173</sup>

Ein fast schon banales Fazit von Abhandlungen über die Piraterie, welches jedoch nicht oft genug wiederholt werden kann, ist die Aussage, dass all diese Maßnahmen lediglich dazu dienen können eher schlecht als recht die Symptome der Piraterie zu bekämpfen, aber die Ursache unberücksichtigt lassen. In der Tat bedarf es, um die Piraterie wirklich effektiv zu bekämpfen, einer internationalen Zusammenarbeit, die die Zukunft von und den Aufbau staatlicher Strukturen in Somalia sicherstellt. Diesbezüglich ist der Bericht des *Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia* ein hilfreicher erster Schritt, da er einen durchdachten und schlüssigen Plan zur Nutzung regionaler und internationaler Strukturen beinhaltet.<sup>174</sup> Zu unterstreichen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Notwendigkeit zur Herstellung effektiver und menschenrechtsgemäßer Strafverfolgungs- und Strafvollstreckungsstrukturen und die Strafverfolgung der Hintermänner beispielsweise durch das Nachvollziehen der Geldflüsse. Darüber hinaus wird man zukünftig auch vermehrt über die Lösegeldpolitik der Staaten und Reeder nachzudenken haben.

Jedenfalls ist festzuhalten, dass die auf die See beschränkte Pirateriebekämpfung langfristige Erfolge vermissen lässt und wohl auch weiterhin vermissen lassen wird. Wenn US-Außenministerin *Hillary Clinton* meint, dass man zuerst das Feuer löschen müsse, bevor man das Haus renoviere,<sup>175</sup> so muss man ihr auch deswegen entgegen-

Nur eine ganzheitliche Herangehensweise kombiniert aus verstärkten Sicherheitsmaßnahmen auf Schiffen und *state building* in Somalia kann zu langfristigen Erfolgen führen.

---

<sup>172</sup> *Davis*, Shipping must stop relying on a limited military presence and deal with the problem through crew training and vessel design, *Lloyd's List* vom 6.10.2010. In einigen Fällen hat sich die Nutzung von Zitadellen bewährt. Bei dem Bau und der Nutzung von solchen abgeschotteten Räumen muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Crew zwar vor dem unmittelbaren Zugriff durch Piraten zunächst gesichert ist, sich aber letztlich auch in deren Gefangenschaft befindet. Vor dem Hintergrund der starken Bewaffnung der Piraten erscheint schwer ersichtlich warum Piraten nicht mit Schiffsversenkung drohen sollten. Die Bewaffnung der Piraten würde sie wohl letztlich in die Lage versetzen eine solche Drohung in die Tat umsetzen zu können. Auch die berichtete Verärgerung der Piraten im Falle der am 24.10.2010 zunächst entführten *Beluga Fortune*, als diese entdeckten, dass das Schiff manövrierunfähig und die Mannschaft in einem abgeschotteten Raum war, spricht für ein gewisses Eskalationspotenzial, dazu *Ritter*, Die Piraten haben sich unendlich geärgert, Interview mit *Niels Stolberg*, FAZ.net vom 27.10.2010. Mit den verschiedenen Sicherheitskonzepten und technischen Innovationen setzt sich im Rahmen des PiraT-Projekts der Projektpartner *Technische Universität Hamburg-Harburg* auseinander. Auch diesbezüglich werden auf [www.maritimesicherheit.eu](http://www.maritimesicherheit.eu) die jeweils neuen Erkenntnisse veröffentlicht.

<sup>173</sup> Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia vom 20.1.2011, Rn. 34 f.; zur Situation in Somalia *Petretto*, Somalia und Piraterie: keine Lösung in Sicht, weder zu Wasser noch an Land, *Hamburger Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik*, Ausgabe 49, Dezember 2010; zur *Security Governance* mit Blick auf Piraterie und maritimen Terrorismus *Ehrhardt/Petretto/Schneider*, *Security Governance* als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus, PiraT Arbeitspapier Nr. 1.

<sup>174</sup> Ebenda. Wenn auch die dort vorgeschlagene Somalisierung der Strafverfolgung an faktische Grenzen stößt.

<sup>175</sup> *Gollust*, Clinton Announces US Anti-piracy Measures, *Voice of America* vom 15 April 2009.

halten, dass die Piraterie ohne staatliche Struktur in Somalia nicht wirksam bekämpft werden kann. Man wird diesbezüglich jedenfalls parallel zu der Brandbekämpfung auch eine Renovierung einleiten müssen.

## Literaturverzeichnis

- Abdi Diis, Abdirashid, Pirates threaten to sell organs of hostages, in: AfricaNews vom 6.10.2010, abrufbar unter: [http://www.africanews.com/site/Pirates\\_threaten\\_to\\_sell\\_organ\\_of\\_hostages/list\\_messages/35131?](http://www.africanews.com/site/Pirates_threaten_to_sell_organ_of_hostages/list_messages/35131?)  
(zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Ambts, Friedrich, in: Georg Erbs/Max Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 2010, §34a GewO
- Anderson, David, Modern Law of the Sea, 2008
- Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dr. Werner Hoyer, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP (BT-Drucksache 15/4720), BT-Drucksache 15/5824 vom 24.6.2005
- Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gisela Plitz, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Max Stadler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP (BT-Drucksache 16/8957), BT-Drucksache 16/9190 vom 14.5.2008
- Apel, Erich, in: ders./Christoph Bushart, Waffenrecht, Bd. 2, Waffengesetz, 3. Auflage, 2004
- Arcari, Maurizio, Suez Canal, in: Rüdiger Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law [www.mpepil.com]
- Arnim, Andreas Graf v., Private Sicherheitsdienste und Innere Sicherheit in Europa, in: Reinhard W. Ottens/Harald Olschok/Stephan Landrock (Hrsg.), Recht und Organisation privater Sicherheitsdienste in Europa, 1999, S. 3 ff.
- Artelt, Jens, Verwaltungskooperationsrecht – Zur Ausgestaltung der Zusammenarbeit von Polizei und Sicherheitswirtschaft, 2009
- BBC, Indian navy ‚sank Thai trawler‘, Meldung vom 25.11.2008, abrufbar unter: [http://news.bbc.co.uk/2/hi/south\\_asia/7749245.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/7749245.stm) (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Beckert, Erwin / Breuer, Gerhard, Öffentliches Seerecht, 1991
- Berkenkopf, Katrin, German MP backs use of soldiers in piracy fight, Lloyd’s List vom 2.3.2011
- Bornick, Brooke A., Bounty Hunters and Pirates: Filling in the Gaps of the 1982 U.N. Convention on the Law of the Sea, Florida Journal of International Law 17 (2005), S. 259 ff.
- Bracher, Christian-Dietrich, Gefahrenabwehr durch Private, 1987
- Brauser-Jung, Gerrit / Lange, Meik, Das neue Bewachungsgewerberecht auf dem Prüfstand, Gewerbearchiv 2003, S. 224 ff.
- Brinktrine, Ralf, Der Einsatz privater Sicherheitsdienste zum Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus – die staats- und verwaltungsrechtliche Sicht, in: Rolf Stober (Hrsg.), Der Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus zwischen internationaler, nationaler und unternehmerischer Verantwortung, 2010, S. 39 ff.
- Brown, Thomas M., For the „Round and Top of Sovereignty“: Boarding Foreign Vessels at Sea on Terror-Related Intelligence Tips, Journal of International Maritime Law 16 (2010), S. 46 ff.
- Buntoro, Kresno, An analysis of legal issues relating to navigational rights and freedoms through and over Indonesian waters, University of Wollongong Thesis Collection (2010), abrufbar unter: <http://ro.uow.edu.au/theses/3091> (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Business Line vom 16.8.2010, Transport No-Arms Rule in Suez Canal
- Cassese, Antonio, The Nicaragua and Tadic Tests Revisited in the Light of the ICJ Judgment on Genocide in Bosnia, EJIL 18 (2007), S. 649-668
- Chalk, Peter / Smallman, Laurence/Burger, Nicholas, Countering Piracy in the Modern Era, RAND Conference Notes, 2009, abrufbar unter: [http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/conf\\_proceedings/2009/RAND\\_CF269.pdf](http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/conf_proceedings/2009/RAND_CF269.pdf)
- Churchill, Robin / Lowe, Alan, The Law of the Sea, 3. Auflage, 1999
- CNN, Pirates target the Maersk Alabama again, CNN-Meldung vom 9.3.2011, abrufbar unter: <http://edition.cnn.com/2011/WORLD/africa/03/09/somalia.pirates.maersk/index.html> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)

- Confederation of European Security Services, Private Security in Europe – CoESS Facts & Figures 2008, abrufbar unter: [http://www.coess.eu/pdf/CoESS\\_Facts\\_Figures\\_2008.pdf](http://www.coess.eu/pdf/CoESS_Facts_Figures_2008.pdf) (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Cooperstein, Theodore, Letters of Marque and Reprisal: The Constitutional Law and Practice of Privateering, *Journal of Maritime Law and Commerce* 40 (2009), S. 146 ff.
- Crawford, James, State Responsibility, in: Rüdiger. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* [www.mpepil.com]
- Davis, Nick, Shipping must stop relying on a limited military presence and deal with the problem through crew training and vessel design, *Lloyd's List* vom 6.10.2010
- Demora, Brittany, Asian piracy threat shifts towards South China Sea, *Lloyd's List* vom 19.3.2010
- DeWitte, Robert P., Let Privateers Marque Terrorism: A Proposal for Reawakening, *Indiana Law Journal* 82 (2007), S. 131 ff.
- Drake, John, Pirates' motherships extend attacks, *Lloyd's List* vom 14.1.2011
- Drake, John, Red Sea and Gulf of Aden lead piracy hotspots, *Lloyd's List* vom 16.7.2010
- Drake, John, Somali pirates turn to Red Sea as monsoon restricts Indian Ocean hijacks, *Lloyd's List* vom 11.6.2010
- Drake, John, South China Sea overtakes Gulf of Aden as latest piracy hotspot, *Lloyd's List* vom 17.9.2010
- dw-world, Deutsche Reeder gegen private Anti-Piraten-Flotte, Meldung vom 27.10.2010, abrufbar unter: [http://www.dw-world.de/dw/function/0,,12356\\_cid\\_6152933,00.html](http://www.dw-world.de/dw/function/0,,12356_cid_6152933,00.html) (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Ehrhart, Hans-Georg / Petretto, Kerstin / Schneider, Patricia, Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus, PiraT Arbeitspapier Nr. 1, abrufbar unter: [http://www.maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/news\\_events/workingpaper/PiraT-Arbeitspapier\\_Nr1\\_2010.pdf](http://www.maritimesicherheit.eu/fileadmin/content/news_events/workingpaper/PiraT-Arbeitspapier_Nr1_2010.pdf) (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Erb, Volker, in: Wolfgang Joecks/Klaus Miebach (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum StGB*, 2003, § 32
- Essert, Christoph, Ergänzende Harmonisierung des Rechts privater Sicherheitsdienste gem. Art. 38 lit. b) der Europäischen Dienstleistungsrichtlinie, 2010
- FAZ.net, Angriff im Niger-Delta, abrufbar unter: [www.faz.net/-01a8h7](http://www.faz.net/-01a8h7) (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Fischer-Lescarno, Andreas/Kreck, Lena, Piraterie und Menschenrechte, ZERP-Diskussionspapier 3/2009
- Frye, Ellen L., Private Military Firms in the New World Order: How Redefining "Mercenary" Can Tame the "Dogs of War", *Fordham Law Review* 73 (2004-2005), S. 2607 ff.
- Gatsiounis, Ioannis, Ruthless new breed of Somali pirates craves riches, not revenge, *Washington Times* vom 28.2.2011, S. 1
- Gerstle, Bewaffneter Personenschutz aus behördlicher Sicht: Darstellung der Hamburger Praxis zur Erteilung von Waffenscheinen im Personenschutz, in: Reinhard Rupprecht/Rolf Stober (Hrsg.), *Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe*, 2007, S. 49 ff.
- Gollust, David, Clinton Announces US Anti-piracy Measures, *Voice of America* vom 15 April 2009, abrufbar unter: <http://www.voanews.com/english/news/a-13-2009-04-15-voa58-68799152.html> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Government Accountability Office, *Maritime Security, Actions Needed to Assess and Update Plan and Enhance Collaboration among Partners Involved in Countering Piracy off the Horn of Africa*, September 2010, abrufbar unter: <http://www.gao.gov/products/GAO-10-856> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Guest, Andrew, Checks on security firms, *Lloyd's List* vom 9.6.2009
- Guilfoyle, Douglas, The Legal Challenges in Fighting Piracy, in: van Ginkel/van der Putten (Hrsg.) *The International Response to Somali Piracy*, Leiden 2010, S. 127 ff.

- Guy, Jon, Armed Guards prove a sticking point as insurers try to clarify cover, Lloyd's List vom 7.7.2010
- Hagen, Patrick / Berkenkopf, Katrin, Germany edges closer to armed guards onboard, Lloyds List vom 27.1.2011
- Hagen, Patrick, German call for police guards, Lloyd's List vom 7.10.2010
- Hagen, Patrick, German owners flag out to carry private security forces, Lloyd's List vom 15.6.2010
- Hakapää, Kari, Innocent Passage, in: Rüdiger Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law [www.mpepil.com]
- Hammer, Felix, Private Sicherheitsdienste, staatliches Gewaltmonopol, Rechtsstaatsprinzip und ‚schlanker Staat‘, DÖV 2000, S. 613 ff.
- Hand, Marcus, Success for Somali pirates as they venture further afield, Lloyd's List vom 16.11.2009
- Harrelson, Jill, Comment: Blackbeard meets Blackwater, American University International Law Review 25 (2009-2010), S. 283 ff.
- Hense, Ansgar, in: Volker Epping/Christian Hillgruber (Hrsg.), BeckOK-Grundgesetz, 8. Auflage, 2010, Art. 33 GG
- Herdegen, Matthias, in: Theodor Maunz/Günter Dürig, Grundgesetz Kommentar (Stand der Artikelkommentierung: 49. Ergänzungslieferung, März 2007), Art. 27 GG
- Höges, Clemens / Stark, Holger / Ulrich, Andreas, Messer am Hals, Spiegel vom 31.1.2011, S. 32 ff.
- Hohenstein, James H., Private Security Companies at Sea: Unseen and Unregulated, International Bar Association Maritime and Aviation Law Section, Maritime and Transport Law Committee, Session: Piracy and Crimes at Sea including Pollution Liability vom 18.1.2007, abrufbar unter: [www.ebalawyers.com.au/system/files/download/o81/SIN87.pdf](http://www.ebalawyers.com.au/system/files/download/o81/SIN87.pdf) (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Holmqvist, Caroline, Private Security Companies The Case for Regulation, Stockholm International Peace Research Institute Policy Paper No. 9, Januar 2005
- Hutchins, Todd, Reestablishing Letters of Marque: Commissioning Privateers to Defeat Somali Pirates, zur Veröffentlichung im California Law Review 2011 vorgesehen, das Manuskript liegt dem Verfasser vor
- IMO, MSC.1/Circ.1333, Recommendation to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery Against Ships vom 26.6.2009
- IMO, MSC.1/Circ.1334, Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships vom 23.6.2009
- International Chamber of Shipping, Shipping Industry Changes Stance on Armed Guards, Pressemitteilung vom 15.2.2011, abrufbar unter: <http://www.marisec.org/pressreleases.htm> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- International Law Commission, Report on the Work of its Eighth Session, 23, 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9, Articles concerning the Law of the Sea with commentaries, UN Doc. A/3159
- Jenisch, Uwe, Pirateriebekämpfung vor Somalia auf dem Prüfstand, NordOeR 2009, S. 385 ff.
- Johnson, Lindy S., Coastal State Regulation of International Shipping, 2004
- Jungk, Fabian / Deutschland, Claudia, in: Johann-Christian Pielow (Hrsg.), BeckOK-GewO, 12. Auflage, 2010, § 34a GewO
- Kämmerer, Jörn Axel, Comity in: Rüdiger Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law [www.mpepil.com]
- Kämmerer, Jörn Axel, Der lange Abschied vom staatlichen Gewaltmonopol, in: Winfried Kluth/Martin Müller/Andreas Peilert (Hrsg.), Wirtschaft-Verwaltung-Recht, Festschrift Rolf Stober, 2008, S. 595 ff.
- Kämmerer, Jörn Axel, Privatisierung, 2001
- König, Achim-Volker/Papsthart, Christian, Nomos-Erläuterungen zum Deutschen Bundesrecht, WaffG [III B 75]

- König, Doris, Der Einsatz von Seestreitkräften zur Verhinderung von Terrorismus und Verbreitung von Massenvernichtungswaffen sowie zur Bekämpfung der Piraterie: Mandat und Eingriffsmöglichkeiten, in: Andreas Zimmermann et al. (Hrsg.), *Moderne Konfliktformen - Humanitäres Völkerrecht und privatrechtliche Folgen*, Berichte der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht 44 (2010), S. 203
- Kolb, Andreas S. / Neumann, Thilo / Salomon, Tim René, Die Entführung deutscher Seeschiffe: Flaggenrecht, Strafanwendungsrecht und diplomatischer Schutz, *ZaöRV* 70 (2010), im Erscheinen
- Kraska, James / Wilson, Brian, Piracy Repression, Partnering and the Law, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 40.1 (Januar 2009), S. 43 ff.
- Krieger, Heike, Der privatisierte Krieg: Private Militärunternehmen im bewaffneten Konflikt, *Archiv des Völkerrechts* 44 (2006), S. 159 ff.
- Krölls, Albert, Die Privatisierung der inneren Sicherheit, *Gewerbearchiv* 1997, S. 445 ff.
- Krölls, Albert, Rechtliche Grenzen der Privatisierungspolitik, *Gewerbearchiv* 1995, S. 129 ff.
- Kulisch, Eric, Suez gun law catches carriers in crosshairs, in: *American Shipper*, Florida Caribbean Connection vom 10.8.2010, abrufbar unter: [http://www.americanshipper.com/NewWeb/FC/FLC\\_story.asp?news=165758](http://www.americanshipper.com/NewWeb/FC/FLC_story.asp?news=165758) (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Lackner, Karl / Kühl, Kristian, *Strafgesetzbuch*, 26. Auflage, 2007
- Lange, Meik, *Privates Sicherheitsgewerbe in Europa*, 2002
- Leander, Tom, Consumers will pay for Indian Ocean boycott, *Lloyd's List* vom 9.2.2011
- Leander, Tom, Security fears grow after hijackings and terror attack, *Lloyd's List* vom 9.8.2010
- Liss, Carolin, Privatising the Fight Against Somali Pirates, *Asia Research Centre*, Working Paper No. 152 (November 2008)
- Liss, Carolin, The Role of Private Security Companies in Securing the Malacca Straits, *Maritime Studies* 157 (November/Dezember 2007)
- v. Liszt, Franz, *Völkerrecht*, 5. Auflage, 1907
- Löwenstein, Stephan, Sicherer durch Waffen an Bord?, *FAZ.net* vom 30.4.2009, abrufbar unter: <http://www.faz.net/-00s6sw> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Macqueen, Julian, Increased use of security guards unlikely to cut insurance premiums, *Lloyd's List* vom 25.1.2011
- Mankowski, Peter, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, 1995
- Marcks, Peter in: Robert von Landmann/Gustav Rohmer, *Gewerbeordnung (Stand der Artikelkommentierung: 55. Ergänzungslieferung, August 2009)*, § 34a GewO
- MaritimHeute.de, Schutz durch Soldaten auf dem Prüfstand, abrufbar unter: <http://www.maritimheute.de/schutz-durch-soldaten-auf-dem-prufstand/> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Marle, Gavin van / Meade, Richard, Industry threatens to re-route vessels in an attempt to force action on piracy protection, *Lloyd's List* vom 7.2.2011
- Matthews, Steve, Warning over use of armed guards, *Lloyd's List* vom 8.2.2011
- Mineau, Michael L., Pirates, Blackwater and Maritime Security: The Rise of Private Navies in Response to Modern Piracy, *Journal of International Business & Law* 9 (2010), S. 63 ff.
- Molenaar, Erik Jaap, Port State Jurisdiction in: Rüdiger Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* [www.mpepil.com]
- Nelson, L. Dolliver M., Maritime Jurisdiction, in: Rüdiger Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* [www.mpepil.com]
- Neumann, Thilo, Piraterie-Geißel der Menschheit, Tagungsbericht für die von der Internationalen Stiftung für Seerecht ausgerichteten Maritime Talks am 24.4.2009 abrufbar unter: <http://www.iflos.org/media/40689/tagungsbericht.pdf> (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Neumann, Thilo / Salomon, Tim René, *Kein Krieg vor Somalia*, im Erscheinen
- Nordquist, Myron H., *United Nations Convention for the Law of the Sea, 1982 (A Commentary)*, 2002

- Obieta, Joseph A., *The international status of the Suez Canal*, 2. Auflage, 1970
- Osler, David, *Attacks suggest West African piracy shifting north*, Lloyd's List vom 15.6.2010
- Osler, David, *Dobson to run private anti-piracy scheme*, Lloyd's List vom 21.1.2011
- Osler, David, *Eritrea arrests jeopardise private anti-piracy forces*, Lloyd's List vom 14.2.2011
- Osler, David, *EU NAVFOR warns private security will complicate rescue operations*, Lloyd's List vom 15.9.2010
- Osler, David, *For hire: anti-piracy patrol boat with armed personnel*, Lloyd's List vom 15.9.2010
- Osler, David, *Guards run risk of prosecution if they fire*, Lloyd's List vom 15.9.2010
- Osler, David, *Lawyers warn owners that using hired guns may void insurance cover* Lloyd's List vom 14.9.2010
- Osler, David, *Naval action in the Gulf of Aden takes effect with 60% fewer attacks*, Lloyd's List vom 16.7.2010
- Osler, David, *No end in sight in ugly saga*, Lloyd's List vom 22.12.2009
- Osler, David, *Sea Marshals is offering protection in the Gulf of Aden using converted naval vessels crewed by Ukrainian former special forces soldiers*, Lloyd's List vom 15.9.2010
- Osler, David, *Somali pirates try new swarming techniques as monsoon season starts*, Lloyd's List vom 29.6.2010
- Osler, David, *Somali pirate shot dead by armed private security guard*, Lloyd's List vom 25.5.2010
- Osler, David, *Unions back use of armed military on board ships*, Lloyd's List vom 19.3.2010
- Osler, David, *Weapons allowed in Saudi waters*, Lloyd's List vom 26.5.2010
- Oxman, Bernhard H., *Jurisdiction of States*, in: R. Wolfrum (Hrsg.), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law* [www.mpepil.com]
- Paul, Ron, *How to Fight Somali Pirates*, Video Ressource, abrufbar unter: <http://www.ronpaul.com/2009-04-16/ron-paul-how-to-fight-somali-pirates/> (Stand: 11.2.2010)
- Perron, Walter, in: Adolf Schönke/Horst Schröder, *Strafgesetzbuch*, 28. Auflage 2010
- Petretto, Kerstin, *Somalia und Piraterie: keine Lösung in Sicht, weder zu Wasser noch an Land*, *Hamburger Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik*, Ausgabe 49, Dezember 2010
- Petrovic, David, *Piraterie als globales Phänomen – Interview mit Pottengal Mukundan*, *Internationales Magazin für Sicherheit*, Nr. 4, 2009, S. 20 ff.
- Phillips, Zack, *Pirate attacks trigger armed guard coverage*, *Business Insurance* vom 14.12.2009, Volume 43, Issue 45, S. 4 ff.
- Pitschas, Rainer, *Innere Sicherheit in der EU und europarechtliche Grundlagen des Sicherheitsgewerbes*, *NVwZ* 2002, S. 519 ff.
- Porter, Janet, *Maersk Line rejects use of armed guards on ships*, Lloyd's List vom 29.9.2010
- PricewaterhouseCoopers, *Deutsche Schifffahrt: Wege aus der Krise*, 2010
- Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1811 (2008), UN-Doc. S/2008/769 vom 10.12.2008
- Report of the Panel of Experts on Somalia pursuant to Security Council resolution 1474 (2003), UN-Doc. S/2003/1035 vom 4.11.2003
- Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia vom 20.1.2011
- Richard, Theodore, *Reconsidering the Letter of Marque, Utilizing Private Security Providers Against Piracy*, *Public Contract Law Journal*, Vol. 39.3 (2010), S. 411 ff.
- Ritter, Johannes, *Interview mit Niels Stolberg, Die Piraten haben den Bootsmann erschossen*, *FAZ.net* vom 1.2.2011, abrufbar unter: <http://www.faz.net/-01nyjt> (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Ritter, Johannes, *Interview mit Niels Stolberg, „Die Piraten haben sich unendlich geärgert“*, *FAZ.net*, abrufbar unter: <http://www.faz.net/-01j7ah> (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)

- Roach, J Ashley, Malacca, Straits of, in: Rüdiger Wolfrum (Hrsg.), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law [www.mpepil.com]
- Roach J. Ashley / Smith, Robert W., Excessive Maritime Claims, International Law Studies, US Naval War College, Vol. 66, 1994
- Röger, Ralf, Versagung der Bewaffnung des Sicherheitsgewerbes aus grundrechtlicher und gewerberechtlicher Sicht, in: Reinhard Rupprecht/Rolf Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, 2007, S. 9 ff.
- Rothwell, Donald R. / Stephens, Tim, The International Law of the Sea, 2010
- Roxin, Claus, Strafrecht AT, Band I, 4. Auflage 2006
- Schaaf, Stefan, Reederei wappnet sich gegen Piraten, Financial Times Deutschland vom 7.2.2011, S. 9
- Schaller, Christian, Zur Auslagerung militärischer Aufgaben: humanitär-völkerrechtliche Aspekte des Einsatzes Privater in bewaffneten Konflikten, abrufbar unter: <http://www.clausewitz-gesellschaft.de/uploads/media/Schaller-Privatisierung.pdf> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Schnekenburger, Franz, Rechtsstellung und Aufgaben des Privaten Sicherheitsgewerbes, 1999
- Schoch, Friedrich, Privatisierung polizeilicher Aufgaben, in: Winfried Kluth/Martin Müller/Andreas Peilert (Hrsg.), Wirtschaft-Verwaltung-Recht, Festschrift Rolf Stober, 2008
- Schönleitner, Ulrich, Das neue Bewacherrecht, Gewerbearchiv 2003, S. 1 ff.
- Schulte, Martin, Gefahrenabwehr durch private Sicherheitskräfte im Lichte des staatlichen Gewaltmonopols, DVBl 1995, S. 130 ff.
- Sheehy, Benedict / Maogoto, Jackson N., The Private Military Company – Unravelling the Theoretical, Legal & Regulatory Mosaic, ILSA Journal of International and Comparative Law 15 (2008-2009), S. 147 ff.
- Singer, Peter Warren, War, Profits, and the Vacuum of Law: Privatized Military Firms and International Law, Columbia Journal of Transnational Law 42 (2003-2004), S. 521 ff.
- Spearin, Christopher, A Private Security Solution to Somali Piracy?, Naval War College Review 63.4 (2010), S. 56 ff.
- Spearin, Christopher, Private Security, Somali Piracy, and the Implications for Europe: An Appropriate 'State' Response to a Contemporary Challenge, European Security and Defence Forum Workshop 2 Paper, November 2009, S. 3 ff., abrufbar unter: [http://www.chathamhouse.org.uk/files/16621\\_1109esdf\\_spearin.pdf](http://www.chathamhouse.org.uk/files/16621_1109esdf_spearin.pdf) (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- Spies, Die Haftung des Sicherheitsunternehmers im Umgang mit Schusswaffen, in: Reinhard Rupprecht/Rolf Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, 2007, S. 41 ff.
- Stares, Justin, Governments should pay for naval protection, Lloyd's List vom 27.9.2010
- Staub, D. Joshua, Letters of Marque: A Short-Term Solution to an Age Old Problem, Journal of Maritime Law and Commerce 40 (2009), S. 261 ff.
- Stehr, Michael, Piraten steigern sich weiter, MarineForum 2011, Heft 1/2, S. 14
- Stober, Rolf, Piraterieschutz durch private Sicherheitsdienste? in: Rolf Stober (Hrsg.), Der Schutz vor Piraterie und maritimem Terrorismus zwischen internationaler, nationaler und unternehmerischer Verantwortung, 2010, S. 1 ff.
- Stober, Rolf, Staatliches Gewaltmonopol und privates Sicherheitsgewerbe, NJW 1997, S. 889 ff.
- Stober, Rolf, Zur Qualifizierung der privaten Sicherheitsdienste, Gewerbearchiv 2002, S. 129 ff.
- Tettinger, Peter J., Empfiehlt es sich, das Recht des Sicherheitsgewerbes zu kodifizieren?, NVwBl 2000, S. 281 ff.
- Tettinger, Peter J., in: Peter J. Tettinger/Rolf Wank (Hrsg.), Gewerbeordnung, 7. Auflage, 2004, § 35
- Türk, Helmut, The Resurgence of Piracy: A Phenomenon of Modern Times, University of Miami International & Comparative Law 17 (2009), S. 1 ff.
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Table of claims to maritime jurisdiction, abrufbar unter: <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/>

- PDFFILES/table\_summary\_of\_claims.pdf (zuletzt aufgerufen am 12.3.2011)
- United States Congress, Congressional Record, 106th Congress, 2nd Session, Vol. 146, Part 12, 6.9.2000
- Utler, Simone, Mit Söldnern gegen Piraten, Spiegel Online vom 28.9.2010, abrufbar unter: <http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,720136,00.html> (zuletzt aufgerufen am: 12.3.2011)
- Vitzthum, Wolfgang Graf, Handbuch des Seerechts, 2006
- Vogel, Klaus, Der räumliche Anwendungsbereich der Verwaltungsrechtsnorm, 1965
- Volkle, Arthur J., Testimony - Piracy against U.S. Flag Vessels: Lessons Learned, House Committee on Transportation and Infrastructure, Committee on Coast Guard and Maritime Transportation vom 20.5.2009 (abrufbar unter: [http://www.marad.dot.gov/documents/Testimony-Arthur\\_Volkle,Jr-American\\_Cargo\\_Transport.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Testimony-Arthur_Volkle,Jr-American_Cargo_Transport.pdf))
- Wand, Christoph, Haltung des VDKS, Schiff & Hafen 2/2011, S. 57
- Witt, Jörn-Ahrend, Obligations and Control of Flag States, 2007
- Wuttke-Götz, Petra, Entwicklung des Waffenrechts und die Auswirkungen auf das Sicherheitsgewerbe in: Reinhard Rupprecht/Rolf Stober (Hrsg.), Waffenrecht im Sicherheitsgewerbe, 2007, S. 27 ff.
- Young, William, A Check on Faint-Hearted Presidents: Letters of Marque and Reprisal, Washington & Lee Law Review 66 (2009), S. 895 ff.
- Zamponi, Rolf, Reeder Peter Krämer: "Flugzeugträger gegen Piraten", Hamburger Abendblatt Online vom 7.2.2011