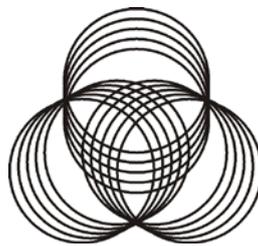


Hamburger Informationen

zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik

Nachrichten – Kurzberichte – Analysen – Forschungsprojekte – Pressemitteilungen – Materialien – Dokumente



Kerstin Petretto

**Somalia und Piraterie:
keine Lösung in Sicht,
weder zu Wasser noch zu Land**

Ausgabe 49/2010
Hamburg, Dezember 2010

Impressum

Das Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg besteht seit dem Juni 1971 und ist eine unabhängige Einrichtung in Form einer Stiftung des Bürgerlichen Rechts. Laut Satzung ist es Zweck der Institutsarbeit, „sich im Rahmen der Friedensforschung speziell mit sicherheitspolitischen Problemen zu befassen und dabei die Kriterien von freier Forschung und Lehre, Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses und Publizierung der Forschungsergebnisse zu erfüllen“. Im Sinne dieser Aufgaben gibt das Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik die Hamburger Beiträge zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik heraus.

Die Informationen zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik erscheinen in unregelmäßiger Folge. Für Inhalt und Aussage der Beiträge sind jeweils die entsprechenden Autorinnen bzw. Autoren verantwortlich.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des IFSH.

Bestellungen können nur in begrenztem Umfang angenommen werden.

Anfragen an:

Institut für Friedensforschung
und Sicherheitspolitik
an der Universität Hamburg
Beim Schlump 83
D – 20144 Hamburg
Tel.: (040) 866 077 – 0
Fax.: (040) 866 36 15
e-mail: ifsh@ifsh.de
Internet: <http://www.ifsh.de>
ISSN 0931-8399

1. Einleitung

Der am 22. November 2010 in Hamburg begonnene Gerichtsprozess gegen somalische Piraten lenkt die Aufmerksamkeit in Deutschland wieder auf die nach wie vor unruhigen Gewässer vor Somalia: Trotz eines Aufgebots militärischer Einsatzkräfte aus mehr als 20 Nationen wird beinahe täglich von neuen Angriffen auf die zivile Schifffahrt am Horn von Afrika und im angrenzenden indischen Ozean berichtet. Aktuell befinden sich über 30 Schiffe und damit über 500 Seeleute in Geiselhaft somalischer Piraten.¹

Diese Entwicklung ist vor allem den Problemen an Land geschuldet: Der Konflikt in Somalia ist derzeit so weit von einer Lösung entfernt wie noch nie – was optimale Voraussetzungen schafft, um Schiffe zu entführen und vor der größtenteils unregierten Küste monatelang festzuhalten. Nach über zwei Dekaden des Krieges liegt die Wirtschaft brach, über die Hälfte aller 8,5 Millionen Somali ist auf Nahrungsmittelhilfen angewiesen, Hunderttausende befinden sich auf der Flucht.

Indes scheint keine der kämpfenden Parteien dazu in der Lage, die Oberhand zu gewinnen. Der Hauptkontrahent der international anerkannten Übergangsregierung (Transitional Federal Government, TFG), Al Shabaab, verstärkt seine Angriffe jedoch schrittweise, und das nicht nur in der somalischen Hauptstadt Mogadishu, sondern auch in der halbautonomen Region Puntland im Norden des Landes, in der in den letzten Jahren wenigstens rudimentäre staatliche Strukturen aufgebaut werden konnten. Die einzige Region Somalias, in der Frieden herrscht und in der bei den zweiten demokratischen Wahlen im Sommer 2010 sogar ein Regierungswechsel stattgefunden hat, ist Somaliland. Hier gibt es weder Piraterie, noch einen gewaltsam ausgetragenen politischen Konflikt – allerdings wird Somaliland als Staat nicht anerkannt und kann aufgrund eines anders gelagerten gesellschaftspolitischen Kontexts nur bedingt als Vorbild für den Rest Somalias dienen.

Zwar herrscht mittlerweile Einigkeit darüber, dass eine Lösung des somalischen Piraterieproblems nur an Land zu finden ist. Gleichzeitig liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf der Abwehr von Piraterie zur See, während Strafverfolgung und Ursachenbehebung kaum vorankommen. Dies wirft unweigerlich die Frage nach den Gründen für die fehlenden Fortschritte auf.

Dieser Artikel nähert sich dem Problem von drei Seiten: Erstens wird die aktuelle Lage des politischen Konflikts

umrissen um die Schwierigkeiten zu verdeutlichen, denen die Somalier und die internationale Gemeinschaft sich gegenübersehen. Zweitens wird das Ausmaß zeitgenössischer somalischer Piraterie skizziert und erläutert, was zu ihrer Eindämmung unternommen wird, um dann in einem weiteren Schritt die Auswirkungen von Piraterie zu beleuchten: Wer ist in welchem Maße von dieser Form krimineller Gewalt betroffen – innerhalb Somalias und international. In einem letzten Teil wird schließlich erörtert, warum das Problem so schwer in den Griff zu bekommen ist – an Land wie zur See. Darauf aufbauend werden schließlich einzelne Optionen vorgestellt, die angesichts der derzeit äußerst schwierigen Situation als diskussionswürdig erscheinen.

2. Aktuelle Lage an Land

Piraterie ist nur ein kleines Element im gesamten Konfliktgeschehen Somalias. Wer aber sind die Hauptakteure dort, wie stehen sie zueinander und wo zeigen sich die Auswirkungen des bereits über 20 Jahre andauernden politischen Konflikts?

Schwache Übergangsregierung

War Anfang 2009 bei der Wahl von Sheik Sharif zum somalischen Übergangspräsidenten noch von einem *Window of Opportunity*, einem „Fenster der Möglichkeiten“, die Rede, so bestehen heute kaum mehr Hoffnungen, dass sich sein Kabinett noch lange halten wird. Interne Querelen, Rücktritte, Korruptionsvorwürfe und eine allgemeine Verwunderung darüber, dass die in die TFG investierten Gelder nur selten einer konstruktiven Verwendung zugeführt werden, lassen das ohnehin geringe Vertrauen der Bevölkerung in ihre Vertreter immer mehr schwinden. Verstärkt wird dies dadurch, dass die Versuche der Einbindung ihrer Kontrahenten gescheitert sind und die TFG der Bevölkerung zudem keinerlei überwölbende politisch-strategische Zielsetzung anbietet.

Auch aus militärischer Perspektive gilt die TFG als schwach. Ihre etwa 5.000-10.000 Soldaten können sich nur unter großer Anstrengung und mit Unterstützung der von der Afrikanischen Union entsandten internationalen Schutztruppe AMISOM in wenigen Gebieten der Hauptstadt Mogadishu halten. Zwar konnten, v.a. in Folge einer Aufstockung der AMISOM von ca. 5000 auf knapp 8.000 Mann im Lauf der letzten Monate einige Stadtteile zurückerobert werden, aber die Situation ist nach wie vor instabil. Eine im März 2010 geschlossene Allianz mit einer den nordwestlichen Teil Südso-malias kontrollierenden moderaten Gruppierung namens Ahlu Sunnah Wal-Jamaacah (ASWJ) wurde von dieser angesichts der jüngsten regierungsinternen Querelen im September aufgekündigt.

¹Vgl. Ecoterra Piracy Report, 20.11.2010 http://australia.to/2010/index.php?option=com_content&view=article&id=4996:piracy-report-from-somalia-by-ecoterra-november-20&catid=99:status-of-abducted-vessels-in-somalia&Itemid=132. Zahlen zu Angriffen und Entführungen weichen regelmäßig voneinander ab. Das IMB meldet (fast) zeitgleich, dass 22 Schiffe (aber ebenso über 500 Geiseln) in Geiselhaft sind, vgl. Washingtonpost 18.11.2010.

Die TFG wird zwar offiziell von der Regionalregierung Puntlands gestützt, aber auch diese hat große Probleme, Sicherheit in der nordöstlichen Region herzustellen und ein stabiles politisches Herrschaftssystem zu errichten. Der Sicherheitsapparat Puntlands ist trotz externer Unterstützung, v.a. durch die USA, eher schwach und gilt, ebenso wie das Justizwesen und die Politik, als korruptionsanfällig.

Al Shabaab und Hizbul Islam

Die zwei Hauptgegner der TFG, Al Shabaab („Die Jugend“) und Hizbul Islam („Islamische Partei“) sind ebenso wie die politische Gruppierung um Präsident Sharif aus der 2006 von der äthiopischen Armee besiegten Union Islamischer Gerichtshöfe hervorgegangen, die damals etwa sechs Monate für Recht und Ordnung sorgen konnte.

Beide zielen darauf ab, die international anerkannte Übergangsregierung zu besiegen und einen somalischen Staat islamischer Prägung zu errichten. Zwar kooperieren sie gelegentlich im Kampf um dieses Ziel, jedoch gibt es erhebliche Differenzen hinsichtlich ihrer ideologisch-politischen Ausrichtung: Hizbul Islam verfolgt eine rein nationale Strategie, indem sie den Aufbau eines somalischen Staates unter Einbindung aller von Somali bewohnten Gebieten (Äthiopien, Kenia und Dschibuti) anstrebt und einen Großteil ihrer Stärke aus Allianzen mit verschiedenen Clans zieht. Al Shabaab hingegen lehnt Klanstrukturen als unislamisch ab und strebt die Errichtung eines globalen islamischen Kalifats an, das nicht auf die von Somali besiedelten Gebiete beschränkt ist. Auch zu diesem Zweck hat sie sich als Alliierte der Al Qaida, insbesondere dem jemenitischen Arm, bekannt und sich deren internationalen Jihad angeschlossen.²

Während Hizbul Islam immer schwächer wird und an Boden verliert, gilt Al Shabaab derzeit noch als militärisch stärkste Fraktion Somalias – weniger aufgrund ihrer ideologischen Stoßrichtung als vielmehr deshalb, weil sie ihren Kämpfern den höchsten Sold bietet. Galt sie ursprünglich als eher loser Zusammenschluss islamistischer Gruppen, so verfügt sie mittlerweile über eine relativ straffe Organisationsstruktur, wenn auch nicht in allen Landesteilen gleichermaßen. Genaue Zahlen über ihre Stärke gibt es zwar nicht, es wird aber von mehreren Tausend Kämpfern ausgegangen. Ungeachtet der ablehnenden Haltung gegenüber anderen externen Akteuren stammen zudem einige ihrer Kämpfer, bis hinauf in die Führungsebenen, aus dem Ausland. Es handelt sich dabei entweder um eigentlich im Exil lebende Somali oder aber um fremde Staatsangehörige, darunter US Amerikaner.³ Al Shabaab beherrscht nicht nur den Großteil Süd- und Zentralsomalias, sondern weitet ihren Aktionsradius sukzessive aus. Zum einen in Richtung Puntland, wo sie in den letzten Jahren verstärkt Anschläge verübt hat. Zum anderen hat Al Shabaab mit den im Rahmen der Fußballweltmeister-

schaft in Uganda ausgeführten Selbstmordanschlägen das erste Mal bewiesen, dass sie nicht nur willens, sondern auch in der Lage ist, jenseits somalischer Grenzen aktiv zu werden – eine Fähigkeit, die ihr kurz zuvor noch nicht zugesprochen wurde.⁴

Militärische Pattsituation

Letztendlich herrscht eine militärische Pattsituation: Weder TFG und AMISOM noch Al Shabaab oder Hizbul Islam können oder wollen derzeit die jeweils anderen besiegen. Dass sie es nicht wollen, mag überraschen, ist jedoch keineswegs abwegig: Alle Seiten zehren von dem Feindbild ihrer jeweiligen Gegner: Die TFG ist bislang der einzige Akteur, den der Westen als offiziellen somalischen Ansprechpartner auserkoren hat. Sie kann, trotz ihrer negativen Bilanz im politischen wie militärischen Bereich, auf einen Zufluss von Geldern aus dem Westens hoffen, solange sie sich der als terroristische Organisation eingestuften Al Shabaab und der radikal-islamistischen Hizbul Islam gegenüberstellt. Währenddessen basiert ein Großteil der Strategie von Al Shabaab und Hizbul Islam auf dem Widerstand gegen die Einmischung externer (v.a. westlicher) Akteure in somalische Belange.

Die militärische und politische Unterstützung der äthiopischen Politik durch die USA, insbesondere im Rahmen des Kampfs gegen den Terror, die Entsendung der AMISOM im Jahre 2008 und der militärische Einsatz in die an Somalia angrenzenden Gewässer liefern den Islamisten somit ein ausgezeichnetes Argument, um sich vor den Somaliern – zumindest rhetorisch – als Beschützer vor fremden Mächten hervorzutun.

Humanitäre Katastrophe

Währenddessen leidet die Bevölkerung oder flieht ins Ausland. Dies gilt für alle Landesteile mit Ausnahme Somalilands. In den umkämpften Regionen, insbesondere in Mogadishu, werden täglich Zivilisten getötet, auch und vor allem durch den unverhältnismäßigen Einsatz von Gewalt durch alle Parteien. Al Shabaab und Hizbul Islam rekrutieren zudem viele ihrer Soldaten zwangsweise und machen dabei selbst vor Kindern nicht halt. Insbesondere die Herrschaft von Al Shabaab gilt als sehr gewaltsam und beruht auf einer radikalen Auslegung der Sharia, bei der Menschen gesteinigt, verstümmelt und ausgepeitscht werden. Die von ihr vertretene Spielart des Islams wahabitischer Prägung widerspricht dabei dem in Somalia traditionell ausgeübten Sufismus, der großen Wert auf Musik, Tanz und Mystik legt. Ähnlich wie in Afghanistan wurden in Somalia aus diesem Grund bereits Gräber und Denkmäler zerstört, Frauen genießen in den von den zwei islamistischen Gruppierungen kontrollierten Gegenden keine Bewegungsfreiheit und dürfen nicht mehr öffentlich arbeiten (z.B. auf Märkten, in Kiosken), während Fußball, Kino, Musik und Radio verboten wurden. In ihrer Ablehnung westlichen Engagements gehen Al-Shabaab-Milizen

² Vgl. BBC News, 01.02.2010: Somali Islamists 'join al-Qaeda'.

³ Vgl. Bruton 2010; Hanson 2010; Menkhaus 2010.

⁴ Vgl. Bruton 2010.

sogar so weit, humanitäre Organisationen regelmäßig daran zu hindern, Nahrungsmittel zu liefern und medizinische Hilfe zu leisten.⁵

Regionale Verwicklungen

Ferner ist der somalische Konflikt eng mit den Nachbarstaaten verwoben und destabilisiert daher zunehmend eine ohnehin bereits volatile Region. Zum einen wird ein Großteil des somalischen Flüchtlingsstroms – über 600.000 Menschen – von den Anrainerstaaten aufgenommen. Allein im Flüchtlingscamp Dadaab im Nordosten Kenias leben mittlerweile fast 300.000 Menschen, über 200.000 haben im Jemen Zuflucht gefunden und dabei die gefährliche Durchquerung des Golfs von Aden auf sich genommen.⁶

Hinzu kommt, dass sich das traditionelle (präkoloniale) somalische Siedlungsgebiet auf Djibouti, Äthiopien und Kenia erstreckt. Dass viele Somali bis heute eine Wiedervereinigung dieser Gebiete wünschen, die Nachbarstaaten dies aber ablehnen, ruft erhebliche Spannungen hervor. Zudem zeigen die Nachbarstaaten mitunter starkes politisches und militärisches Engagement im somalischen Konflikt. Letzteres gilt speziell für Äthiopien, das seit der Staatsgründung Somalias 1960 mit einer bewaffneten somalischen Opposition im Osten des Landes, dem sogenannten Ogaden, zu kämpfen hat. Dieser Konflikt ist somit ursächlich für das rege Interesse, das Äthiopien an den innersomalischen Entwicklungen seit jeher zeigt und das bereits mehrfach zu militärischen Interventionen geführt hat, die letzte dauerte von 2006 bis 2009 und trug massiv zu einer Verschärfung des innersomalischen Konflikts bei.

Ein zweiter Faktor ist noch weitaus komplizierter: Der somalische Konflikt dient den Nachbarstaaten als Austragungsort ihrer Rivalitäten. Dies gilt vor allem für Äthiopien und Eritrea, die ihren seit 1998 auch mit Waffengewalt ausgetragenen Konflikt um Macht und Einfluss in der Region sowie ihren umstrittenen Grenzverlauf stellvertretend in Somalia führen. Beide Seiten unterstützen somalische Akteure politisch, finanziell, oder durch Waffenlieferungen, um den jeweiligen Gegner zu schwächen und einen Alliierten in der Region aufzubauen, wodurch der somalische Konflikt kontinuierlich genährt wird.

3. Internationale Auswirkungen des somalischen Konflikts

Die Auswirkungen des somalischen Konflikts auf Staaten *außerhalb* der direkt angrenzenden Region sind indes noch immer relativ gering. Zwar wird der zuneh-

mende Flüchtlingsstrom, insbesondere in der EU, mit Sorge betrachtet, aber letztendlich bleiben die Zahlen hier noch auf vergleichsweise niedrigem Niveau.⁷

Darüber hinaus berührt die somalische Krise nur wenige Interessen extraregionaler Akteure. Trotz der geostrategisch günstigen Lage am Golf von Aden gilt Somalia als wirtschaftlich eher uninteressant. Die lokale Ökonomie beruht auf Viehzucht und Ackerbau, weder verarbeitende Industrie noch Bodenschätze sind vorhanden. Zwar sind, insbesondere in Somaliland, Puntland und einer zwischen den beiden liegenden umstrittenen Grenzregion, anscheinend Ölvorkommen vorhanden und einige Firmen haben sich bereits die Konzessionen gesichert. Darüber hinaus gibt es allerdings bislang keine nennenswerten Hinweise auf profitable Geschäfte, die aus einem befriedeten Somalia hervorgehen könnten.

Auch aus historisch-politischen Gründen ist das Land nur für wenige Länder von Interesse. Gerade Deutschland hatte nie enge Bindungen an Somalia, das dementsprechend kein Schwerpunktland deutscher Außenpolitik ist, weder im wirtschafts- oder entwicklungs- noch im sicherheitspolitischen Bereich. Gleichwohl ist die Europäische Union einer der größten Geldgeber Somalias in Entwicklungszusammenarbeit und humanitärer Hilfe und bemüht sich um Unterstützung der Friedens- und Versöhnungsprozesse. Die USA sind mit Somalia v.a. aufgrund der jüngeren Geschichte verbunden. Die für das US-amerikanische Militär verstörenden Ereignisse der Intervention 1993, als bei der Operation einer Spezialeinheit in Mogadishu 18 US-Ranger getötet und ihre Leichen geschändet wurden, ist fest in den Köpfen verankert – und trägt zu einer grundlegenden Abwehralhaltung jeder US Administration bei, wenn es um verstärktes Engagement in Somalia geht.

Letztendlich erregen allein zwei Sachverhalte genuine internationale Aufmerksamkeit, wenn es um Somalia geht: Piraterie und internationaler Terrorismus. Im Folgenden liegt der Schwerpunkt auf Piraterie, während die Bedrohung des Terrorismus nur in Ausschnitten skizziert und diskutiert wird.

4. Somalische Piraterie: ein blühendes Geschäft

Piraterie hat das Interesse der Weltgemeinschaft nach Jahren weitgehender Ignoranz auf das Land am Golf von Aden gelenkt. Zwar gab es in dieser Gegend schon immer Angriffe auf den Schiffsverkehr, aber spätestens seit 2008 wird die Bedrohung von der Weltöffentlichkeit wahrgenommen. Das liegt vor allem an der Spezialisierung, die somalische Piraten sich angeeignet haben: Während in anderen Weltgegenden Schiffe von Piraten in der Regel „lediglich“ überfallen und ausgeraubt werden, entführen somalische Piraten die Schiffe samt Mannschaften, um Lösegeld zu erpressen. Wurden von 293 Angriffen im Jahr 2008 noch 111 somalischen Piraten zugerechnet, waren es 2009 bereits 217 von 406, also eine Steigerung von nahezu 100 Prozent. Die Zah-

⁵ Vgl. Human Rights Watch. 2010. Harsh War, Harsh Peace. Abuses by al-Shabaab, the Transitional Federal Government, and AMISOM in Somalia; UN Security Council 2010c.

⁶ Vgl. Refugees International, 4.11.2010: Kenya: In the World's Largest Refugee Camp, Complex Problems Remain, <http://www.refugeesinternational.org/blog/worlds-largest-refugee-camp-complex-problems-remain>; UNHCR, 26.10.2010: Tens of thousands displaced by clashes in Somalia, <http://www.unhcr.org/4cc6f6d29.html>.

⁷ Vgl. UNHCR 2010.

len für 2010 deuten in eine ähnliche Richtung: Von bis Ende Oktober durch das International Maritime Bureau (IMB) statistisch erfassten 289 Angriffen erfolgten 126 durch somalische Piraten, gleiches gilt für 35 der bis dato 39 gemeldeten Schiffsentführungen.⁸

Was wird getan?

Die steigenden Angriffszahlen haben zu einem der größten internationalen Einsätze im maritimen Raum geführt. Ein Aufgebot von etwa 40 Kriegsschiffen verschiedener Staaten bemüht sich darum, den Schiffsverkehr in der für den globalen Warentransport unersetzlichen Region – dem rotem Meer, dem Golf von Aden und dem westlichen indischen Ozean, dem Hauptverkehrsweg zwischen Europa und Asien – zu schützen. Die EU hat die Operation NAVFOR Atalanta in die an Somalia angrenzenden Gewässer entsandt, deren primäre Aufgabe der Schutz von Schiffen des Welternährungsprogramms und der Versorgungsschiffe der AMISOM ist. Zugleich sollen ihre Einheiten andere, nicht näher definierte, verwundbare zivile Schiffe vor Piratenangriffen schützen und Piraterie bekämpfen. Die NATO Operation Ocean Shield bekämpft die Piraten nicht nur zur See, sondern unterstützt zudem die Anrainerstaaten der betroffenen Seegebiete beim Aufbau eigener Fähigkeiten zur Sicherung ihrer Küsten. Darüber hinaus haben einzelne Staaten, darunter China, Indien, Russland, Australien und Südkorea, Militärschiffe entsandt, die den Schiffsverkehr in der Region schützen sollen. Im Golf von Aden wurde ein internationaler Transitkorridor eingerichtet, in dem Militärschiffe unterschiedlicher Nationalität bereitstehen, um Angriffe abzuwehren oder besonders langsame Schiffe allein oder im Konvoi zu begleiten. Durch Luftraumüberwachung und Patrouillenfahrten entlang der Küste wird zunehmend versucht, ein Auslaufen der Piratengruppen von ihren Stützpunkten zu verhindern.

Insbesondere das von der EU aufgebaute Maritime Security Center – Horn of Africa (MSCHOA) und das UK Maritime Trade Operations (UKMTO) Büro in Dubai bemühen sich um eine Koordinierung des Seeaufkommens in der Region und der verschiedenen militärischen Kräfte. Zivile Schiffe sind dazu angehalten, sich bei diesen Stellen anzumelden, um ihren Schutz besser zu organisieren und gewährleisten zu können. Eine internationale Kontaktgruppe zur Pirateriebekämpfung engagiert sich für eine stete Verbesserung der Maßnahmen und Zusammenarbeit im militärischen, technischen, kommunikativen und rechtlichem Bereich. Letzterer ist auch im Fokus verschiedener internationaler Institutionen (IMO, UNDOC) und Foren (Djibouti Code of Conduct⁹), die sich darum bemühen, die noch ungeklärten Fragen der Strafverfolgung und des Strafvollzugs zu lösen.

Die EU und die USA haben darüber hinaus verschiedene Ausbildungsprogramme für somalische Sicherheits-

kräfte ins Leben gerufen, die der TFG unterstellt werden sollen. In Äthiopien, Uganda und Djibouti werden sie für Polizei- und Militäreinsätze geschult und sollen auch für die Sicherung der Küsten im Rahmen allgemeiner Verbrechensbekämpfung zuständig sein.

Ferner bemüht sich die maritime Wirtschaft, die Mannschaften und Schiffe vor Angriffen zu schützen. Mehrere internationale Schifffahrts- und Versicherungsverbände haben, gemeinsam mit der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO und Vertretern von MSCHOA, NATO und UKMTO eine Zusammenstellung von *Best Management Practices* entwickelt, die die bislang effektivsten Abwehrmaßnahmen vorstellt und Empfehlungen für die Durchquerung der Risikogebiete um Somalia ausspricht. Viele Reeder statten die Schiffe nun mit technischem Abwehrgerät wie ferngesteuerten Wasserwerfern, Drahtzäunen oder Netzen aus, die die Angreifer daran hindern sollen, an Bord zu kommen. Zunehmend werden auch Sicherheitsräume eingerichtet, in denen sich die Mannschaften im Falle eines erfolgreichen Überfalls verschanzen und das Eintreffen der militärischen Einsatzkräfte abwarten können. Andere nehmen privates Sicherheitspersonal (bewaffnet oder unbewaffnet) an Bord, um Mannschaften, Schiffe und Güter vor gewaltsamen Angriffen zu schützen.

Allerdings reichen all diese Bemühungen bislang nicht aus, um das Problem in den Griff zu bekommen, wie die stetig steigenden Angriffs- und Entführungszahlen beweisen.

Fortschritte der Piraten

Offensichtlich haben die Piraten im Laufe der letzten Jahre einen Lernprozess durchlaufen: War 2008 die Mehrheit der Angreifer noch lose bis gar nicht organisiert, so gibt es mittlerweile eine Reihe von Piratenbanden, die sich durch eine effiziente Organisation auszeichnen. Gleichwohl gibt es nach wie vor erhebliche Unterschiede zwischen dem Professionalisierungsgrad der Piraten, der insbesondere für die Suche nach Optionen von Prävention und Einhegung somalischer Piraterie von Bedeutung ist.

Teamarbeit

In der Regel wird von drei kooperierenden (nicht unbedingt strukturell verbundenen) Gruppen berichtet: Angreiferteams, Bewacher und Hintermänner.

Das Angreiferteam setzt sich größtenteils aus ärmeren Somali zusammen, von denen zumindest einer über Navigationskenntnisse verfügt, oft aufgrund der vorherigen Beschäftigung als Fischer. Gut organisierte, zum Teil von Hintermännern finanzierte und ausgestattete Banden werden meist zusätzlich von sogenannten Mutterschiffen unterstützt. Dabei handelt es sich um (oft zuvor entführte) Fischtrawler oder andere hochseetaugliche Schiffe, die die kleinen Schnellboote mit allem Nötigen versorgen können bzw. diese auf hoher See erst zu Wasser lassen.

⁸ Vgl. IMB 2009-2010.

⁹ Vgl. IMO: The Djibouti Code of Conduct, <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>.

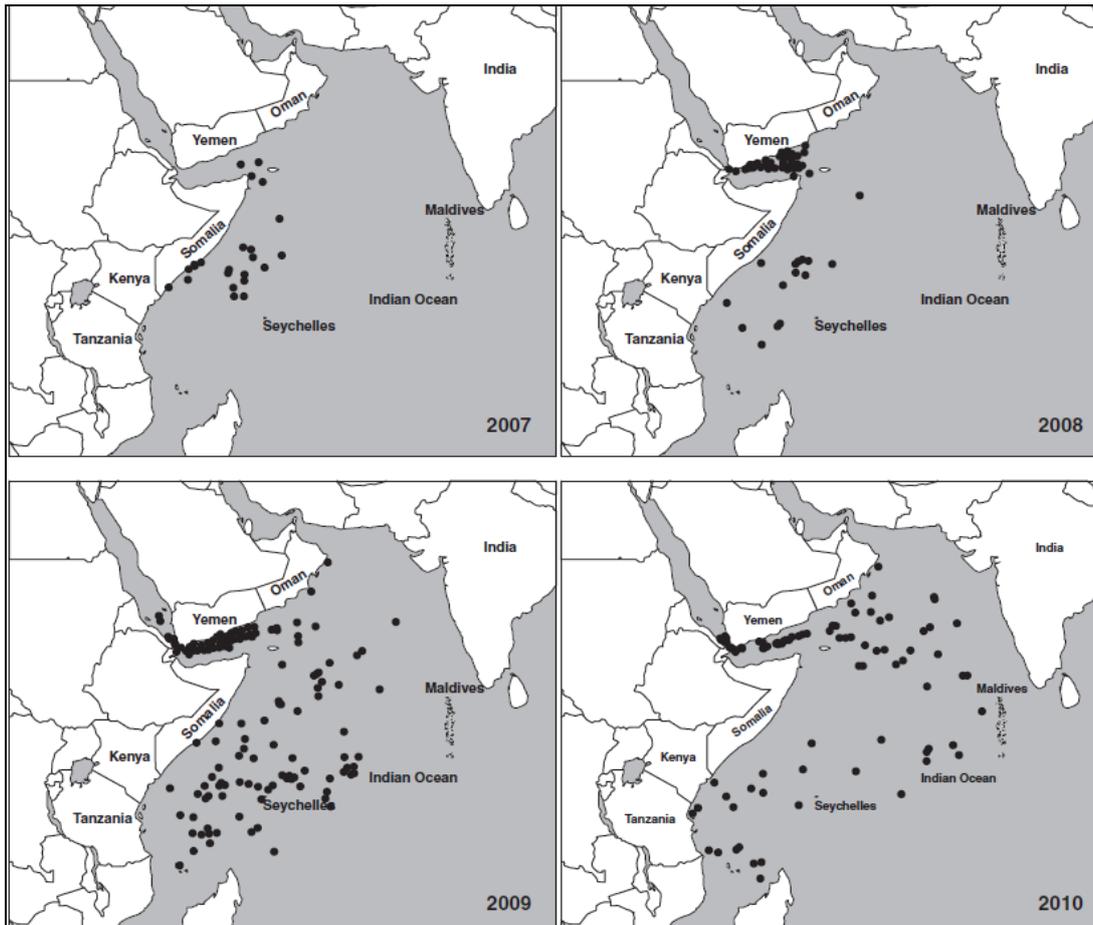
Andere Somali ziehen nach wie vor auf gut Glück und auf eigene Faust ohne die Unterstützung Dritter los. Diese Piratengruppen sind daran zu erkennen, dass sie schlechter ausgestattet sind, insbesondere was Wasser- und Treibstoffvorräte angeht. Militärische Einsatzkräfte berichten immer wieder von auf hoher See gestellten Verdächtigen, denen sie Hilfe zukommen lassen mussten, damit sie es überhaupt wieder an Land zurückschafften.

In beiden Fällen wird das von den Angreiferteams erfolgreich gekaperte Schiff vor der somalischen Küste vor Anker gelegt und samt Geiseln an eine zweite Gruppe, das Bewacherteam, übergeben. Diese Gruppe

denen Quellen auch Vermittler im Ausland zum Einsatz. Es könnte sich dabei um Somali in der Diaspora oder um findige Geschäftsleute mit guten Kontakten in Somalia handeln; eine Verifikation dieser Berichte steht jedoch bislang aus. Klar ist, dass die Lösegelder unter den verschiedenen Teams, Finanziers und eventuellen Bestechungsgeldempfängern aufgeteilt werden, wobei die Angreiferteams den prozentual größten Anteil der Gesamtsumme für sich beanspruchen können.¹¹

Erweiterter Aktionsradius, verbesserte Angriffstaktiken
Die bessere Organisation der somalischen Piraten zeigt sich auch daran, dass sie während des letzten Jahres

Versuchte und erfolgreiche Piratenangriffe zwischen Juni 2007 und Juni 2010



Quelle: U.S. Government Accountability Office, September 2010

kann bis zu 100 bewaffnete Männer umfassen. Im Hintergrund stehen dann drittens die Geldgeber, gern auch Organisatoren genannt – selbst wenn sie auf die tatsächliche Durchführung der Angriffe nicht immer direkten Einfluss nehmen, sondern lediglich Geld vorstrecken. Anscheinend hat sich sogar eine Art Börse innerhalb Somalias entwickelt, an der Interessierte Geld in Piraterie investieren und dann von den Gewinnen der Kaperungen profitieren können.¹⁰

Auch die Lösegeldverhandlungen werden zunehmend professioneller, zum Teil kommen dabei laut verschie-

zum einen ihren Aktionsradius stark ausgeweitet und flexibel an die Militärpräsenz angepasst haben: Die Angriffe im Golf von Aden haben abgenommen und konzentrieren sich auf den internationalen Transitkorridor; jedoch sind sie hier weniger erfolgreich. Eine Vielzahl der Angriffe erfolgt nun im indischen Ozean – inzwischen sogar näher an der indischen als der somalischen Küste.¹² Zudem werden Schiffe zunehmend südlich von Mogadishu, nahe der Küste Kenias, insbesondere vor dem Hafen Mombasa, angegriffen. Auch im

¹⁰ Vgl. Reuters 01.12.2009: Somali sea gangs lure investors at pirate lair; Gettleman, Jeffrey 14.10.2010: The Pirates Are Winning!, <http://www.nybooks.com/articles/archives/2010/oct/14/pirates-are-winning/>.

¹¹ Gespräche der Autorin mit Risikoanalysten, Reedern, Kapitänen. Vgl. auch Hansen 2009, UN Security Council 2010a.

¹² Vgl. für ständig aktualisierte Angriffsdaten IMB: Live Piracy Map 2010: http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=219.

südlichen Teil des Roten Meers werden immer wieder Angriffe gemeldet, allerdings wird ein Teil der Meldungen auch einer erhöhten Wachsamkeit und Sorge der Mannschaften zugeschrieben, da hier das Aufkommen von kleinen Fischerbooten besonders hoch ist.

Darüber hinaus finden die Angriffe heute um einiges schneller statt als noch vor einem Jahr: Oft benötigen die Piraten gerade noch zehn Minuten um ein Schiff nach der ersten Sichtung zu kapern. Dies liegt daran, dass zum einen bessere Außenbootmotoren beschafft wurden, zum anderen greifen die Piraten zunehmend mit mehreren Kleinbooten von verschiedenen Seiten an, was die Verteidigung des Schiffs deutlich erschwert.

Laut Aussage der militärischen Einsatzkräfte vor Ort haben die Piraten bislang nicht verstärkt in Waffen oder technische Gerätschaften wie GPS-Geräte usw. investiert; denn Letztere werden meist nicht benötigt, da erstens viele der Piraten in den angreifenden Booten als ehemalige Fischer über Navigationskenntnisse verfügen. Zweitens reichen die Waffen, wie AK47 oder Panzerfäuste, die in Somalia aufgrund der langen Kriegsjahre und des florierenden illegalen Handels in Fülle vorhanden sind, bislang vollkommen aus, um Schiffe zu stoppen. Dabei machen die Piraten mittlerweile deutlich schneller Gebrauch von ihren Schusswaffen, wenn sie es bislang auch vermieden haben, direkt auf Menschen zu schießen. Jedoch kommt es zunehmend aufgrund des Einsatzes von Panzerfäusten zu Bränden auf den Schiffen, eine defensive Abwehr durch die Schiffsmannschaften wird dadurch erheblich erschwert bzw. ist kaum mehr möglich.¹³

Angegriffen werden Schiffe aller Flaggen und Art – von Fischtrawlern über Containerschiffe, Schüttgutfrachter, bis hin zu Öl- und Flüssiggastankern selbst der größten Klasse. Eine Auswahl erfolgt in der Regel nicht geplant, beispielsweise nach Nationalität oder Ladung, sondern allein nach dem Kriterium der Verwundbarkeit: Die langsamsten Schiffe mit dem niedrigsten Freibord und den wenigsten offensichtlichen Abwehrmaßnahmen werden angegriffen.

Operationsgebiet an Land

Kernoperationsgebiet der Piraten an Land ist nach wie vor Puntland im Nordosten Somalias. Dies liegt vor allem daran, dass hier der meiste Schiffsverkehr unweit der Küste entlangläuft. Es ist daher wenig überraschend, dass sich Piraterie gerade hier zum florierenden Geschäftszweig entwickelt hat. Die entführten Schiffe werden dann vor der südöstlichen Küste Puntlands, wo die puntländische Regierung über weniger Hoheitsgewalt verfügt, vor Anker gelegt und von Land aus versorgt. Auch in Zentral- und Südsomalia gibt es mehrere aktive Piratenbanden, die in See stechen und Schiffe kapern. Ihre Herkunft kann aufgrund der schlechten Sicherheitslage dort bislang jedoch nicht genau bestimmt werden. Nach NATO-Kreisen geht man davon aus, dass sie z.T. aus Südsomalia selbst stammen oder

aber einige ursprünglich aus Puntland stammende Banden sich über den Land- und/oder Wasserweg gen Süden aufmachen, um dort, hauptsächlich zwischen den Monsunzeiten, ihre Basiskamps zu errichten.¹⁴

5. Auswirkungen von Piraterie

Die Auswirkungen von Piraterie sind aus zwei Blickwinkeln zu betrachten: dem internationalen und dem somalischen. Die internationale Perspektive ist hierzulande zwar vielen bekannt, allerdings meist nur bruchstückhaft; dass Piraterie zudem Auswirkungen auf Somalia selbst haben kann – negativ wie positiv – wird hingegen meist übersehen.

5.1. Internationale Auswirkungen von Piraterie

International gesehen ist Piraterie in erster Linie durch die von ihr verursachten Kosten von Bedeutung – denn der Kostenfaktor bestimmt, ob ein Problem eine Intervention erforderlich macht oder nicht. Die Kosten sind dabei jedoch nicht allein aus ökonomischer Perspektive zu berechnen, sondern auch aus sicherheitspolitischer und humanitärer Sicht von hoher Relevanz.

Humanitäre Perspektive

Die humanitären Kosten somalischer Piraterie sind vergleichsweise hoch. Zwar verlaufen Piratenangriffe in anderen Weltgegenden wie Nigeria und Südostasien in der Regel gewaltsamer, fordern vor allem weitaus mehr Tote. Jedoch sind sie hier meist nur von kurzer Dauer, da Piraterie hauptsächlich die Form von Raubüberfällen annimmt. Vor Somalia bleiben die Geiseln hingegen meist monatelang in der Gewalt der Piraten.

In den letzten zwei Jahren waren permanent etwa 400 Seeleute in Geiselhaft somalischer Piraten. Dabei werden sie auf dem gekaperten Schiff festgehalten, zum Teil auf, zum Teil unter Deck, mal gefesselt, mal können sie sich in den ihnen zugewiesenen Räumlichkeiten relativ frei bewegen. Zwar haben somalische Piraten bislang äußerst selten Geiseln getötet, jedoch werden diese während der Gefangenschaft durchgehend mit Waffen bedroht, sind Scheinhinrichtungen ausgesetzt und müssen somit fortwährend um ihr Leben bangen. Auch leiden sie unter den schlechten hygienischen Bedingungen, die sich an Bord eines ohne Stromversorgung vor Anker liegenden Schiffs bei einer Durchschnittstemperatur von etwa 30 Grad ergeben. Zwar bemühen sich die Piratenbanden in der Regel um eine Grundversorgung der Mannschaften, jedoch wird mittlerweile wegen der langen Dauer der Entführungen von starken gesundheitlichen Beeinträchtigungen, bspw. aufgrund von Vitaminmangel, berichtet.¹⁵

Die Zahl der posttraumatischen Belastungsstörungen unter den Geiseln gilt als entsprechend hoch. Zudem leiden auch die Familien der Mannschaften daheim unter den Entführungen, wissen sie schließlich nicht mit Gewissheit, ob ihre Angehörigen freikommen werden.

¹³ Vgl. IMB 2009-2010; Gespräche der Autorin mit Mitarbeitern von NATO, NAVY, Reedern.

¹⁴ Gespräche der Autorin mit NATO-Mitarbeitern.

¹⁵ Gespräche der Autorin mit Reedern und Seeleuten.

Da die Mannschaften auf Schiffen heutzutage bis auf die höherrangigen Offiziere und Kapitäne vor allem aus sogenannten Niedriglohnländern wie beispielsweise den Philippinen, Indien, Bangladesch oder der Ukraine stammen, wird durch die Entführungen und ihre Folgen die ohnehin meist prekäre finanzielle Situation der Familien häufig verschärft.

Wirtschaftliche Perspektive

Trotz des stetigen Anstiegs der Angriffszahlen vor Somalia sind die durch Piraterie entstehenden wirtschaftlichen Kosten im globalen Verhältnis immer noch sehr niedrig: Etwa 80 Prozent des Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt. Der Prozentsatz der Schiffe, die vor der Küste Somalias angegriffen werden liegt bei nicht mal einem Prozent.¹⁶ Gemessen am Wert der transportierten Güter sind die Verluste, die dabei entstehen, daher auf den ersten Blick äußerst gering. Ökonomische Kosten verursacht Piraterie bislang vor allem auf niedrigeren Ebenen:

Erste Auswirkungen zeigt Piraterie auf die Wirtschaft der betroffenen Region: Der Jemen und die Seychellen melden Einbußen im Fischereisektor während Ägypten beklagt, dass die Einnahmen aus dem Suezkanal aufgrund der zunehmenden risikobedingten Umfahrung der Route abgenommen haben. Allerdings wird hier ein Großteil der Einbußen eher der Weltwirtschaftskrise zugerechnet. Denn diese hat erstens das Schiffsverkehrsaufkommen in der Region generell reduziert und zweitens haben sich bislang nur vereinzelte Reeder tatsächlich für die Umfahrung des Golf von Adens und die doppelt so lange Seeroute um das Kap der Guten Hoffnung entschieden.

Die vergleichsweise höchsten finanziellen Verluste entstehen bislang für die Reedereien, Schiffseigentümer und Charterer. Da Deutschland über die drittgrößte Handels- und die größte Containerflotte weltweit verfügt, ist es besonders von den steigenden Angriffszahlen betroffen.

Dabei scheint das Lösegeld bislang eher einen geringen Teil der Gesamtkosten auszumachen. Die geforderten Summen bewegen sich dabei zwischen fünf und zehn Millionen US Dollar; gezahlt wird meist zwischen einer und drei Millionen, mit steigender Tendenz.¹⁷

Zusätzliche Kosten entstehen erstens durch den Auf- oder Ausbau von Abwehrmaßnahmen, seien es technische Gerätschaften wie Wasserkanonen, Stacheldrähte oder ähnliches, die Einrichtung von Sicherheitsräumen bis hin zur Anheuerung privater Sicherheitsdienste. Für Letztere liegt der Preis für eine Durchfahrt allein durch den Golf von Aden, also eine Strecke von maximal zwei Tagen, bei bis zu 100.000 US Dollar.

Ein zweiter Faktor, der mit am stärksten zu Buche der maritimen Wirtschaft schlägt, ist die durch präventive Maßnahmen beanspruchte Zeit: Dazu zählen die Wartezeiten bei der Einfahrt in den Transitkorridor genauso

wie eine mitunter verringerte Geschwindigkeit bei Konvoifahrten. Auch die mittlerweile den Normalfall bildende weiträumige Umfahrung der somalischen Ostküste in Nord-Süd-Richtung schlägt sich finanziell nieder, da sie den Weg fast verdoppelt. Erschwerend wirkt hier die Tatsache, dass es zu dieser Route keine Alternative gibt: Sie ist elementar für den Verkehr zwischen den Umschlaghäfen Mombasa/Kenia, und Dar Es Salaam/Tansania, in denen z.B. Güter auf dem Weg von Südamerika nach Asien oder Nahost umgeladen werden. Verzögerungen der Fahrt können zusätzlich zu einer Verlängerung der Liegezeiten vor oder in den Häfen führen, da deren Pläne der Be- und Entladung oft nur wenig flexibel sind.

Und nicht zuletzt schlagen die Entführungen selbst mit hohen Kosten zu Buche: Der erzwungene Stillstand der Schiffe macht die Ladung mitunter unbrauchbar und verhindert vor allem die weitere Charterung. Zudem sind die Schiffe nach meist monatelangem Ankern in den Küstengewässern Somalias nur noch bedingt fahrtüchtig und bedürfen aufwändiger Reparaturen. Warmes Salzwasser, Algen und Korrosionsprozesse führen zu erheblichen Schäden an Schiffsrümpfen, gleiches gilt für Brücke, Deck, Kabinen und mitunter Güter angesichts des ausgedehnten Belagerungszustands durch oft 50 und mehr Piraten.

Zwar können Versicherungen abgeschlossen werden, die das Risiko einer Entführung und deren Folgeschäden abdecken. Jedoch können je nach Versicherungsart nicht immer sämtliche Kosten gedeckt werden und zudem steigen gleichzeitig die Prämien oder Zusatzbeiträge für die Fahrten durch die Risikogebiete.

Sicherheitspolitische Perspektive

Piraterie ist in erster Linie eine Straftat, kein sicherheitspolitisches Problem. Ähnlich wie der organisierte Anbau und Handel mit Drogen oder der illegale Verkauf von Waffen ist es ein Geschäft, das gerade in instabilen Staaten mit defizitärem Sicherheitssektor blüht. Allerdings gibt es einen Unterschied zwischen organisiertem Schmuggel, illegalem Handel und den Aktivitäten der somalischen Piraten: Deren Geschäftsmodell basiert allein darauf, Menschen und (zivile) Schiffe zu ihren Geiseln zu machen. Insofern werden sie zu einem sicherheitspolitischen Problem von Staaten, denn diese haben eine gewisse Schutzverantwortung gegenüber ihren Bürgern, die nicht an den Landesgrenzen aufhört, sondern sich auch auf internationale Gewässer erstreckt. Somit erfordert Piraterie selbst als Form krimineller Gewalt staatliches – sicherheitspolitisch geprägtes – Handeln. Die Tatsache, dass die Schiffsmannschaften multinational zusammengesetzt sind, bedeutet dabei nicht, dass die Verantwortung für diese Menschen nur ihren Heimatstaaten zuzuweisen ist: Da diese Seeleute dem globalisierten Wirtschaftssystem dienen, sollte für ihre Sicherheit auch kooperativ gesorgt werden, ganz im Sinne einer internationalen Gemeinschaft.

Ein weiteres Problem ergibt sich aus sicherheitspolitischer Perspektive angesichts der somalischen Akteurs-

¹⁶ Vgl. Mildner/Groß 2010.

¹⁷ Vgl. GAO 2010: S. 29f.; Lloyds List: Each Piracy Attack costs shipping \$9m, 13.10.10.

konstellation: Zunehmend mit Sorge betrachtet wird eine potenzielle Zusammenarbeit zwischen Piraten und Al Shabaab, die auf internationalen Terrorlisten zu finden ist. Grund hierfür sind zum einen ihre Verbindungen zu Al Qaida. Zum anderen hat die Gruppe im Frühjahr 2010 offiziell zum Jihad gegen all diejenigen Akteure aufgerufen, die die Übergangsregierung militärisch unterstützen – und dabei auch explizit Bezug auf die maritimen Einsatzkräfte vor der somalischen Küste genommen.¹⁸

Es besteht daher durchaus die Möglichkeit, dass Kräfte der Al Shabaab internationale Akteure und Militärkräfte verstärkt angreifen – und zwar nicht nur, wie bereits bei AMISOM und humanitären Helfern gang und gäbe, an Land, sondern auch auf dem Wasser. Auch könnten sowohl Al Shabaab als auch Al Qaida, die im benachbarten Jemen eine starke Basis hat, Anstrengungen unternehmen politisch motivierte Anschläge auf Schiffe zu verüben.

Zudem könnten sowohl Al Shabaab als auch Hizbul Islam (oder andere Akteure) jeglicher Rhetorik zum Trotz mit Piraten kooperieren oder selbst Piraterie betreiben, um ihren Kampf innerhalb Somalias zu finanzieren. Es gibt bereits Gerüchte, Al Shabaab habe Deals mit ausgewählten Piratenbanden geschlossen, um Waffen und Kämpfer über den Seeweg zu schmuggeln, und dass Al Shabaab den Piraten militärische Ausbildung bietet, während die Piraten den Kämpfern von Al Shabaab beibringen, Schiffe zu steuern und auf hoher See zu navigieren.¹⁹ Vor allem die USA und die NATO verneinen bislang jeden Zusammenhang zwischen Piraten und Terroristen (ob lokal oder international). Allerdings werden die aktuellen Entwicklungen mit erhöhter Wachsamkeit beobachtet und eine solche Verbindung in naher Zukunft nicht ausgeschlossen.

5.2. Auswirkungen der Piraterie auf Somalia

Der Effekt, den Piraterie in Somalia selbst zeigt, kann ebenfalls von mehreren Seiten betrachtet werden. Es gibt dabei positive wie auch negative Elemente, die es zu beachten gilt.

Piraterie als Katalysator wirtschaftlicher und politischer Entwicklung?

Wenn auch durch eine kriminelle Aktivität, so bringt Piraterie doch einen beachtlichen Devisenzuwachs nach Somalia. Die Summe der gezahlten Lösegelder wird als fast so hoch eingeschätzt wie beispielsweise das Budget der puntländischen Regionalregierung.²⁰

Ein Teil des Geldes wird von den Piraten selbst im Lande ausgegeben – sei es für die am Horn von Afrika traditionell konsumierte Alltagsdroge Khat, neue Autos oder Häuser. Zudem werden die Gelder in den Familien und Klans der Piraten verteilt und von diesen für Dinge des täglichen Gebrauchs ausgegeben oder neu inves-

tiert. Und nicht zuletzt werden durch Piraterie Arbeitsplätze im lokalen Markt geschaffen. Dies gilt nicht nur für die Piraten, die die Angriffe ausüben oder die entführten Schiffe und ihre Besatzungen monatelang bewachen. Darüber hinaus hat sich eine lebhaftere Ökonomie zur Unterstützung dieser illegalen Aktivitäten entwickelt, da lokale Händler in den Küstendörfern Nahrungsmittel, Wasser etc. für die Geiselnahmer und Geiseln liefern. Vertreter staatlicher Behörden sind meist nicht nur machtlos, sondern verschließen angesichts dieser in der lokalen Bevölkerung durchaus als positiv wahrgenommenen Entwicklungen auch oft die Augen vor den mit Piraterie zusammenhängenden Aktivitäten. Die Grenzen zwischen legaler und illegaler Ökonomie in Somalia sind daher einmal mehr fließend und schwer zu bestimmen – ähnlich wie in anderen durch Krieg oder organisierte Kriminalität gebeutelten Staaten wie Afghanistan oder Kolumbien. Piraterie als kriminelle Aktivität kann zwar wie die bereits florierenden somalischen Wirtschaftszweige des Drogen- und Waffenhandels durchaus wirtschaftliche Impulse setzen. Allerdings bleibt abzuwarten, inwieweit auch tatsächlich ein positiver Effekt für die Masse der Bevölkerung eintritt.

Piraterie als Konfliktverschärfende Kriminalitätsform?

Piraterie kann allerdings auch einen gegenteiligen Effekt auf die somalische Wirtschaft und Gesellschaft haben. Erstens schreckt sie selbst die letzten Ausländer ab, die in den letzten Jahren noch bereit waren, in Somalia aktiv Hilfe zu leisten oder gar zu investieren. Denn Geiselnahme findet nicht nur zur See statt; vielmehr ist das Geschäftsmodell der Entführung zum Zweck der Lösegelderpressung mittlerweile auch an Land weit verbreitet – mit dem Effekt, dass weder Hilfsorganisationen noch Vertreter von staatlichen Einrichtungen, internationaler Organisationen oder Wirtschaftsunternehmen sich frei bewegen können, um ihrer Arbeit nachzugehen und sich zu engagieren.

Darüber hinaus führt Piraterie zu einer – aktiven und passiven – Kriminalisierung vieler Menschen, die bislang einfache Bauern oder Fischer waren. Die Verlockung des hohen Verdienstes bei relativ geringem Risiko und fehlenden legalen Beschäftigungsmöglichkeiten ist einfach zu hoch, als dass ihr alle Menschen widerstehen könnten. Somit haben die organisierten Banden einen stetigen Zulauf an willigen Somali, die bereit sind, sich in kleinen Booten auf See zu begeben und Schiffe zu entführen. Dies bestätigen sowohl Gespräche, die Journalisten oder Wissenschaftler mit „Piraten“ geführt haben, als auch Berichte der Vereinten Nationen. Piraterie wird demnach als letzter Ausweg in einer ansonsten aussichtslosen Situation gesehen. Gleichzeitig sind es genau diese Menschen, die in anderen Ländern als gefährliche und gewalttätige Kriminelle identifiziert und gegen die harte Strafen gefordert werden. Dabei wird oft übersehen, dass deren Hoffnungs- und Alternativlosigkeit wiederum von Banden ausgenutzt wird, die der organisierten Kriminalität zuzurechnen sind und deren Geschäftsmodell blühen wird, solange

¹⁸ Vgl. Wall Street Journal, 10.09.2010: Somali militants Try Piracy To Fund their Acts.

¹⁹ Vgl. Frodl 2010.

²⁰ Vgl. Samantar/Leonard 2010.

sie nur genügend Freiwillige finden, um Schiffe zu entführen. Während die einen durch die Verfügbarkeit alternativer legaler Einkommensquellen erst gar nicht auf die Idee kommen würden, als Piraten ihr Geld zu verdienen, werden letztere sich nicht davon abhalten lassen, solange sie als Hintermänner kaum Strafen aber dafür umso höheren Profit zu erwarten haben.

Ein weiteres Risiko besteht darin, dass der Konflikt im Lande durch den steten Zufluss an Geldern aufrechterhalten, beeinflusst und vielleicht sogar forciert wird. Zum einen fließen Lösegelder in Form von Abgaben (Bestechung, Schutzgelder) an die Kriegsparteien. Auch wenn sowohl die TFG als auch die Regierung von Puntland und ihre Kontrahenten Al Shabaab und Hizbul Islam konsequent jede Verwicklung in das Pirateriegeschäft abstreiten, ist doch klar, dass Lösegelder auch hier ankommen.²¹ Verbindungen müssen keineswegs strukturell sein – also den gesamten Apparat einer Akteursgruppe betreffen –, sondern können sich auf einzelne Distrikte, Dörfer oder Personen beschränken. So flüchteten die Piraten z.B. aus Kismayo und Haradheere als Hizbul Islam und Al Shabaab die Stadt einnahmen – aus Angst davor, von ihnen festgenommen bzw. bestraft zu werden, so wie es die beiden Gruppierungen ange droht hatten. Nach ein paar Tagen konnten die Piraten-camps jedoch wieder errichtet, die entführten Schiffe wieder vor der Küste verankert werden, ohne dass sie behelligt wurden. Dies deutet darauf hin, dass es irgendeine Art von Übereinkunft gegeben haben muss.

Eine Folge aus der Beteiligung politischer Akteure am Geschäft der Piraterie könnte sein, dass der Zufluss an Lösegeldern einzelne Kriegsparteien dazu befähigt aufzurüsten und dadurch militärische Siege zu erringen. Jeglicher Anreiz Piraterie zu bekämpfen, würde dadurch verschwinden, vor allem bei der in einem solchen Szenario siegreichen Akteursgruppe.

Unter einer anderen Perspektive bildet Piraterie schlicht ein weiteres Element in der bereits bestehenden Kriegsökonomie Somalias: Neben Drogen, Waffen und Menschenhandel ist dies nun ein weiterer Wirtschaftszweig, der allein darauf basiert, dass Chaos und Gewalt herrschen und staatliche Sicherheitskräfte entweder nicht vorhanden, korrupt oder einfach zu schlecht ausgestattet und trainiert sind, um gegen organisierte Kriminalität vorzugehen. Die Erfahrung anderer Regionen, wie z.B. Westafrika, Lateinamerika oder Zentralasien, zeigt, wie kriminelle Strukturen sich in einem derartigen Umfeld nicht nur ausbreiten und professionalisieren, sondern dass sie zudem jegliche Bemühungen zur Errichtung sozio-politischer Strukturen unterhöhlen können.

6. Was läuft falsch?

Somalische Piraterie stellt eine transnationale Herausforderung dar: Sie betrifft die somalische Bevölkerung genauso wie Staatsangehörige anderer Nationen, Handel und Wirtschaft und dadurch letztendlich auch den Konsumenten. Die obigen Abschnitte haben gezeigt,

wie staatliche und nichtstaatliche Akteure aus aller Welt sich um eine Eindämmung des Problems bemühen. Dennoch sind die Fortschritte nicht nur gering – das Problem hat sich sogar verschärft, an Land und zur See. Was also läuft falsch?

Militärische, technische, menschliche und rechtliche Überforderung

Zwar fließt bereits viel Geld in die Abwehr von Angriffen und diverse politische Foren bemühen sich um eine Verbesserung der Reaktionen, um somalischer Piraterie effizienter entgegenzutreten zu können. Die anhaltenden und sogar steigenden Angriffsraten zeigen nicht nur, dass bislang keine zufriedenstellende Lösung gefunden wurde; vielmehr scheinen alle Akteure, staatliche wie nichtstaatliche, gleichsam überfordert zu sein.

Ein Grund für die Überforderung liegt erstens darin, dass es die von den Somali verfolgte Lösegeldpiraterie in dieser Form und in diesem Ausmaß noch nie gab. Sowohl Politiker, militärische und polizeiliche Einsatzkräfte als auch Justiz- und Strafvollzugsbehörden und nicht zuletzt die maritime Wirtschaft befinden sich derzeit noch in einem Lernprozess, wie mit dem Problem umzugehen ist. Dies betrifft die Abwehr der Angriffe, die Befreiung von Geiseln auf Schiffen wie auch der Umgang mit den aus einem gescheiterten Staat stammenden Straftätern auf hoher See.

Zweitens ist der betroffene maritime Raum viel zu groß, als dass er jemals flächendeckend effektiv durch militärische Einsatzkräfte vor maritimer Gewalt – sei es Piraterie oder Terrorismus – geschützt werden könnte. Das Gebiet allein im indischen Ozean ist größer als ganz Westeuropa, die betroffene Küstenlänge entspricht der der Ostküste der USA.

Der von verschiedenen Seiten geforderte Einsatz offensiver Waffengewalt erweist sich als schwierig, da es sich bei den Militäreinsätzen nicht um Kampfeinsätze, sondern streng genommen um Einsätze zur Verbrechensbekämpfung handelt. Das Kriegsrecht findet also keine Anwendung, sodass Polizei und Militär enge Grenzen gesetzt sind. Wie auch an Land dürfen Verbrecher, zumindest in demokratischen Rechtsstaaten, nicht unverhältnismäßiger Gewalt ausgesetzt werden, sondern müssen unter Beachtung der Unschuldsvermutung einem ordentlichen Gericht zugeführt werden.

Drittens können viele zivile Schiffe kaum geschützt werden: Sie fahren zu langsam und haben ein zu niedriges Freibord, als dass zivile Abwehrmaßnahmen gegenüber bewaffneten Piraten greifen könnten. Zudem sind viele Maßnahmen äußerst umstritten, einen Königsweg gibt es nicht. So bewerten z.B. viele Reeder und Seeleute die derzeit in der öffentlichen Diskussion wiederholt hochgelobte Sicherheitsräume eher kritisch: Während Vertreter des Militärs auf ihren (erwiesenermaßen) hohen Nutzen bei Befreiungoperationen hinweisen, besteht bei Vertretern der maritimen Wirtschaft die (berechtigte) Sorge, dass die Mannschaft einer höheren Unsicherheit ausgesetzt sei, wenn die Piraten vollkommen ‚allein‘ auf dem Schiff seien. Dies gilt

²¹ UN Security Council 2010a, Middleton 15.11.2010.

insbesondere bei Schiffen mit explosiver Ladung; zudem wird befürchtet, die Piraten könnten aus Wut versuchen, die Schiffe in Brand zu setzen, was die in den Sicherheitsräumen verbarrikadierten Seeleute einer hohen Gefahr aussetzen würde. Auch kann sich die Mannschaft in einem derartigen Raum nur verschanzen, wenn hundertprozentige Sicherheit besteht, dass sie innerhalb von wenigen Tagen befreit werden – was jedoch in einem derart großen Seegebiet nicht zwingend gewährleistet werden kann. Denn zum einen kann Nahrung und Wasser in den oft kleinen Räumen nicht für einen längeren Aufenthalt gehortet werden. Zum anderen muss die Nutzung des Sicherheitsraums mit dem Abschalten der Maschinen einhergehen – was sanitäre Anlagen (so vorhanden) an ihre Grenzen bringt und die Belüftung im Schiffsbauch erschwert, die Temperatur somit schnell ansteigen lässt, ein längerfristiges Ausharren also unmöglich macht.

Die unterschiedlichen Perspektiven und Notwendigkeiten erschweren es, die richtigen Abwehrmaßnahmen zu finden: Denn jedes Schiff, jede Mannschaft benötigt individuelle Sicherheitsvorkehrungen und maßgeschneiderte Vorgaben. Dies erfordert jedoch Zeit und Geld. Auch für Versicherungen, die sich in diesem Bereich engagieren und um die Entwicklung von Kriterienkatalogen zur präventiven Risikoreduzierung, zur Einführung von Prämien- oder Bonussystemen bemühen, stellt sich diese Problematik.

Dennoch ist viertens gleichzeitig festzustellen, dass weiterhin nicht alle Schiffe Empfehlungen wie den *Best Management Practices* folgen: Eine große Anzahl von Schiffen unterschiedlichster Beflagung, die die Risikogebiete um Somalia durchqueren, wenden immer noch nicht die rudimentärsten Abwehrmaßnahmen an: Sie melden sich nicht bei den staatlichen Koordinierungsstellen (MSCHOA, UKMTO) an, nutzen nicht den geschützten Korridor im Golf von Aden und meiden selbst die Gewässer nicht, zu denen aktuelle Warnungen vor aktiven Piratenbooten kursieren. Zudem versäumen es manche immer wieder, genügend Mannschaftsmitglieder zum Wachausguck abzustellen. Da viele Angriffe bislang allein durch Wachsamkeit der Mannschaften abgewehrt werden konnten, ist dies ein großes Defizit.

Fünftens ist der rechtliche Umgang mit somalischer Piraterie bislang unzureichend. Die bestehenden internationalen wie nationalen Rechtssysteme sind nicht auf diese Form von Piraterie ausgerichtet. Zwar haben staatliche Kräfte laut internationalem Seerechtsübereinkommen das Recht, der Piraterie verdächtige Schiffe auf hoher See aufzubringen. Jedoch ist z.B. nicht geregelt, wie mit den Verdächtigen umzugehen ist. Diese Aufgabe fällt unter staatliche Hoheitsbefugnisse, die freilich zumeist nur wahrgenommen werden können, wenn der Straftatbestand der Piraterie auch im nationalen Recht eingebettet ist. Dies ist in vielen Staaten nicht der Fall.

Erschwerend kommt im Falle somalischer Piraterie hinzu, dass Somalia kein funktionierendes Rechtssys-

tem hat. Daher können die Piraten dort nicht vor Gericht gestellt werden und andere Staaten müssen diese Aufgabe übernehmen. Dem stehen jedoch zwei Sachverhalte entgegen: Erstens ist kaum ein Staat bereit, die Piraten vor Gericht zu stellen und zu verurteilen. Denn dann tragen sie zum einen die Kosten für die langjährigen Gefängnisstrafen – und zum anderen können sie die Piraten nach Ablauf ihrer Haftstrafe aufgrund der kriegsbedingten und humanitären Situation nicht unbedingt in ihr Heimatland abschieben. Obendrein wird die Abschreckungswirkung insbesondere europäischer Gefängnisse auf somalische Piraten zumeist bezweifelt. Zweitens können Piraten (wie auch andere kriminelle Akteure) nur verurteilt werden, wenn ihnen ein Angriff oder der Versuch eines Angriffs nachgewiesen wird. Wegen als erheblich empfundener Beweisprobleme lassen militärische Kräfte viele Verdächtige sofort wieder frei, was die Abschreckungswirkung der Einsätze zusätzlich mindert.

Die Regierungen, die sich dazu bereit erklärt haben, somalische Piraten vor Gericht zu stellen wie die des halbautonomen Puntlands, der Seychellen oder (bis vor kurzem noch) Kenia, sind bereits jetzt hoffnungslos überfordert. Und dies trotz internationaler Gelder und technischer Unterstützung, die ihnen dafür zur Verfügung gestellt wurden und werden. Zum einen durch die hohen Anforderungen an ihre Gerichte, die Prozesse zügig und unter enormer medialer Beobachtung durchzuführen und zum anderen durch die Aufnahme der Piraten in ohnehin bereits überfüllte Gefängnisse, die obendrein im seltensten Fall europäischen Standards entsprechen.

Politische Ratlosigkeit

Trotz des gebetsmühlenartig wiederholten Mantras „die Lösung des Piraterieproblems liegt an Land“ herrscht derzeit vielerorts Ratlosigkeit, was getan werden kann, um den verfahrenen Konflikt zu lösen.

Drei Gründe scheinen dafür ausschlaggebend: Erstens haben die vergangenen 20 Jahre gezeigt, dass externes Engagement in Somalia immer nur zu einer Verschärfung des Konflikts geführt hat. Weder die politische oder militärische Unterstützung eines Akteurs noch die Ausbildung von Sicherheitskräften hat bislang positive Effekte hervorgerufen. Insbesondere Letzteres ist fehlgeschlagen, da sich viele ausgebildete Soldaten oder Polizisten – entweder aus finanziellen oder politischen Beweggründen – privaten Milizen, den islamistischen Bewegungen oder Piratenbanden angeschlossen haben. Die Ausbildung und Ausstattung von bewaffnetem staatlichem Personal ist daher als sehr kritisch einzuschätzen, solange es keine Autoritäten gibt, denen diese Kräfte eine solide Loyalität entgegenbringen (können). Die Parteiergreifung für eine Seite, im aktuellen Fall die Übergangsregierung TFG, erscheint zwar auf den ersten Blick sinnvoll, insbesondere da diese sich allen Schwierigkeiten zum Trotz um eine friedliche Lösung des Konflikts zu bemühen scheint. Dennoch hat die Aufgabe von Neutralität externer Akteure in Konflikten wie

dem somalischen nicht kontrollierbare Nebeneffekte: Denn sie bietet, basierend auf dem gerade in Somalia weit verbreiteten, historisch bedingten Misstrauen gegenüber externer Einmischung, eine hervorragende Argumentationsgrundlage für die Formierung von bewaffnetem Widerstand und facht den Konflikt damit zusätzlich an. Darüber hinaus werden durch die Unterstützung einer zentralen Regierungsgewalt die in Somalia durchaus vorhandenen, auf traditionelle dezentrale Verfahren beruhenden lokalen Initiativen zur Schaffung von Frieden, Recht und Ordnung vernachlässigt und unterlaufen.²²

Zugleich ist internationales Engagement auf zivilstaatlicher Ebene aufgrund des hohen Aufkommens bewaffneter Milizen und Kampfhandlungen in vielen Landesteilen zweitens nur schwer zu bewerkstelligen. Initiativen, egal ob im entwicklungspolitischen, wirtschaftlichen, sozialen oder medizinischen Bereich, sind daher vorrangig auf Ortskräfte angewiesen oder aber auf Menschen anderer Nationen, die bereit sind, das hohe persönliche Risiko einzugehen. Die Frage, welche Akteure und lokale Initiativen unterstützenswert bzw. erfolgversprechend sind, ist unter derartigen Bedingungen von außen schwer zu beantworten und erschwert potenzielle Versuche, dezentrale Ansätze politischer und gesellschaftlicher Ordnung zu fördern. Fortschritte werden hier, wenn überhaupt, dann nur in kleinen Margen erreicht und können durch gewaltbereite Akteure schnell wieder zunichte gemacht werden.

Drittens zeigen die beiden islamistischen Akteursgruppen, Al Shabaab und Hizbul Islam keinerlei Bereitschaft zu Verhandlungen, weder mit internationalen Akteuren noch mit der TFG; sie setzen offenbar vielmehr auf einen militärischen Sieg. Die Ausrufung des Jihad durch Al Shabaab hat den ohnehin geringen Handlungsspielraum der internationalen Akteure enorm eingeschränkt. Es ist daher fraglich, ob der Konflikt in der derzeitigen Lage überhaupt politisch eingeeht oder gar gelöst werden kann.

Jedes Engagement, ob nun zur Konfliktlösung oder zur Eindämmung von Piraterie, hängt nicht zuletzt von einer nachhaltigen Finanzierung ab. Angesichts der knappen Haushaltslagen ist es aber einem großen Teil der Bevölkerung gerade in wohlhabenderen Staaten nur schwer vermittelbar, dass ihre Steuergelder für die Lösung eines undurchsichtigen Konflikts in einem fernen Land oder aber zum Schutz der zivilen, vor allem der kommerziellen Schifffahrt ausgegeben werden sollen. Zu abstrakt ist deren Beitrag zum allgemeinen Wirtschaftskreislauf und individuellem Wohlstand. Zum anderen finden Angriffe und Entführungen zu weit entfernt und zudem noch auf hoher See statt, als dass den Menschen das durch Piraterie bestehende Ausmaß des Risikos bewusst wird. Obendrein stammen die betroffenen Seeleute größtenteils aus armen Ländern, haben daher nur wenige Möglichkeiten, eine breite Öffentlichkeit mit ihren Sorgen zu erreichen. Würden derartige

Angriffe in gleicher Anzahl auf den Luftverkehr erfolgen, dann wäre der Aufschrei groß und Maßnahmen wären schnell gefordert, genehmigt und durchgeführt.

7. Was ist zu tun?

Externen Akteuren sind folglich in hohem Maße die Hände gebunden, wenn es um ein verstärktes Engagement in und vor Somalia geht. Dies bedeutet jedoch nicht, dass resigniertes Nichtstun die Konsequenz sein muss und sollte. Im Gegenteil, der Handlungsdruck steigt täglich: durch die unhaltbare humanitäre Situation der somalischen Bevölkerung und das ständig steigende Risiko, dem die internationale Schifffahrt in der Region ausgesetzt ist, durch sich verstetigende Organisationsstrukturen einer Kriminalitätsform, die zudem von anderen gewaltbereiten, ideologisch motivierten Akteuren ausgenutzt werden und somit zu einem noch weitaus größeren Sicherheitsproblem werden könnte.

Insofern besteht also sogar ein neues „Fenster der Möglichkeiten“ um zielgerichtetes Engagement an den Tag zu legen. Dabei sollten jedoch alte Fehler nicht wiederholt, sondern kleine Schritte sowie innovative, eventuell auch von alten Denkmustern abweichende Ansätze erlaubt sein, um diesem transnationalen Problem beizukommen. Es müssen Lösungen gefunden werden, die öffentlich vermittelbar sind und in die alle Betroffenen eingebunden werden – auch bei der Kostendeckung. Dafür ist eine erhebliche Kompromissbereitschaft auf allen Seiten unerlässlich. Klar muss sein, dass die Eindämmung von Piraterie nur mit der Eindämmung des politischen Konflikts in Somalia einhergehen wird. Daher werden jegliche Lösungsvorschläge in beiden Fällen nur in einer aufeinander abgestimmten Kombination Wirkung zeigen. Dabei gilt es erstens speziell für externe Akteure, ihre politische Strategie in Somalia zu überdenken und an die dortigen Konfliktlagen, weniger an internationale Vorlieben und Begebenheiten anzupassen. Zweitens müssen die Menschen in Somalia davon abgehalten werden, überhaupt auf die Idee zu kommen, sich als Piraten zu verdingen. Nur so, in Kombination mit angemessener Strafverfolgung, kann die Ausbreitung des kriminellen Geschäftsmodells verhindert und organisierten Banden die Grundlage entzogen werden. Und drittens erscheinen zwischenzeitig die Maßnahmen zum Schutz des internationalen Seeverkehrs vor Somalia nötig – allerdings bedürfen sie einer verbesserten und vertieften Kooperation zwischen wirtschaftlichen und staatlichen Akteuren im praktischen, aber auch finanziellen Bereich.

Abwehrmaßnahmen verstärken

Angesichts der aktuellen Gefahrenlage in den Gewässern um Somalia erscheint eine Verbesserung der Abwehr von Angriffen auf die Schifffahrt bedenkenswert. Dies gilt so lange, bis die Hauptursache für Piraterie in der Region – das Fehlen einer effektiven politischen Ordnung in Somalia – behoben ist und die internationale Seefahrt bedroht wird, ohne dass die Täter dafür

²² Vgl. Bradbury/Healy 2010.

strafrechtliche Konsequenzen befürchten müssen. Eine Reihe von Optionen gilt es hier zu prüfen.

Erstens sollte überlegt werden, wie die aktuellen Einsätze effizienter zu gestalten sind und die Einsatzkräfte auch auf die hohe Flexibilität der somalischen Piraten angemessen reagieren können. Der internationale Transitkorridor z.B. ist von seiner Grundidee ein sinnvolles Konzept: Schiffe werden in einer lokal begrenzten Risikozone geschützt, um bei erwartbar hohem Nutzen den Kostenaufwand zugleich möglichst niedrig zu halten. Allerdings haben die Piraten erkannt, dass ein Korridor für sie auch Vorteile hat, da ihnen die Schiffe quasi hier direkt präsentiert werden. Der Transitkorridor kann also nur effizienten Schutz bieten, wenn erstens ausreichend staatliche Schiffe samt Hubschraubern zur Verfügung stehen, um bei Angriffen schnell Präsenz zu zeigen und zweitens die Mannschaften der zivilen Schiffe sich entsprechend den gängigen Empfehlungen verhalten.

Nur wenn hierfür Sorge getragen wird, könnte beispielsweise über eine Anwendung dieses Konzepts in anderen Gebieten nachgedacht werden. An erster Stelle stünde hier die Nord-Süd-Route entlang der somalischen Ostküste, zwischen der Arabischen See im Norden und Dar es Salaam im Süden, die in den letzten Monaten zum Hochrisikogebiet geworden ist. Der verstärkte Einsatz von kleineren militärischen und/oder polizeilichen Schnellbooten, die z.B. von Mombasa oder Dar es Salaam aus starten könnten, wäre in diesem Gebiet eine potenzielle Alternative zu einem Einsatz von mehr Fregatten. Allerdings erhöht sich dadurch unweigerlich auch das Risiko der Soldaten, da sie einem direkteren Kontakt mit potenziellen Angreifern ausgesetzt wären. Zudem würden diese Maßnahmen die Kosten des Militäreinsatzes erheblich ausweiten, so dass eine Beteiligung der maritimen Wirtschaft in Erwägung zu ziehen wäre.

Eine insbesondere von Seiten der Wirtschaft wiederholt geforderte Maßnahme ist, staatliche Sicherheitskräfte auf zivilen Schiffen einzusetzen. Staatlicher Schutz wird hier vor allem für die Mannschaften gefordert angesichts der besonderen Situation vor Somalia. Da der somalische Staat derzeit seiner hoheitlichen Aufgabe der Verbrechensbekämpfung nicht nachkommen kann, ist die Übernahme dieser Verantwortung durch andere Staaten durchaus bedenkenswert.

Grundlage des Einsatzes wäre dann nicht allein das durchaus vertretbare Interesse, einen für unser aller Wohlstand essentiellen Wirtschaftsbereich, sondern vor allem Leib und Leben der Seeleute zu schützen. Der Einsatz könnte dabei durchaus unter kollektivem Mandat (EU oder UN) stattfinden, damit eine ausgewogene Lastenteilung für die Bereitstellung des Schutzes für die internationale zivile Schifffahrt gewährleistet wäre.

Jedoch steht dem Einsatz von staatlichen Sicherheitskräften auf zivilen Schiffen zweierlei entgegen: zum einen ein Kapazitätsproblem. Polizeikräfte, die diese Aufgabe in erster Linie wahrnehmen müssten, werden in der erforderlichen Zahl kaum verfügbar sein, da sie jetzt bereits ein äußerst knappes Gut internationaler

Friedensoperationen darstellen. Allein etwa 70 Schiffe durchqueren täglich den Golf von Aden. Geschätzte sechs bis zehn Einsatzkräfte wären pro Schiff erforderlich, um die Abwehr effektiv aufzubauen und auch die notwendigen Pausen bei der etwa zweitägigen Durchfahrt zu ermöglichen. Zudem würden Schiffe benötigt, um die Sicherheitskräfte und ihr Equipment an Bord zu bringen. Der logistische Aufwand wäre enorm, ebenso wie die durch einen solchen Einsatz entstehenden Kosten. Die Option kann daher nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn die maritime Wirtschaft sich zur finanziellen Beteiligung bereiterklärt und dabei entstehende Verzögerungen in den Zeitplänen der Schiffe in Kauf nimmt.

Auf politischer Seite müsste diskutiert werden, ob das Kapazitätsproblem durch den Einsatz von Militärkräften gelöst werden könnte, wenn dies nach nationalen Gesetzen ein Problem darstellt, wie es in Deutschland der Fall ist. Dafür bedarf es einer (ohnehin bereits überfälligen) unbedingten Klärung der bestehenden rechtlichen Unklarheiten des Einsatzes von Militärpersonal zur Verbrechensabwehr und -bekämpfung im internationalen Raum. Denn Sicherheitskräfte können nur effektiv agieren, wenn sie sich der Legalität und Legitimität ihres Handelns sicher sein können.

Zugleich muss man sich bei der Ergreifung all dieser Optionen darüber im Klaren sein, dass ein vermehrter Einsatz von bewaffnetem Personal zu einer Eskalation der Gewalt führen kann, da die Piraten ihrerseits bei einem Ausbau der (offensiven) Gegenwehr aufrüsten und vermehrt Gewalt einsetzen könnten. Dies gilt umso mehr für den Einsatz bewaffneter privater Sicherheitskräfte, der zunehmend als (auch bereits praktizierte) Alternative gesehen wird. Hierbei gilt es zu bedenken, dass privates Personal nur für den Eigentumsschutz im Sinne der Selbsthilfe zuständig ist, aber nicht zur aktiven Einhegung – zur Verbrechensbekämpfung. Diese Option kann daher nur als additiv zur Präsenz hoheitlicher Kräfte gesehen werden. Zudem ist ihr Einsatz risikobehaftet. Denn bislang gibt es keinerlei Verfahren zur Qualitätssicherung derartiger Dienstleistungsunternehmen, was mitunter sogar zu einer Erhöhung des Risikos für die Mannschaften führen kann. Die Privatisierung von Sicherheit auf hoher See ist daher kritisch zu bewerten.

Dessen ungeachtet müssen zwingend die beispielsweise in den *Best Management Practices* angeführten Mindestanforderungen der präventiven – zivilen – Abwehr auf den zivilen Schiffen vorgenommen werden. Dazu gehört die umfassende Vorbereitung der Mannschaften auf Angriffs- und Entführungssituationen genauso wie die Installation technischer Abwehrmaßnahmen. Dies gilt auch und gerade für die Gebiete, in denen ein staatlicher Sicherheitsschutz aufgrund der Weite des maritimen Raums nicht gewährleistet werden kann. Sicherheit ist kein Gut, das umsonst zu haben ist. Angesichts des aktuellen Risikos vor Somalia gilt es daher einmal mehr für Reedereien, Schiffseigner, Charterer, Investoren und Versicherer, entsprechende Vorkehrungen zu

treffen – nicht zuletzt auch, um trotz aller notwendigen Kooperationen mit staatlichen Akteuren dem Prinzip der Subsidiarität gerecht zu werden.

Politisches Umdenken gefordert

Der Handlungsspielraum zur Bekämpfung der Ursachen somalischer Piraterie an Land erscheint vergleichsweise gering. Erst eine Verbesserung der Lebensbedingungen wird die Menschen davon abhalten, sich den Piraten anzuschließen und legalen Formen des Wirtschaftens nachzugehen. Insbesondere geht es also darum, den Menschen Alternativen zu bieten. Dies ist angesichts des laufenden Bürgerkriegs ein schwieriges, auf den ersten Blick kaum durchführbares, Unterfangen.

Dennoch zeigen viele bereits laufende, auch von der EU oder UN unterstützte Projekte, dass es möglich ist, zumindest auf lokaler Ebene alternative Einkommensquellen für die Somali zu schaffen. Von verschiedenen Seiten, unter anderem auf der im Mai 2010 in Istanbul einberufenen internationalen Somalia-Konferenz, wurden bereits Bereiche wie der Infrastruktur- und Telekommunikationssektor, Viehzucht und Fischerei, aber auch erneuerbare Energien als lohnende Optionen empfohlen.²³ Insbesondere Puntland bietet sich hierfür an, da zum einen Piraterie hier am stärksten floriert und zum anderen hier (bislang) am wenigsten gekämpft wird. Einige wenige Leuchtturmprojekte könnten bereits Signalwirkung zeigen, um den Menschen Mut zu machen, sich wirtschaftlich zu betätigen, anstatt in kriminellen Aktivitäten wie der Piraterie ihren einzigen Ausweg zu sehen.

Auch sollten die von den Somali selbst vorgebrachten Vorwürfe an die internationale Gemeinschaft ernst genommen werden. Piraterie wird meist dadurch gerechtfertigt, dass internationale Fangflotten in somalischen Gewässern illegalen Fischfang betreiben und somit den Küstenbewohnern ihre Nahrung und Existenz rauben. Zudem wird Giftmüllverklappung als Ursache für zahlreiche Krankheitsfälle angeführt. Beide Sachverhalte sind vielfältig belegt, es mangelt allerdings an Initiativen, um sie für die somalische Bevölkerung sichtbar zu beheben. Denn auch wenn die derzeit aktiven Piraten für sich kaum in Anspruch nehmen können, angesichts dieser Probleme quasi als „Küstenwache“ zu agieren (in den seltensten Fällen finden sich bspw. Fischtrawler unter den Angegriffenen), so trägt die Argumentation doch zu einer gewissen Legitimierung ihrer Handlungen und zur erfolgreichen Rekrutierung bei. Die militärischen Einsätze vor der Küste bei gleichzeitiger Ignoranz gegenüber ihren – in diesem Fall offensichtlich extern induzierten – Problemen verschärfen das Misstrauen der Somali gegenüber jeglichem Engagement der internationalen Gemeinschaft. Daher gilt es, Raubfischerei und Giftmüllverklappung vor Somalia zu unterbinden. Die EU hat bereits einen ersten Schritt getan, indem sie das Mandat der Operation Atalanta um die Aufgabe der Überwachung der Fischerei vor Somalia

erweiterte, weitere Schritte wären wünschenswert, vor allem was den Schutz der Küste vor Verunreinigung betrifft. Wichtig ist dabei vor allem, die somalische Bevölkerung in derartige Maßnahmen einzubinden und eine transparente Öffentlichkeitsarbeit, beispielsweise durch lokale Radiosender, zu verfolgen.²⁴

Gleichzeitig müssen die Abschreckung und das Risiko für Piraten, vor allem ihre Investoren und Organisatoren erhöht werden. Dies kann nur durch eine konsequente Analyse und Aufdeckung der (nationalen und internationalen) Organisationsstrukturen zur strafrechtlichen Verfolgung der potenziellen Hintermänner geschehen. Solange Somalia allerdings nicht über ein Justizwesen verfügt, gibt es keine andere Option, als dass sich andere Staaten des Problems annehmen: Die Übernahme der Verantwortung für den Schutz der Seewege um Somalia durch die Entsendung von hoheitlichen Sicherheitskräften (ob militärisch oder polizeilich) bringt auch eine Verantwortung für den Umgang mit den Straftätern mit sich. Verschiedene Vorschläge, sei es die Einführung eines internationalen Pirateriegerichtshofs, dessen Eingliederung in bereits bestehende Gerichte oder die vertragliche Übernahme von der Piraterie Verdächtigen durch einzelne Staaten im Austausch gegen finanzielle und technische Unterstützung liegen auf dem Tisch.²⁵ Allein: Es hapert bislang an der Entscheidung, die hier zwingend und vor allem zeitnah notwendig ist.

Zu guter Letzt ist festzustellen, dass externe Einflussnahme auf politischer Ebene aus oben skizzierten Gründen in Somalia nur bedingt und mit äußerster Vorsicht und Sorgfalt auszuüben ist, um nicht konfliktverschärfend zu wirken. Die Unterstützung einer somalischen (Übergangs)Regierung, die nun bereits seit mehreren Jahren praktiziert wird, ist aus politischen Gründen zwar nachvollziehbar. Denn das moderne internationale System basiert auf dem Modell von Territorialstaaten, die nach innen von einer Regierung auf Basis von Souveränität und Gewaltmonopol „geführt“, nach außen von ihr vertreten werden.

Dennoch muss im Fall Somalia die Frage erlaubt sein, ob es nicht an der Zeit ist, alternativen Gesellschafts- und Staatsentwürfen einen Raum zu geben. Denn obwohl die somalische Gesellschaft äußerst homogen ist, was ihre ethnische Zusammensetzung, Sprache und Kultur angeht, so sträubt sie sich ganz augenscheinlich gegen das Modell der *einen* Regierung. Die Gesellschaftsstrukturen Somalias funktionieren dezentraler und lokaler, weshalb die Unterstützung einer Zentralregierung kaum erfolgversprechend scheint. Zudem wird durch die Parteinahme der internationalen Gemeinschaft durch die Unterstützung der Übergangsregierung, wie oben beschrieben, der Konflikt weiter genährt und verschärft.

Es gilt daher, alternative Möglichkeiten für Somalias politische Entwicklung sorgfältig zu eruieren, selbst wenn sie nicht in die gängigen Schemata passen sollten. Denn der bislang eingeschlagene Weg führte zu keiner-

²³ Vgl. Bradbury/Healy 2010; UNPOS 2010; Weber/Dargatz 2010.

²⁴ Vgl. Bruton 2010.

²⁵ Vgl. UN Security Council 2010c.

lei positiven Ergebnissen, daher sollte man aus Sorge vor neuen Herausforderungen und eventuell auftretenden Problemen sich nicht vor neuen Pfaden scheuen. Klar ist, dass erfolgreiche Strategien sowohl zur Einhegung des politischen Konflikts in Somalia als auch zur Eindämmung von Piraterie nicht nur höchste Bereitschaft zum Engagement auf allen Ebenen fordern wird. Vor allem bedarf sie eines unbedingten Kooperationswillens von staatlichen wie nichtstaatlichen, von politischen wie wirtschaftlichen Akteuren und nicht zuletzt von den Somali selbst.

Weiterführende Literatur

- Bradbury, Mark/ Healy, Sally. 2010. Whose peace is it anyway? connecting Somali and international peacemaking (Accord Issue21).
- Bruton, Bronwyn E. 2010. Somalia: a new approach. New York: Council on Foreign Relations.
- Ehrhardt, Hans-Georg/ Petretto, Kerstin/ Schneider, Patricia. 2010. Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimen Terrorismus. Konzeptionelle und Empirische Grundlagen. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 1, Hamburg.
- Frodl, Michael G. 2010. Attack Against Oil Tanker Shows Why Terrorists and Pirates May Join Forces, in: National Defense Magazine (November 2010). <http://www.nationaldefense-magazine.org/archive/2010/November/Pages/AttackAgainstOilTanker.aspx>
- Geise Torsten. 2009. Piraterie vor Somalia: die Lösung liegt an Land. Hamburg: IFSH, 2009.
- Hansen, Stig Jarle. 2009. Piracy in the Greater Gulf of Aden - Myths, Misconception and Remedies, Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research.
- Hanson, Stephanie. 2010. Al Shabaab. Council of Foreign Relations Backgrounder, updated 28.07.2010. <http://www.cfr.org/publication/18650/alshabaab.html>
- International Crisis Group (ICG). 2010. Somalia's divided Islamists, ICG Africa Briefing No 74, Nairobi.
- ICG. 2009. Somalia: The Trouble with Puntland. Africa Briefing No. 64. Brussels: ICG.
- Jakobi, Anja P. 2010. Piraterie und Geldwäsche - Geldwäschebekämpfung als möglicher Ansatz gegen Piraterie in Somalia (HSFK-Standpunkte Nr. 3/2010).
- International Maritime Bureau (IMB). 2009-2010. Annual and Quarterly Piracy Reports 2008-2010. Kuala Lumpur, http://www.icc-ccs.org.uk/index.php?option=com_fabrik&view=form&fabrik=18&random=0&Itemid=92
- Lyons, Terrence B. 2009. The Ethiopia-Eritrea Conflict and the Search for Peace in the Horn of Africa. Review of African Political Economy 36, (120): 167-180.
- Mair, Stefan (Hg.). Piraterie und Maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten (SWP Studie S/18), Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik.
- Matthies, Volker. 2005. Kriege am Horn von Afrika: historischer Befund und friedenswissenschaftliche Analyse, Berlin.
- Menkhaus, Ken. 2010. Supporting Act. Al-Qaeda's mutually beneficial alliance with the Shabaab, in: Jane's Security and Military Intelligence Consulting, October 2010, S. 36-41.
- Middleton Roger (15.11.2010). Only by tackling poverty can piracy be eradicated, The Independent.
- Mildner, Stormy-Annika/ Groß, Franziska (2010): Piraterie und Welthandel: Die Wirtschaftlichen Kosten, in: Mair, Stefan (Hg.): Piraterie und Maritime Sicherheit (SWP Studie S/18), Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, S. 20-28.
- Samantar, Mohamed / Leonard, David. 2010. Puntland and the Quandary of Somali Piracy, <http://www.radiodjaljir.com/xview.php?id=867>
- United Nations Political Office for Somalia (UNPOS). 2010. Istanbul Declaration, <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?ctl=Details&tabid=1911&mid=2201&ItemID=8933>
- UN Security Council 2010a. Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853 (2008), 10.03.2010.
- UN Security Council 2010b. Report of the Secretary-General pursuant to Security Council resolution 1897 (2009), S/2010/556, 27.10.2010.
- UN Security Council 2010c. Report of the Secretary-General on Somalia, S/2010/447, 09.09.2010.
- UN Security Council 2010d. Report of the Secretary-General on Possible Options to Further the Aim of Prosecuting and Imprisoning Persons Responsible for Acts of Piracy and Armed Robbery at Sea Off the Coast of Somalia, S/2010/394.
- UNHCR 2010. Asylum Levels and Trends in Industrialized Countries 2009, <http://www.unhcr.org/4ba7341a9.html>.
- United States Government Accountability Office (GAO). 2010. 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, Washington DC.
- Weber, Annette/Dargatz, Anja. 2010. Sudan und Somalia - Weichensteller am Horn von Afrika. Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung.