

Schiffahrtsindustrie und die gouvernementale Verwaltung des blinden Passagiers¹

William Walters

SUMMARY

Despite the keen interest the social sciences have shown in migration as a form of border transgression, the figure of the stowaway has received surprisingly little critical scrutiny. This paper suggests that the policing of stowaways by sea merits greater attention. Following a brief discussion of the changing problematic of the stowaway, it focuses on one particular aspect of the governance of stowaways: the role of maritime insurance companies and shipping consultants who have made the prevention and resolution of stowaway incidents into a normal part of their business. A focus on the activities of these agents is merited because it allows for a fuller account of the policing of transgressive migratory practices and identities at maritime borders. But this focus also allows for a rethinking of certain key concepts within migration and border studies more broadly. First, it prompts us to revise what we understand by 'securitization'. To this end the paper highlights the extent to which the securitization of the stowaway involves banal and technical practices much more it does than the dramatic acts of threat construction usually associated with the term. Second, this case challenges us to rethink how we understand deportation. For it brings to light the way in which insurers and shipping experts operate as a private industry which specializes in the disembarkation and repatriation of stowaways. A fascinating feature of this stowaway removal industry is that it must negotiate the return of its subjects not just into the political space of the world of states, but the terrestrial space of dry land.

1 Ich bedanke mich beim *Canada's Social Sciences and Humanities Research Council*, ohne den die Forschungsarbeit, auf der dieser Aufsatz beruht, nicht möglich gewesen wäre. Ebenso bedanke ich mich bei William Biebuyck für seine Unterstützung. Seine Interviews mit P&I-Vertretern und anderen Schiffahrtsbehörden, die er im Mai 2007 in Großbritannien durchführte, waren von unschätzbarem Wert für dieses Projekt. Der Artikel wurde von Andreas Müller und Christof Roos aus dem Englischen übersetzt.

As there is a great deal of dirty work that must be done on ship-board, the stowaways are pressed into service, and compelled to make themselves useful, if not agreeable. They are forced, in fact, to work their passage out, and the most unpleasant jobs are imposed upon them.²

There may be a temptation to put stowaways to work, and avoid the additional inconvenience of the crew guarding them, but this is strongly discouraged. Claims for wages and associated crew benefits are often reported to the authorities when the vessel next arrives in port. This can aggravate the problem and cause delays to the ship, including suspicion about how the stowaways originally entered the vessel.³

Das Phänomen des blinden Passagiers⁴

Das Oxford English Dictionary definiert den blinden Passagier als „a person who hides in a ship in order to escape payment of passage-money, to get to sea unobserved, or to escape by stealth from a country. Hence also, one who steals a passage by aeroplane“. Das Wörterbuch passt seine Definitionen sicherlich nicht an plötzlich auftretende und meist kurzlebige Veränderungen des Sprachgebrauchs an. In diesem Fall liegen jedoch gute Gründe für eine Überarbeitung der Worterklärung vor. Zwar reflektiert diese Definition die Tatsache, dass sich Flugrouten in den letzten Jahren weltweit zu einem Raum klandestiner Mobilität mit oftmals tödlichem Ausgang für den verdeckt Reisenden entwickelt haben.⁵ Die Definition des Oxford English Dictionary scheint jedoch in anderer Hinsicht veraltet zu sein, da sie eine grundlegende Veränderung der Figur des blinden Passagiers übersieht. Während früher tatsächlich die Flucht aus einem Land und vor untragbaren Lebensumständen im Zentrum stand, spielt heute die Überschreitung von Staatsgrenzen eine mindestens ebenso wichtige Rolle. Blinder Passagier zu sein, bedeutet nicht nur, auf der Flucht zu sein, sondern vielmehr, sich unentdeckt Zutritt zu einem Territorium zu verschaffen. Die gängige Assoziation des blinden Passagiers mit dem Akt der Ausreise und der möglichen Flucht erklärt aber möglicherweise, warum der blinde Passagier eine wiederkehrende Figur der Literatur ist, wo (typischerweise) „er“ als hel-

2 Illustrated London News, The Search for Stowaways, 6. Juli 1860.

3 NEPIA (North of England P&I Association), Stowaways, Signals (Special Issue) Nr. 6, März 2001, S. 11.

4 Die sozialwissenschaftliche Beschäftigung mit blinden Passagieren steht vor dem gleichen Problem wie die Beschäftigung mit illegaler Migration oder illegaler Beschäftigung. Die Verwendung des Begriffs „blinder Passagier“ übernimmt wie selbstverständlich die Kategorisierung der Schiffeigner (und zum Teil des Staates). Damit geht auch das Risiko einher, die Kontextabhängigkeit dieser Kategorisierung zu ignorieren. Die Trennung von „illegalen Migranten“ auf der einen und „blinden Passagieren“ auf der andern Seite verschleiert den Zusammenhang der beiden Kategorien. Vielmehr bezieht sich die Bezeichnung „blinder Passagier“ auf eine Subjektposition, in einer bestimmten Situation der Migrationserfahrung. An Land würde die selbe Person wahlweise als „Asylbewerber“ oder „illegaler Einwanderer“ bezeichnet. Anstatt jedoch den Leser mit einer Überfülle an Anführungszeichen zu belasten, verwende ich den Begriff „blinder Passagier“ als Kurzform für „die Personen, die üblicherweise als blinde Passagiere bezeichnet werden“.

5 L. Back, Falling from the Sky, in: Patterns of Prejudice 37 (2003), 341-353.

den- oder gaunerhafte Figur inszeniert wird, die die Überquerung eines grenzenlosen und unbekanntes Meeres wagt.⁶ Das Bild des blinden Passagiers in der Literatur kann im Anschluss an Foucault dahin gehend interpretiert werden, dass das Schiff für die westliche Moderne die „Heterotopie par excellence“ darstellt, „a space of illusion that denounces all real space, all real emplacements within which human life is partitioned off, as being even more illusory“.⁷ Man könnte sogar vermuten, dass in dieser nomadisierenden Figur Rudimente archaischer Vorstellungen vom Meer als offenem Raum außerhalb territorialer staatlicher Kontrolle eingeschrieben sind; eines Raums, in dem es „no limits, no boundaries, no consecrated sites, no sacred orientations, no law, and no property“⁸ gab.

Zweifelsohne ist das Motiv des blinden Passagiers immer mit der Entscheidung verknüpft, Unterdrückung, Armut und anderen unerträglichen Lebensbedingungen zu entkommen. Zudem ist in den vergangenen 30 Jahren – parallel zur zunehmend restriktiveren Einwanderungsgesetzgebung und der verschärften Grenzkontrollen westlicher Staaten – eine weitere Funktion hinzugekommen.⁹ Mehr als je zuvor dient diese Art, Grenzen zu überwinden, weniger der Not bedingten Flucht als vielmehr der klandestinen Einreise. Mit zunehmenden Schwierigkeiten, Grenzen ohne die entsprechenden Papiere, mit dem „falschen“ sozio-ökonomischem Hintergrund oder der „falschen“ Staatsangehörigkeit zu überqueren, und der zunehmend restriktiveren Gewährung von Asylrechten, wurde *stowing away*¹⁰ zu einem zentralen Bestandteil autonomer, unreglementierter Migrationsstrategien derjenigen, die, aus welchem Grund auch immer, Zugang zu den schwer bewachten Territorien und sozio-ökonomischen Privilegien der ersten Welt suchen.

Ursprünglich wurde *stowing away* als eine Kombination aus Einbruch und Diebstahl geahndet. Den Tatbestand des Diebstahls erfüllt, so die Definition des Oxford English Dictionary, das Stehlen einer Überfahrt. Somit handelte es sich um eine besondere Form des Eigentumsdelikts. Darin mag wohl der Kern des Vergehens bestanden haben, so wie es von Schiffseignern und Seefahrtsbehörden im 19. Jahrhundert wahrgenommen wurde. Daraus ergab sich unmittelbar die Art der Strafe, die den auf See entdeckten blinden Passagieren zuteilwurde. Die Bestrafung selbst bestand zumeist darin, „[to] work their passage out“ (vgl. die eingangs zitierte *Illustrated London News*).

Momentan vollzieht sich eine Form der globalen Ausdehnung von Immigration und Grenzkontrollen, die als Phase der gouvernementalen „enclosure“¹¹ der Welt gelesen werden kann. Und was dabei den blinden Passagier zu einer besonders problematischen Figur werden lässt, ist nicht so sehr die Tatsache, dass er sich seine Passagen erschleicht,

6 W. M. von Zharen, Human Contraband: Stowaways in Popular Culture, in: *Journal of Maritime Law and Commerce* 31 (2000), 601-607.

7 M. Foucault, *Different Spaces*, in J. Faubion, (Hrsg.), *Michel Foucault: Aesthetics, Method and Epistemology*, New York 1998, S. 184 f.

8 C. Schmitt, *The Nomos of the Earth*, New York 2001, S. 42.

9 Vgl. W. A. Cornelius/J. F. Hollifield/P. L. Martin, *Controlling immigration: a global perspective*, Stanford 1994, sowie V. Guiraudon/C. Joppke, (Hrsg.), *Controlling a New Migration World*, London, New York 2001.

10 So die englische Bezeichnung des Reisens als blinder Passagier.

11 Schmitt, *Nomos* (Anm. 8), S. 42.

sondern dass er zunehmend Teil dieses modernen Regimes der Migrationskontrolle ist, und dies schließlich Konsequenzen für die kommerziellen Schiffseigner und deren Kunden mit sich bringt.

Daraus folgt, dass das spezifische Problem des blinden Passagiers nicht in der Aneignung einer Mitfahrgelegenheit besteht, sondern in seiner Stellung im gegenwärtigen Regime der Migrationssteuerung und den daraus resultierenden Konsequenzen für Schiffseigner und deren Kunden.

Denn während der blinde Passagier früher problemlos im nächsten Hafen von Bord gehen konnte, erzeugt das beinahe globale System von Zuwanderungsbeschränkungen und Grenzkontrollen, verbunden mit der öffentlichen Wahrnehmung einer Bedrohung durch Zuwanderung, heute spezifische Problemlagen für die Schiffahrtsindustrie im Umgang mit blinden Passagieren. Als private Akteure werden diese im Rahmen der Bemühungen der Nationalstaaten, die grenzüberschreitende Mobilität unerwünschter Personen und Güter zu kontrollieren und einzuschränken, in das Migrationsregime einbezogen. Empfindliche Strafen und Bußgelder drohen den Transportunternehmen, die für die Einreise illegaler Migranten verantwortlich gemacht werden können.¹² Aufseiten der Zugführer, Spediteure und Fluglinien sorgen diese Maßnahmen für beträchtliche Verärgerung, sehen sie sich doch durch derartige Maßnahmen in unzulässiger Weise in die Verantwortung für eine globale Migrations- und Flüchtlingskrise genommen, zu deren Entstehung sie nicht beigetragen haben und deren Lösung nicht in ihrer Macht liegt.¹³ Es verwundert nicht, dass die Rechtmäßigkeit dieser Sanktionen gegen Transportunternehmen durchaus umstritten ist. Beispielsweise konnte die Transportindustrie in Großbritannien erfolgreich Einspruch gegen diese Praxis einlegen und Bußgelder gegen LKW-Fahrer abwenden, die unwissentlich illegale Migranten aus Frankreich und Belgien nach Großbritannien beförderten.¹⁴

Ziemlich oft weigern sich Staaten einfach, blinde Passagiere von Bord gehen zu lassen. Sollten sie es doch einmal erlauben, verhängen sie hohe Bußgelder gegen die betroffene Reederei. Die USA, Kanada und Australien berechnen bis zu 5000\$ an Strafe für die Beförderung blinder Passagiere. Angeführt wird die „penalty league“ von Spanien, das bis zu 160.000 \$ verlangt, sollten blinde Passagiere in spanischen Häfen an Land gelangen.¹⁵ Aber nicht nur durch das Bußgeldsystem wird der blinde Passagier zum ökonomischen Risiko für die Handelsschifffahrt. Verstärkend kommt hinzu, dass internationales Recht und internationale Übereinkünfte den Schiffseigner dazu verpflichten, die Rückkehr un-

12 V. Guiraudon, Before the EU Border: Remote Control of the “Huddled Masses”, in: K. Groenendijk/E. Guild/P. Minderhoud, (Hrsg.), In Search of Europe’s Borders, Den Haag 2003; sowie ders., Enlisting Third Parties in Border Control: A Comparative Study of its Causes and Consequences, Managing International and Inter-Agency Cooperation at the Border conference, Genf 13.-15. März 2003, zit. nach: http://www.dcaf.ch/border/bs_geneva-conf_030313Guiraudon.pdf.

13 IRU (International Road Transport Union), Round Table on Carriers’ Liability Related to Illegal Immigration. Minutes of Meeting, Brüssel 30 November 2001; zit nach: http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=en_events_2001/Illegal2001.pdf.

14 The Guardian, Lorry Drivers win appeal over stowaway fines, 22. Februar 2002.

15 Vgl. NEPIA, Stowaways, (Anm. 3), S. 2.

gewollter Migranten in ihre Herkunftsländer zu veranlassen und zu finanzieren. Damit verbunden ist der vermutlich noch erheblich höhere finanzielle Aufwand, der entsteht, wenn ein Schiff von seiner geplanten Route abweichen muss, um einen blinden Passagier an Land zu bringen, oder wenn das entsprechende Schiff im Hafen festsitzt, während mit Einwanderungsbehörden und Hafenaufsicht über das weitere Schicksal des blinden Passagiers verhandelt wird.

Das Problem der blinden Passagiere taucht nur sporadisch auf der nationalen politischen Agenda auf, sorgt jedoch seit geraumer Zeit für Irritationen in der Welt der Handelsschifffahrt. Deshalb und aufgrund der ernsthaften humanitären Probleme, die mit blinden Passagieren verbunden sind, wurden mittlerweile eine Vielzahl internationaler Übereinkünfte getroffen und Rahmenbedingungen über den Umgang mit blinden Passagieren ausgehandelt. Die *International Convention relating to Stowaways* ist die bemerkenswerteste dieser Übereinkünfte und wurde von der *Diplomatic Conference on Maritime Law* bei ihrer Sitzung in Brüssel 1957 verabschiedet.¹⁶ Diese Übereinkunft wurde jedoch nicht durch die internationale Gemeinschaft ratifiziert, sodass es immer noch keine internationale Rechtsgrundlage für den Umgang mit blinden Passagieren gibt. Dennoch existieren einige Richtlinien, die bei entdeckten blinden Passagieren zur Anwendung kommen und die Verantwortlichkeit und Handhabung der Fälle bestimmen. Diese Prinzipien sind in mehreren Richtlinien der *International Maritime Organization*, der zuständigen UN-Abteilung für die Kontrolle der Meere, festgelegt. So wird versucht, die Verantwortung und Zuständigkeit für blinde Passagiere zwischen Schiffseignern, den Häfen und den Herkunftsländern der Schiffe aufzuteilen und zu regeln. Die Prinzipien besagen, dass „every effort should be made to avoid situations where a stowaway has to be detained on board a ship indefinitely. In this regard countries should cooperate with the shipowner in arranging the return of a stowaway to an appropriate country“.¹⁷

Eigentlich sollen blinde Passagiere nach ihrer Entdeckung im nächsten Hafen, den das Schiff regulär anläuft, an Land gebracht werden, dennoch weigern sich die betroffenen Staaten zumeist, die Migranten von Bord zu lassen. So kommt es zu dem, was ein UNHCR-Sprecher als „orbit cases“ bezeichnete; Fälle, in denen Asylsuchende „can spend months or even years being bounced from country to country with no one prepared to hear their claim“.¹⁸ Der Fall zweier Männer, die vermutlich aus dem Irak stammten und sich auf einem panamaischen Schiff in Limassol, Zypern, versteckten, ist typisch für diese Praxis. Es vergingen etwa zwei Wochen, bis eine Lösung dieser „stowaway saga“ gefunden wurde – in Göteborg, nachdem ihre Aufnahme in Spanien, Irland, Großbritannien und den Niederlanden verweigert wurde.¹⁹

Nicht immer endet der Fall eines blinden Passagiers damit, dass er an Land abgesetzt wird. Im schlimmsten Fall werden sie einfach über Bord geworfen oder auf einem klei-

16 Vgl. UNHCR, Note on Stowaway Asylum Seekers, EC/SCP/51, 22. Juli 1988.

17 IMO, IMO Guidelines on the Allocation of Responsibilities to seek the successful Resolution of Stowaway Cases, (Res A.871(20)), 1997, Pkt. 4.1.

18 UNHCR, European Union: UNHCR disturbed by Stowaway Reports, UNHCR Briefing Notes, 30 April 2002.

19 Vgl. ebd.

nen Floß ausgesetzt. Diese Praxis kommt allerdings nur dann ans Licht der Öffentlichkeit, wenn der Migrant überlebt, um seine Geschichte zu erzählen. Das Schicksal von neun Männern aus Kamerun, Gabun und Nigeria ist dafür ein Beispiel. Sie wurden im November 2003 von der Besatzung eines Frachtschiffs, auf das sie sich in Libreville geschlichen hatten, auf zwei Flößen aus Fässern ausgesetzt. Sie hatten das seltene Glück, die namibische Küste zu erreichen. Aber, wie der Schifffahrts-Newsletter *Fairplay* feststellt, „unknown numbers of stowaways are not so lucky and simply disappear, and it is only those on board the ship who are any the wiser“.²⁰ Ich habe bereits die alte Vorstellung vom Meer als einem Raum der Unberechenbarkeit und der Naturgewalt erwähnt, der sich außerhalb des staatlichen Hoheitsbereichs und jenseits des Rechts befindet. Blinde Passagiere können auf hoher See also einfach getötet werden und dabei ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass Kapitäne und Crew dafür zur Verantwortung gezogen werden. So liegt die folgende Vermutung nahe: wie sehr das Meer auch durch die Macht des Kommerz, der Geopolitik und des internationalen Rechts vermessen wurde, und wie sehr es auch durch diese Interventionen berechenbar, befahrbar und verwertbar gemacht wurde, existieren immer noch Bedingungen, unter denen die ursprüngliche Vorstellung vom Meer als einem gesetzlosen Raum jenseits von Staatsmacht und Justiz wieder zum Leben erwacht.

Blinde Passagiere als Randerscheinung der Migrationsforschung

Bestimmte Aspekte des Umgangs mit blinden Passagieren wurden mittlerweile zwar im Rahmen von Forschungsarbeiten über internationales Recht,²¹ Flüchtlingsrecht sowie humanitärer Praxis²² behandelt, jedoch wurde diese vagabundierende Figur noch nicht zu einem eigenständigen Forschungsgegenstand in den Sozialwissenschaften, wo sie mit Aufmerksamkeit und theoretischer Fundierung bedacht würde.²³ Es scheint, als wären blinde Passagiere genauso wie Walfang oder Schiffshavarien ein genuin maritimes Phänomen, das in die Welt der Seefahrt gehört und wenig bis keine Relevanz für die (auf das Festland beschränkte) Welt der Sozialwissenschaften besitzt. Die kritische Migrationsforschung widmet beispielsweise der sozialen Konstruktion des Asylsuchenden besondere Aufmerksamkeit, dennoch wird über Identität, Politik und Steuerung des blinden Passagiers wenig geschrieben. Die Figur des Piraten hingegen wird als ergiebiger Gegenstand angesehen, um historische Praxen von Souveränität, Territorialität sowie der Grenzen des Sozialen kritisch zu untersuchen. Für den blinden Passagier gilt dies nicht. Wie die

20 Fairplay, Tough Laws - Rough Justice, Fairplay International Shipping Weekly, 15. Januar 2004.

21 Vgl. E. Steglich, Hiding in the Hulls: Attacking the Practice of High Seas Murder of Stowaways through Expanded Criminal Jurisdiction, in: Texas Law Review 78 (2000), S. 1323-1346.

22 G. Goodwin-Gill, The Refugee in International Law, Oxford 1996.

23 Zu erwähnen ist hier das Kurzfilm-Projekt Contained Mobility (2004) von Ursula Biemann, das sich mit den aktuellen Bedingungen massenhafter Wanderungsbewegungen beschäftigt. Diese Arbeit benutzt den Container eines Frachtschiffes in provokanter Weise, um die Dilemmata, individuellen Erfahrungen und grausamen Ironien dessen aufzuzeigen, was sie als „the world system of contained mobility“ bezeichnet.

Dinge liegen, führt der blinde Passagier nicht nur ein Schattendasein in der Welt der Schifffahrt, sondern auch in der Migrationsforschung.

Hier ist selbstverständlich nicht der Platz, diese Lücke zu schließen. Stattdessen will ich mich auf die Diskussion eines besonderen Aspekts in der Welt blinder Passagiere beschränken. Ich will das Thema aus einer bestimmten Perspektive betrachten, und zwar im Kontext des Stellenwerts blinder Passagiere in den Routinekalkulationen und -operationen einer besonderen Form genossenschaftlicher Versicherungen, den Protection and Indemnity (P&I) Clubs. Diese P&I Clubs sind keine neuartige Erfindung, sondern im England des 19. Jahrhunderts entstanden. Sie dienen Schiffeignern als Möglichkeit, der Haftung gegenüber Dritten zu begegnen, die mit der Ausdehnung ihrer kommerziellen Tätigkeit drohte. Es gibt Versicherungen, die das Schiff selbst, also seinen Rumpf und andere mögliche Schäden am Schiff abdecken, P&I Versicherungen kümmern sich dagegen um Kollateralschäden, die beim Transport entstehen können. Dies sind etwa Gewässerverschmutzung bei Lecks, Schäden an der Ladung und an anderen beweglichen oder festen Gütern. Da die Existenz eines blinden Passagiers den Schiffeigner diversen Risiken aussetzt, von drastischen Geldstrafen bis hin zum Abweichen von der Fahrtroute, um den klandestinen Migranten von Bord zu lassen, haben P&I Clubs einen großen Anteil an der Prävention und Verwaltung blinder Passagiere. Tatsächlich handelt es sich um mehr als nur einen Anteil: sie haben sich zum wichtigsten Akteur entwickelt, der die nötige Erfahrung, die Datengrundlage und die Kompetenz in der Vorbeugung, der Handhabung und der gouvernementalen Steuerung blinder Passagiere besitzt. Zwar gibt es, wie eingangs festgestellt, keine international anerkannten Normen im Umgang mit blinden Passagieren, dennoch bedeutet das nicht, dass überhaupt keine Form von Steuerung und Kontrolle existiert. Betrachtet man die Aktivitäten der P&I Clubs, das Netzwerk unabhängiger „Korrespondenten“ in den großen Häfen, mit denen sie in Verbindung stehen, sowie die verschiedenen Dienstleister, die sie unter Vertrag haben, kann von einem dezentralen Netzwerk zur Steuerung blinder Passagiere gesprochen werden. Es handelt sich um eine Form der Steuerung, die der Logik kommerzieller Versicherung und technologischer Risikobearbeitung folgt.

Im Folgenden konzentriert sich der Text auf die P&I Clubs und auf das von ihnen institutionalisierte, vernetzte Regime zur Steuerung blinder Passagiere. Dabei will ich zwei Aspekte ausbreiten.

Zum Ersten beschäftige ich mich mit der Frage, in welchem Zusammenhang die Steuerung blinder Passagiere mittels Versicherungen mit der Versicherheitlichung der Migrationspolitik steht, einem in der Migrationsforschung und -politik intensiv diskutierten Aspekt. Normalerweise wird behauptet, dass Versicherheitlichung die diskursive Konstruktion einer Gefahr ebenso wie die kulturelle Ausgrenzung des Anderen umfasst. Im behandelten Kontext der Steuerung des blinden Passagiers nimmt Versicherheitlichung erheblich profanere Formen an. Mehr noch handelt es sich um eine spezifische Form der Normalisierung, wenn Migration durch das ökonomische Raster von Gewinn und Verlust betrachtet wird. Die Kehrseite dieses Normalisierungsprozesses besteht dagegen in einer spezifischen Mikropolitik, in der die als blinde Passagiere kategorisierten einen

– zwar eingeschränkten, aber doch vorhanden – Handlungsspielraum durchsetzen können.

Zum Zweiten zeige ich auf, dass die Steuerung blinder Passagiere Erkenntnisse sowohl über gegenwärtige Abschiebepraktiken und -systeme, als auch generell Aussagen über ein Phänomen ermöglicht, das ich bereits an anderer Stelle als internationale Migranten- und Ausländerpolizei beschrieben habe.²⁴ Abschiebung wird allgemein als staatliche Praxis und Schlüsselement moderner Einwanderungspolitik beschrieben. Die Beschäftigung mit den P&I Clubs zeigt aber, dass die Schiffahrtsindustrie ihre eigene, kommerziell motivierte Praxis der zwangsweisen Verschiebung von Menschen verfolgt. Dies ist eine Folge davon, dass die Schiffseigner für die „Repatriierung“ der auf ihrem Schiff entdeckten blinden Passagiere verantwortlich sind. Einer der interessantesten Aspekte dieser „Repatriierung“ besteht darin, dass nicht nur die Rückübernahme in den politischen Raum der „Heimat“länder sichergestellt werden soll. Die Besonderheit im Fall der blinden Passagiere besteht vielmehr darin, dass die Lösung ihrer Situation eine Aushandlung über ihre Rückkehr auf das Festland beinhaltet. Sie werden also sowohl an den Rändern des politischen Raums des Staates, als auch an den Rändern des terrestrischen Raums ausgeschlossen. Die Steuerung und Verwaltung blinder Passagiere stellt somit das komplexe Verhältnis von See und Land sowie die unhinterfragten terrestrischen Grundannahmen der Sozialwissenschaften in Frage.²⁵

Risiko, Versicherungen und die alltägliche Versichertheitlichung der Migration

Eine umfassende Forschung zum Thema „securitization of migration“ in westlichen Ländern hat sich mittlerweile etabliert.²⁶ Die Versichertheitlichung der Migration korreliert

24 W. Walters, Deportation, Expulsion, and the International Police of Aliens, in: *Citizenship Studies* 6 (2002), S. 265-92.

25 Vgl. Oxford English Dictionary (online), zweite Auflage 1989. Meine Verwendung des Ausdrucks terrestrisch bzw. Terrestrialität bezieht sich auf §5: „Of, or pertaining to, the land of the world, as distinct from the waters“. Wenn den Sozialwissenschaften der Vorwurf gemacht werden kann das Terrestrische zu übersehen, muss dies im Zusammenhang mit der Vernachlässigung des Elementaren, der geologischen und geophysikalischen Dimensionen, im Zuge der Erforschung politischer Ordnungen gedacht werden. Vgl. u.a. Schmitt, *Nomos*, (Anm.8); C. Connery, *The Oceanic Feeling and the Regional Imaginary*, in W. Dissanayake/R. Wilson (Hrsg.), *Global/Local: Cultural Production and the Transnational Imaginary*, Durham 1996; ders., *Ideologies of Land and Sea: Alfred Thayer Mahan, Carl Schmitt, and the Shaping of Global Myth Elements*, in: *boundary 2* 28 (2001), S. 173-201, sowie M. Dean, *Nomos and the Politics of World Order*, in: W. Larner/W. Walters (Hrsg.), *Global Governmentality: Governing International Spaces*, London 2004, die einige der Konsequenzen herausarbeiten, die der Betrachtung des Stellenwerts der Bilder vom Meer in der Konstitution globaler Deutungsmuster und gouvernementaler Systeme zukommt. P. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, New York 2001, untersucht die „social construction of the ocean“ bei der Entstehung einer so genannten „territorial political economy“. Aus einer leicht veränderten Perspektive: Vgl. P. Linebaugh / M. B. Rediker, *The many-headed hydra : sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic*, Boston 2002; sowie P. Gilroy, *The black Atlantic: modernity and double consciousness*, Cambridge 1993, deren Forschungen sich auf die Ozean-Fokussierten Welten der modernen Sklaverei und des Handels konzentrieren, um so den Nationen-zentrierten Rahmen der Sozialgeschichte und der cultural studies zu relativieren.

26 Vgl. A. Buonfino, *Between Unity and Plurality: The Politicization and Securitization of the Discourse of Immigrati-*

zeitlich in etwa mit dem Bedeutungszuwachs von Zuwanderungskontrollen zu einem der wichtigsten nationalen Politikfelder. Als zentraler Faktor bei der Entstehung „neuer“ Sicherheitsthemen nach dem Ende des Kalten Krieges wird die Versicherheitlichung der Migration im Allgemeinen als eine Strategie verstanden, die die Einwanderung in eine *high politics* Domäne verwandelt und gleichzeitig eine restriktive und meist gegen Einwanderung gerichtete öffentliche Ordnung legitimiert. Forschungen zur Versicherheitlichung der Migration konzentrieren sich meist auf die Sphäre öffentlicher Politik und betonen die diskursiven Strategien, mit denen bestimmte Gruppen von Migranten als eine Belastung von Gesellschaft und Wirtschaft, als Bedrohung der öffentlichen Ordnung und als Sicherheitsrisiko konstruiert werden. Besondere Aufmerksamkeit widmen sie dem Migrationsdiskurs als einer besonderen Form der sozialen Konstruktion des „Anderen“ sowie als Beleg für die leichtfertige Behauptung eines Kampfs der Kulturen und der Grenzen kultureller Integration.

Die Alltäglichkeit der Sicherheit

Der Einfluss und die Verbreitung der Sicherheitsrhetorik können kaum in Zweifel gezogen werden. Betrachtet man jedoch die Steuerung blinder Passagiere im Rahmen der Schifffahrtsindustrie und besonders im Tätigkeitsbereich der P&I Clubs, drängt sich die Vermutung auf, dass die Analyse der Versicherheitlichung der Migration lediglich einen bestimmten Teil des Phänomens erfasst. Es wird deutlich, dass der Vorgang der Versicherheitlichung andere Dimensionen besitzt.²⁷ Im Kontext der Schifffahrtsindustrie, weit entfernt von der Sphäre offizieller Politik, findet sich ein technokratisches Verständnis, in dem die aus dem öffentlichen Diskurs bekannten Vorstellungen und Bilder von Migration zwar nicht völlig verschwunden sind, aber doch eine untergeordnete Rolle spielen. Hier findet man eine erheblich banalere, aber nicht weniger beunruhigende Darstellung von Migranten: sie werden zuallererst als laufende ökonomische Kosten und Störfaktoren enger Terminpläne betrachtet und nicht als kulturell verschieden oder als subversive Gefahr. „The stowaway represents a financial burden to both owner and

on in Europe, in: *New Political Science* 26 (2004), S. 23-49; A. Ceyhan/A. Tsoukala, *The Securitization of Migration in Western Societies: Ambivalent Discourses and Policies*, in: *Alternatives* 27 (2002); M. Heisler/Z. Layton Henry, *Migration and the Links between Social and Societal Security*, in: O. Waever/B. Buzan/M. Kelstrup/P. Lemaitre, (Hrsg.), *Identity, Migration and the New Security Agenda in Europe*, London 1993, sowie J. Huysmans, *The European Union and the Securitization of Migration*, in: *Journal of Common Market Studies* 38 (2000), S. 751-77.

- 27 Zu den Beschränkungen diskursanalytischer Verfahren bei der Beschäftigung mit Versicherheitlichung und zur Notwendigkeit, die Analyse des Sicherheitsdiskurses mit einer Betrachtung seiner Einbettung in (sozial-)technologie Verfahren, bürokratische Prozesse und institutioneller Felder zu ergänzen, vgl. D. Bigo, *When Two become One: Internal and External Securitizations in Europe*, in: M. Kelstrup/M. C. Williams, (Hrsg.), *International Relations Theory and the Politics of European Integration*, London 2000; J. Huysmans, *The European Union and the Securitization of Migration*, in: *Journal of Common Market Studies* 38 (2000), S. 751-777; R. van Munster, *The EU and the Management of Immigration Risk in the Area of Freedom, Security and Justice*, 2005, sowie W. Walters, *The Power of Inscription: Beyond Social Construction and Deconstruction in European Union Studies*, in: *Millennium: Journal of International Studies* 31(2002), S. 83-108.

charterer”.²⁸ Dieses Risiko lässt sich nicht wie eine kriegerische Auseinandersetzung regeln, sondern durch die gleichen, alltäglichen Vorsichtsmaßnahmen und Präventionslogiken, die auch bei der Bekämpfung von Verbrechen und Unordnung in Einkaufszentren oder Mittelstandsvororten angewendet werden. Das wird besonders deutlich, hält man sich den Diskurs der P&I Publikationen über „Schadensverhütung“ vor Augen: In speziellen Merkblättern werden Fälle blinder Passagiere zusammen mit Problemen wie dem Beladen, der Verschmutzung und Verseuchung der Ladung oder der illegalen Ausfuhr von Baumstämmen aus Indonesien abgehandelt – sie erscheinen als eine weitere Eventualität, auf die Schiffseigner vorbereitet sein sollten. In ähnlicher Weise werden sie in den Handbüchern über Sicherheit an Bord dargestellt. Hier tauchen sie zusammen mit „damage to fixed or floating objects“ und dem Umgang mit der Gefahr von Drogen- und Alkoholmissbrauch unter der Besatzung auf. Der springende Punkt dabei ist, dass es selbstverständlich keinen Zusammenhang zwischen Migranten und derartigen Vorkommnissen gibt. Erst auf dem „institutional territory“²⁹ der Schiffsversicherungen erscheinen diese anscheinend beliebigen Assoziationen als natürlich und selbstevident. Oder, wie es Skuld, eine große norwegische P&I formuliert, handelt es sich dabei immer um „losses on board ships“.³⁰

Der Fall des blinden Passagiers sollte Migrationsforscher daran erinnern, dass quer zum politischen Feld der Migration eine ganze Reihe weniger sichtbarer, aber dichter, institutionalisierter technokratischer Felder existieren, die in Bereichen wie der Schifffahrt oder der Eisenbahn angesiedelt sind. Abseits der offiziellen Migrationspolitik und ohne explizit mit Migration in Verbindung zu stehen, mögen sie weniger offensichtlich sein, dennoch wirken sie als ein bezeichnendes Element in der Regulierung und Steuerung von Migration. Will man ein besseres Verständnis der politischen Logik dieses unspektakulären Felds der Sicherheitspolitik erhalten, muss die besondere Rolle profitorientierter Versicherungen beachtet werden, da deren Prinzipien sowohl die Wahrnehmung des Migranten als besonderes Risiko institutionalisieren, als auch zur Kommodifizierung seines Managements beitragen. Hier kann man darauf zurückgreifen, was van Munster als „commodification and marketisation of immigration risk“³¹ bezeichnet. Obwohl sich ein großer Teil der medialen und akademischen Aufmerksamkeit auf die sogenannte „Underground“-Ökonomie von Fluchthilfe und Menschenschmuggel konzentriert,³² ist es doch ziemlich überraschend, dass die Einführung von Marktlogiken und -mechanismen

28 N. Mason, *The Risks of Stowaways*, in: *Beacon* 183 (2004), S. 17.

29 R. Ericson/A. Doyle/D. Barry, *Insurance as Governance*, Toronto 2003.

30 Skuld, *Safely with Skuld*, ohne Jahresangabe, zit. nach: <https://extranet.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Safely%20with%20Skuld%202005/Safely%20with%20Skuld%202005.pdf>.

31 Van Munster, *Immigration Risks*, (Anm. 27); sowie G. Verstraete, *Technological Frontiers and the Politics of Mobility in the European Union*, in: *New Formations* 43 (2001), S. 26-43.

32 Vgl. R. Koslowski, *The Mobility Money can Buy: Human Smuggling and Border Control in the European Union*, in: P. Andreas/T. Snyder, (Hrsg.), *The Wall around the West: State Borders and Immigration Controls in North America and Europe*, Lanham 2000.

in der offiziellen Verwaltung illegaler Migration so wenig beachtet wurde. Van Munster ist dabei einer der wenigen Forscher, der sich diesem Thema theoretisch nähert.³³

Mit dem Fokus auf der EU und deren Politik erklärt van Munster wie die Einbeziehung privater Versicherungsgesellschaften in die Regulation der Fälle blinder Passagiere hinsichtlich der Entstehung einer „advanced liberal“ governance undokumentierter Migration verstanden werden könnte. Wie er feststellt, ist der Einbezug der Versicherungsgesellschaften nicht nur deshalb von besonderem Interesse, weil sich hier zeigt, wie legale Unternehmen Geld mit unerwünschter Migration verdienen. „It is also interesting because it turns insurance into a form of security governance beyond the state“.³⁴ Egal, ob wir so weit gehen wollen, Versicherungsgesellschaften als „the central institution of governance beyond the state“³⁵ zu bezeichnen, Tatsache ist, dass mit der Einführung des Versicherungsprinzips den Versicherten sowohl ein Interesse als auch eine Vielzahl von Pflichten im Umgang mit den versicherten Risiken zukommt. Dadurch wird das Versicherungsprinzip zu einem einflussreichen Faktor, der die Art und Weise bestimmt, wie ehemals private Akteure wie Schiffseigner, Hafenbehörden und andere Transportunternehmen Sicherheitsfunktionen übernehmen, die normalerweise von staatlichen Einwanderungs- und Polizeibehörden erfüllt werden. Dies wird besonders deutlich, betrachtet man van Munsters Fallbeispiel, wie Versicherungsgesellschaften Reedereien in spezifische Strategien einbeziehen, mit denen Verantwortlichkeiten bei blinden Passagieren erzeugt und verteilt werden.

33 Die Rolle privater Akteure wie Flug- und Schifffahrtsgesellschaften in der Migrationskontrolle entwickelt sich gerade erst zu einem Forschungsthema der Politikwissenschaft. Als Pioniere auf diesem Gebiet sind Guiraudon und Lahav hervorzuheben, vgl. Guiraudon, *EU Border*, (Anm. 12); ders., *Third Parties*, (Anm. 12); ders./G. Lahav, *Comparative Perspectives on Border Control: Away from the Border and Outside the State*, in: P. Andreas/T. Snyder, (Hrsg.), *The Wall around the West: State Borders and Immigration Controls in North America and Europe*, Lanham 2002, sowie G. Lahav, *Immigration and the State: The Devolution and Privatization of Immigration Control in the EU*, in: *Journal of Ethnic and Migration Studies* 24 (1998), S. 675-94. Sie plädieren dafür, staatliche Strafen gegen Transporteure (Sanktionen gegen Transporteure, Haftungsverpflichtungen) als Ausdruck eines größeren Phänomens zu betrachten – der „remote control“ von Migrationsströmen. Europäische und Nordamerikanische Staaten delegieren polizeiliche Aufgaben auf entfernte Konsulate, kommerzielle Transportunternehmen und Anrainerstaaten. Eines der grundlegenden Motive besteht darin, unerwünschte Migranten vom betreten des eigenen Territoriums, wo sie Asylanträge stellen könnten, abzuhalten. Darüber hinaus versuchen Staaten dadurch, dass sie Migrationsströme bereits weit vor dem Erreichen der eigenen Staatsgrenzen abwehren und umlenken, ihre Grenzen für erwünschte und verwertbare Grenzüberschreitungen – wie Handel oder Tourismus – offen zu halten. Dieser Ansatz offenbart wohl wertvolle Details über Sanktionen gegen Transportunternehmen – wengleich mehr auf Fluggesellschaften denn auf Reedereien bezogen –, dennoch bleibt der Ansatz sehr staatszentriert. Diese neuen Kontrollformen werden hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt betrachtet, warum sie von Staaten angewendet werden und mit welchen politischen und ethischen Konsequenzen sie verbunden sind. Im Unterschied dazu bin ich der Auffassung, dass die Netzwerke der Schiffsversicherungen und die Personen, gegen die sie sich absichern, als eigenständiger Gegenstand begriffen werden müssen.

34 Van Munster, *Immigration Risk* (wie Anm. 27), S. 18.

35 Ericson et al., *Insurance* (wie Anm. 29), S. 93.

Prävention gegen blinde Passagiere

Eingedenk der Komplikationen, die mit der Entdeckung eines blinden Passagiers einhergehen, betonen die P&I Clubs besonders die Notwendigkeit, Zwischenfällen mit blinden Passagieren vorzubeugen und diese möglichst im Vorfeld zu unterbinden. Hierbei kann von einem Diskurs der Prävention gesprochen werden. Ein entscheidendes Element dieses Diskurses ist die Kommunikation des Risikos. Während Arbeiten über Zuwanderungskontrolle mittlerweile der Bedeutung nachrichtendienstlicher Datenbanken (z.B. das Schengener Informationssystem und das Visa Informationssystem) für die Grenzpolitik verstärkte Aufmerksamkeit widmen, werden die migrationspolizeilichen Aktivitäten privater Risikokommunikationssysteme übersehen. Die Beschäftigung mit blinden Passagieren zeigt jedoch, dass Schiffspeditionen, P&I Clubs und private Sicherheitsdienste eigene Datenbanken über die Gefahren und Risiken durch blinde Passagiere betreiben. Beispielsweise besteht eine der Dienstleistungen der englischen, auf Schifffahrt spezialisierten Beratungsfirma Robmarine in der Produktion jährlich aktualisierter Kartografien von „hot spots, „problem nations“ und Regionen mit erhöhtem Aufkommen an blinden Passagieren.³⁶ Spezialisiert auf die Vermeidung und das Management blinder Passagiere, stellt Robmarine seine Daten aufgrund der Betreuung individueller Fälle, Auslandsbüros und einer hauseneigenen Datenbank zusammen. Die Migrationsrouten blinder Passagiere, bestehend aus den Transitländern, die sie durchqueren, bevor sie an Bord eines Schiffs gehen, werden ebenfalls kartografiert.

Eine andere Form der Risikokommunikation ist Newsletter über Schadensverhütung, der via E-Mail zwischen den P&I Clubs und ihren Mitgliedern kursiert. Das britische P&I publiziert solche Newsletter seit 1997. Dort wird über „maritime incidents and their consequences, changes in shipping legislation and regulation, accounts of actions taken by official bodies and a plethora of dubious practices“ berichtet.³⁷ Dort finden sich ebenfalls Meldungen über Zwischenfälle mit blinden Passagieren. So ist eine der Ausgaben mit „stowaway check requirements – New Orleans – USA“ überschrieben.³⁸ Anlass dafür war eine Meldung der United States Coastguard in New Orleans, die „masters and operators“ empfiehlt „to be alert to stowaways trying to gain access to and hiding in rudder trunks on deep draft vessels.“ Der Bericht zeigt Fotos eines blinden Passagiers, der sich im Maschinenraum eines Schiffes versteckt hielt; Mitglieder der Crew demonstrieren, wie leicht man von außen dorthin gelangt. Empfehlungen werden gegeben, wie dieser Bereich abgesucht und gesichert werden kann, und auch Warnungen für Schiffe mit Kurs auf New Orleans, dass die Hafenbehörde dort den Ruderraum besonders intensiv durchsucht.

36 Van Munster, *Immigration Risk* (wie Anm. 27); sowie <http://www.robmarine.com>.

37 UK P&I, *Loss Prevention Bulletins*, 2008, zit. nach: [http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/BulletinIndex/\\$FILE/BulletinIndex.pdf](http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/BulletinIndex/$FILE/BulletinIndex.pdf).

38 Dies., *Stowaway Check Requirements*. Bulletin 406 - 3/05, 2005, zit. nach: <http://www.tm-online.com/UkPandi/Infopool.nsf/HTML/LPBulletin406>.

Aus zwei Gründen scheint mir der Newsletter besonders aufschlussreich. Zum einen wird deutlich, dass es fehlgedeutet wäre, dieses Risikokommunikationssystem als ausschließlich privat zu interpretieren. Der Rückgriff auf Informationen, die von der US-Küstenwache gesammelt wurden, verdeutlicht, dass wir es mit einer Verschränkung von staatlichen und nicht-staatlichen Nachrichtendiensten zu tun haben. Zum anderen zeigt sich, dass es sich beim Diskurs über die Vermeidung blinder Passagiere, verstanden als ein System von Praktiken, um eine dynamische, konflikthafte, strategische Angelegenheit handelt. Hafen, Schiff und ihre Schnittstelle konstituieren ein strategisches Feld, das gegen unerlaubten Zutritt bewacht werden muss. Dennoch kann diese Sicherheit niemals garantiert werden. Vielmehr handelt es sich um einen permanenten Versuch. Kaum wurde ein möglicher Zugang bekannt und behoben, stellt sich heraus, dass der der blinde Passagier als kollektiver Akteur agiert – ein kollektiver Akteur, der ebenso über seine eigenen Nachrichtensysteme, wie informell sie auch immer sein mögen, verfügt – und bereits eine andere, meist noch gefährlichere, Lücke im System entdeckt hat.

Das letzte Element des Präventionsdiskurses, auf das ich noch hinweisen möchte, ist die Suche nach blinden Passagieren. Eine Sache, die die P&I Clubs immer betonen, ist die Notwendigkeit, das Schiff vor dem Ablegen so gründlich wie möglich zu durchsuchen. Hervorzuheben ist, dass sich die Suche selbst zu einem eigenständigen Gebiet der Kommodifizierung und Expertise entwickelt hat. Beispielsweise hat sich mittlerweile eine kleine, aber doch bemerkenswerte Sparte an Dienstleistern etabliert, die auf den Einsatz von Spürhunden zur Suche nach blinden Passagieren spezialisiert sind. Eine dieser Firmen ist der Seek & Bark (Suchen und Bellen) Stowaway Detection Service, der Reedern und Schiffseigner in Durban und Richards Bay, Südafrika, den Einsatz seiner Jack Russell Hunde anbietet.³⁹ In der gleichen Art bewirbt LISAR aus den Niederlanden seine „new generation of tracker and sniffer dogs“ als eine Lösung für solche Transportunternehmen, die mit Menschenschmuggel, Drogen und Sprengstoff konfrontiert sind.⁴⁰ Mittlerweile bewirbt die Firma Trackerdogs, ebenfalls aus den Niederlanden und spezialisiert auf Straßentransport, ihre Spürhunde damit, dass sie sogar CO₂-Detektoren an Effizienz übertreffen.⁴¹

Die bei der Suche verwendete Checkliste verdeutlicht einen anderen Aspekt der Rationalisierung des Suchprozesses. Diese von den P&I Clubs propagierte Technik besteht in der Anwendung einer standardisierten Checkliste für die Routen, auf denen die Wahrscheinlichkeit blinder Passagiere als besonders hoch angesehen wird. Auf kleinen, laminierten – und deshalb besonders haltbaren – Karten finden sich alle Räume an Bord, vom Pumpenraum bis zu den Rettungsbooten, von der Wäschekammer bis zum Motorraum. Alle diese Räume müssen vor der Abfahrt durchsucht werden. Vor dem Hintergrund, dass die Zeit unmittelbar vor der Abfahrt extrem wertvoll ist, verkörpert die Checkliste der NEPIA ihre eigene Mirkoökonomie der Steuerung. Auf der Liste selbst

39 <http://seekandbark.com>.

40 <http://www.lisar.com/uk/dogs/sc.html>.

41 [http://www.trackerdogs.nl/immigration%20\(eng\).htm](http://www.trackerdogs.nl/immigration%20(eng).htm).

steht: „the checklist divides the vessel into four areas allowing the search to be delegated and for all areas to be searched at the same time systematically.“ Die Suche muss nicht nur methodisch gründlich durchgeführt werden, sondern zudem müssen die abgearbeiteten Checklisten dem zuständigen Offizier übergeben und ein Eintrag ins Logbuch vorgenommen werden. Dort werden sowohl die Uhrzeit der Suche als auch die Namen der damit betrauten Personen festgehalten.

Die „Alltäglichkeit der Sicherheit“ wird durch nichts besser erfasst als diese Checkliste. Es ist eines der materiellen Artefakte, eine Latour'sche „immutable mobile“, mit denen komplexe Vorgänge wie die Verwaltung von Risiken und die Herstellung von Sicherheit in konkrete, praktische Handlungsabläufe übersetzt werden. Im Anschluss an Rose und Millers wegweisende Erörterung der Steuerung und Regierung entfernter Ereignisse⁴² lässt sich feststellen, dass es ohne den Einsatz der Checklisten, Protokollsysteme, Handbücher, Trainingsseminare, Zuständigkeitsverteilung, Logbücher und anderer Kleinigkeiten nicht möglich wäre, die ökonomischen, politischen und ethischen Ziele, wie sie in zeitlich und räumlich entfernten Sitzungssälen und Planungsstäben verhandelt werden, im Alltag an Bord umzusetzen – noch dazu an Bord von Schiffen auf hoher See, außerhalb der Hoheitsgewässer. Dies ist ein zentraler Punkt, der von allen Ansätzen übersehen wird, die sich lediglich auf die Rhetorik des Sicherheitsdiskurses konzentrieren. Um es auf den Punkt zu bringen: um wirkungsmächtig zu werden, müssen Konzepte wie Sicherheit und Risikobearbeitung in alltägliche Praktiken transformiert werden. Sie müssen in fertig kommunizierbare, einzeln aufgeführte, wiederholbare Handgriffe übersetzt werden. Im Fall der Checkliste: eine Anzahl von Kästchen zum Abhaken.

Letztlich muss die Checkliste auch deshalb analysiert werden, weil sie das verdeutlicht, was von Theoretikern der Versicherung als steuernde Funktion benannt wird. Ein besonderes Merkmal von Versicherungssystemen besteht darin, dass sie als eine Form „privatisierter Gesetzgebung“ wirken, mit der regulative Normierungen auf das Privatleben und den Beruf ausgedehnt werden, um so Steuerungspraktiken in Bereichen zu implementieren, in die der Staat nicht hineinregieren kann.⁴³ Vergleichbares scheint im Bereich der Schifffahrt vorzugehen. Hauptsächlich ökonomisch motiviert, haben die P&I Gesellschaften Kontrollinstruktionen für die Schifffahrtsindustrie erlassen, die erheblich detaillierter sind als alles, was der Staat von Schiffseignern verlangen könnte.⁴⁴

Zum Abschluss der Betrachtungen des Diskurses über die Vermeidung blinder Passagiere sollen zwei weitere Punkte betont werden. Zum einen kann festgestellt werden, dass

42 N. Rose/P. Miller, *Political Power beyond the State: Problematics of Government*, in: *British Journal of Sociology* 43 (1992), S. 172-205.

43 Vgl. T. Baker/J. Simon, *Embracing Risk*, in: T. Baker/J. Simon (Hrsg.), *Embracing Risk: The Changing Culture of Insurance and Responsibility*, Chicago 2002, S. 13, sowie P. O'Malley, *Legal Networks and Domestic Security*, in: *Studies in Law, Policy and Society* 11 (1991), S. 171-190.

44 P&I Versicherer sind genossenschaftliche Versicherungsgesellschaften und sind im Kollektivbesitz der Schiffs-eigner. Deshalb haben diese ein weniger abstraktes Versicherungsverhältnis mit dem Versicherten als andere kommerzielle Versicherer. Das Verhältnis ist nicht nur vertraglich geregelt, sondern beinhaltet Formen der Zusammenarbeit. Sie arbeiten unterstützend und fortwährend zusammen. Das bedeutet jedoch nicht, dass sich die regulative Einflussnahme dadurch mindern würde.

die aufgeführten präventiven Praktiken den von van Munster konstatierten „advanced liberal“ turn innerhalb der Regulierung undokumentierter Migration insofern verdeutlichen, als kommerzielle Akteure in Migrationsregime eingebunden werden, während gleichzeitig die Migrationskontrolle als Feld kommerzieller Tätigkeit erschlossen wird. Ebenso verweisen sie auf neue Formen von Grenzziehung jenseits des Staates. Es handelt sich um eine Form der Grenzziehung, die sich in den Konturen des Schiffes materialisiert, sich über dessen Oberfläche erstreckt und auch seine tiefsten Räume erfasst. Darüber hinaus handelt es sich um eine dynamische, mobile und konflikthafte Grenzziehung, die sich mit dem Schiff bewegt, aber gleichzeitig alles andere als allmächtig ist. Insofern wäre die rege Forschung über Grenzziehung und -verstärkung gut beraten, die Formen der Grenzkontrolle verstärkt zu beachten, die sich auf konkrete, materielle Aspekte wie Schiffe, Züge, LKWs und sogar das Flugzeug ausdehnen.⁴⁵

Zum Zweiten lässt sich feststellen, dass es sich, analog zu Foucaults Abhandlung über Repressivität in der Entwicklung der Sexualität⁴⁶, bei der Prävention gegen blinde Passagiere keinesfalls um eine rein repressive Maßnahme handelt. Aus der Perspektive des blinden Passagiers sind die geschilderten alltäglichen Sicherheitsmaßnahmen zweifelsohne in der Lage, Zwang auszuüben und sogar Gewalt anzuwenden. Dennoch muss sich Prävention, um repressive Effekte zu erzielen, erst als Wissensfeld etablieren, das selbst neue Objekte hervorbringt – neues Wissen, Statistiken, Expertisen, Konzepte, Praktiken, Artefakte usw. Gerade weil sich die Prävention blinder Passagiere als ein eigenständiger Macht-Wissens-Komplex etabliert, lässt sie sich theoretisch nicht als ausschließlich repressive Maßnahme erfassen.

Die „Rückführung“ blinder Passagiere

Nachdem die Maßnahmen zur Prävention blinder Passagiere erörtert wurden, möchte ich die Aufmerksamkeit nun auf eine zweite Funktion der P&I Clubs bei der Steuerung blinder Passagiere lenken: Praktiken des an Land Setzens und der Rückführung. Auch wenn sich ein großer Teil ihrer Aktivitäten auf den Bereich der Prävention konzentrieren, verwenden sie genauso viel Energie darauf, unerwünschte Personen von Bord zu bringen. Abschiebung wird für gewöhnlich als Bestandteil nationaler Migrationspolitik konzipiert, die innerhalb der Autorität öffentlicher Behörden durchgeführt wird. Jedoch lassen sich Abschiebepraktiken auch aus einer internationalen Perspektive als Bestandteil des umfassenden „regime of dispersed governance“ beschreiben, was Hindess als internationale Bevölkerungspolitik bezeichnet.⁴⁷ In diesem Rahmen müssen, wie ich andernorts erörtert habe, Abschiebungen als zentrales Element einer internationalen Migrationspo-

45 Vgl. W. Walters, *Border/Control*, in: *European Journal of Social Theory* 9 (2006), S. 187-203.

46 M. Foucault, *The History of Sexuality*, Volume One, New York 1990.

47 B. Hindess, *Citizenship in the International Management of Populations*, in: *American Behavioral Scientist* 43 (2000), S. 1486-1497.

lizei begriffen werden.⁴⁸ Auf dieser Ebene dienen sie, meist in Verbindung mit „Rücknahmeabkommen“ und dem Konzept „sicherer Drittstaaten“, der zwangsweisen Allokation bestimmter Personen zu deren „Heimat“ländern oder, in Fällen staatenloser Personen, zu entsprechenden Stellvertretern und bevollmächtigten Staaten. Abschiebungen können somit als eine von mehreren Maßnahmen zur Aufteilung und Zuweisung von Bevölkerungsgruppen in Gegenwart und Vergangenheit betrachtet werden. Dabei ist die Praxis der Abschiebung auf einem Kontinuum zwischen quasi-konsensualen und Zwangsmaßnahmen angesiedelt, das ebenso Bevölkerungstransfers, Auslieferungen, die freiwillige Rückkehr, das Exil und bestimmte Typen von Verurteilungen umfasst.

Wenn ich hier von einer internationalen Polizei spreche, dann nicht im Sinne uniformierter Beamter, sondern im ursprünglicheren Sinn des Wortes, als eine bestimmte Form der Regierung und Steuerung zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung mittels diverser Verfügungen, Erlasse usw. Dean und Hindess stellen fest, dass die Autorität der Polizei, trotz tendenzieller Zentralisierung im Europa des 17. und 18. Jahrhunderts, nicht mit einer zentralen Gewalt identisch war. Die Polizei „was expected to be taken up locally and by a variety of non-state agencies“.⁴⁹ Insofern kann die internationalisierte polizeiliche Kontrolle von Fremden als eine Politik verstanden werden, die auf einer unzusammenhängenden, lose verknüpften Ebene funktioniert; einer Ebene, bestehend sowohl aus Staaten, anderen Organisationen wie der IOM, der EU, des ICMPD sowie Menschenrechtsorganisationen.⁵⁰

Zum Abschluss soll untersucht werden, welche Rolle nicht-staatliche Organisationen wie die P&I Clubs im Kontext dieser internationalen Migrationspolizei spielen. Bisher wurde festgestellt, dass sie eine zentrale Rolle bei der Beratung, Unterstützung, aber auch der Haftung von Schiffseignern, Kapitänen und Besatzung hinsichtlich der Vermeidung blinder Passagiere spielen. In dieser Rolle üben sie eine zielgerichtete, weitgehend privatwirtschaftliche Form der Ausreisekontrolle gegenüber unerwünschten Migranten aus. Im Bereich der „Rückführung“ und des „An-Land-Setzens“ einmal an Bord gelangter blinder Passagiere agieren sie in einem Tätigkeitsfeld, auf dem sie ihre uneingeschränkte Autorität propagieren. Das bedeutet wiederum, dass die P&I Clubs relevante Akteure bei der erzwungenen Bewegung bestimmter Bevölkerungsgruppen sind. Zwar mag der Umfang dieser Bewegungen relativ gering sein, die Art der Durchführung ist dennoch in hohem Maße interessant.

Das Geschäft mit dem Entfernen blinder Passagiere

Das An-Land Setzen blinder Passagiere ist ein schwieriges, aber potenziell lohnendes Geschäft.⁵¹ Schwierig deshalb, weil sich eine Vielzahl von Staaten und Häfen schlicht-

48 Walters, *Deportation* (wie Anm. 24).

49 M. Dean / B. Hindess, *Introduction: Government, Liberalism, Society*, in: Dies. (Hrsg.), *Governing Australia: Studies in Contemporary Rationalities of Government*, Cambridge 1998.

50 R. Doty, *Fronteras Compasivas and the Ethics of Unconditional Hospitality*, in: *Millennium* 35 (2006), S. 53-74.

51 Vgl. G. Verstraete, *Technological Frontiers and the Politics of Mobility in the European Union*, in: *New Formations*

weg weigern, blinden Passagieren die Einreise zu gewähren, oder dem Schiffseigner ein hochgradig kompliziertes und zeitaufwendiges Verfahren der Festnahme und Rückführung blinder Passagiere droht, ganz zu schweigen von den empfindlichen Bußgeldern. Potenziell profitabel ist es, weil Reedereien und Versicherungen ein großes finanzielles Interesse daran haben, blinde Passagiere so schnell wie möglich von Bord zu bekommen. Zu diesem Zweck arbeiten die P&I Clubs mit einem weltweiten Netzwerk von „local correspondents“ zusammen. Dies sind Experten, die in den jeweiligen Häfen ansässig sind, die richtigen Leute kennen und Gefälligkeiten von den örtlichen Botschaftsangeestellten, Hafenmeistern, Einwanderungsbehörden usw. einfordern. Ihre Aufgabe ist es, die nötigen Notfallreisepapiere zu besorgen, um den Migranten schnellstmöglich von Bord zu bekommen und auf den Rückflug in sein „Heimat“land zu schicken. Wenn ein blinder Passagier einen Anspruch auf Anerkennung als Flüchtling erhebt, umso besser: der örtliche Mitarbeiter der P&I Clubs setzt die Behörden vor Ort so lange unter Druck, bis es zu einer Anhörung kommt, die im Erfolgsfall den Schiffseigner von seiner Verpflichtung befreit.

Die Ortskenntnis dieser Korrespondenten nutzend, bieten die P&I Clubs den Reedereien und Kapitänen ein institutionalisiertes *savoir-faire* bei der Rückführung der Migranten an. Man könnte sogar soweit gehen, ihnen die Perfektionierung des Absetzens unerwünschter Personen zu attestieren. Dabei rekurrieren sie sowohl auf die Kenntnis kultureller als auch geografischer Gegebenheiten, wie sich am Beispiel eines südafrikanischen Korrespondenten und selbst ernannten Experten für die Entfernung von Personen zeigen lässt. Nicht ohne einen Anflug von Bedauern stellt er fest, wie die einstmals durchlässige Seegrenze Westafrikas immer geschlossener wird, und sich dadurch deren Arbeit zunehmend komplizierter gestaltet.

The smooth disembarkation of stowaways in Africa is becoming more delicate and costly to achieve. Whilst, in countries such as Nigeria, Mozambique and Angola, fines of up to US\$2000 per stowaway are often imposed on vessels, other African countries demand that all stowaways be fully documented before being disembarked. It is the role of a P&I correspondent to deal with this increasingly more bureaucratic system in a way not to inconvenience or affect the trading schedule of the protected vessels, their crew and owners.⁵²

An anderer Stelle bemerkt er sichtlich erschrocken, dass das Management blinder Passagiere nicht nur durch die Verschärfung von Einwanderungsbestimmungen und –kontrollen zunehmend erschwert wird, sondern auch durch die Tatsache, dass die Menschenrechte der blinden Passagiere geschützt und gestärkt werden.⁵³

In einer der jüngeren Ausgaben des Newsletters von Skuld wird ein Bericht zweier Korrespondenten der in Marseille ansässigen Firma Eltvedt & O’Sullivan mit detailreichen

43 (2001), S. 26-43, sowie N. Peutz, Embarking on an Anthropology of Removal, in: *Current Anthropology* 47 (2006), S. 217-241.

52 A. Rodrigues, Stowaways - An African Perspective, in: NEPIA, *Stowaways* (wie Anm. 3), S. 4.

53 Ders., An Effective Approach to Dealing with Stowaways, in: *Beacon* 172 (2000), S. 9-10.

Beispielen der nötigen Logistik, um blinde Passagiere in diversen afrikanischen Häfen an Land zu bringen präsentiert. Ein Beispiel eines Berichts aus der Demokratischen Republik Kongo sei hier zitiert: "There are no fixed codes available regarding the official attitude towards stowaways and repatriation – rather, much depends on the individual Immigration Officer."⁵⁴ Im Unterschied dazu seien in Abidjan, Elfenbeinküste, die Behörden sehr kooperativ bei Fällen blinder Passagiere und aufgrund der Präsenz vieler Botschaften in der Stadt könnten Dokumente in der Regel für die meisten Staaten erbracht werden.⁵⁵ In derselben Ausgabe finden sich ebenfalls Informationen über die Möglichkeit, Flüchtlinge offshore auszusetzen, also ohne anzulegen, indem veranlasst wird, dass sich eine Barkasse unter Polizeieskorte mit dem Schiff trifft – „There will be additional costs involved ... but these are small when compared with the potential cost of carrying the stowaway to Europe or USA“.⁵⁶

Das Verlassen des Meeres

Eine der bezeichnendsten Methoden, *Know-how* über die Beseitigung blinder Passagiere zu vermarkten, wurde von der aus Singapur stammenden Beratungsfirma SEASIA entwickelt, sogenannte „repatriation corridors“. Die mittlerweile in der fünften Auflage erschienene Publikation *Stowaways: Repatriation Corridors from Asia and the Far East* (2004/05) ist ein beachtenswertes Handbuch mit länderspezifischem Leitfaden. Es ermöglicht „the identification of what we have termed “stowaway exit corridors“, i.e. coastal/port states in Asia who will permit the disembarkation and repatriation of stowaways without undue difficulty or officious and unpredictable behaviour“.⁵⁷ Darin enthalten ist eine Karte asiatischer Länder und Häfen, die nach „viable exit“, „potential exit“ und „no exit“ unterteilt sind.⁵⁸

Die Auseinandersetzung mit derartigen Korridoren ist aus mindestens zwei Gründen von besonderer Bedeutung. Zum einen wird die Darstellung illegaler Migration, wie sie typisch für die offiziellen Verlautbarungen von Einwanderungsbehörden ist, in spezifischer Art und Weise wiedergegeben. Beispielsweise besteht die geopolitische Komponente, wie sie die EU im Rahmen ihres „Kampfs“ gegen illegale Einwanderung verfolgt, darin, die Sicherheits- und Migrationssysteme ihrer Mitgliedstaaten und Nachbarn zu einer Kette zu verbinden. „The common security system is only as strong as its weakest point“.⁵⁹ Dabei wird die Vorstellung erzeugt, das Quasi-Territorium der EU (der „Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts“) würde permanent durch heimtückische Schmuggler, Menschenhändler usw. bedroht, die versuchen, die Außengrenze der EU

54 J. Woodward/V. Desperrier, *Out of Africa - The Stowaway Way*, in: *Beacon* 178 (2002), 19-24, hier S. 20.

55 Ebd., S. 22.

56 Ebd., S. 19.

57 R. Gordon/J. Kantilal, *Stowaways: Repatriation Corridors from Asia and the Far East*, SEASIA P&I Services, 5. Auflage, Singapur.

58 Ein vergleichbarer Leitfaden für Afrika findet bei Woodward et al, Afrika (wie Anm. 54).

59 Proposal for a Comprehensive Plan to Combat Illegal Immigration and Trafficking of Human Beings in the European Union, *Official Journal of the European Communities*, C142, 14. Juni 2002, S. 26.

zu überwinden. Zielsicher suchen sie nach dem schwächsten Punkt: den Abschnitt der Grenze mit besonders korrupten Beamten, das mehr als großzügige Asylsystem, die unbewachte Küste. Das Kalkül der internationalisierten Polizei besteht darin, die Lücken zu schließen und ein erhöhtes, grenzüberschreitendes Sicherheitsniveau in diesem Gebiet sicher zu stellen.

Interessant dabei ist, dass die mit der Abwehr und Entfernung von blinden Passagieren befassten Unternehmen die gleiche Haltung an den Tag legen, die die EU den Netzwerken illegaler Migration zuschreibt. Die institutionalisierte Sichtweise der Schifffahrtsgesellschaften stellt geografische Regionen als potenzielle Eintrittspunkte dar, mit denen Verhandlungen aufgenommen werden können. Häfen und Territorien werden mit einem Vergleichs- und Kalkulationsraster überzogen. Die Botschaft lautet etwa wie folgt:

Avoid trying to offload your stowaways in DR Congo: the officials are unpredictable and you could get stuck there for days or weeks. Head for Abidjan where we have a long-established working relationship with the police and the consular officials, and the local airport is co-operative.

Die Möglichkeit, dass lokale Agenten eine Vielzahl von Methoden anwenden, um Migranten an Land zu bringen und zu repatriieren, und eventuell auch in den Bereich der Illegalität fallen, bedarf sicherlich weitergehender Untersuchung. Repatriierung und Abschiebung auf der einen Seite und Menschenschmuggel auf der anderen werden normalerweise als völlig eigenständige Handlungen aufgefasst. Während der erste Komplex mit staatlicher Rechtsordnung und Ausübung souveräner Gewalt assoziiert ist, gilt letzterer als Zeichen von Chaos und Unübersichtlichkeit, dem sich der Staat entgegenzusetzen hat. Wenn es jedoch zutrifft, dass beispielsweise Bestechung ein Bestandteil der Repatriierung und des Von-Bord-bringens illegaler Flüchtlinge ist, bedeutet das in der Konsequenz, dass wir es nicht mit zwei völlig verschiedenen Komplexen zu tun haben, sondern mit einer Grauzone, in der beide Bereiche ineinander übergehen.

Des Weiteren ist das Konzept des Repatriierungskorridors beachtenswert, weil damit Fragen sowohl über die Form und Funktion von Territorialität als auch über – wenn man sie so nennen mag – die „terrestriality of governance“ aufgeworfen werden. Damit meine ich, dass die Steuerung von Bevölkerungen zum großen Teil auf dem Festland durchgeführt wird. Die Tatsache, dass es mit einem enorm hohen Aufwand verbunden ist, bestimmte Personen, zurück auf *terra firma* zu bringen, und darüber hinaus bestimmte Techniken erfordert, legt mindestens die Schlussfolgerung nahe, dass keine selbstverständliche oder automatische Beziehung zwischen Bevölkerung und terrestrischem Raum existiert. Die Verwendung des Ausdrucks „stowaway exit corridors“ durch die Firma SEASIA zeigt auch, dass die Rückkehr auf *terra firma* nicht nur als Wiedereintritt, sondern auch als eine bestimmte Form des Austritts und der Abfahrt betrachtet werden kann. Damit liegt die Vermutung nahe, dass das Maritime, bzw. Ozeanische als eine eigenständige Welt begriffen werden kann. Die Perspektive des Maritimen stellt für die Forschung eine ergiebige Perspektive dar, aus der die Ordnung an Land ihre Selbstverständlichkeit verliert.

„Stowaway professionals“, „chancers“ und die Normalisierung illegaler Migration

Zu behaupten, dass es besonderer Fertigkeiten bedarf, blinde Passagiere an Land zu bringen und zu repatriieren, bedeutet nicht, dass dabei die Subjektivität und *agency* des blinden Passagiers nicht bedacht würden. Zahlreiche Interviews mit P&I Vertretern zeigten, dass blinde Passagiere nicht in erster Linie als Kriminelle oder Todfeinde wahrgenommen werden. Im Gegenteil, immer wieder werden bestimmte blinde Passagiere als „professionals“ oder „chancers“ (Draufgänger) bezeichnet, ihnen wird ein Gespür dafür nachgesagt, wie „the game“ funktioniert. Diese Migranten realisieren, dass die Schiffahrtsbehörden ein großes Interesse daran haben, sie möglichst reibungslos an Land zu bringen, was den Migranten wiederum einen gewissen, wenn auch geringen Einfluss auf die Tätigkeit der mit der Entfernung der blinden Passagiere beauftragten Firmen verschafft. Entsprechend räumen P&I Vertreter ein, dass blinde Passagiere mit bestimmten Anreizen durchaus zur Kooperation bewegt werden können. Derartige Anreize bestehen u. a. in der Aussicht auf eine Art „Taschengeld“ für die Heimreise, in der Hoffnung, das Subjekt der Repatriierung dadurch vom Gebrauch der „weapons of the weak“ (Scott) abzuhalten, die Menschen erst in beengten (Deleuze) Situationen entwickeln – wie beispielsweise nackt durch den Flughafen zu rennen, eine Szene zu machen oder den Flug zu stören. Im Rahmen der Alltäglichkeit von Sicherheit wurden bereits die diversen Mikropraktiken erwähnt, auf die die Versicherunglichung der Schifffahrt gegen blinde Passagiere aufbaut. Sicherlich gehört dazu auch eine *Mikropolitik*, die die Steuerung und Verwaltung blinder Passagiere bedingt und erzeugt.

Der Pragmatismus, den das P&I Regime gegenüber blinden Passagieren entwickelt, ist ein letzter Aspekt dieser Erörterung. Es kann festgestellt werden, dass die P&I Clubs und ihr Einfluss auf die Steuerung blinder Passagiere in gewisser Weise auf eine *Normalisierung* illegaler Migration verweist. Von Normalisierung kann hier in zweierlei Hinsicht gesprochen werden.

Zunächst unmittelbar, in der Einführung eines Bündels prozessualer und technischer Normen, die in die Steuerung einer bestimmten Gruppe wandernder Personen eingreift. (Tatsächlich wird damit an die ältere Definition bestimmter Personen *als* blinde Passagiere angeknüpft). Dieses Regime setzt Normen, wo und wie nach blinden Passagieren gesucht werden soll, in welcher Weise die Landungsbrücken gesichert werden müssen, wie blinde Passagiere an Bord zu behandeln sind, wie mit den zuständigen Behörden umzugehen ist etc.

Von Normalisierung kann aber auch allgemeiner, im Kontext der Diskussion über Versicherunglichung, gesprochen werden. Im Grunde wird Versicherunglichung als eine hochgradig dramatisierte Form der Politik verstanden, die theoretisch in der Schmitt'schen Freund-Feind-Unterscheidung verortet werden kann. Auf Migration bezogen, betont Versicherunglichung besonders die Elemente staatlicher Politik, die um den „Kampf“ gegen illegale Migration und Menschenhandel kreisen und die Schließung der nationalstaatlichen Grenzen oder gar die Abschottung der gesamten westlichen Zivilisation

fordern. Es wäre jedoch irreführend, dies als die einzige Dynamik der Migrationspolitik zu betrachten. Der Umgang mit blinden Passagieren verweist auf eine Strategie der Normalisierung, die in eine entgegengesetzte Richtung zeigt. Es ist kein Zufall, dass die Versicherung als Sozialtechnologie hier eine zentrale Rolle spielt, vergleichbar der bei der „Entdramatisierung“ des Klassenverhältnisses durch den Wohlfahrtsstaat.⁶⁰ Im Umgang mit blinden Passagieren verfestigt die Versicherung als Mechanismus einen pragmatischeren Ansatz. Sie ermöglicht einen unaufgeregten Umgang mit potenziellen Gefahren, indem diese in kalkulierbare Risiken überführt werden.⁶¹ Beispielsweise impliziert die um Souveränitätsverlust besorgte Rhetorik vom „Kampf“ gegen illegale Migration, dass diese ein Gegner sei, der bezwungen werden müsse, ähnlich dem „war on terror“, einer politischen Wunschvorstellung, die ein Endstadium imaginiert, in dem kriminelle Netzwerke vom Erdboden verschwunden sein werden und das Problem endgültig behoben sein wird. Dagegen nehmen die Vertreter der P&I Clubs eine erheblich realistischere Haltung ein. Sie gestehen durchaus ein, dass ein betriebsamer Hafen wie Durban trotz ausgefeilter Überwachungstechnologien niemals gegen blinde Passagiere und andere Eindringlinge gesichert werden kann. Wie bei anderen Unwägbarkeiten auch wird die Situation durch die Möglichkeit, sich gegen sie absichern zu können, durchaus tolerierbar. Solange es ein verlässliches Kompensationssystem gibt, kann die Schifffahrtsindustrie mit blinden Passagieren durchaus leben. Vergleichbar mit der Einführung der Sozialversicherungen, durch die Arbeitslosigkeit als normaler Bestandteil einer kapitalistischen Gesellschaft anerkannt werden konnte,⁶² behandelt die genossenschaftliche P&I Versicherung blinde Passagiere als unvermeidbare Bestandteile des Seehandels. Wie der hohe Stellenwert der Prävention zeigt, bedeutet dies keinesfalls Gleichgültigkeit gegenüber der Häufigkeit des Auftretens blinder Passagiere. Das Versicherungsprinzip schließt Interventionen zur Veränderung des versicherten Objekts keinesfalls aus. Sein Existenzrecht jedoch streitet es nicht ab.

Letzten Endes geht es nicht darum, der alarmistischen Variante staatlicher Einwanderungspolitik die technokratischere Variante der P&Is und anderer, auf alltäglichen Routinen aufbauenden Systeme entgegenzustellen, als handelte es sich dabei um Alternativen. Angemessener wäre es, von einem dualen System zu sprechen. Auf der einen Seite dramatisiert die Politik das Migrationsgeschehen mit der Konsequenz eines Grenzregimes, mit dem die Schifffahrt umgehen muss. Auf der anderen Seite finden sich sozioökonomische Akteure, denen letztlich keine andere Wahl bleibt, als einen Umgang mit den Konsequenzen und Restriktionen dieser Politik zu entwickeln.

60 Vgl. J. Donzelot, *The Promotion of the Social*, in: *Economy and Society* 17 (1988), 395-427, hier S. 424.

61 Vgl. Ericson et al, *Insurance*, (Anm. 29), S. 55.

62 Vgl. W. Walters, *Unemployment and Government: Genealogies of the Social*, Cambridge 2000.