

HAMBURGER BEITRÄGE

zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik

Kerstin Petretto

**Diebstahl, Raub und erpresserische Geiselnahme im maritimen Raum
– Eine Analyse zeitgenössischer Piraterie –**

Heft 158

Hamburg, Januar 2012

INSTITUT FÜR FRIEDENSFORSCHUNG UND SICHERHEITSPOLITIK
an der Universität Hamburg

20144 Hamburg • Beim Schlump 83

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 Hamburger Beiträge erscheinen in unregelmäßiger Folge. Für Inhalt und Aussage der Beiträge sind jeweils die entsprechenden Autoren verantwortlich.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des IFSH.

Bestellungen können nur in begrenztem Umfang angenommen werden.

Anfragen sind zu richten 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 0936-0018

Über die Autorin



Kerstin Petretto, M.A., studierte an der Ludwig-Maximilians-Universität München Politische Wissenschaften, Völkerrecht und Ethnologie. Von 2005 bis 2010 arbeitete sie zunächst als Forschungsassistentin und später als Gastwissenschaftlerin bei der Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) in Berlin. Sie ist seit April 2010 wissenschaftliche Mitarbeiterin des Forschungsprojekts PiraT am IFSH. Zu Ihren Forschungsthemen zählen: Maritime Sicherheit, Piraterie, (nicht-)staatliche Gewaltakteure in der internationalen Politik, Staatsversagen, Regionale (Un-) Sicherheitsordnungen; Regionaler Fokus: Horn von Afrika, südliches Afrika.

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary	4
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	6
1. Einleitung	7
2. Definition, Quellenlage, Risikogebiete	10
2.1 Definition	10
2.2 Problematik Statistischer Daten und anderer Quellen zu Piraterie	13
2.3 Risikogebiete weltweit – ein Überblick	15
3. Ausgewählte Risikogebiete: Kontextbedingungen, Motivationen, Organisationsstrukturen und Kapazitäten der Piraten	18
3.1 Golf von Aden/Indischer Ozean	18
3.1.1 Zahlen & Daten	18
3.1.2 Kontextbedingungen	20
3.1.3 Motivationen	25
3.1.4 Organisationsstrukturen und Kapazitäten	28
3.2 Golf von Guinea	30
3.2.1 Zahlen & Daten	31
3.2.2 Kontextbedingungen	33
3.2.3 Motivationen	35
3.2.4 Organisationsstrukturen und Kapazitäten	37
3.3 Ost- und Südostasiatische Gewässer	39
3.3.1 Zahlen & Daten	39
3.3.2 Kontextbedingungen	40
3.3.3 Motivationen	43
3.3.4 Organisationsstrukturen und Kapazitäten	44
3.4 Ausprägungen von Piraterie – Indikatorenbildung	47
4. Einengung der Freiräume von Piraten: globale und regionale Governancestrukturen	51
4.1 Globale Ebene	53
4.2 Regionale Ebene	55
5. Fazit: Piraterie als Chance und Herausforderung für Security Governance	59
Literaturverzeichnis	61

Executive Summary¹

In the last three years, the growing phenomenon of Somali piracy has heightened awareness of maritime security issues in the debate on German Foreign and Security Policy. Within circles of maritime experts, the topic had garnered some attention beforehand, yet had never rated very high on the agenda. There are essentially two reasons for this: firstly, prior to the recent upswing of Somali piracy, most attacks on international maritime traffic occurred in Southeast Asian waters when these waterways were of less importance for the European and German economy than today. Secondly, attacks by Somali pirates differ substantially from forms of maritime violence to which European and German shipping had learned to deal with: the vast majority of modern piracy has consisted of armed robberies, whereby valuables and stores were robbed from rather small, easily boarded vessels. Although vessels had occasionally been hijacked before with the aim of selling onboard cargo these cases comprised only a small percentage of the total numbers of attacks worldwide. Accordingly, total costs for commercial shipping remained at a low while economic losses could largely be compensated for by insurance benefits.

In sharp contrast, the business model of Somali piracy is based on hijacking vessels of varied tonnage and taking the crew hostage in order to extort as much ransom as possible. The long duration of ransom negotiations and the entailing forced standstill of vessels significantly increase the costs for the maritime industry. Combined with the concern regarding the hundreds of seamen currently in captivity, this development has led to serious concern within the maritime sector, and has revealed that business as usual is not an option anymore, neither for political actors nor for the industry.

The geographical shift of piracy attacks and the transformation of its forms (from simple theft, to armed robbery of goods, to kidnapping and extortion) inevitably gives rise to several questions regarding how those trends developed, what factors determine whether people turn towards this kind of criminal activity, which specific forms piracy can take, and which options arise to counter piracy. In a nutshell: what are the prerequisites of maritime piracy, which motivations underlie the actions of pirates in different parts of the world, and which kind of organizational structures evolve thereby? Furthermore, it is necessary to identify factors that have contributed to containing piracy, and to analyze which forms of international cooperation and coordination have been established and which challenges are being faced thereby.

This paper aims to tackle those questions by analyzing piracy in the Horn of Africa, West African and Southeast Asian regions. It has two main aims: the first is to identify indicators which could help to better evaluate the potential of maritime piracy to become a risk for commercial shipping. The subsequent aim is to provide a basic framework for developing and improving risk reduction strategies in order to enhance national and international responses to piracy.

¹ Dieser Beitrag ist eine aktualisierte Version des im Juli 2011 erschienenen „PiraT-Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 8“, abrufbar unter <http://www.maritimesicherheit.eu>.

Abkürzungsverzeichnis

AMISOM	African Union Mission in Somalia
APS	African Partnership Station
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AU	Afrikanische Union
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CMF	Combined Maritime Force
CTF	Combined Task Forces
EIU	Economist Intelligence Unit
EPLF	Eritrean People's Liberation Front
EU	Europäische Union
EU NAVFOR Atalanta	EU Naval Forces Atalanta
EUROPOL	European Police Office
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
GAM	Gerakan Aceh Merdeka (Free Aceh Movement, Indonesien)
GAO	(U.S.) Government Accountability Office
GPS	Global Positioning System
GTAI	Germany Trade and Invest
HDI	Human Development Index
HRW	Human Rights Watch
ICC	International Chamber of Commerce
ICG	International Crisis Group
IGAD	Intergovernmental Authority on Development
IMB	International Maritime Bureau
ICC-IMB	International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau
IMB-PRC	Piracy Reporting Centre des IMB
IMO	International Maritime Organization
INTERPOL	International Criminal Police Organization
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
ISC	Information Sharing Centre (Singapur)
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
MEND	Movement for the Emancipation of the Niger Delta
MILF	Moro Islamic Liberation Front
MMEA	Malaysian Maritime Enforcement Agency
MOWCA	Maritime Organisation of West and Central Africa
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
SNM	Somali National Movement
SNM	Somali National Movement
SOLAS	International Convention for the Safety of life at Sea
SRÜ	Seerechtsübereinkommen
SUA Convention	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against

	the Safety of Maritime Navigation
TFG	Transitional Federal Government of Somalia
UN	United Nations
UNEP	United Nations Environment Programme
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNSC	United Nations Security Council
VDR	Verband deutscher Reeder
WB	World Bank
WFP	World Food Programme

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Piratenangriffe weltweit 1984-2010 (IMO)	18
---	----

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Piratenangriffe weltweit 1991-2010 (ICC-IMB)	17
Tabelle 2: Ausprägungen von Piraterie weltweit	47

1. Einleitung

Seit nunmehr drei Jahren haben somalische Piraten es geschafft, das Thema maritime Sicherheit zwar nicht in den Mittelpunkt, aber doch zumindest ins Bewusstsein der Debatte um die deutsche Außen- und Sicherheitspolitik zu rücken. In maritimen Sicherheitskreisen galt dem Thema zwar schon vorher eine gewisse Aufmerksamkeit, allerdings hatte es nie einen besonderen Stellenwert. Zwei Gründe können hierfür angeführt werden: Erstens erfolgten die meisten Überfälle auf den internationalen Seeverkehr vor dem jüngsten somalischen „Piraterie-Aufschwung“ in asiatischen Gewässern – und das in den 1990er Jahren und somit zu einer Zeit, in der diese für die europäische und deutsche Wirtschaft von noch geringerem Interesse waren als heute. Zweitens unterscheiden sich die somalischen Angriffe erheblich von der Form maritimer Gewalt, mit der die deutsche und internationale Seefahrt gelernt hatte umzugehen: Ein Großteil der modernen Piraterie bestand bislang in Raubüberfällen, bei denen Wertsachen und Vorräte von Bord eher kleinerer, leicht zu enttender Schiffe gestohlen wurden. Zwar gab es auch Fälle, bei denen Schiffe entführt wurden mit dem Ziel, die geladenen Güter zu verkaufen, diese machten jedoch lediglich einen sehr kleinen Prozentsatz der gesamten Angriffe weltweit aus. Die Kosten hielten sich daher für die internationale Seefahrt in der Gesamtschau in Grenzen, wirtschaftliche Verluste konnten durch Versicherungsleistungen weitgehend ausgeglichen werden.

Das „somalische Geschäftsmodell“ beruht hingegen darauf, dass Schiffe gleich welcher Tonnage entführt und die an Bord befindlichen Menschen als Geiseln genommen werden, um so viel Geld wie nur möglich zu erpressen. Durch die monatelang andauernden Verhandlungen und den damit erzwungenen Stillstand der Schiffe entstehen für Reeder nicht nur erhebliche Kosten. Die damit einhergehende Geiselnhaft Hundertter von Seeleuten lässt zudem ein *business as usual* nicht zu, weder von politischer noch von wirtschaftlicher Seite und führt zu großer Besorgnis in der Branche.

Die geographische Verlagerung der Überfälle und der Wandel ihrer Formen von einfachem Diebstahl über Warenraub bis hin zu Geiselnahme und Erpressung werfen unweigerlich die Fragen auf, wie diese Trends entstehen, auf Basis welcher Faktoren Menschen sich gerade in bestimmten Regionen der Piraterie als Form des kriminellen Gelderwerbs zuwenden, welche Ausprägungen letztere dabei erfährt und was dagegen getan werden kann. Kurz gesagt: Was sind die Kontextbedingungen von Piraterie, welche Motivationen liegen den Handlungen der Akteure zugrunde und welche Organisationsstrukturen bilden sich dabei heraus? Welche Faktoren führen dazu, dass Piraterie eingedämmt wird und welche Formen der internationalen Zusammenarbeit wurden bereits entwickelt, welchen Herausforderungen sehen sich die Betroffenen gegenüber? Diesen Fragen wendet sich das vorliegende Arbeitspapier schwerpunktmäßig zu. Ziel ist es Indikatoren zu identifizieren, die zum einen eine bessere Einschätzung des Risikos für den Schiffsverkehr ermöglichen und zum anderen einen Rahmen bieten sollen für zu entwickelnde Strategien, um eben jenes Risiko zu senken.

Ausgangspunkt der Analyse ist die durch Piraterie potenziell bestehende Gefährdung der deutschen Seefahrt in internationalen Gewässern. Zwar wurden deutsch beflaggte Schiffe bislang nur selten zum Ziel der medienträchtigen Entführungen durch somalische Piraten und nur wenige deutsche Staatsbürger wurden von ihnen als Geiseln genommen. Aus zwei Gründen erscheint eine Analyse der gefährdeten Seewege und der dort jeweils aktiven Piraten jedoch gerade in Hinblick auf die deutsche Seefahrt angebracht: Erstens ist die deutsche Handelsflotte eine der größten weltweit und ist somit potenziell einem hohen Risiko ausgesetzt zum Ziel von Piraten zu werden. Die deutsche Flagge befindet sich zwar lediglich an Position 13 der internationalen Flottenstatistik, was einem Anteil von knapp über neun Prozent der Welthandelsflotte entspricht; die deutsche Containerschiffsflotte nimmt jedoch nach Liberia und Panama bereits Platz 3 ein, das gleiche gilt für den Rang der deutschen Flotte geordnet nach der Nationalität des Eigners – während die deutsch bereederte Containerflotte sogar die größte weltweit ist. Auch die unter deutschem Management stehenden Tanker- und Bulkcarrier-Flotten befinden sich mit Platz 4 und 7 am oberen Ende der internati-

onalen Flottenskala (VDR 2010)². Entsprechend ihrer großen Anzahl sind deutsch beflaggte und vor allem bereederte Schiffe jedes Jahr aufs Neue weltweit mit am häufigsten von Piratenangriffen betroffen (Bundespolizei See 2011a; IMO 1994-2011; ICC-IMB 1992-2011): Laut Erhebungen der Bundespolizei See bestand bei 14,2 Prozent der allein durch somalische Piraten im Jahre 2010 angegriffenen Schiffe ein deutscher Bezug hinsichtlich der Beflaggung, der Reeder- oder Eignerschaft oder eines Teils der Mannschaft.³ Darunter befanden sich verschiedenste Arten von Schiffen, entführt wurden bislang unter anderem kleinere Containerschiffe wie die MS Taipan und die Hansa Stavanger, Mehrzweck- und Schwergutfrachter wie die Beluga Nomination und die Susan K und Tanker wie die Marida Marguerite.

Zweitens erscheint eine Analyse von Piraterie entlang wichtiger Handelsrouten, unabhängig von der aktuellen Zahl der unter deutscher Flagge oder deutschem Management angegriffenen Schiffe, auch aus einer darüber hinausgehenden, längerfristigen Perspektive angebracht: Die Bedeutung des Seeweges ist für die deutsche Wirtschaft insgesamt sehr hoch, da ein Großteil der deutschen Ex- und Importe über den Seeweg abgewickelt werden – mit steigender Tendenz. Der Anteil des seewärtigen Außenhandels machte 2009 insgesamt 18,8% des deutschen Außenhandelswertes und somit beinahe doppelt so viel wie der über den Luftverkehr abgewickelte Handel aus (Deutsche Marine 2010: 95f.; Engerer 2011). Zwar steht wertmäßig der innereuropäische, auf dem Seeweg vollzogene Handel an erster Stelle der Bedeutungsskala für die deutsche Wirtschaft – also ein Gebiet, das in den letzten Dekaden nur äußerst selten von Piraterie betroffen war. Das kontinuierlich steigende Handelsvolumen mit China, Japan, Indien und anderen asiatischen Staaten wie z.B. Südkorea (Engerer 2011; Statistisches Bundesamt 2010a; PricewaterhouseCoopers 2011) führt jedoch zu einer verstärkten Nutzung gerade der Seewege, die, folgt man aktuellen Analysen und Trends, zu den risikoreichsten weltweit gehören: dem Golf von Aden, dem indischen Ozean mit dem angrenzenden Arabischen Meer, der Straße von Malakka, der Straße von Singapur sowie dem südchinesischen Meer (ICC-IMB 2011; IMO 2011).

Weitere Regionen und Staaten, die für den Seehandel eine wichtige Rolle spielen und die vorrangig von Piraterie betroffen waren und sind, sind im südlichen Afrika zu finden.⁴ Afrikanische Staaten rangieren in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für Deutschland zwar immer noch am unteren Ende der Skala sowohl des gesamten Außenhandelsvolumens (Statistisches Bundesamt 2010b) als auch hinsichtlich des Seegüterumschlags (Winter 2010). Angesichts ihrer stetig zunehmenden Wirtschaftskraft sind jedoch insbesondere die drei Staaten Nigeria, Angola und Südafrika und die dort entlang bzw. dahin führende Seeroute entlang der Westküste des Kontinents von Relevanz: Während Südafrika als der wichtigste Wirtschaftspartner Deutschlands und Europas auf dem afrikanischen Kontinent (Statistisches Bundesamt 2010a⁵) bislang kaum von Piraterie betroffen ist, führt die Strecke dorthin an einem der nachhaltigsten Brennpunkte vorbei, dem westlichen Afrika. Dort befindet sich auch der zweitwichtigste afrikanische Handelspartner Deutschlands südlich der Sahara: Nigeria – mit rund 150 Millionen Einwohnern die größte Volkswirtschaft, der größte Erdölproduzent und das Land mit den größten Erdgasreserven auf dem afrikanischen Kontinent. Mit 87,2% ist Erdöl das wichtigste, zudem über den Seeweg transportierte, Importgut für Deutschland, womit das Land hinter Libyen Platz 6 der Liste der Öllieferanten Deutschlands belegt.⁶ Zudem besteht seit

² Siehe für monatliche Updates zum Bestand der deutschen Handelsflotte: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/index.jsp (Zugriff am 21.04.2011).

³ Gespräch mit Mitarbeitern der Bundespolizei See im Pirateriepräventionszentrum Neustadt, 05.07.2011.

⁴ Das Handelsvolumen und der Seeverkehr zwischen Deutschland und einigen lateinamerikanischen Staaten wie Brasilien und Argentinien liegen zwar zum Teil höher als das zwischen Deutschland und den oben genannten afrikanischen Staaten. Jedoch wurden trotz einer leichten Zunahme von Überfällen in einigen Häfen Perus, Venezuelas und Brasiliens bislang kaum schwerwiegende Überfälle auf Handelsschiffe in dieser Region verzeichnet. Aus diesem Grunde werden sie in dieser Studie nicht behandelt. Vgl. für einen Überblick der Piraterie in den Gewässern lateinamerikanischer Staaten: Brombacher/Maihold 2010.

⁵ Vgl. auch: BMWI - Wirtschaftliche Beziehungen – Südafrika: <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Aussenwirtschaft/Bilaterale-Wirtschaftsbeziehungen/laenderinformationen,did=276610.html> (Zugriff am 21.04.2011).

⁶ Die fünf wichtigsten Lieferländer von Rohöl für Deutschland 2010 waren die Russische Föderation, Großbritannien, Norwegen, Kasachstan und Libyen. Aus der von Piraterie am meisten betroffenen Region um die Straße von

2007 eine Energiepartnerschaft zwischen den beiden Staaten, die angesichts der Bemühungen um einen Ausbau des nigerianischen Gassektors künftig von hoher Bedeutung sein wird.⁷ Das weiter südlich an der westlichen Flanke des Kontinents gelegene Angola nimmt Rang drei der subsaharischen Handelspartner Deutschlands ein. Das Land hat in den letzten Jahren dank der Beendigung des fast drei Dekaden dauernden Bürgerkrieges 2002 und erheblicher Investitionen in den Ölsektor einen regelrechten Boom erlebt: Mit einem jährlichen Wirtschaftswachstum von bis zu 20% gehörte es zeitweise zu den am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt und löste Nigeria 2009 als größter Ölproduzent Afrikas ab.⁸ Gesunkene Ölpreise bremsen zwar seitdem das Wachstum, führten jedoch gleichzeitig zu erheblichen Anstrengungen der Diversifizierung, wobei insbesondere ausländische Investoren angezogen werden sollen.⁹

Im östlichen Teil des Kontinents ist vor allem Kenia, zu dem Deutschland traditionell sehr enge Beziehungen pflegt, von besonderer Bedeutung, sei es im politischen, wirtschaftlichen oder kulturellen Bereich. Letzteres zeigt sich auch daran, dass Deutsche den größten Anteil der das Land besuchenden Touristen ausmachen.¹⁰ Das Handelsvolumen ist zwar, genauso wie der seewärtige Güterumschlag, sehr gering¹¹, aber für die Schiffsbranche sowie aus wirtschaftlichen Aspekten ist Kenia ein wichtiger Standort: Der kenianische Tiefseehafen Mombasa gilt als Knotenpunkt für die internationale Seefahrt in der Region. Er ist dabei nicht nur ein Umschlagplatz für den Transport von Gütern aus lateinamerikanischen Staaten nach Asien oder in den Nahen/Mittleren Osten. Zudem ist er eine entscheidende Anlaufstelle für die Versorgung und den Im- und Export der Binnenländer Ost- und Zentralafrikas, darunter Uganda, Burundi, Ruanda, Südsudan, Äthiopien und v.a. der östliche Teil der Demokratischen Republik Kongo. Auch werden von hier viele Hilfslieferungen und andere Güter nach Somaliaverbracht.¹²

Das Ostafrika vorgelagerte Seegebiet, der indische Ozean, gehört seit einigen Jahren indes zu denen, wo die meisten Angriffe auf Schiffe verzeichnet werden und vor allem die meisten Schiffe und Mannschaften entführt werden. Auch wenn die Handelsdaten zwischen Deutschland und den dortigen Staaten auf kein großes Risiko für die deutsche Schifffahrt hindeuten, so ist der deutsche Schiffsverkehr in der Region nicht unerheblich: Laut einer Umfrage des Verbands deutscher Reeder gab es im Laufe des Jahres 2010 etwa 1700 Fahrten deutsch bereederter und beflaggter Schiffe. Diese fielen je zur Hälfte auf die Nord-Süd-Strecke zwischen dem Persischen Golf und den Häfen Ostafrikas (v.a. Mombasa/Kenia, Dar Es Salaam/Tansania sowie Maputo/Mosambik) und die Ost-West-Strecke zwischen dem indischen Subkontinent und dem Suezkanal.¹³ Dementsprechend machen deutsche Schiffe gerade in dieser Region einen nicht geringen Anteil der von Piraterie Betroffenen aus, wie die laufenden Statistiken unterstreichen: Von den 2010 durch somalische Piraten angegriffenen 219 Schiffen hatten allein 45 einen deutschen Bezug.

Diese Daten zu den für den deutschen Seeverkehr und die deutsche Wirtschaft insgesamt relevanten Regionen bilden einen Teil der Grundlage für die Auswahl der im vorliegenden Papier behan-

Hormuz bezieht Deutschland hingegen nur einen sehr geringen Anteil an Öl. Vgl. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA),

http://www.bafa.de/bafa/de/energie/mineraloel_rohoel/energieinfo_rohoel/2010/dezember.html (Zugriff am 21.04.2011).

⁷ Vgl. GTAI: Nigerias Wirtschaft leidet unter Stromknappheit (11.03.2011), https://www.gtai.de/DE/Content/___SharedDocs/Links-Einzeldokumente-Datenbanken/fachdokument.html?fIdent=MKT201103108000 (Zugriff am 21.04.2011).

⁸ Vgl. <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=AO> (Zugriff am 21.04.2011).

⁹ Vgl. GTAI: Deutsche Unternehmen blicken nach Angola (30.06.2010), http://www.gtai.de/DE/Content/___SharedDocs/Links-Einzeldokumente-Datenbanken/fachdokument.html?fIdent=MKT_201006298012 (Zugriff am 21.04.2011).

¹⁰ Vgl. GTAI: Mombasas zentrale Rolle für Kenias Wirtschaft wächst. http://www.gtai.de/DE/Content/___SharedDocs/Links-Einzeldokumente-Datenbanken/fachdokument.html?fIdent=MKT201010278013 (Zugriff am 21.04.2011).

¹¹ Vgl. GTAI: Wirtschaftsdaten kompakt: Kenia (November 2010), https://www.gtai.de/DE/Content/___SharedDocs/Links-Einzeldokumente-Datenbanken/fachdokument.html?fIdent=PUB201006018088 (Zugriff am 21.04.2011).

¹² Vgl. z.B. http://www.worldportsource.com/ports/KEN_Port_of_Mombasa_1365.php (Zugriff am 21.04.2011).

¹³ Gespräch mit Herrn Dr. Jan-Thiess Heitmann, Verband deutscher Reeder, im Mai 2011.

delten Fallstudien zu den Formen zeitgenössischer Piraterie¹⁴ am Horn von Afrika, im westlichen Afrika und in Südostasien. Denn nicht nur sind die genannten Regionen und Staaten und die ihnen jeweils vorgelagerten Seewege sowohl für die deutsche Schifffahrt als auch für die deutsche Wirtschaft insgesamt von Interesse; darüber hinaus gehören sie zu den Gebieten, in denen aktuell und in der Vergangenheit die höchsten Aktivitäten von Piraten verzeichnet wurden. Eine Analyse der Kontextbedingungen und der Ausprägungen von Piraterie soll als Grundlage dienen, um eine gezielte Risikoanalyse für die deutsche Handelsschifffahrt und Möglichkeiten zur Eindämmung der Piraterie erarbeiten zu können.

Das Arbeitspapier ist dabei folgendermaßen aufgebaut: Im ersten Teil wird dargelegt, welche Definition von Piraterie der Studie als Grundlage dient, und ihre Defizite werden erläutert. Zudem wird die Problematik statistischer Erhebungen sowie der Quellenlage zu Piraterie insgesamt erörtert, um dann einen kurzen Gesamtüberblick zu den aktuellen Risikogebieten auf See zu geben. Dabei ist die Analyse auf die Zeit seit Anfang der 1990er Jahre beschränkt. Grund hierfür ist ein pragmatischer, denn vorher wurden gewaltsame Angriffe auf die internationale Schifffahrt nicht systematisch erfasst bzw. veröffentlicht.

Der zweite Teil bildet den Kern der Studie und befasst sich mit den regionalen Ausprägungen von Piraterie am Horn von Afrika, im westlichen Afrika und in Ost- vor allem aber Südostasien. Angesichts der aktuellen Brisanz liegt der Schwerpunkt dabei auf der von Somalia ausgehenden Piraterie. In einem ersten Schritt wird hier jeweils genauer auf die regionalen Angriffszahlen und Daten eingegangen. In einem zweiten Schritt werden die Kontextbedingungen von Piraterie in den am meisten davon betroffenen Regionen dargelegt, wobei vorrangig geographische, politische, wirtschaftliche wie auch sozio-kulturelle Faktoren einbezogen werden. In einem dritten Schritt werden die Motivationen der Menschen, sich der Piraterie zuzuwenden, erörtert um dann in einem letzten Schritt auf die jeweiligen Organisationsstrukturen und Kapazitäten der Täter einzugehen. Die Analyse lehnt sich somit eng an das im Projekt PiraT verwendete Risikomodell an (Ehrhart/Petretto/Schneider 2010), indem es die zur Bestimmung des Risikos vorgegebenen Faktoren in verschiedenen Kontexten anwendet und analysiert. Allerdings konzentriert sich die Analyse dabei in erster Linie auf die Täter und weniger auf die Verwundbarkeit der Opfer, die zwar immer wieder Eingang in die Untersuchung findet, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt konkreter zu analysieren ist.

Der dritte Teil der Studie setzt sich mit globalen und regionalen Governancestrukturen zur Eindämmung von Piraterie auseinander. Ziel dabei ist es, zum einen die Schwierigkeiten beim Aufbau geeigneter Strukturen zu umreißen und zum anderen einen Einblick in bereits bestehende Ansätze zu geben.

2. Definition, Quellenlage, Risikogebiete

2.1 Definition

Piraterie wurde im Laufe der Geschichte nicht nur auf verschiedene Weise definiert, ihr wurde auch unterschiedliche Bedeutung beigemessen. Wurden zu früheren Zeiten, vor allem zwischen dem 13. und 18. Jahrhundert, private Akteure von staatlichen (oder staatsähnlichen) Autoritäten beauftragt, um in Ermangelung eigener Kapazitäten deren Interessen im maritimen Raum durchzusetzen,¹⁵ so wird Piraterie heute dem Bereich der (organisierten) Kriminalität zugeordnet (UNODC 2010a).

Hinsichtlich der rechtlichen Einordnung von Piraterie müssen verschiedene Ebenen beachtet werden (König/Salomon 2011; Paulus/Comnick 2010; Schaller 2010a, 2010b). Auf internationaler Ebene ist das Seerechtsübereinkommen von 1982 einschlägig, wonach Piraterie einen gewaltsamen Angriff auf ein Schiff darstellt, sei es in Form einer Freiheitsberaubung der Menschen oder einer

¹⁴ Vgl. zur Definition von Piraterie Abschnitt 2.1.

¹⁵ Vgl. z.B. Elleman/Forbes/Rosenberg 2010; Jopp/Kaestner 2011; Kempe 2009; Toll 2006 (siehe auch FN 29).

Plünderung der an Bord befindlichen Wertgegenstände und Güter. Als Pirat gilt dabei nicht nur derjenige, der den Angriff durchführt. Bereits die „freiwillige Beteiligung am Einsatz eines Schiffes oder Luftfahrzeugs in Kenntnis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, dass es ein Seeräuberschiff ist“ (SRÜ, Art. 101)¹⁶ wird als Piraterie gekennzeichnet, genauso wie die Anstiftung zum Angriff oder jede absichtliche Erleichterung eines solchen.

Damit die Definition und die daraus folgenden Ermächtigungen zum Umgang mit der Piraterie Verdächtigen zum Tragen kommen, sind laut SRÜ allerdings bestimmte Bedingungen zu erfüllen: Der Angriff muss a) von einem anderen Schiff erfolgen, er muss b) auf der hohen See oder der ausschließlichen Wirtschaftszone, also nicht in den Küstengewässern von Staaten, stattfinden und er muss c) zu privaten Zwecken ausgeführt werden. Treffen all diese Voraussetzungen zu, dann berechtigt die Konvention jedes Kriegsschiff bzw. jedes erkennbar im Staatsdienst stehende Schiff der Piraterie verdächtige Schiffe zum Anhalten zu bewegen, zu durchsuchen und Verdächtige gegebenenfalls in Gewahrsam zu nehmen (Schaller 2010a).

Die im SRÜ kodifizierten Regelungen zur Bekämpfung von Piraterie gelten mittlerweile als Völkerergewohnheitsrecht, erlegen den Staaten aber größtenteils keine Pflichten zur Bekämpfung auf. Straftatbestände müssen jedoch in den meisten Rechtsordnungen in nationales Recht übertragen werden, um Wirkung zu entfalten (Schaller 2010a, b). Dies hat sich insbesondere angesichts der somalischen Piraten zunehmend als Hindernis einer effektiven Bekämpfung von Piraterie herausgestellt. Denn da dieser Schritt bislang nicht von allen Staaten durchgeführt wurde, verzögert sich mitunter der strafrechtliche Umgang mit der Piraterie Verdächtigen oder wird ganz verhindert.

Ein weiteres Problem der Definition ist, dass ihre Beschränkungen nicht nur die analytische Einordnung von Akteuren als Piraten, sondern zudem einen einheitlichen und zielgerichteten (v.a. strafrechtlichen) Umgang mit zeitgenössischen Piraten erschwert: Erstens finden viele Angriffe in Territorialgewässern statt und werden daher nicht von der Definition erfasst. Dies behindert die Strafverfolgung, v.a. wenn die Piraten sich nach Angriffen in Küstengewässer einzelner Staaten zurückziehen und eine direkte Verfolgung von Sicherheitskräften anderer Staaten von der hohen See aus i.d.R. ohne explizite Zustimmung des jeweiligen Küstenstaates nicht möglich ist. Zweitens wird die statistische Erfassung durch die Definition erschwert, da Angriffe auf die Schifffahrt, so sie innerhalb der als 12 Meilen Zone anerkannten staatlichen Küstengewässer stattfinden, aus völkerrechtlicher Perspektive nicht als Angriffe von Piraten einzuordnen sind und somit entweder nicht gemeldet oder erfasst werden. Die Beschränkung der Definition auf private Motive der Akteure erschwert drittens zuweilen sowohl die statistische Einordnung als auch die rechtliche Ahndung: denn nicht immer ist die Motivationslage der Angreifer eindeutig zu klären. So können beispielsweise politisch motivierte Angriffe auch mit der Hoffnung auf finanziellen Profit gekoppelt sein oder aber erbeutete Gelder wiederum politisch motivierten Akteuren zur Verfügung gestellt werden.¹⁷

Die Entscheidung, diese Einschränkungen der Piraterie-Definition im SRÜ dennoch vorzunehmen, kann auf zweierlei Überlegungen zurückgeführt werden: Zum einen sollten politisch motivierte Angriffe von der Definition ausgenommen werden, da diese auch von staatlichen Akteuren ausgehen können und somit aus Sicht der Unterzeichner einen anderen Sachverhalt darstellten als private Handlungen. Die Unterscheidung basierte auf der Anerkennung der Tatsache, dass Piraterie immer wieder auch im Auftrag von Staaten erfolgte, um deren Interessen im maritimen Raum durchzusetzen. Mit ihrer Einbindung sollte privates von hoheitlichem Handeln getrennt und dabei zudem verhindert werden, dass Piraterie zwischenstaatliche Konflikte hervorruft. Zudem sollten auf Basis politischer Gründe agierende nichtstaatliche Gruppen (bspw. Aufstandsbewegungen) ausgenommen werden, damit staatliche Akteure nicht unter Berufung auf das Weltrechtsprinzip gegen sie vorgehen könnten (Crockett 1976: 78; Morris 2001: 339f.). Denn laut Hall grenzen nichtstaatliche Oppositionsbewegungen sich darin von Piraten ab, dass sie im Gegensatz zu letzteren keine Feinde *aller* Nationen seien, sondern nur die eines *einzelnen* Staates: „[a] man who acts with a public

¹⁶ Vgl. die Deutschsprachige Fassung des Seerechtsübereinkommens (im folgenden SRÜ): http://www.adm.ch/ch/d/sr/0_747_305_15/index.html (Zugriff am 21.04.2011).

¹⁷ Vgl. hierzu Teil 3, v.a. zu Piraterie in Westafrika/Nigeria aber auch in Südostasien.

object [...] is not only not the enemy of the human race, but he is the enemy solely of a particular state.” (Hall 1890: 255 (part II, ch. 6)). Zum anderen verlangten die Souveränitätsrechte von Staaten eine klare Differenzierung zwischen Eingriffsmöglichkeiten auf hoher See und Territorialgewässern. Um den Schutz der inneren Angelegenheiten von Staaten zu beachten und eine klare rechtliche Abgrenzung in dieser Hinsicht zu gewährleisten, wurden Angriffe in Küstengewässern (nicht aber in der ausschließlichen Wirtschaftszone, vgl. SRÜ Art. 58.2) von der SRÜ-Definition daher ausgenommen.

Die innerhalb des UN Systems mit maritimen Fragen betraute Organisation, die International Maritime Organization (IMO), hat einige der wiederholt angeführten Kritikpunkte aufgenommen und die Definition pragmatisch erweitert.¹⁸ Die Erweiterung hat jedoch keinerlei rechtliche Implikationen, sondern zielt vor allem darauf ab statistische Probleme aufzufangen. So unterscheidet sie in direkter Anlehnung an Art. 101/SRÜ zwischen Angriffen auf hoher See („Piracy“) und solchen, die in den Hoheits-, Binnen- oder Archipelgewässern von Staaten stattfinden („Armed robbery against ships“).¹⁹

Dieses Papier lehnt sich an die kombinierte Definition der IMO an – sowohl aus praktischen als auch wissenschaftlichen Überlegungen: Aus praktischer Perspektive ist festzustellen, dass die öffentlich zugänglichen und vor allem umfassendsten statistischen Erhebungen zu Angriffen auf den Seeverkehr auf der pragmatischen Definition der IMO aufbauen. Dies sind zum einen die Erhebungen der IMO selbst, die seit 1984 geführt, aber erst seit den 1990er Jahren veröffentlicht werden.²⁰ Die zweite statistische Sammelstelle, die bereits vor der IMO eine ähnlich ergänzte Definition²¹ benutzt, 2010 deren erweiterte Form jedoch übernommen hat (ICC-IMB 2010: 3), ist das seit den 1980er Jahren bestehende ICC International Maritime Bureau (IMB), eine auf Seesicherheit spezialisierte Abteilung der Internationalen Handelskammer (International Chamber of Commerce (ICC)). Das 1992 eröffnete Piracy Reporting Center des IMB (IMB-PRC) sammelt und veröffentlicht regelmäßig Daten zu Piratenangriffen weltweit und gilt, neben der IMO, als primäre Anlaufstelle für Schiffseigner und Seeleute, um versuchte oder tatsächliche Angriffe zu melden und auf dieser Basis selbst laufend aktualisierte Informationen darüber zu erhalten, welche Seegebiete als riskant erscheinen.²² Die Statistiken der IMO basieren in weiten Teilen auf den Angaben des IMB-PRC. Ein weiterer Anlass zur Verwendung der erweiterten Definition von IMO und IMB entspringt der Annahme, dass es sowohl aus wissenschaftlicher als auch aus politischer Perspektive sinnvoll ist, zwischen den Tatorten in einem Staat de jure unterstehenden Gewässern und der hohen See zu unterscheiden: denn beide Fälle ziehen andere Konsequenzen nach sich was den Umgang mit den Straftätern, aber auch die Möglichkeiten einer Prävention und langfristigen Einhegung dieser Kriminalitätsform angeht. Darüber hinaus finden viele Angriffe auf Schiffe in Territorialgewässern statt und stellen daher ein Problem für die internationale Seefahrt dar, gleichgültig welche Rechtsinstitution als dafür zuständig erklärt wird.

¹⁸ Für die Aktivitäten der IMO zur Bekämpfung von Piraterie: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx> (Zugriff am 21.04.2011).

¹⁹ 2000 wurde erstmals der Sachverhalt der Piraterie um den des bewaffneten Überfalls zur See ergänzt. Vgl. Draft Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, MSC/Circ.984, 20 December 2000. http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=877/984.pdf (Zugriff 21.04.2011). Im Jahr 2010 wurde dann die Erweiterung aufgenommen, in der explizit festgehalten wird, dass letztere nicht nur die der Küste vorgelagerten Hoheitsgewässer, sondern auch interne Gewässer betrifft: „Armed robbery against ships“ means any of the following acts: 1. any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2. any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above”, IMO Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships (Resolution A.1025(26), Annex, paragraph 2.2), 18.01.2010.

²⁰ Jährliche Berichte mit einer Auswertung der Daten werden vom IMO Sekretariat seit 1996 zusammengestellt.

²¹ „For statistical purposes the IMB defines Piracy as: ‘An act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act’. This definition thus covers actual or attempted attacks whether the ship is berthed, at anchor or at sea. Petty thefts are excluded unless the thieves are armed.“ (ICC-IMB 2001: 1)

²² Neben der Veröffentlichung von vierteljährlichen und jährlichen Berichten zu Angriffen auf die Schifffahrt weltweit (seit 1995) finden sich auf der Webseite des IMB-PRC auch ständig aktualisierte Daten zum Thema, vgl. http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12 (Zugriff am 22.04.2011).

Piraterie wird daher im Folgenden verstanden als ein von privaten, also nicht im Staatsauftrag stehenden, Akteuren durchgeführter oder herbeigeführter Angriff auf ein Schiff, sei es innerhalb der Küstengewässer eines Staates oder auf hoher See. Die dabei primär von den Angreifern verfolgte Absicht ist es, einen materiellen Gewinn zu erzielen.

Wie zu zeigen sein wird, ist Piraterie dabei nicht immer gleich Piraterie. Der Begriff dient vielmehr als Oberkategorie für verschiedene Straftatbestände, die sich von Diebstahl und bewaffnetem Raub über erpresserische Geiselnahme bis hin zu Totschlag und Mord erstrecken – allerdings allesamt im maritimen Raum stattfinden.

2.2 Problematik Statistischer Daten und anderer Quellen zu Piraterie

Allerdings ist einschränkend festzuhalten, dass statistische Angaben, egal in welcher Region und egal ob von IMB-PRC, IMO oder von anderen Akteuren²³ erhoben, nur unter Vorbehalt gelesen und verwendet werden sollten. Diese Vorsicht ist aus mehreren Gründen geboten: Erstens ist die stetige Zunahme in allen Statistiken einer erhöhten Neigung zur Meldung von Angriffen zuzurechnen: Die statistische Erfassung hat sich seit Beginn der Aufzeichnungen enorm verbessert, zum einen durch Marketingstrategien der Akteure, die ihren Bekanntheitsgrad erweiterten und dadurch mehr Meldungen nach sich zogen, zum anderen durch ein zunehmendes Bewusstsein der Schifffahrtsindustrie, dass gewaltsame Angriffe ein Risiko darstellen und erst deren Meldung Handlungen zu dessen Reduzierung nach sich zieht (Murphy 2007: 23; Bateman 2010a: 739f.).

Zweitens ist gleichzeitig aber zu beachten, dass längst nicht alle Angriffe gemeldet werden und die Dunkelziffer daher als sehr groß gilt. Diverse Gründe können dafür herangezogen werden: Zum einen gehen Kapitäne und Eigner mitunter davon aus, dass eine Meldung keinerlei Vorteil verschafft – von Bord gestohlene Wertsachen beispielsweise werden kaum wieder aufzuspüren sein. Zum anderen besteht in der Branche die Sorge vor einem Ansehensverlust, z.B. wenn Schiffe einer Reederei wiederholt zum Ziel von Angriffen wurden. Nicht zuletzt können Nichtmeldungen auch auf rein rechnerischen Überlegungen der Unternehmer basieren: Erstens besteht die Sorge, dass eine Meldung bei staatlichen Autoritäten zu einer Verzögerung der Geschäfte führt (bspw. wegen polizeilicher Ermittlungen) und zweitens können steigende statistisch erfasste Angriffe in einer Region zu höheren Versicherungskosten führen. Angriffe auf kleine Schiffe, die nicht zur internationalen Handelsflotte gehören, sondern Privateigentümern (wie lokalen Fischern), werden nur selten gemeldet, da den Besitzern schlicht die Kapazitäten zur Meldung fehlen bzw. sie keine Kenntnis darüber haben, wo eine solche zu erstatten wäre (Chalk 2008: 7f.; Young/Valencia 2003: 271f.; Liss 2010a: 25f.).

Drittens sind die regionalen Einordnungen der Angriffe in den Statistiken nicht immer trennscharf und werden Angriffe bei den verschiedenen Institutionen jeweils anders bewertet oder anderen Regionen zugeteilt.²⁴ Auch kann die bloße, unkritische Übernahme statistischer Zahlen zu einer Verfälschung der Realitäten führen: So gab es laut dem jährlichen Report des IMB-PRC beispielsweise während des Jahres 2010 keinen einzigen Piratenangriff im indischen Ozean und lediglich zwei im arabischen Meer. Vergleicht man die Daten aber mit der „Life Piracy Map“²⁵ der gleichen Einrichtung, so zeigt sich, dass die meisten Angriffe jedoch genau in diesen zwei Gewässern stattgefunden haben. Diese statistische ‚Schiefelage‘ rührt daher, dass das IMB-PRC Angriffe, die soma-

²³ Es gibt mittlerweile eine Reihe von Institutionen, die Daten zu Piratenangriffen sammeln, allerdings greifen diese in der Regel zu einem großen Teil auf die Daten von IMB oder IMO zurück, ergänzen sie zum Teil aber durch eigene Erhebungen. Zum einen sei hier Information Sharing Centre (ISC) des Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) genannt (www.recaap.org), das seit 2006 Angriffe im südostasiatischen Raum erfasst und auswertet. Zudem erheben die in der Region stationierten Militärkräfte ihre eigenen Daten, so zum Beispiel die EU NAVFOR Atalanta, NATO Operation Ocean Shield sowie das US Office of Naval Intelligence (http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_64) sowie nationale Institutionen, in Deutschland beispielsweise die Bundespolizei, zu weltweiten Angriffen eigene Statistiken. Davon ist ein Großteil jedoch unter Verschluss. Auch werden Daten von privaten Anbietern aus dem Sicherheits- und Risikoanalysebereich gesammelt und kommerziell angeboten.

²⁴ Vgl. für ein Beispiel Abschnitt 2.3.

²⁵ <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map> (Zugriff am 10.05.2011).

lischen Piraten zugerechnet werden, vorrangig unter „Somalia“ einordnet. Zudem verschleiern die reinen Zahlen die Diversität der Angriffe: Die (versuchten und erfolgten) 455 Angriffe, die bspw. für das Jahr 2010 dem IMB-PRC gemeldet wurden, enthalten gleichermaßen einfache Diebstähle wie Entführungen mit Todesfolge. Gleiches gilt für die Statistiken der IMO. Die bloßen Zahlen sagen daher wenig über das eigentliche Risiko aus, weder für die Mannschaften noch für die Schiffseigner oder für die Wirtschaft insgesamt.²⁶

Nicht zuletzt kann trotz der Einschränkung der (von IMO und IMB-PRC übernommenen) UNCLOS Definition auf private Motive eine politische Motivation bei vielen Angriffen nicht ausgeschlossen werden. Manche Angriffe, die in den Datenbanken Piraten zugerechnet werden, können auch auf politische Motive zurückgeführt werden, allerdings sind hierfür tiefgehende Recherchen vor Ort nötig um die Sachverhalte offenzulegen.²⁷ Eine klare Trennung in politische und ökonomische Motivationen ist zudem oftmals gar nicht möglich, wie die Beispiele aus den Regionen im nächsten Abschnitt zeigen werden. Sämtliche im Folgenden angeführten Statistiken stellen daher lediglich Richtwerte dar, die Trends aufzeigen können, jedoch im seltensten Fall ein klares Abbild der Realität liefern.

Neben den Unzulänglichkeiten der statistischen Erfassung ist auch die darüber hinaus gehende Quellenlage zu Piraterie bislang nicht zufriedenstellend. Zwar gibt es verschiedene Studien, die Piraterie als Bedrohung für die internationale Schifffahrt darstellen (vgl. z.B. Chalk 2008; Murphy 2007). Allerdings gibt es nur sehr wenige auf empirischen Forschungen basierenden Fallstudien zu den treibenden Faktoren, den Motivationen, Kapazitäten und Organisationsstrukturen von Piraten. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass Forschungen zu kriminellen Aktivitäten von Natur aus äußerst diffizil sind: Die Täter sprechen nur selten über ihre Tätigkeit und geben vor allem kaum Informationen heraus, die in der Folge entweder ihr Geschäftsmodell beeinträchtigen oder ihnen selbst schaden könnten. Zum anderen findet Piraterie meist in Kontexten statt, die als unsicher gelten, sodass sich nur wenige Forscher dorthin begeben. Darüber hinaus war Piraterie – wie auch maritime Sicherheit im Allgemeinen – bislang ein insbesondere von politologischer, aber auch ethnologischer und soziologischer Seite eher unbeachtetes Thema. Während es mittlerweile zumindest einige Forschungsarbeiten gibt, die sich mit der Geschichte, der soziokulturellen Einbettung und den Hintergründen von Piraterie in südostasiatischen Staaten und Gewässern befassen (vgl. z.B. Eklöf 2006; Elleman/Forbes/Rosenberg 2010; 2010; Lehr 2007; Liss 2007, 2010a; Ong-Webb 2006; Young/Valencia 2003; Young 2007), gibt es kaum auf Primärforschung basierende Arbeiten zu Piraten in Somalia und wenig bis gar keine zu Piraten, die im Golf von Guinea oder an den Küsten oder Häfen lateinamerikanischer Staaten aktiv sind. Dies liegt natürlich an den Gegebenheiten vor Ort, die Forschungsreisen erschweren. Somalia ist dabei besonders hervorzuheben, denn hier gilt das Risiko für Ausländer als sehr hoch, Opfer einer Gewalttat zu werden, sei es Raub, Entführung oder Mord. Nur wenige Wissenschaftler sind daher in den letzten zehn Jahren tatsächlich in eines der drei Territorien Somalias vorgedrungen, um dort Forschung zu betreiben und noch weniger haben sich speziell mit dem Problem der Piraterie befasst. Allerdings ist spätestens seit 2008 ein enormer Anstieg an Forschungsarbeiten in diesem Bereich zu verzeichnen, auch wenn sich nach wie vor nur die wenigsten Forscher nach Somalia, insbesondere die von Piraterie betroffenen Gebiete selbst, vorwagen.²⁸ Darüber hinaus kann der Mangel an genuiner Forschung zu Piraterie zudem schlicht der Prioritätensetzung zugerechnet werden: Genau wie im östlichen ist Piraterie auch im westlichen Afrika, insbesondere Nigeria, nur ein minimales Sicherheitsproblem verglichen mit den anderen (sicherheits-) politischen oder sozioökonomischen Herausforderungen dort. Aus diesem Grunde befassen sich Forscher hier weniger mit Piraterie als mit den Problemen des Landes selbst, wie z.B. den Konflikten im Nigerdelta (Asuni 2009; Osaghae 2011; Ukiwo 2007; Uzodike/Isike 2009). Es gibt daher nur sehr wenige Arbeiten von Regionalexperten, die sich explizit mit dem Thema der Piraterie befasst haben (Tull 2010). Die wenigen Analysen, die es konkret

²⁶ Vgl. hierzu auch Bateman 2010.

²⁷ Für eine solche Analyse siehe z.B. Liss 2010.

²⁸ Vgl. zur sozialen und politischen Lage in Somalia gesamt: Bradbury 2010; Bradbury/Healy 2010; Hoehne/Luling 2010; Hoehne 2006, 2009; Matthies 2005, 2010; Terlinden 2008; Terlinden/Renders 2010 und zur somalischen Piraterie im besonderen: Bruton 2010; Hansen 2009, 2011; Marchal 2011; Matthies 2009; Menkhaus 2009; Middleton 2008; Murphy 2007, 2009, 2011.

zu Piraterie im westlichen Afrika gibt, werden von Instituten erstellt, die Risikoanalysen für die Wirtschaft zu ihrem Geschäftsbereich gemacht haben (Hansen/Steffen 2011). Für Lateinamerika kann die gleiche Einschätzung herangezogen werden (Brombacher/Maihold 2010).

Ein ähnliches Defizit lässt sich hinsichtlich der von Piraterie Betroffenen feststellen: Es gibt weder genaue Daten, noch Analysen, welche Staaten und welche Branchen besonders von Piraterie betroffen sind. Zwar führt das IMB-PRC in seinen vierteljährlich öffentlich zugänglichen Berichten in tabellarischer Form die am meisten betroffenen Staaten gemäß Flagge und Nationalität des Eigners auf. Jedoch geht daraus nicht hervor, in welchen Regionen die Schiffe angegriffen wurden. In den ausführlichen Berichten einzelner Angriffe ist wiederum nur der Flaggenstaat, nicht aber die Nationalität des Eigners (oder die der Mannschaftsmitglieder)²⁹ angegeben. Von deutscher Seite gibt es zwar einen vierteljährlichen Report zu Piraterie, der von der Bundespolizei See herausgegeben wird und auch die Fälle auflistet, in denen deutsche Schiffe oder deutsches Personal betroffen waren. Jedoch beschränkt sich die über die von IMO und IMB-PRC hinausgehende Auswertung der Daten zur deutschen Betroffenheit auf die Region am Horn von Afrika, und dies auch erst seit dem Jahr 2010. Genaue Zahlen zu der Betroffenheit der deutschen Schifffahrt vor asiatischen, lateinamerikanischen oder westafrikanischen Küsten sind bislang nicht verfügbar.

2.3 Risikogebiete weltweit – ein Überblick

Gewaltsame Angriffe auf Schiffe können grundsätzlich jederzeit und überall stattfinden. Allerdings zeigt sich nicht erst seit der statistischen Erfassung durch IMO und IMB-PRC, dass bestimmte Regionen anfälliger sind für die Aktivitäten von Piraten als andere: Seit Anbeginn der Seefahrt waren es immer wieder dieselben Regionen, in denen ein erhöhtes Risiko für Seeleute und ihre Schiffe bestand, durch Piraten angegriffen zu werden. Dazu zählen vor allem die Karibik, der indische Ozean sowie die Gewässer Südostasiens, hier insbesondere die Küsten Indonesiens, der Philippinen und Vietnams und, vorrangig von diesen Staaten ausgehend, der Großraum des südchinesischen Meers. Sowohl das Mittelmeer als auch der Nordatlantik wurden zwar zeitweise auch von Piraten unsicher gemacht, allerdings liegt dies nun bereits mehrere Jahrhunderte zurück.³⁰

Seit den 1990er Jahren haben sich Piraterieaktivitäten auf drei Großregionen konzentriert: Südostasien (insbesondere die Straße von Malakka, die Straße von Singapur sowie das südchinesische Meer), die Küsten des Horns von Afrika und den angrenzenden Indischen Ozean sowie den Golf von Guinea an der Westküste Afrikas.

Mit von IMB-PRC und IMO jeweils 469 bzw. 471 versuchten und tatsächlichen verzeichneten Angriffen weltweit, war 2000 nach wie vor das Jahr mit der höchsten Rate an Piraterieaktivität. Damals lag der Schwerpunkt noch in Ost- und Südostasien, insbesondere vor der Küste Indonesiens (119 Angriffe), in der Straße von Malakka (75 Angriffe), vor den Küsten Bangladeschs (55

²⁹ Einen ersten Versuch, die humanitären Kosten von Piraterie am Horn von Afrika aufzuschlüsseln, indem die Betroffenheit der Seefahrer wie auch der somalischen Bevölkerung analysiert werden, hat das Forscherteam der One Earth Future Foundation unternommen, vgl. Hurlburt 2011.

³⁰ Vgl. zur Geschichte der Piraterie in unterschiedlichen Regionen und aus unterschiedlichen Perspektiven: Elleman/Forbes/Rosenberg 2010; Kempe 2009; Jopp/Kaestner 2011; Risso 2001; Silverstein 2005; Toll 2006. Nur in seltenen Fällen kommt es auch heute noch zu Überfällen auf Schiffe im Mittelmeer: 2008 wurde eine Yacht vor Korsika überfallen wobei Bargeld im Wert von 100.000 britischen Pfund gestohlen wurde. Die Angreifer konnten entkommen, ihre Herkunft wurde nicht festgestellt (IMO MSC.4/Circ.125, <http://www.dailymail.co.uk/news/worldnews/article-1049019/Armed-pirate-gang-storm-luxury-20m-Mediterranean-yacht-rob-guests-100-000.html>); im Dezember 2010 wurde ein deutsch beflaggtes RoRo- (Roll-on-roll-off) Schiff im Hafen von Said (Ägypten) von 20 schwer bewaffneten Männern überfallen. Die Polizei griff ein, aber den Angreifern gelang nach einer kurzen gewaltsamen Auseinandersetzung die Flucht (MSC.4/Circ. 165, ICC-IMB 2011 sowie <http://www.seanews.com.tr/article/TURSHIP/HOTN/46367/>; Mitte März 2011 wurde der Libysche Öltanker Anwaar Afriqya vor Libyen von in Militäruniformen gekleideten Männern entführt. Dieser Fall wurde von der IMO in die Statistik für März aufgenommen, auch wenn die Entführung aller Wahrscheinlichkeit nach mit den dortigen bewaffneten Auseinandersetzungen zwischen Regierung und Rebellen in Zusammenhang steht. Über den Verbleib des Schiffes ist bislang noch nichts bekannt, vgl. Bloomberg: Libya Says Oil-Product Tanker Hijacked in Mediterranean, 16.03.2011, <http://www.bloomberg.com/news/2011-03-16/libya-says-oil-product-tanker-hijacked-in-mediterranean-1-.html> (Zugriffe am 21.05.2011).

Angriffe, die meisten davon im und um den Hafen von Chittagong) und Indiens (35 Angriffe).³¹ Die Gewässer um das Horn von Afrika waren noch vergleichsweise ruhig mit 13 Angriffen im südlichen Arm des Roten Meers und neun vor Somalia und Djibouti, während an der Küste Westafrikas bei IMO und IMB über 30 Angriffe gemeldet wurden, davon knapp ein Drittel vor bzw. ausgehend von der Küste Nigerias. Nachdem in den Folgejahren weltweit etwas weniger Angriffe verzeichnet worden waren (2001: 335, 2002: 370), schnellten die Zahlen 2003 laut IMB-PRC wieder auf 445 (452 laut IMO) hoch. Der regionale Schwerpunkt lag auch hier noch in Südostasien, wo dem IMB 121 Angriffe allein vor der Küste Indonesiens gemeldet wurden, zudem 28 in der Straße von Malakka. Während das IMB für 2003 lediglich zwei Angriffe im Südchinesischen Meer verzeichnete, war dieses Gewässer Spitzenreiter bei der IMO mit 152 Angriffen. Der Unterschied rührt daher, dass beim IMB-PRC diese vor allem Indonesien zugeordnet worden sind, während die IMO keine Zuordnung zu einzelnen Staaten in ihren jährlichen Berichten vornimmt. Die Gewässer vor Nigeria und Indien waren mit 39 beziehungsweise 27 Angriffen ebenso unter den Brennpunkten des Jahres 2003.

Seither haben sich die Schwerpunkte deutlich verschoben: Seit 2008 wird ein Großteil der weltweit gemeldeten Angriffe somalischen Piraten zugerechnet. Deren Operationsgebiet erstreckt sich dabei mittlerweile vom Roten Meer über den Golf von Aden, die Küste Omans und das Arabische Meer über den gesamten Indischen Ozean hinweg bis hin zu den Seychellen und die Küste Indiens. Weitere Brennpunkte sind die Küsten Indonesiens sowie das Südchinesische Meer (vor allem dessen südlicher Teil), wo die Angriffszahlen in den letzten zwei Jahren deutlich gestiegen sind. Die Straße von Malakka, das Sorgenkind der maritimen Branche in den 1990er Jahren und zu Beginn des neuen Millenniums, kann hingegen mit lediglich jeweils zwei Angriffen in den letzten drei Jahren beinahe schon als piratenfreie Zone bezeichnet werden. Trotz eines leichten Rückgangs der Angriffe seit 2008 werden auch im Golf von Guinea weiterhin Schiffe Opfer von Überfällen, insbesondere vor der Küste Nigerias und, seit Frühjahr 2011, vor dessen Nachbarland Benin. Vor den Küsten Lateinamerikas (v.a. Brasilien, Kolumbien, Peru, Venezuela) wurden zwar ebenso wiederholt Angriffe, vor allem Raubüberfälle auf Handels- und Fischereischiffe sowie Yachten gemeldet, allerdings lag die Quote nie höher als 13 Angriffe pro Jahr, wie beispielsweise vor Peru im Jahre 2009. Ein Großteil dieser Angriffe findet entweder in den Küstengewässern statt, wenn die Schiffe vor Anker oder im Hafen liegen, oder aber in den weitverzweigten Binnengewässern, die die Hauptverkehrswege für Güter und Personen insbesondere für die Amazonasanrainer darstellen. Sie haben daher bislang kaum den internationalen Seeverkehr oder die deutsche Warenkette beeinträchtigt und werden somit in dieser Studie nicht weiter behandelt.³² Da die europäischen und nordamerikanischen Gewässer weitgehend als piratenfrei gelten, werden auch diese im Folgenden nicht berücksichtigt.

³¹ Die in den Annual Reports der IMO veröffentlichten Statistiken ordnen die Angriffe vorzugsweise Großregionen zu. Daher basieren die hier angegebenen Länderbezogenen Daten im Folgenden aus den etwas detaillierter gehaltenen jährlichen Reports des ICC-IMB. Auf große Abweichungen zwischen den Statistiken der beiden Organisationen wird dabei hingewiesen.

³² Vgl. für einen Überblick der Piraterie in den Gewässern Lateinamerikanischer Staaten: Brombacher/ Maihold 2010.

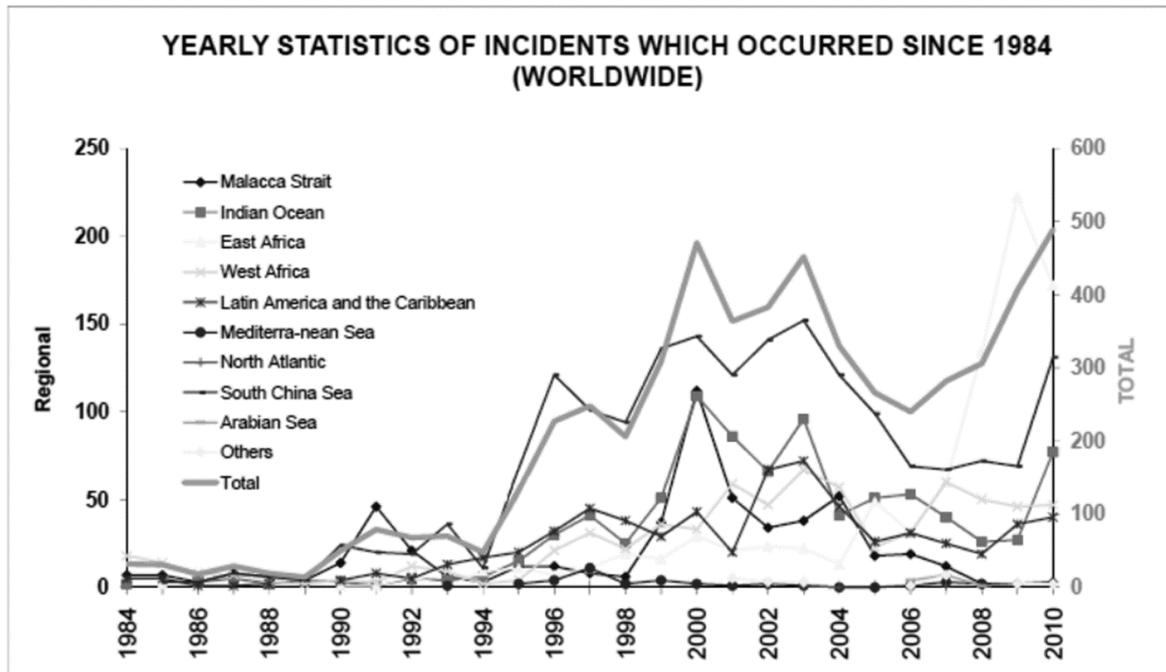
Tabelle 1: Piratenangriffe weltweit 1991-2010 (ICC-IMB)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ø
Indonesien	55	49	10	22	33	57	47	60	115	119	91	103	121	94	79	50	43	28	15	40	1231
Straße von Malakka	32	7	5	3	2	3	0	1	2	75	17	16	28	38	12	11	7	2	2	2	265
Malaysia	1	2	0	4	5	5	4	10	18	21	19	14	5	9	3	10	9	10	16	18	183
Philippinen	0	5	0	5	24	39	16	15	6	9	8	10	12	4	0	6	6	7	1	5	178
Südchinesisches Meer	14	6	31	6	3	2	6	5	3	9	4	0	2	8	6	1	3	0	13	31	153
China	0	0	1	6	31	9	5	2	0	2	0	0	1	3	4	1	0	0	1	1	67
Ostchinesisches Meer*	0	1	10	6	0	1	1	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	23
HongKong;Luzon;Hainan	0	0	27	12	7	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51
Indien	0	5	1	0	8	11	15	12	14	35	27	18	27	15	15	5	11	10	12	5	246
Bangladesch	0	0	0	2	2	4	9	9	25	55	25	32	58	17	21	47	15	12	18	23	373
Nigeria	0	0	2	0	1	4	9	3	12	9	19	14	39	28	16	12	42	40	29	19	298
Kamerun	0	3	0	0	0	0	3	5	3	2	7	5	2	4	2	1	0	2	3	5	47
Guinea	0	0	0	1	1	2	3	2	6	6	3	2	4	5	1	4	2	0	5	6	53
Somalia	0	1	1	1	14	4	5	9	14	9	8	6	3	2	35	10	31	19	80	139	391
Rotes Meer/Golf v. Aden**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	11	11	18	8	10	10	13	92	117	53	356
Indischer Ozean**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	4
Arabisches Meer**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	2	4	0	1	2	15
Golf von Oman**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	5	0	9
Brasilien	0	4	3	7	17	16	15	10	8	8	3	6	7	7	2	7	4	1	5	9	136
Ecuador	0	2	0	3	0	3	10	10	2	13	8	12	2	1	0	1	0	2	2	3	72
Kolumbien	0	0	1	0	0	3	0	4	4	1	1	7	10	5	2	2	0	1	5	3	50
Peru	0	0	0	0	1	2	1	1	2	4	1	6	7	5	6	9	6	5	13	10	79
Venezuela	0	0	0	0	0	1	3	1	6	3	1	8	13	7	2	4	1	3	5	7	65
Weltweit	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445	5445

*Das Ostchinesische Meer wird in den IMB Berichten nur bis 2007 angeführt, bereits ab 2002 wurden dort keine Angriffe mehr verzeichnet.
 **Die Angriffe im Indischen Ozean, Golf von Aden, Arabischen Meer, Rotes Meer und im Golf von Oman werden somalischen Piraten zurechnet.

Quelle: ICC-IMB 1992-2011, eigene Länderauswahl

Abbildung 1: Piratenangriffe weltweit 1984-2010 (IMO)



3. Ausgewählte Risikogebiete: Kontextbedingungen, Motivationen, Organisationsstrukturen und Kapazitäten der Piraten

Die im vorherigen Abschnitt vorgestellten Daten machen deutlich, dass Piraterie besonders in den Seegebieten betrieben wird, an denen die weltweit wichtigsten Handelswege vorbeiführen. Allerdings weisen die verschiedenen Regionen äußerst differenzierte Ausprägungen der Piraterie auf, die im folgenden Kapitel dargelegt und auf Basis ihrer jeweiligen Kontextbedingungen erläutert werden sollen.

3.1 *Golf von Aden/Indischer Ozean*

Piraterie vor der Küste des sogenannten Horns von Afrika und im angrenzenden indischen Ozean hat in den letzten Jahren nicht nur die meisten Schlagzeilen hervorgebracht, sondern zudem zu einer bis dato ungekannten Kooperation auf internationaler Ebene im maritimen Raum geführt. Grund ist die Ausrichtung der hier aktiven Piraten – ihre Spezialisierung auf Menschenraub und die Erpressung von Lösegeldern.

3.1.1 *Zahlen & Daten*

Dabei ist Piraterie am Horn von Afrika eine relative junge Erscheinung. Zwar galt das angrenzende Seegebiet des indischen Ozeans gemeinsam mit dem Persischen Golfs in der Geschichte, vor allem zwischen dem Ende des 15. und des 18. Jahrhunderts, als Brennpunkt für Piraterie (Kempe 2010). Dabei wurde Piraterie allerdings nie in großem Stil direkt ausgehend von der somalischen Küste betrieben. Somalia diente Piraten aus anderen Gegenden zwar als Zwischenstation, in Geschichtsbüchern findet sich jedoch kein bedeutender Niederschlag zu genuin somalischer Piraterie; auch gibt es keinerlei Hinweise darauf in der mündlich überlieferten Geschichte Somalias (Hansen 2011: 3).

Während des 20. Jahrhunderts gab es keine nennenswerten Meldungen von Angriffen aus dieser Region. In den 1980er Jahren wurde der Seeverkehr dann gleich von verschiedenen Seiten bedroht: Einerseits wurden Angriffe durch die sich damals im Unabhängigkeitskrieg mit Äthiopien befindli-

che Eritrean People's Liberation Front (EPLF) ausgeführt. Ihr Ziel war es, ein Anlegen von Schiffen in den damals äthiopischen Häfen am roten Meer (vor allem Asseb) zu verhindern, zum einen um Nachschublieferungen zu unterbinden, zum anderen da der Zugang zum Meer und damit v.a. die Kontrolle der Häfen ein entscheidendes Interesse beider Konfliktparteien war (Marchal 2011; ICG 2003). Diese Angriffe hörten jedoch auf, nachdem Eritrea die Unabhängigkeit erreichte. Auch können sie gemäß oben vorgestellter Definition kaum als Piraterie bezeichnet werden, da sie allein auf politischen Motivationen basierten. Ähnlich verhält es sich mit den Angriffen, die damals von somalischem Territorium aus initiiert wurden: Zwischen 1989 und 1991 attackierte das im Norden Somalias gegen den damaligen Diktator Siad Barre aufbegehrende Somali National Movement (SNM) nicht nur dessen Einheiten an Land, sondern versuchte, ähnlich wie die EPLF, den Schiffsverkehr vor allem im Hafen Berbera zu behindern, um dem Barre Regime zu schaden. Da für die Freilassung der Schiffe gleichzeitig wiederholt Lösegeld verlangt wurde und ihre geladenen Waren konfisziert und anschließend verkauft wurden, können diese Angriffe, obwohl ursprünglich politisch motiviert, zumindest zum Teil ebenso als profitorientierte Piratenangriffe interpretiert werden (Hansen 2009, 2011; Marchal 2011; Murphy 2011: 11).

Zudem kam es andererseits bereits in den 1980er und 1990er Jahren zu Auseinandersetzungen zwischen Fischern, denen entweder der Fang geraubt wurde oder somalische Fischer versuchten, sich gegen internationale Fischereischiffe zur Wehr zu setzen, die in den ungeschützten Gewässern auf Fang gingen (Matthies 2009; Mahnkopf 2010; Murphy 2011; Waldo 2009; Weir 2009). Die Auseinandersetzungen fanden von beiden Seiten unter Einsatz von Waffengewalt statt. Neben Fischereischiffen wurden zu jener Zeit bereits wiederholt Handelsschiffe sowie Yachten angegriffen mit der Absicht, Lösegeld zu erpressen (Hansen 2009, 2011; Murphy 2011: 12f.). Die Angriffe gingen dabei vorrangig von der nordöstlichen Spitze des Landes, dem heutigen Puntland sowie in seltenen Fällen von der südöstlichen Küste um Mogadishu und die Hafenstadt Kismayo aus (Marchal 2011: 34f.; Murphy 2011: 14).

Analysen der vorliegenden Daten durch IMB-PRC und IMO zeigen zwar, dass zwischen 1989 und 2000 Piratenangriffe vor den Somalias Küsten, verglichen mit anderen Regionen – vor allem Südostasien – noch eher selten stattfanden (vgl. auch Hansen 2009; International Expert Group on Piracy off the Somali Coast (2008)). Jedoch zeichnete sich damals bereits die Konzentration der Piraten auf das Geschäft der Entführung ab, wie die Berichte des IMB-PRC ab 1995 belegen (ICC-PRC 1995-2001) – mit steigender Tendenz während der ersten Dekade des neuen Jahrtausends.³³ Im seinem Jahresbericht von 2005 berichtete das IMB erstmals, dass die somalischen Piraten für die Ausführung von Angriffen auch Mutterschiffe verwendeten, die ihre Operationsbasis auf hoher See stark ausweiteten (ICC-IMB 2006: 15f.) – eine Vorgehensweise, die laut Murphy bereits seit den frühen 1990er Jahren verbreitet war (Murphy 2011: 12ff.). Insbesondere der mit Panzerfäusten erfolgte Angriff auf das Kreuzfahrtschiff *Seaborn Spirit*³⁴ sowie die Entführung der für das World Food Program fahrende *MV Semlow*³⁵ riefen große internationale Besorgnis hervor (ICC-IMB 2006; Münchener Rück 2005). Der Rückgang der Angriffe im darauf folgenden Jahr wird in direkten Zusammenhang mit den infolgedessen verstärkten Patrouillen internationaler Militäreinheiten, erhöhten Vorsichtsmaßnahmen auf Schiffen sowie – allem voran – dem landeinwärts erfolgten Durchgreifen der 2006 an die Macht gekommenen Union der islamischen Gerichtshöfe zugeschrieben (ICC-IMB 2007: 16f.). Nach deren Vertreibung im Dezember 2006 durch äthiopische Truppen kam es wieder zu vermehrten Angriffen auf den Seeverkehr in der Region, und im Jahr 2007 führte Somalia schließlich mit 11 Entführungen und 154 Geiseln die weltweite Statistik der Entführungs-

³³ BBC News: Somali pirates 'demand \$1m for ship', 12.08.2002, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/2187862.stm> (Zugriff am 21.04.2011).

³⁴ BBC News: Cruise ship repels Somali pirates, 05.11.2005, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/4409662.stm> (Zugriff am 21.04.2011).

³⁵ Das WFP stellte während der drei Monate andauernden Geiselnahme die Fahrten nach Somalia ein, war die *MV Semlow* doch mit 850 Tonnen Reis beladen gewesen, die wie die anderen Transporte der Organisation, für die Opfer des Tsunamis, vor allem im Norden Somalias (heutiges Puntland) gedacht waren. Das Schiff wurde gegen ein Lösegeld in unbekannter Höhe freigelassen. Vgl. auch BBC News: Somali aid suspended after hijack, 04.07.2005, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/4649825.stm> (Zugriff am 21.04.2011); Terradaily: WFP Ship Carrying Tsunami Aid Hijacked Off Somalia Amid New Piracy Alerts, 30.06.2005, <http://www.terradaily.com/news/terradaily-05w.html> (Zugriff am 21.04.2011).

raten an (ICC-IMB 2008: 24; IMO 2007) – ein Trend, der sich bis Winter 2011 fortgesetzt und noch erheblich verschärft hat (UNSC 2011a; ICC-IMB 2011b).³⁶

Opfer der Piraten waren von Anfang an alle Arten von Schiffen (Hansen 2011: 4; Murphy 2011: 11ff.). Ausgewählt werden die Angriffsziele dabei nach Kriterien des Schiffbaus (möglichst niedrige Bordwand), der Geschwindigkeit (langsamste zuerst) und den an Bord getroffenen Sicherheitsmaßnahmen (Schiffe ohne offensichtliche Sicherheitsvorkehrungen, Schiffe ohne Sicherheitspersonal an Bord zuerst) (GAO 2010; UNSC 2011a). Allerdings gelingt es den somalischen Piraten, ganz im Gegensatz zu Piraten anderer Weltgegenden, dabei auch Schiffe großer Tonnage erfolgreich zu entführen. Selbst hohe Bordwände sind für sie kein Hindernis mehr. Im Vergleich zu Handelsschiffen (v.a. Massen- und Stückgutfrachter, kleinere Containerschiffe, Tanker) wurden laut Statistik Fischereischiffe eher selten zu Opfern der Überfälle. Zwar wird davon ausgegangen, dass gerade Fischer viele Angriffe nicht melden – entweder, weil es sich dabei um kleinere Fischer aus der Region handelt, die aus Kapazitätsgründen keine Meldung erstatten, oder weil sie illegalen Fischfang betreiben. Jedoch kann es sich dabei nur um wenige Einzelfälle handeln, denn die Entführung eines Schiffes samt Mannschaft lässt sich schwerer geheim halten als bspw. ein Überfall, bei dem es lediglich um die Entwendung von Wertsachen geht. Viele der erfassten Angriffe somalischer Piraten auf Fischerboote erfolgten in der Regel weit außerhalb somalischer Territorialgewässer und betrafen Fischer, die in der betreffenden Gegend über Lizenzen verfügten (Hansen 2011; ICC-IMB 1992-2011).

Die Art der geladenen Ware spielt für die somalischen Piraten offensichtlich (noch) keine Rolle – bislang wurde zumindest von keiner systematischen Einbehaltung der transportierten Güter berichtet.³⁷ In der Regel geht es den Entführern allein um Lösegeld – wobei sie stetig höhere Einnahmen verzeichnen können: Wurden 2005 noch durchschnittlich etwa 150.000 US-Dollar Lösegeld gezahlt, so waren es 2009 bereits geschätzte 3,4 Millionen US-Dollar und 2010 5,4 Millionen US-Dollar (Bowden 2010). Diese Entwicklung scheint sich 2011 fortgesetzt zu haben: Während im April 2011 mit etwa 13,5 Millionen US-Dollar die bislang höchste Lösegeldsumme für ein Schiff (den griechischen Tanker MV Irene SL) gezahlt wurde,³⁸ hatten die Piraten Schätzungen zufolge bereits im September 2011 insgesamt mehr Lösegelder eingenommen, als im gesamten Jahr zuvor, obwohl sie vor allem aufgrund der verstärkten Gegenmaßnahmen auf den Schiffen und durch die in der Region patrouillierenden Militärkräfte weniger Schiffe erfolgreich entführt hatten.³⁹ Aus Deutschland bereederte oder unter deutscher Flagge fahrende Schiffe gehören mit zu den häufigsten Opfern der somalischen Piraten. Laut Jahresbericht der Bundespolizei See waren „deutsche Interessen“⁴⁰ 2010 in insgesamt 45, bis September 2011 in insgesamt 48 Fällen betroffen (Bundespolizei See 2011a: 7; Bundespolizei See 2011b: 16).

3.1.2 Kontextbedingungen

Piraterie am Horn von Afrika geht fast ausschließlich von somalischem Gebiet aus. Aus den Nachbarländern Somalias, ob Djibouti, Eritrea, Kenia, Tansania oder, auf der anderen Seite des Golfs von Aden, Jemen, wurden in den letzten Jahren keinerlei Aktivitäten von Piraten gemeldet. Die von den internationalen Militärkräften aufgegriffenen Piraten geben zudem bislang allesamt an, somali-

³⁶ Zu der Form der Angriffe bzw. der Vorgehensweise der somalischen Piraten vgl. Abschnitt 3.1.4.

³⁷ Nur in Einzelfällen, v.a. in den 1990er Jahren, wird von Plünderungen (z.B. der MV Castor im Jahre 1994, vgl. IMB 1995: 6) oder Diebstahl (z.B. von der Anomis im Jahre 1995, vgl. IMB 1996: 12) berichtet in den Einzelaufstellungen der Angriffe durch das ICC-IMB; auch in jüngster Zeit werden bei den Entführungen immer wieder Container aufgebrochen, Waren entwendet oder Wertsachen der Mannschaften gestohlen. Jedoch gibt es keinen öffentlich bekannten Fall, bei dem große Teile der geladenen Waren durch somalische Piraten vorsätzlich und geplant von den Schiffen verladen wurde.

³⁸ Vgl. Bloomberg Business Week: Somali Pirates' Rich Returns, 12.05.2011, http://www.businessweek.com/magazine/content/11_21/b4229064090727_page_2.htm (Zugriff am 21.05.2011) sowie Hurlburt 2011.

³⁹ Vgl. The HinduBusinessLine: Private armed guards only a quick fix against piracy, http://www.Thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/article2484922.ece?homepage=true&ref=wl_home (Zugriff am 21.12.2011).

⁴⁰ Als „deutsches Interesse“ gilt laut Bundespolizei See jeweils eines oder eine Kombination folgender Kriterien: deutsche Flagge, Reederei, Eigner oder Mannschaftsmitglied (vgl. Bundespolizei See 2011a: 7).

scher Herkunft zu sein. Allein in Häfen von umliegenden Staaten, vor allem in Dar es Salaam, kommt es laut IMB-PRC immer wieder zu Diebstählen und kleineren bewaffneten Raubüberfällen, bei diesen scheint es sich allerdings um Gelegenheitskriminalität zu handeln. Eine regionale, wenn auch indirekte, Komponente der somalischen Piraterie ergibt sich jedoch über den in der gesamten Region florierenden Handel mit kleinen und leichten Waffen, der insbesondere auch über den Jemen abgewickelt wird: Piraten (wie auch andere Gewaltakteure) haben dadurch leichten Zugang zu verschiedensten Waffen, die ihre Aktivitäten erst ermöglichen (Healy/Hill 2010).

Die somalischen Piraten nutzen nur wenige Regionen Somalias als ihre Basis, Piraterie ist somit kein ‚gesamtsomalisches‘ Phänomen. Als Knotenpunkte gelten vor allem Puntland im Nordosten des Landes, sowie Mudug, eine Region, die zwischen Puntland und Rumpfsomalia (mittlerweile gemeinhin als Süd-Zentral-Somalia bezeichnet) liegt und deren administrative Zuordnung bislang größtenteils ungeklärt ist: Der nördliche Teil wird von Puntland beansprucht während der südliche Teil der regionalen Administration von Galmudug untersteht, die sich mittlerweile wie Puntland für autonom erklärt hat (ICG 2009, 2011; UNSC 2011a: 14, FN11).⁴¹ Zum einen stechen die Piraten von diesen Regionen aus in See, zum anderen werden hier, vor allem vor den Küsten der Städte Hobyo, Garacad, und Xabo, die entführten Schiffe vor Anker gelegt und von Land aus versorgt. Auch Xarardheere und Eyl waren seit 2004 bekannte Piratenhochburgen, allerdings scheint deren Bedeutung seit Frühjahr 2010 abgenommen zu haben (UNSC 2011a: 14). Im Nordwesten (Somaliland) und Süden Somalias wurden seit Mitte der 1990er Jahre kaum Aktivitäten gemeldet. Seit Herbst 2010 wurden jedoch wieder vermehrt Piraten um die Hafenstadt Kismayo (südlich von Mogadishu) gesichtet, gleiches gilt für die Region zwischen Puntland und Somaliland im Norden des Landes (Sool und Sanaag). In beiden Fällen werden die Gebiete jedoch (bislang) nur als Ausgangsbasis genutzt, nicht aber um entführte Schiffe festzuhalten (ebd.).

Es stellt sich also die Frage, welche Bedingungen Piraterie gerade in diesen Regionen hervorgebracht haben. Hilfreich erscheint hier erstens ein kurzer Blick in die sozio-politischen Gegebenheiten des Landes: Somalia gilt als Paradebeispiel eines gescheiterten Staates.⁴² Als Auslöser des Zerfalls von Somalia gilt gemeinhin der Sturz des diktatorischen Regimes um Siad Barre durch konkurrierende Klans im Jahre 1991. Doch Gewalt und Chaos herrschten schon seit der Unabhängigkeit, abgesehen von einer kurzen Periode des Friedens und des Aufbaus demokratischer Strukturen in den 1960er Jahren. Tatsächlich ist festzustellen, dass ein Großteil der somalischen Bevölkerung seit nunmehr einem halben Jahrhundert kontinuierlich unter Bedingungen von Gewalt und Chaos lebt (Petretto 2010a).⁴³

Allerdings kann man heute nicht mehr von ‚dem‘ Somalia sprechen. Das Land ist, obwohl es völkerrechtlich als *ein* Staat anerkannt ist und politisch auch als solcher behandelt wird, faktisch dreigeteilt (Bradbury/Healy 2010; Bruton 2010; Hoehne 2007). Gleichzeitig wird politische Herrschaft in weiten Teilen Gesamtsomalias, unabhängig von der dort offiziell (oder inoffiziell) agierenden Regierung, lokal und somit dezentral, auf Basis traditioneller Autoritäten und (Clan-) Strukturen organisiert (Bradbury/Healy 2010; Bruton 2010; Hansen 2011; Matthies 2010).

1991 löste sich Somaliland, die nordwestliche Region, vom Rest Somalias und erklärte sich für unabhängig.⁴⁴ Somaliland wurde zwar bislang von keinem anderen Staat als souverän und unabhängig anerkannt – schaffte es aber dennoch (oder gerade deswegen) ohne nennenswerte Unterstützung oder sonstige Einmischung externer Akteure, ein im Vergleich zu anderen afrikanischen Staaten stabiles politisches System und Gemeinwesen aufzubauen. Es kombiniert dabei traditionelle Formen von Herrschaft mit einem demokratischen Regierungssystem, das über alle drei Formen der Gewaltenteilung verfügt. Obwohl Somaliland zu den ärmsten Regionen der Welt gehört, kann

⁴¹ Galmudug ist eine Kombination der Namen von zwei offiziell und auf den verfügbaren Karten von Somalia eingezeichneten bestehenden Regionen Galguduud und Mudug.

⁴² Vgl. zum Begriff des zerfallenden, fragilen oder gescheiterten Staates z.B. Hoehne/Hagmann 2009; Jackson 1990; Rotberg 2006; Schneckener 2006; Zartmann 1995.

⁴³ Vgl. zur Geschichte Somalias Bradbury/Healy 2010; Hoehne/Luling 2010; Hoehne 2007; Lewis 1980; Matthies 2005, 2010; Menkhaus 2006, 2009a.

⁴⁴ Von dieser Region war der Aufstand gegen das Barre-Regime ausgegangen, da die hier ansässige Bevölkerung auch aufgrund ihrer Clanzugehörigkeit von dem Regime unterdrückt und marginalisiert wurde.

die Bevölkerung dort in relativer Sicherheit leben und politische Konflikte werden weitgehend ohne Gewalt gelöst, wie der friedliche, nach Wahlen erfolgte Machtwechsel im Sommer 2010 einmal mehr unterstrich (Hoehne 2006, 2009; Terlinden 2008; Terlinden/Renders 2010; Walls/Healy 2010).

Das benachbarte Puntland erklärte sich 1998 für autonom, strebte aber im Gegensatz zu Somaliland nie eine Loslösung von Restsomalien an. Auch hier wurden rudimentäre staatliche Strukturen aufgebaut, inklusive eines eigenen Sicherheitssektors. Zwar wütete in Puntland kein Bürgerkrieg, allerdings gilt die Sicherheitslage um einiges angespannter als im benachbarten Somaliland. Insbesondere für Ausländer gilt die Region als risikoreich, da diese hier bevorzugtes Ziel von Entführungen sind, um Lösegeld zu erpressen (Bradbury 2010). Es gibt zwar eine kleine Businesscommunity, allerdings soll Korruption hier, ähnlich wie in vielen anderen afrikanischen Staaten, besonders hoch sein (Hoehne 2009; ICG 2009b).⁴⁵

Die weitgehend unbewohnte Grenzregion zwischen Somaliland und Puntland, Sanaag und Sool, sorgt für einen kontinuierlichen Konflikt zwischen den beiden Regionen, der sich im Falle einer Anerkennung Somalilands zu einem Krieg ausweiten könnte (ICG 2009b; Mesfin 2009).

Süd-Zentral-Somalia ist schließlich der Teil, auf den der Begriff des zerfallenen Staates am ehesten anzuwenden ist. Es gab zwar und gibt dort nach wie vor lokale Herrschaftsformen; seit dem Ende des Barre-Regimes 1991 gibt es indes keinerlei zentrale staatliche Gewalt mehr, die das Gewaltmonopol nach innen oder außen ausüben könnte. Die seit 2004 bestehende und seit 2007 in Mogadishu residierende Übergangsregierung stellt zwar die international anerkannte Vertretung Somalias dar. Allerdings kann sie nur als de jure Vertretung gelten, denn de facto übt sie kaum bis gar keine Kontrolle über das Land aus. Nur mit Hilfe einer internationalen Friedensmission, die 2007 von der Afrikanischen Union zusammengestellt wurde (AMISOM), kann sie in der Hauptstadt Mogadishu residieren. Von Süden rückt seit 2007 die aus der Union islamischer Gerichtshöfe hervorgegangene radikal-islamische Gruppe Al Shabaab vor, die darauf abzielt, in Somalia ein Kalifat zu etablieren. Die Gruppe gilt im Vergleich zu anderen somalischen Akteuren als militärisch stark, unter anderem deshalb, da sie ihren Kämpfern regelmäßig Sold auszahlt. Sie verfügt aber gleichzeitig nur über geringen Rückhalt in der Bevölkerung, da ihre Macht zum einen auf Gewalt basiert und zum anderen die von ihr vertretene Form des Islam in Somalia über keinerlei Tradition verfügt (Bruton 2010; Hemmer/Uzelac 2011; ICG 2008, 2011; Menkhaus 2009a; Petretto 2010a). In der zweiten Jahreshälfte 2011 musste Al Shabaab zudem empfindliche Rückschläge hinnehmen: Zum einen konnte AMISOM im August durch eine konzertierte militärische Operation mit den Sicherheitskräften der Übergangsregierung beinahe 90 Prozent der Hauptstadt einnehmen. Zum anderen hat die verheerende Dürre, die im Sommer weite Teile Somalias und dabei vor allem den von Al Shabaab kontrollierten Süden betraf, deren Einnahmen durch Steuererhebungen erheblich reduziert. Und drittens musste sie empfindliche materielle und personelle Verluste hinnehmen durch von den USA durchgeführte Drohnenangriffe auf ihr Führungspersonal und militärische Stellungen sowie die seit Oktober 2011 laufende militärische Intervention Kenias (EIU 2011).

Die wirtschaftliche Situation ist in allen drei Landesteilen prekär. Dürrezeiten und Überschwemmungen wechseln sich regelmäßig ab und führen jährlich zu Tausenden von Toten. Viele Menschen fliehen daher seit den 1980er Jahren außer Landes und das nicht nur aufgrund der gewaltsamen Auseinandersetzungen vor allem in Süd-Zentral-Somalia, sondern auch, weil sie in ihrer Heimat keinerlei wirtschaftliche Perspektive sehen: Geschätzte zwei Millionen Menschen leben zum Teil seit Jahrzehnten in Flüchtlingscamps innerhalb Somalias sowie in angrenzenden Staaten, vor allem in Kenia und im Jemen (Bradbury 2010) – die im Sommer 2011 erfolgte Dürre ließ diese Zahlen noch einmal erheblich ansteigen.⁴⁶

Da die soziopolitischen und wirtschaftlichen Lebensbedingungen in allen drei Landesteilen ähnlich diffizil sind, können sie das gebündelte Aufkommen von Piraterie in einigen wenigen Regionen Somalias nicht allein erklären, weitere Faktoren müssen hinzugezogen werden. Dabei fallen die geographischen Gegebenheiten als erstes ins Auge: Die gesamte Küste Somalias zeichnet sich da-

⁴⁵ Zur Wirtschaft GesamtSomalias vgl. Little 2003.

⁴⁶ Vgl. UNHCR: Crisis in Horn of Africa, <http://www.unhcr.org/pages/4e1ff4b06.html> (Zugriff 21.12.2011).

durch aus, dass es kaum vorgelagerte Inseln gibt und sie somit leicht zu überblicken ist. Dies ist ein Nachteil für bewaffnete Raubüberfälle, die vor allem, so z.B. in südostasiatischen Gewässern, in unübersichtlichen Buchten oder Meerengen stattfinden. Für die Entführung von Schiffen bietet sich eine solche Küste jedoch an, denn die gekaperten Schiffe können hier vor Anker gelegt werden, ohne die Durchfahrt anderer Schiffe zu stören, potenzielle Angreifer sind leicht zu erkennen und die Schiffe können von Land aus einfach versorgt werden, sei es mit Nahrungsmitteln oder mit Wachpersonal.

Puntland liegt zudem an der Spitze des Horns, das in den Golf von Aden hineinreicht – und durch den eine der wichtigsten Seehandelsrouten weltweit verläuft. Piraterie bot sich hier daher eher an als an der Küste des südlichen Somalias. Das gleiche gilt zwar für Somaliland, aber aufgrund der relativ raschen Stabilisierung dieses Landesteils nach 1991, inklusive des Aufbaus eines zwar kleinen, aber relativ effizienten Sicherheitssektors und sozialer Strukturen, die kriminelles Verhalten sanktionieren, konnte sich Piraterie hier weniger entwickeln. Hinzu kommt die Nähe zu Djibouti, das seit Jahrzehnten den Hauptstützpunkt französischer Militäreinheiten auf dem afrikanischen Kontinent beherbergt und auch anderen Staaten, wie den USA oder Japan, als Militärbasis dient.⁴⁷ Dabei wird auch der in Somaliland gelegene Hafen Berbera mitunter von den ausländischen Kräften genutzt. Das sicherheitspolitische Umfeld Somalilands ist somit der Piraterie nicht unbedingt zuträglich.

Das Seeaufkommen vor Mogadishu ist aufgrund des dortigen Tiefseehafens ebenso sehr hoch. Hierhin werden nicht nur die Hilfsgüter für die somalische Bevölkerung transportiert, sondern zudem auch der Nachschub für die im Land befindlichen internationalen Truppen angeliefert. Zwischen 1991 und 1995 konnten die in der Region stationierten militärischen Einheiten der UNOSOM I und II auch die maritimen Räume um Somalia bis zu einem gewissen Grad schützen. Nach ihrem Abzug entstand jedoch ein Vakuum, was die auffallend steigenden Angriffszahlen in dieser Region Ende der 1990er Jahre erklären könnte (Weir 2009: 19).

Somit zeigt sich bereits, dass eine weitere entscheidende Kontextbedingung neben der geographischen und geostrategischen Lage der Sicherheitssektor ist. Wie jede andere Form von Kriminalität floriert Piraterie gerade dort, wo Mangel herrscht an Institutionen, die kriminelles Verhalten sanktionieren. In Somaliland konnten wie oben erwähnt die Sicherheitskräfte Piraterie erfolgreich unterbinden. Dabei verfügt Somaliland nicht einmal über eine große Küstenwache, sondern konzentriert sich darauf, Aktivitäten von Piraten an Land bereits in ihrer Planungsphase zu unterbinden (Bruton 2010; GAO 2010; Hansen 2011; UNSC 2011a; Marchal 2011). Puntland verfügt hingegen über weitaus mehr polizeiliche und militärische Einheiten. Diese zeichnen sich jedoch zum einen nicht durch gute Ausbildung und Ausstattung aus, zum anderen mangelt es oft an einer adäquaten Bezahlung, was mitunter zu Korruption und Vetternwirtschaft führt – auch und gerade im Umgang mit Piraten. Eine effiziente Strafverfolgung und eine Überwachung der etwa 1600 km langen Küste sind daher bislang kaum möglich. Immer wieder bemühten sich die puntländischen Sicherheitskräfte jedoch in der jüngsten Vergangenheit, gegen Aktivitäten von Piraten vorzugehen.⁴⁸ So führte eine konzertierte Aktion zu einer Vertreibung der Piraten aus Eyl in das südlicher gelegene Garacad (UNSC 2011a), auch haben puntländische Polizeikräfte mehrfach eingegriffen um Geiseln zu befreien, zu Land und zur See.⁴⁹ Ferner wurden in Puntland bereits mehr Piraten zu Gefängnisstrafen verurteilt, als in jedem anderen Land (GAO 2010; UNSC 2011a). Insbesondere die südlich

⁴⁷ Bereits im Golfkrieg diente Djibouti den USA als regionaler Stützpunkt, der nach 2001 geführte Kampf gegen internationale Terroristen weitete die Präsenz erheblich aus. Japan hat 2010 seinen ersten auswärtigen Militärstützpunkt dort aufgebaut. Zudem nutzen die Anti-Pirateriemissionen der NATO und der EU den Hafen Djiboutis als Anlaufstelle.

⁴⁸ Vgl. Reuters: Somali pirates quit one Puntland base, head south, 02.02.2011, <http://www.reuters.com/article/2011/02/02/us-somalia-piracy-idUSTRE7114WF20110202> sowie SomaliaReport: Puntland tackles Piracy on Land, 15.05.2011, http://www.somaliareport.com/index.php/post/753/Puntland_Tackles_Piracy_on_Land (Zugriffe am 16.05.2011).

⁴⁹ The Telegraph: Somali captors kill eight soldiers in failed rescue bid for Danish family, 11.03.2011, <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/8375255/Somali-captors-kill-eight-soldiers-in-failed-rescue-bid-for-Danish-family.html> (Zugriff am 16.05.2011).

gelegenen Gebiete in Mudug stehen allerdings kaum unter Kontrolle der puntländischen Regierung und werden nach wie vor von Piraten als Basis genutzt.

Die Küste Süd- und Zentralsomalias gilt in weiten Teilen als vollkommen ungesichert. Dies trifft vor allem auf (Gal)Mudug zu – die Region die neben Puntland am meisten Piraten beherbergt und vor deren Küste die gekaperten Schiffe verankert werden, vor allem vor den Dörfern Hobyo und Xarardheere. Hier üben weder Kräfte der puntländischen noch der Übergangsregierung Hoheitsgewalt aus und können daher nichts tun, um die Aktivitäten der Piratenbanden zu unterbinden. Allein die kurze Herrschaft der Union der islamischen Gerichtshöfe 2006 und ihr hartes Durchgreifen gegen die Piratenbanden u.a. in der Region führte zu einer zeitweiligen Einschränkung ihrer Aktivitäten und deren teilweiser Verlagerung zurück ins nördliche Puntland (Hansen 2011; Murphy 2011).

Südlich von Mogadishu werden die Küsten ebenso wie das Land seit etwa 2008 zu großen Teilen von der radikalislamischen Al Shabaab kontrolliert und Piraterie konnte sich hier noch nicht in gleichem Maße verbreiten wie in den nördlicheren Regionen des Landes. Ob dies tatsächlich an der Haltung der Al Shabaab liegt, ist allerdings bislang noch nicht geklärt, denn Al Shabaabs Einstellung gegenüber den Piraten ist alles andere als eindeutig: Einerseits verlautbarten deren Vertreter wiederholt, dass Piraterie den Grundsätzen des Islam widerspräche und Piraten daher mit drastischen Strafen zu rechnen hätten. Andererseits wird von verschiedenen Seiten berichtet, dass Teile von Al Shabaab Abgaben von Piraten fordern würden – im Gegenzug dazu könnten diese ungestört ihrem Geschäft nachgehen (UNSC 2011a).⁵⁰ Laut UN-Berichten (ebd.) gibt es zwar mittlerweile kaum Zweifel daran, dass Teile der Lösegelder an die Gruppe fließen, jedoch scheinen die Verbindungen zwischen Piraten und Al Shabaab eher auf einzelnen Personen zu beruhen, während es keine Hinweise auf eine strukturierte Allianz gibt (Hansen 2011; Murphy 2011; UNSC 2011a).

Wie Marchal (2011), Hansen (2008, 2009, 2011) und Murphy (2011) beschreiben, kann das Aufkommen von Piraterie in Somalia überdies auch aus einer anderen Perspektive mit der Entwicklung des Sicherheitssektors in Zusammenhang gebracht werden: Mehrfach wurde sowohl von der puntländischen Regionalregierung als auch von der somalischen Übergangsregierung versucht, durch Hinzuziehung privater Sicherheitsfirmen Piraterie und andere kriminelle Aktivitäten wie illegale Fischerei und Schmuggel einzudämmen. Zeitweise konnten sogar Erfolge verbucht werden – allerdings nur, solange die betreffende Regierung an der Macht war, die den Vertrag mit der jeweiligen Firma geschlossen hatte, und nur solange für eine ausreichende Bezahlung der Sicherheitskräfte gesorgt war. Sobald diese zwei Bedingungen nicht erfüllt waren, stieg die Zahl der Überfälle an. Dabei spielt nicht nur eine Rolle, dass die jeweiligen Sicherheitskräfte aufgrund auslaufender bzw. nicht aufrechterhaltener Verträge ihren Job aufgeben mussten oder nicht mehr für die neuen Machthaber arbeiten wollten. Viele von ihnen liefen zu den Piraten über, da ihnen dieses Geschäft schlicht als weitaus lukrativer erschien.

Die Analyse zeigt, dass geographische, geostrategische, soziopolitische oder wirtschaftliche Kontextbedingungen nur dann zu Piraterie führen, wenn Akteure deren Potenzial erkennen und nutzen – ein Konzept das Hansen treffend mit „Agency“ (Hansen 2011: 11)⁵¹ bezeichnet hat: Zwar gab es vor allem in den späten 1990er Jahren immer wieder einzelne Gruppen, die sich auf gut Glück auf hohe See begaben um mit Piraterie zu Geld zu kommen. Richtig erfolgreich wurde somalische Piraterie allerdings erst, als einzelne Akteure sie als lukrativen Geschäftszweig erkannt und auf- bzw. ausgebaut haben (Hansen 2011). Dafür haben sie sich die oben beschriebenen Kontextbedingungen Somalias gekonnt zunutze gemacht. Dies hat mittlerweile solche Ausmaße angenommen, dass Jack Lang, der Sonderbeauftragte des Generalsekretärs der Vereinten Nationen, sogar von

⁵⁰ Vgl. auch: BBC News: Pirates 'working with Islamists', 19.11.2008, http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/in_depth/7737375.stm; Reuters: Piracy ransom cash ends up with Somali militants, 06.07.2100 <http://www.reuters.com/article/2011/07/06/somalia-piracy-idUSLDE7650U320110706>; Wall Street Journal: Somali Militants Try Piracy to Fund Attacks, 10.09.2010, <http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703720004575477491009472882.html> (Zugriffe am 16.07.2011).

⁵¹ Eine Übersetzung des Begriffs „Agency“ ins Deutsche erweist sich als schwierig, „treibende Kräfte“ erscheint in dem betreffenden Kontext eine treffende Umschreibung, der Begriff wird aber im Folgenden im englischen Original verwendet.

einer „Industrialisierung der Piraterie“ spricht (UNSC 2011a: 13, eigene Übersetzung). Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung sollten daher nicht nur die genannten Kontextbedingungen, sondern auch und gerade die treibenden Personen und ihre Geschäftsinteressen einbeziehen. Dies gilt sowohl für die somalische Piraterie als auch, wie später aufgezeigt wird, für andere Regionen, insbesondere Südostasien.⁵²

3.1.3 Motivationen

Eine Analyse der Motivationen von Somali, Piraterie zu betreiben, kann nur unter Vorbehalt durchgeführt werden. Zum einen basiert das Wissen über die Motivationen der Piraten selbst auf nur wenigen Primärquellen. Selten haben Wissenschaftler, wie in Abschnitt 2.2. dargelegt, tatsächlich mit Piraten gesprochen und die Interviews darüber hinaus in den soziopolitischen Gesamtkontext des Landes eingebettet. Darüber hinaus gehende Berichte basieren auf Interviews, die durch die Presse übermittelt werden. Zum anderen müssen die von den Piraten zu Protokoll gegebenen Motivationen nicht zwangsläufig mit ihrer wahren Motivationslage übereinstimmen, denn wie bei allen Menschen gilt auch bei ihnen, dass eine vorgegebene Rhetorik nicht unbedingt mit den wahren Zielen ihrer Handlungen im Einklang stehen muss. Aus wissenschaftlicher Perspektive kann das Handeln von Akteuren und dessen Abwägen mit den von ihnen angeführten Motivationen und Zielen unter Einbeziehung der Kontextbedingungen weitere Rückschlüsse auf die tatsächliche Motivationslage zulassen, allerdings gilt auch hier der oben angeführte Vorbehalt.

Seit sie Mitte der 2000er Jahre einen hohen Grad internationaler Aufmerksamkeit gewinnen konnten, führen die somalischen Piraten vor allem eine Motivation für ihr Tun an: Sie schützen die somalischen Küsten vor illegaler Fischerei, vor der illegalen Ablagerung von (Gift-) Müll und erheben zudem einen Zoll für die Durchfahrt durch somalische Hoheitsgewässer und sorgen somit als Küstenwache für deren Schutz (ICG 2009b; Mahnkopf 2009; Marchal 2011; Matthies 2009; Middleton 2008; Murphy 2011; Weir 2009).⁵³

Auf den ersten Blick wirkt diese Argumentation überzeugend. Denn in der Vergangenheit wurde wiederholt von Auseinandersetzungen zwischen somalischen und internationalen Fischern vor der Küste Somalias berichtet. Viele Studien belegen zudem die Tatsache, dass insbesondere Anfang der 1990er Jahre der Zusammenbruch des somalischen Staates von externen Akteuren genutzt wurde, um sich an den Fischgründen vor Somalia zu bereichern oder Müll in der Gegend abzulagern, dessen legale Entsorgung sehr kostspielig gewesen wäre (UNEP 2005; Marchal 2005; Rudloff/Weber 2010; Murphy 2011; Weir 2009; UNSC 2011a, 2011b). Die somalischen Piraten weisen somit zu Recht auf ein für die somalische Bevölkerung enormes Problem hin, auf das, obwohl extern induziert, international bislang immer noch nur geringfügig reagiert wurde. Auch wenn eine endgültige Verifizierung des Zusammenhangs aktuell noch aussteht, so wird mittlerweile sogar davon berichtet, dass die „Strategie“ der selbsternannten Küstenwachen aufgehe: Demnach wurde in den letzten Jahren im indischen Ozean erheblich weniger gefischt, was zu einer Erholung der Fischpopulationen führte.⁵⁴

⁵² Vgl. hierzu Abschnitt 3.3.

⁵³ Vgl. Interviews mit Piraten: BBC News: 'It's a pirate's life for me', 22.04.2009, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8010061.stm>; CSMonitor: An interview with a jailed Somali pirate leader, 03.05.2009, <http://www.csmonitor.com/World/Africa/2009/0503/p06s12-woaf.html>; Wired: Exclusive Interview: Pirate on When to Negotiate, Kill Hostages, 28.07.2009, <http://www.wired.com/dangerroom/2009/07/exclusive-interview-pirate-on-when-to-negotiate-kill-hostages/>; The Guardian: 'We consider ourselves heroes' - a Somali pirate speaks, 22.11.2008, <http://www.allvoices.com/s/event-1851777/aHR0cDovL3d3dy5ndWFyZGlhbi5jby51ay93b3JsZC8yMDA4L25vdi8yMi9waXJhY3ktd29tYWxpYSUyM2hpc3RvcnktYnlsaW51>; vgl. auch Hansen 2011, der unter anderem den berühmt-berüchtigten Piratenchef Boya interviewt hat; einige Piraten geben auch zu, dass es ihnen nur um Geld geht, führen als Ursprung der Handlungen jedoch ebenso illegale Fischerei an. Vgl. NYT: Somali Pirates Tell Their Side: They Want Only Money, 30.08.2008, <http://www.nytimes.com/2008/10/01/world/africa/01pirates.html> (Zugriffe am 21.05.2011).

⁵⁴ Vgl. Süddeutsche Zeitung: Fischbestände erholen sich. Piraterie mit Nebeneffekt, 12.01.2010, <http://www.sueddeutsche.de/wissen/fischbestaende-erholen-sich-piraterie-mit-nebeneffekt-1.66037> (Zugriff am 21.05.2011).

Dennoch ist der Zusammenhang zwischen den Vergehen internationaler Akteure vor Somalia und der von Somali betriebenen Piraterie durchaus zu hinterfragen. Denn es wurden in den seltensten Fällen Fischereischiffe angegriffen, nicht nur in den frühen 1990er Jahren, sondern bis heute: Von Beginn an zielte ein Großteil der Angriffe auf die Erpressung von Lösegeld ab, wobei alle Arten von Schiffen angegriffen wurden. Dabei schrakten die Piraten nicht einmal davor zurück, für die somalische Bevölkerung bestimmte Hilfstransporte des World Food Programms zu überfallen und zu entführen. Auch fanden die wenigen Angriffe auf weit entfernt von der somalischen Küste statt, so dass sie nur schwerlich mit dem Kampf gegen illegale Fischerei in somalischen Gewässern zu rechtfertigen sind.

Gegen die Begründung, dass die Hauptmotivation der Piraten der Kampf gegen illegale Fischerei ist spricht zudem, dass die somalische Bevölkerung weder als Fischer- noch als Seefahrer bekannt ist. Ein Großteil der Menschen sind pastorale Nomaden, die Wirtschaft basiert entsprechend vor allem auf Viehzucht und darüber hinaus auch Ackerbau. Das Land verfügte nie über eine nennenswerte eigene (Militär- oder Handels-) Flotte und Fischerei wurde und wird vorrangig für den Eigenverbrauch betrieben. Fisch wurde nie in bedeutenden Mengen exportiert und war somit zu keiner Zeit ein bedeutender Wirtschaftsfaktor (Marine Resources Assessment Group 2005; UNEP 2005; UN/WB 2008; Rudloff/Weber 2010; Zalinge 1988⁵⁵).

Zwar hat sich der ehemalige Machhaber Siad Barre Ende der 1980er angesichts weitläufiger Dürren darum bemüht, Fischfang- und Konsum in Somalia zu etablieren, insbesondere in den nördlichen Regionen Puntlands. Das Unterfangen war aber nicht von nachhaltigem Erfolg gekrönt, u.a. auch, weil der Aufstand gegen ihn in diesen Jahren seinem Höhepunkt zusteuerte (ICG 2009b; Marchal 2011). Die Gewässer Puntlands gelten jedoch bis heute als äußerst ertragreich, weshalb ihnen auch ein besonders hohes Potential für den Aufbau einer lukrativen Fischindustrie zugesprochen wird, deren Umsatz den der Piraterie sogar übertreffen könnte (UN/WB 2007b; UNSC 2011a). Speziell in Mudug wird Fischfang als Alternative zur nomadischen Viehzucht und dem Ackerbau betrieben, vor allem da die Region aufgrund geringer Niederschläge nicht sehr fruchtbar ist (ICG 2009b; UN/WB 2007a; Weir 2009). Aus dem Süden wird zudem von einigen wenigen kleineren Gemeinden berichtet, die, wie die Bajuni, eine Bantu sprachige, ethnische auf dem Bajuni Archipel südlich von Kismayo ansässige Minderheit, sich auf Fischfang spezialisiert haben (UN/WB 2007a). Hier gibt es aber bislang noch keine Hinweise darauf, dass sich diese Menschen der Piraterie zugewendet hätten. Kaum eine Region Somalias ist und war bislang jedoch vollkommen auf Fischfang angewiesen. Das Argument, Piraterie werde aus Angst um die Fischgründe betrieben ist daher insgesamt gesehen nur schwer haltbar.

Auch das Argument, die Piraten würden als Küstenwache agieren und zu diesem Zweck Zoll erheben entbehrt einer überzeugenden Grundlage. Zwar gab es Anfang der 1990er Jahre Fischer, die sich zur Wehr setzten gegen illegalen Fischfang und dabei auch bewaffneten Widerstand leisteten (Marchal 2011; Weir 2009). Jedoch deutet bislang nichts darauf hin, dass der gegenwärtig erhobene „Zoll“, also das Lösegeld, öffentlichen Verwendungen zugeführt wird. Der überwiegende Teil des Geldes wird vielmehr zu privaten Zwecken einbehalten oder in den Familien der Piraten verteilt (UNSC 2011a; anders: Marchal 2011). Zugleich verschärft Piraterie die ohnehin prekäre wirtschaftliche Situation der somalischen Bevölkerung: zum einen hat der erhebliche Zufluss an harter Währung zu einer Inflation in den betroffenen Gebieten geführt. Zum anderen kann aufgrund der auch durch die Piraten herbeigeführten Unsicherheit kaum in andere Wirtschaftszweige des Landes investiert werden, wodurch sich viele Menschen sogar gezwungen sehen, sich den Piraten aus Mangel an Alternativen anzuschließen (UNSC 2011a). Trotz anderweitiger Begründungen kann somalische Piraterie somit in erster Linie auf den Versuch zurückgeführt werden, Geld zu verdienen, und nicht darauf, gegen bestehende Ungerechtigkeiten vorzugehen.

Dabei ist es nicht überraschend, dass sich die somalischen Piraten auf das Geschäft der Entführung konzentrieren. Denn dieses gilt in Somalia bereits seit vielen Jahren als besonders einträglich. Dies

⁵⁵ Anderer Meinung sind Weir 2008 und Mahnkopf 2010 sowie Matthies 2009; sie gehen davon aus, dass die ökonomische Basis einiger somalischer Dörfer auf Fischfang beruhten und sich daher gegen die illegalen Fischfangflotten zur Wehr setzen mussten.

betrifft vor allem die Städte, in denen viele Ausländer ihre Basis haben, wie Mogadishu, aber auch und gerade in den nördlichen Regionen Puntlands, wo aufgrund der im Vergleich zu Süd- und Zentralsomalia stabileren Sicherheitslage der Anteil an humanitären Organisationen lange Zeit nicht unerheblich war.⁵⁶ Die Ausweitung dieser Art der Geldbeschaffung auf die See erscheint logisch, insbesondere angesichts des hohen Seeaufkommens speziell vor Mogadishu und der puntländischen Küste. Für einen weiteren Teil der Piraten kann Profitgier allerdings als entscheidende Motivation angeführt werden: Die Hintermänner, die Piraterie organisieren, gehören nicht zu den armen Teilen der Bevölkerung, sondern waren durchaus erfolgreiche Geschäftsmänner, die mit der Piraterie eine willkommene neue Geldquelle aufzaten (Hansen 2009, 2011; ICG 2009b; UNSC 2011a).

Allerdings bedarf es dennoch einer entscheidenden Differenzierung der somalischen Piraten – denn nicht alle Angriffe fanden und finden im gleichen Kontext statt und nicht jeder Pirat ist von bloßer Profitgier getrieben. Wie geschildert gab es zum einen tatsächlich Fischer, die sich gegen die internationalen Fangflotten zur Wehr setzten, da sie Sorge um ihre Fanggründe hatten. Zum anderen machen verschiedene Studien zu somalischer Piraterie deutlich, dass viele Piraten – insbesondere die, die die Angriffe ausführen – in der Beteiligung an seewärtigen Überfällen die einzige Chance sehen, in einer ansonsten wirtschaftlich marginalisierten und durch den Bürgerkrieg zerrütteten Gegend an Geld heranzukommen (Bruton 2010; Hansen 2009, 2011; ICG 2009b; UNSC 2011a; Weir 2009). Zwar stellt Hansen zurecht fest, dass Puntland, das „Epizentrum“ (UNSC 2011a: 14, eigene Übersetzung) somalischer Piraterie, davon insbesondere die an der nordöstlichen Spitze gelegenen Regionen Bari und Nugal sowie Mudug, wirtschaftlich weitaus besser gestellt ist als die südlichen Regionen Somalias (Hansen 2009: 13). Dennoch übersteigt auch hier das durchschnittliche Einkommen der Bevölkerung jährlich nicht 300 US Dollar – und ist somit verschwindend gering.⁵⁷ Es verwundert daher kaum, dass Menschen versuchen, durch illegale Aktivitäten ihr Einkommen zu sichern.

Auf Basis dieser Daten und Analysen kann, trotz aller gebotenen Vorsicht, somalische Piraterie somit zum einen auf das Interesse am monetären Gewinn, und zum anderen auf Armut und Hoffnungslosigkeit zurückgeführt werden. Die durch viele somalische Piraten vorgegebene Motivation, die Fischgründe und Küstengewässer Somalias schützen zu wollen, erscheint jedoch kaum haltbar. Die Begründung ist dennoch nicht zu vernachlässigen, da ihr, gerade im Kontext der Erarbeitung von Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie, große Bedeutung zukommen kann, denn sie schafft eine rhetorische Legitimationsbasis für die Überfälle.

Dabei zielen die Piraten offensichtlich auf drei verschiedene Zielgruppen: Zum einen auf die somalische Bevölkerung. Denn Piraterie bedarf, wie im nächsten Abschnitt noch zu zeigen sein wird, zu einem gewissen Grad wenn nicht unbedingt der tatkräftigen Unterstützung durch die normalen Küstenbewohner und lokalen Autoritäten, so doch auf jeden Fall ihrer Duldung. Zwar wächst der Widerstand in den von den Piraten als Basis benutzten Gebieten ständig an⁵⁸, jedoch sind sie durchaus erfolgreich in ihrer Taktik, da sie von vielen ihrer Landsleute als Nationalhelden gefeiert

⁵⁶ Vgl. z.B: BBC News: Somalia's kidnapping industry, 24.05.2002, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/2005567.stm> (Zugriff am 21.04.2011), Bradbury 2010. Außer durch Entführungen ist in Somalia der Lohn am höchsten, wenn man sich einer Miliz, bspw. der Al Shabaab anschließt, mit Drogen oder Waffen handelt oder Menschen über die Grenzen (vor allem über den Golf von Aden) in umliegende Länder schleust.

⁵⁷ Für die südlichen Regionen wird das Einkommen auf 100-150 US-Dollar geschätzt, die reichste Region ist demnach Mogadishu, dessen Einwohner im Schnitt 301-350 US-Dollar pro Person und Jahr verdienen. Gemäß des aktuellen Human Development Reports (2010) liegt der tägliche Verdienst eines Somali unter 1.25 US-Dollar. Zudem gehört Somalia zu den 13 Staaten weltweit, bei denen das Durchschnittseinkommen heute niedriger ist als in den 1970er Jahren (UNDP 2010: 42, FN79). Da die Datenlage zur ökonomischen (und sozialen) Entwicklung Somalias jedoch überaus schlecht ist, stellen diese Zahlen allesamt nur Schätzwerte dar.

⁵⁸ Vgl. SomaliaReport: Piracy Debate Concludes in Galmudug, 17.05.2011, http://www.somaliareport.com/index.php/post/777/Piracy_Debate_Concludes_in_Galmudug?PHPSESSID=297e2ac7de5e9449f2015a3c0ee1588a; SomaliaReport: Pirates And Locals Clash In Bar-Gal, 19.03.2011; <http://www.somaliareport.com/index.php/post/339?PHPSESSID=04e101af6391f2253498f2ef9851e06b>; Protests against Pirates in Bender Beyla, 17.04.2011, http://www.somaliareport.com/index.php/post/555/Pirate_Killed_in_Dhusamareb?PHPSESSID=7ed4e31e3e049732ead394908f1561a4; SomaliaReport: The Real Costs Of Piracy On Locals, 27.03.2011, http://www.somaliareport.com/index.php/post/390/Iranian_Hostages_Heading_Home?PHPSESSID=3bda0bc810b9c376f8237b1df3a23cfd (Zugriffe am 21.05. 2011).

werden (Marchal 2011). Ähnliches gilt zweitens für die somalische Diaspora. Diese stellt einen der bedeutsamsten Wirtschaftsfaktoren des Landes dar, durch die Überweisungen, die sie aus dem Ausland in die Heimat schickt. Im Exil lebende Somali haben daher einen enormen Einfluss auf die dortigen sozialen und politischen Entwicklungen. Aus diesem Grund kann angenommen werden, dass die Piraten zwar auch hier nicht auf ihre Unterstützung abzielen, sich aber zumindest eine Nichteinmischung erhoffen (UNSC 2011a). Als drittes Zielpublikum der Rhetorik um die Motivation der Piraten kann die internationale Gemeinschaft identifiziert werden. Zum einen können die Piraten durch die rhetorische Untermauerung ihrer Aktivitäten auf tatsächliche Missstände in bzw. vor Somalia aufmerksam machen – was wiederum auch für Zustimmung des Publikums in Somalia sorgt. Zum anderen kann angenommen werden, dass sie dadurch auch darauf abzielen, die Gegenmaßnahmen externer Akteure abschwächen zu können – denn wenn ihr „Kampf“ als legitim und nicht oder zumindest weniger als kriminell angesehen wird, dann wird die Abwehr entsprechend gemäßigt ausfallen.

Es erscheint daher vielversprechend, die unterschiedlichen Beweggründe für somalische Menschen Piraterie zu betreiben und deren jeweilige rhetorische Untermauerung in die Planung von Maßnahmenpaketen zur Eindämmung dieser Form von Kriminalität einzubeziehen. Dies kann dabei helfen, adäquate Schritte zu ermitteln, um Menschen entweder davon abzuhalten, sich der Piraterie überhaupt zuzuwenden, oder aber, im Falle der Profitinteressierten, ihr Wirken zu erschweren und einzudämmen. Darüber hinaus geben die rhetorischen Begründungen der Piraten und ihre Akzeptanz und Unterstützung der Bevölkerung Aufschluss darüber, welche Probleme für Somali von Bedeutung sind – und wo eventuell lohnende Ansatzpunkte für externe Akteure bestehen, über die bloße Abwehr von Piraterie hinaus auch langfristiges Engagement zu zeigen.

3.1.4 Organisationsstrukturen und Kapazitäten

In den 1990er Jahren bis zu Beginn des neuen Jahrtausends war Piraterie am Horn von Afrika eher lose organisiert und stellte nur äußerst bedingt ein Problem für internationale Akteure dar. Mittlerweile hat somalische Piraterie sich jedoch professionalisiert: es gibt eine Reihe von Piratenbanden, die zwar auf unterschiedlichem Niveau, aber in der Regel durchaus effizient organisiert sind und dabei unterschiedliche Standorte haben (UNSC 2010, 2011). Sie sind Ausdruck dessen, was man das somalische Geschäftsmodell der Piraterie nennen kann. Dieses hat sich nicht einfach durch Zufall, über die Zeit hinweg ergeben, sondern wurde mit den Jahren gezielt aufgebaut (Hansen 2009, 2011; Marchal 2011; Murphy 2011; UNSC 2010, 2011). Den Piraten geht es dabei nicht um bewaffneten Raubüberfall, sondern allein darum, Schiffe und ihre Mannschaften mit dem Ziel, zu entführen, Lösegeld zu erpressen.

Einige der dafür verantwortlichen Personen sind namentlich bekannt, wie bspw. Mohamed Hassan Abdi Afweyne, welcher Piraterie um das Jahr 2004 von Puntland in seine Heimatregion, Mudug, brachte (UNSC 2010; Hansen 2009, 2011).⁵⁹ Dabei zielte er nicht auf den Schutz der Küste ab, sondern, wie Interviews und darüber hinausgehende Recherchen zeigen, auf den Aufbau eines gewinnträchtigen Geschäfts (Hansen 2011:12; ICG 2009b). Zu diesem Zweck heuerte er damals bereits bekannte puntländische Piratenführer an, die die Ausbildung von an der Piraterie Interessierten übernehmen sollten (Hansen 2011: 13). Seine Gruppe, die sich zumindest in der Anfangszeit die „Somali Marines“ nannte, gilt bislang als die effizienteste von allen, mit einem Fokus auf größere Schiffe, die auf hoher See angegriffen werden (UNSC 2006). In den letzten Jahren soll Afweyne sich jedoch zumindest zum Teil zurückgezogen und sein Sohn die Geschäfte übernommen haben (Hansen 2011: 14; UNSC 2010).

Somalische Piraterie ist dabei bislang eng mit den dort vorherrschenden Clanstrukturen verwoben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Clans und ihre Autoritäten in die Machenschaften der Piraten nachweislich und gänzlich involviert sind. Es bedeutet lediglich, dass die Piratenbanden ihr Personal vor allem, aber nicht ausschließlich, aus ihren eigenen Clans rekrutieren und staatliche Sicher-

⁵⁹ Da Xarardheere und die umliegende Region Mudug weder umkämpft noch in eine zentrale Herrschaftsstruktur eingebunden war, bot es sich als ideale Basis für Piraterie an.

heitskräfte immer wieder ein Auge zudrücken, wenn sie von derartigen illegalen Aktivitäten aus den Reihen ihres Clans hören (ICG 2009b). Mit zunehmender Professionalisierung nimmt jedoch auch die Bedeutung der Clanstrukturen ab. Afwenye bspw. rekrutierte zwar auch einen Großteil der Piraten aus Mitgliedern des in seiner Heimat Mudug ansässigen Suleiman Clans. Darüber hinaus wählte er das Personal jedoch vor allem entsprechend ihrer Qualifikationen aus – ein Grund, warum viele der von ihm organisierten Piratenbanden Mitglieder des Majerteen Clans aus Puntland sind, der die dortigen Piraterieaktivitäten bereits seit den 1990er Jahren dominiert (Hansen 2011; ICG 2009b; Marchal 2011).

Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass das somalische Pirateriegeschäft zunehmend mit international organisierter Kriminalität verwoben ist. Allerdings gibt es bislang noch keinerlei klare und (öffentlich zugänglich) verifizierte Hinweise. Interpol wies bspw. bereits 2009 auf internationale Verbindungen hin (ICC-IMB 2010: 44), jedoch liegen bis heute keine konkreten Beweise vor. Klar scheint zu sein, dass der Kern der Organisatoren nach wie vor aus Somalia selbst stammt (UNSC 2011a).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Piraterie kein Geschäft ist, das von einer Mehrzahl der Somali betrieben wird. Der engere Kreis der Banden wird heute auf etwa 1800 bis 5000 Menschen geschätzt – bei einer Gesamtzahl von etwa 9 Millionen Einwohnern also eine auf den ersten Blick marginale Zahl (Hansen 2011: 2; UNSC 2011a: 13). Nicht mit eingerechnet hierbei sind aber die Menschen, die im Umfeld der Piraten entweder ihr Geld verdienen oder aber auf andere Weise davon profitieren, wie etwa die Clans, Großfamilien und Freunde.

Die Organisation der Angriffe durch die verschiedenen somalischen Piratengruppen weicht dabei kaum voneinander ab. In der Regel wird von drei verschiedenen Teams berichtet: Erstens die Organisatoren im Hintergrund, die für Rekrutierung von Personal, die Beschaffung von Ausrüstung wie Boote und Waffen, die Beschaffung der zur Versorgung von Geiseln und Piraten nötigen Nahrungsmittel und die Abwicklung der Lösegeldverhandlungen- und übergaben zuständig sind. Zweitens das Angreiferteam, das sich größtenteils aus ärmeren Somali zusammensetzt, von denen zumindest einer über Navigationskenntnisse auf See verfügt, oft aufgrund der vorherigen Beschäftigung als Fischer. Dieses Team wird nach erfolgreicher Kaperung eines Schiffes und dessen Verbringung vor die Küste Somalias von einer Wachmannschaft abgelöst. Diese kann mehrere Dutzend Männer umfassen, die während der meist monatelang andauernden Geiselnahme immer wieder ausgewechselt werden.

Das Geschäftsmodell basiert darauf, dass die Piraten nur dann Geld erhalten, wenn sie erfolgreich gekapert haben – was die vergleichsweise hohe Zahl der versuchten Angriffe vor Somalia mit erklären kann. Das erbeutete Lösegeld wird dann je nach Aufgabe in den einzelnen Teams verteilt. Dabei geben die Piraten den Reedern sogar bisweilen vor, in welchen Bündeln das Geld zu liefern ist, um die Verteilung unter den Mittätern zu erleichtern.⁶⁰ Investitionen in technische Ausrüstung finden bislang jedoch nur selten statt: Wie militärische und polizeiliche Einheiten vor Ort berichten, sind die Boote, die die Piraten benutzen, zum großen Teil in einem eher schlechten Zustand, gleiches gilt für die von ihnen mitgeführten und verwendeten Waffen. Lediglich die an den kleinen Booten angebrachten Außenbootmotoren scheinen bislang stärker geworden zu sein, dafür spricht auch, dass in den letzten Jahren Schiffe bei immer höherer Geschwindigkeit (mittlerweile 18 Knoten) erfolgreich angegriffen worden sind. Erst in jüngster Zeit wurden vermehrt auch weitere technische Gerätschaften wie z.B. Global Positioning Systems (GPS) und Satellitentelefone bei den Piraten festgestellt, allerdings immer noch in eher begrenztem Umfang. Erhebliche Summen wurden bislang vorrangig in die für die Versorgung der gekaperten Schiffe nötige logistische Infrastruktur an Land investiert (UNSC 2011a: 13).⁶¹

Vor allem aber feilen die Piraten stetig an ihren Angriffstaktiken und beziehen hierbei augenscheinlich auch die Gegenmaßnahmen der vor Ort patrouillierenden Sicherheitskräfte ein. Dies ist erstens an ihrem Operationsradius erkennbar: Erfolgten die meisten Angriffe vor 2008 im Golf von Aden und (relativ) nahe der Ostküste Somalias (bis zu 200 Seemeilen, aber auch innerhalb der Küs-

⁶⁰ Gespräche mit Sicherheitskräften, Reedern und Versicherern, März-Juli 2011.

⁶¹ Gespräche mit Vertretern der NATO, Mai 2011.

tengewässer, IMO 2007), so verlagerten sie sich mit der Einrichtung des Internationalen Transitkorridors und der Etablierung der Militäroperationen von NATO und EU weiter nördlich in das Arabische Meer in Richtung der Straße von Hormus sowie östlich und südlich in den Indischen Ozean. Zu diesem Zweck greifen sie zweitens immer häufiger und augenscheinlich gezielter auf das bereits seit einigen Jahren erprobte Konzept der Mutterschiffe zurück: Gekaperte Schiffe werden nicht immer vor die Küste Somalias verbracht, sondern verbleiben auf hoher See, wo sie als Basis für Angriffe dienen. Dabei wird die entführte Crew mitunter gezwungen, mit den Entführern zu kollaborieren, v.a. um das Schiff zu steuern. Zudem werden die Geiseln als menschliche Schutzschilder genutzt, die internationale Militärkräfte davon abhalten sollen, die Piraten anzugreifen (Hurlburt 2011). Mutterschiffe erfüllen auch zwei weitere wichtige Zwecke: zum einen ermöglichen sie den Piraten auch zu Zeiten des Monsuns aktiv zu sein, der bislang ihre Aktivitäten aufgrund des damit verbundenen Seegangs auf wenige Monate im Jahr beschränkte. Zum anderen können sie die technische Ausstattung der Schiffe nutzen, um andere Schiffe zu orten und somit nicht, wie bislang gang und gäbe, abzuwarten bis ein geeignetes Zielobjekt in Sicht kommt. Drittens greifen die somalischen Piraten vermehrt mit mehreren Schiffen gleichzeitig an, was die Verteidigung der Schiffe erheblich erschwert, selbst unter Einsatz von Sicherheitsteams. Und viertens lernen sie, wie Abwehr- bzw. Sicherungsmaßnahmen der Mannschaften auf den Schiffen zu umgehen sind, beispielsweise indem sie Gerätschaften mit sich führen, um Zitadellen, in die sich Mannschaften verschanzt haben, aufzubrechen.

Und nicht zuletzt wenden die Piraten heute schneller, öfter und vor allem zielgerichteter Gewalt gegenüber ihren Opfern an. Galten somalische Piraten bis vor wenigen Monaten noch als im Vergleich zu Piraten in anderen Regionen eher sorgsam im Umgang mit ihren Geiseln, so wird mittlerweile von einer deutlich gestiegenen Bereitschaft zur Anwendung von Gewalt, inklusive Folter, berichtet; zudem wurden Geiseln offenbar auch bereits gezielt hingerichtet.⁶² Damit haben die Piraten offensichtlich auf die verschärften Gegenmaßnahmen von Militärkräften sowie den von Reedern zunehmend eingesetzten privaten Sicherheitsdiensten reagiert. Zum anderen offenbart das Verhalten eine Ungeduld bei den immer länger andauernden Lösegeldverhandlungen, die durch Gewaltandrohung- oder Anwendung beschleunigt werden sollen. Darüber hinaus deuten zwei Entwicklungen darauf hin, dass die Piraten ihre Opfer zunehmend strategischer auswählen, indem sie auf so genannte *High Value Targets* abzielen: Zum einen werden vermehrt vollbeladene Öl- oder Produkt- und Chemikalientanker angegriffen und auch erfolgreich entführt. Diese Schiffe stellen nicht nur ein leichtes Ziel dar, da sie oft langsamer (also weniger als 18 Knoten) fahren und speziell letztere wegen ihrer teils explosiven Ladung auf den mittlerweile von vielen Schiffen in Anspruch genommenen Begleitschutz durch bewaffnetes Personal in der Regel meist verzichten. Zudem kann angesichts der wertvollen Ladung mittlerweile auch mit einem hohen Lösegeld gerechnet werden, wie der Fall der MV Irene SL zeigt. Zum anderen erfolgten in den letzten Monaten wiederholt Angriffe auf in der Region immer noch verkehrende, meist aus wohlhabenden (westlichen) Ländern stammenden Yachten, wobei die Geiseln entweder an Land verschleppt oder auf gekaperten Handelsschiffen untergebracht wurden. Gerade die Entführung solcher Zielpersonen gilt als lohnend, da in der Regel bei ihnen pro Kopf mehr Lösegeld zu erbeuten ist, als bei den meist aus Nicht-OECD Staaten (Hurlburt 2011) stammenden Mannschaften von Handelsschiffen.

3.2 *Golf von Guinea*

Land- wie seewärts ist das westliche Afrika mit dem Golf von Guinea eine Region mit wirtschaftlich hohem Potential. Sie beherbergt nicht nur eine stetig wachsende Bevölkerung, die durch Konsum und Arbeitskraft einen ertragreichen Markt bieten kann, sondern verfügt auch über große Energieressourcen. Nigeria und Angola sind bereits die größten Ölproduzenten des Kontinents,

⁶² Vgl. Maritime Security Review: Tipping Point, 12.05.2011, <http://www.marsecreview.com/2011/05/tipping-point/>; The Guardian: AP Interview: Somali pirates torturing hostages, 01.02.2011, <http://www.guardian.co.uk/world/feedarticle/9479830>; INTERTANKO et. al: Shipping industry outraged at execution and torture of seafarers by pirates, 03.02.2011 <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=49754>, BBC: Hijacked Americans 'killed by captors' off Somalia, 22.02.2011, <http://www.bbc.co.uk/news/world-us-canada-12541297> (Zugriffe am 21.05.2011); vgl. auch Hurlburt 2011.

andere Staaten der Region bauen ihre Kapazitäten aus, wie z.B. Kongo-Brazzaville, Äquatorialguinea und Ghana, letzteres vor allem im Gassektor.

Zugleich gilt die Region allerdings immer noch als eine der volatilsten weltweit. Zahlreiche Bürgerkriege tobten hier in den 1990er Jahren und viele Staaten sind bis heute nicht zur Ruhe gekommen. Ein Charakteristikum ist, dass die Probleme innerhalb der einzelnen Staaten sich gegenseitig bedingen und verschärfen. Dies gilt nicht nur für die politischen Herausforderungen. Ein großes Problem der Region, die von schwachen, instabilen Staaten durchsetzt ist, sind transnational organisierte Kriminalität und Terrorismus: das westliche Afrika hat sich im Laufe des letzten Jahrzehnts als Drehscheibe des internationalen Drogenhandels entwickelt und gilt zudem als ein wichtiges Operationsgebiet internationaler Terroristen. Darüber hinaus ist illegale Fischerei genauso wie Umweltverschmutzung, vor allem durch die in der Region massiv betriebene Ölförderung, ein großes Problem. Piraterie reiht sich darin ein, stellt aber, zumindest im Vergleich zu den anderen Problemen der Region, immer noch ein eher kleineres Sicherheitsrisiko dar (UNODC 2010a, 2010b).

3.2.1 Zahlen & Daten

Die westafrikanische Küste galt indes bereits historisch als risikoreiches Gebiet für Seefahrer. Schon im 18. Jahrhundert wurde von Piraten berichtet, die in der Region aktiv waren, allerdings nur in seltenen Fällen aus westafrikanischen Ländern, sondern vor allem aus der Karibik stammten (Bialuschewski 2008). Auch von Küstenbewohnern wurden Schiffe in der Region jedoch immer wieder angegriffen und ausgeraubt, vor allem um den Handel von (oftmals lokalen) Konkurrenten zu stören oder aber mit dem Ziel, die Mannschaften zu versklaven (Alagoa 1986). Vom 19. bis weit ins 20. Jahrhundert hinein wehrten sich vor allem die im westlichen Nigerdelta ansässigen Ijaw durch Angriffe auf Handelsschiffe gegen ihre ökonomische und politische Marginalisierung durch die britische Kolonialverwaltung, wobei sie sich einen Ruf als Piraten erwarben (Ukiwo 2007).

Seit Beginn der statistischen Erfassung von Piraterieaktivitäten und dabei spätestens seit 1999 nimmt die Region regelmäßig Platz drei oder sogar zwei neben dem Horn von Afrika und Südostasien ein. Allerdings sind die verfügbaren Daten hier, noch mehr als im Falle der von Somalia ausgehenden Piraterie, unter großem Vorbehalt zu lesen. Zum einen gilt die Dunkelziffer in der Region des westlichen Afrikas als besonders hoch.⁶³ Auch unterscheiden sich die durch das IMB-PRC oder die IMO herausgegebenen Daten erheblich von denen anderer Einrichtungen,⁶⁴ die deutlich mehr Überfälle auf den Seeverkehr registrieren. Zum anderen offenbaren die Angriffe in dieser Region mehr als irgendwo sonst die Problematik der Unterscheidung zwischen Piraterie als Fall profitorientierter Kriminalität und politisch motivierten Angriffen, eine Trennung der beiden Phänomene erscheint hier zum großen Teil sogar unmöglich.

Gemäß den verfügbaren Daten von IMB-PRC und IMO ereignen sich die meisten Piratenangriffe im Golf von Guinea regelmäßig vor der Küste Nigerias, insbesondere im Nigerdelta. Im Gegensatz zum Horn von Afrika erfolgen die Angriffe hier vorrangig in den Küstengewässern der Staaten, nicht auf hoher See. Die höchsten Aktivitätsraten werden dabei regelmäßig in den Häfen (vor allem Lagos) sowie entlang der Küsten Nigerias, vor allem des östlich gelegenen Nigerdeltas, verzeichnet. Darüber hinaus kommt es immer wieder in der Bakassi Grenzregion zwischen Kamerun und Nigeria sowie vor der Küste Guineas, insbesondere im und um den Hafen von Conakry, zu bewaffneten Raubüberfällen.⁶⁵ Seit Anfang 2011 wurden zudem erstmals Schiffe vor der Küste Benins

⁶³ Der ICC-IMB Bericht von 2008 listet beispielsweise 80 Angriffsfälle für Nigeria auf, das PRC erläutert jedoch, dass sich mindestens 100 weitere Fälle ereigneten, die jedoch nicht hinreichend von offizieller Seite verifiziert werden konnten (ICC-IMB 2009: 26).

⁶⁴ Vgl. z.B. die Berichte zum Nigerdelta von Bergenrisksolutions (<http://www.bergenrisksolutions.com/index.php?mapping=22&langid=en>) oder von Risk Intelligence (Hansen/Steffen 2011, sowie http://www.riskintelligence.eu/dyn/files/newspage_links/4-file/Nigeria%20Review%20of%202010%20and%20Outlook%20for%202011.pdf)

⁶⁵ Guinea wurde lange Jahre durch eine äußerst autoritäre Regierung regiert, galt im Vergleich zu den umliegenden Ländern aber als relativ stabil. Nachdem Ende 2008 der langjährige Präsident Lansana Conte verstarb, übernahm das Militär unter Hauptmann Camara übergangsweise die Macht. Entgegen einer ursprünglichen Absichtsbekundung strebte er bald an, das Präsidentenamt zu übernehmen und schlug jegliche Opposition massiv nieder, das Land

überfallen und entführt mit dem Ziel Wertgegenstände oder ihre Ladung, vorzugsweise Öl, zu stehlen (ICC-IMB 2011b). Da diese Angriffe jedoch bislang zumindest nigerianischen Piraten zugeschrieben werden (Bundespolizei See 2011b: 25)⁶⁶, wird der Schwerpunkt der Betrachtung auf der von Nigeria ausgehenden Piraterie liegen.

Das Jahr 2006 kann dabei als besonderer Einschnitt geltend gemacht werden. Zwar wurden damals insgesamt nur 31 Angriffe in der gesamten Region beim IMB registriert, wovon lediglich 12 vor Nigeria stattfanden. Dabei wurden jedoch 49 Menschen entführt, womit Nigeria die entsprechende Statistik weltweit anführte. Die meisten Angriffe wurden damals bereits im Nigerdelta verzeichnet. Sie standen zum großen Teil in direktem Zusammenhang mit dem seit 2005 eskalierenden bewaffneten Aufstand gegen die Politik der Zentralregierung und die Ölindustrie (s.u.). Dabei wehren sich verschiedene Rebellen Gruppen gegen die ungerechte Verteilung der Erlöse aus dem Erdölsektor sowie die weitflächige Umweltverschmutzung. Angriffe auf den Seeverkehr betrafen aus diesem Grund nicht nur Handelsschiffe, sondern auch und vor allem Öltanker, Ölanlagen und Flugzeuge (Ukiwo 2007).

2007 war dann mit 48 vor Nigeria erfassten Angriffen das bisherige Spitzenjahr in der Region. Die Mehrzahl der Schiffe (25) wurde im Hafen von Lagos angegriffen, nur vier Angriffe wurden aus dem Nigerdelta gemeldet. Trotz der geographischen Verlagerung handelte es sich jedoch erneut nicht ausschließlich um simple Diebstähle oder Raubüberfälle, sondern auch um einige Entführungen und Geiselnahmen⁶⁷. Zwar wurden laut IMB viele der Angriffe im Jahr 2007 mit politischen Ambitionen begründet; die Schiffsindustrie ging jedoch davon aus, dass es sich um kriminelle Übergriffe handelte, vor allem da die Geiseln meist gegen eine Bezahlung von Lösegeld freikamen (ICC-IMB 2008: 24). Da insbesondere Öltanker zum Ziel der zum Teil äußerst gewaltsamen Angriffe wurden zeigte sich die entsprechende Branche sehr beunruhigt.⁶⁸

Seit damals konnte ein stetiger Rückgang der Angriffe im Golf von Guinea, vor allem vor Nigeria, verzeichnet werden. Dieser wird zum einen mit einem härteren Durchgreifen der Justiz- und Vollzugsbehörden sowie mit einer im Herbst 2009 erlassenen Amnestie für die Aufständischen in Zusammenhang gestellt (Davidheiser/Nyiayaana 2011; Hansen/Steffen 2011; Tull 2010). Auch 2010 scheint mit lediglich 19 erfassten Angriffsfällen vor Nigeria auf den ersten Blick diesen Trend zu bestätigen. Dabei handelt es sich bei der Vielzahl der gemeldeten Angriffe weiterhin um versuchte oder erfolgte Entführungen: 17 Menschen wurden entführt und an Land verschleppt, 26 Menschen wurden auf ihren Schiffen als Geiseln festgehalten. Allerdings deuten die vor allem seit Mai 2011 erfolgten Angriffe vor Benin darauf hin, dass einige nigerianische Piraten ihren Operationsradius nun, ähnlich wie die somalischen Piraten, schlicht verschoben haben: Wurden bis Ende September 2011 vor Nigeria nur sechs Schiffe angegriffen, aber keines davon erfolgreich entführt, so wurden vor der Küste Benins, vor allem in und um den Hafen von Cotonou, 19 Schiffe attackiert und dabei acht Tanker entführt. Dabei geht es den Piraten augenscheinlich weniger um den Konflikt im Nigerdelta als um die Generierung von Profit: In einigen Fällen wurde die gesamte Ladung gelöscht,

wurde durch gewaltsame Auseinandersetzungen erschüttert. Camara selbst wurde schließlich angeschossen und musste das Land verlassen, woraufhin im November 2010 die ersten als frei geltenden Wahlen in der Geschichte des Landes stattfinden konnten. Die Sicherheitslage ist allerdings immer noch sehr angespannt, vgl. Reuters: Old problems linger for Guinea's new president, 21.04.2011 <http://af.reuters.com/article/metalsNews/idAFLDE73J1HZ20110421?sp=true> (Zugriff am 10.05.2011). Die genau in dem betreffenden Zeitraum 2008-2010 angestiegenen Fälle von bewaffnetem Raub auf Schiffe im und um den Hafen von Conakry deuten darauf hin, dass sich die instabile Lage an Land direkt auf die Küstengewässer ausgewirkt hat. Für weitere Informationen zu Guinea vgl. die Reports der International Crisis Group unter <http://www.crisisgroup.org/en/regions/africa/west-africa/guinea.aspx> (Zugriff am 10.05.2011).

⁶⁶ Vgl. Auch: New York Times: Armed Pirates Hijack a Fuel Tanker Off Benin and Take 23 Crew Members Hostage, 14.09.2011, <http://www.nytimes.com/2011/09/15/world/africa/west-africa-pirates-hijack-tanker-and-crew-members.html> (Zugriff: 20.12.2011).

⁶⁷ Laut IMB wurden 2007 vor Nigeria 40 Menschen entführt und 36 auf ihren Schiffen als Geiseln festgehalten (ICC-IMB 2008: 13).

⁶⁸ Vgl. Intertanko: INTERTANKO calls for action on piracy off West Africa, 9.12.2009, <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=47576> (Zugriff am 21.04.2011).

während in anderen Fällen Wertsachen und Material gestohlen wurde. Die Mannschaften wurden bislang im Anschluss immer freigelassen, waren aber mitunter während ihrer meist zwischen wenigen Stunden und ein paar Tagen dauernden Geiselhaft erheblicher Gewalt ausgesetzt (ICC-IMB 2011b). Deutsche Schiffe waren davon bislang nicht betroffen, zuletzt wurde in der Region 2010 ein deutsch bereederter Stückgutfrachter, die unter der Flagge von Antigua und Barbuda fahrende BBC Polonia, entführt. Ein deutsch beflaggtes Containerschiff konnte einen bewaffneten Angriff erfolgreich abwehren. Generell werden im Golf von Guinea Schiffe aller Art und Nationalität angegriffen, der Schwerpunkt liegt jedoch auf Tankern, Versorgungsschiffen und Stückgutfrachtern sowie Containerschiffen und Fischereifahrzeugen. Bei letzteren gilt die Dunkelziffer allerdings als am höchsten, daher tauchen sie auch kaum in den Statistiken von IMB-PRC und IMO auf.

3.2.2 *Kontextbedingungen*

Da Piraterie im Golf von Guinea vorrangig vor Nigeria betrieben wird, werden die Kontextbedingungen dieses Landes analysiert.⁶⁹ Nigeria ist zwar einer der wirtschaftlich und militärisch stärksten Staaten Afrikas südlich der Sahara, seit der Erlangung der Unabhängigkeit 1960 wurde es jedoch durchgehend von gewaltsam ausgetragenen Konflikten erschüttert, wovon einer eine inhärent maritime Dimension hat: Der Konflikt im an den Golf von Guinea angrenzenden, durch zahlreiche Flussläufe weit verzweigten Nigerdelta. Seit Beginn der Ölförderung in den 1960er Jahren ist die Region gekennzeichnet von Auseinandersetzungen zwischen der dort ansässigen Bevölkerung, den staatlichen Institutionen auf regionaler und Bundesebene sowie der Ölindustrie. Kern des Problems ist zum einen die ungerechte Verteilung der Einnahmen aus diesem Sektor, die bis zu 80 Prozent des nigerianischen Staatshaushalts ausmachen. Die Region des Nigerdeltas gehört aber mit einer Lebenserwartung von gerade mal 43 Jahren und einer Arbeitslosenrate von über 70 Prozent gleichzeitig zu den ärmsten Teilen des Landes. Zum anderen haben die Erschließung der Ölquellen, die Ölförderung sowie das Abfackeln der dabei anfallenden Gase das fragile Ökosystem der Region nachhaltig zerstört und behindern Fischfang sowie eine weitere landwirtschaftliche Nutzung durch die dort lebenden Menschen (Amundsen 2010; UNDP 2006).

Jahrelang bemühten sich Aktivisten, auf den schwelenden Konflikt vorrangig mit politischem – gewaltlosen – Widerstand hinzuweisen und eine Lösung einzufordern (Davidheiser/Nyiayaana 2011; ICG 2006). Die Gefangennahme und anschließende Exekution eines beliebten Anführers der Bewegung, Ken Saro-Wiwa, und einiger seiner Mitarbeiter im Jahre 1995 führte schließlich zu einer sukzessiven Gewalteskalation. Durch zahlreiche sich formierende Milizen wurde insbesondere die Ölindustrie zunehmend attackiert, indem Ölanlagen und Ölpipelines sabotiert, Transporte angegriffen, und Mitarbeiter entführt wurden. Das damals herrschende Militärregime unter General Abacha konnte bis 1999 durch eine äußerst repressive Politik den Aufstand noch halbwegs begrenzen.

Seine Absetzung und der damit eingeläutete Prozess der Demokratisierung führten jedoch zu Beginn des neuen Millenniums zu einem Ansteigen der Gewalt und Kriminalität in Nigeria – inklusive des vorgelagerten maritimen Raums. Mitentscheidend dafür war auch die in der noch jungen nigerianischen Demokratie sich etablierende Praxis, junge, meist arbeitslose Männer zur Unterstützung einzelner Politiker oder ganzer Parteien zu bewaffnen, um Druck auf politische Gegner ausüben zu können. Dies galt und gilt insbesondere für die Zeiträume vor und während der seitdem abgehaltenen Wahlen (HRW 2007a; Davidheiser/Nyiayaana 2011). Das Ergebnis war eine Proliferation von bewaffneten Milizen, die meist unabhängig voneinander operierten und dabei auch immer wieder in Konkurrenz zueinander traten (Hazen/Horner 2007: 84). Durch ihre gewaltsamen

⁶⁹ Das IMB subsumierte die Angriffe in den Nachbarstaaten 2009 noch explizit als Spill-Over Effekt der nigerianischen Entwicklungen (IMB 2010: 25). Allerdings besteht in dieser Hinsicht noch großer Forschungsbedarf: Denn neben Nigeria und, wie oben vermerkt Guinea, besteht neben dem benachbarten Kamerun auch in anderen Ländern der Region, so zum Beispiel Angola und Guinea-Bissau, der Elfenbeinküste, Liberia oder Sierra Leone, das Potential sowohl für Piraterieaktivitäten als auch für mit Ölförderung oder illegaler Fischerei zusammenhängenden, im maritimen Raum ausgetragenen politische oder wirtschaftliche Konflikte. Im Rahmen dieses Papiers ist eine Analyse dessen jedoch nicht zu leisten. Auch wären dazu intensive Forschungen vor Ort nötig, da hier die verfügbare Quellenlage bislang noch keine weitreichenden Schlüsse zu lässt.

Aktionen, insbesondere Anschläge auf Ölförderungsanlagen und Leitungen sowie das illegale Abzapfen von und der Handel mit Öl aus den die Region durchziehenden Pipelines zur Finanzierung ihrer Aktivitäten trugen sie zudem selbst zur Deprivation der Bevölkerung bei (Amundsen 2009; Anison 2009; Osaghae 2011). Die repressiven Maßnahmen der staatlichen Sicherheitskräfte führten darüber hinaus zu vielen Todesfällen auch in der weiteren Bevölkerung.

Trotz diverser Bemühungen der Regierung von Präsident Obasanjo (1999-2007) um eine Lösung des Problems konnte keine Einigung erzielt werden. Eine gescheiterte Verfassungsreform im Jahre 2005 und die Verhaftung mehrerer Rebellenführer gab schließlich den Anlass für den Zusammenschluss verschiedener Gruppierungen zu einer neuen Rebellengruppe, dem Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND), das der Regierung offen den Kampf ansagte und die Anschläge auf die Ölindustrie massiv verstärkte (Tull 2010). MEND war insofern erfolgreich, als dass die Produktion erheblich gedrosselt werden musste, Ölfirmen zum Teil ihre Arbeit einstellten, ihre Mitarbeiter abzogen und die Ölpreise weltweit einen Anstieg verzeichneten (Courson 2011). Die Wurzeln des Problems wurden jedoch nicht beseitigt und die Situation der Bevölkerung des Nigerdeltas verschlechterte sich immer mehr, auch durch die drastischen Gegenmaßnahmen der staatlichen Sicherheitskräfte (HRW 2007 a, b; Courson 2011). Denn genau wie die Vorgängerregierungen setzte die Regierung Obasanjo im Kern eher auf eine militärische Lösung denn auf eine Behebung der Ursachen des Problems, wie das kurz vor seiner Abwahl erlassene Staatsbudget zeigte: „In the budget to the National Assembly the government allocated sixty-nine billion Naira to NDDC for the development of the Niger Delta region, while the sum of 444 billion naira was allocated to security in the Niger Delta” (Courson 2011).

Die im Jahr 2007 gewählte Regierung um Präsident Adua intensivierte zwar den Dialog und ging mit der Freilassung der 2005 inhaftierten Rebellenführer Alhaji Dokubo-Asari und D.S.P Alamieyeseigha auf eine wichtige Forderung der Rebellen ein (Courson 2011). Da gleichzeitig der militärische Kampf jedoch fortgesetzt und sogar verstärkt wurde, führten auch diese Verhandlungen zu keiner Lösung. Angesichts der enormen wirtschaftlichen Verluste beschloss die Regierung schließlich im Jahr 2009 eine Amnestie für die Rebellen: Im Austausch gegen ihre Waffen wurden ihnen Straffreiheit und Jobchancen zugesichert. In der Folge nahmen die Angriffe auf die Ölwirtschaft und den Seeverkehr in der Region insgesamt etwas ab, wie die obigen Daten zeigen.

Allerdings gilt die Amnestie als nicht nachhaltig, da sie auf keiner politischen Lösung beruht und somit die Wurzeln des Problems nicht angeht. Zudem wurden Kompensationszahlungen vor allem an die Führungsebenen der MEND und anderer Milizen gezahlt, während die unteren Ebenen kaum von der Amnestie profitierten. Dies führte zu einem zu einer Zersplitterung der Milizen und zum anderen zu einer Hinwendung zu kriminellen Aktivitäten vieler Milizmitglieder. Sollte der im April 2011 gewählte, aus dem Nigerdelta stammende Präsident Goodluck Jonathan hier keine baldigen Fortschritte erzielen, kann mit einer erneuten Eskalation der Gewalt gerechnet werden (Hansen/Steffen 2011; Davidheiser/Nyiayaana 2011).

Ein besonderes Problem stellt dabei die Hinwendung ursprünglich auf Basis politischer Konflikte agierender Personen und Gruppen zu kriminellen Aktivitäten dar, was in Nigeria nicht sehr verwunderlich ist: Die Kriminalitätsrate des Landes ist im weltweiten Vergleich sehr hoch (UNODC 2009). Neben illegalem Drogen- und Medikamentenhandel, Menschenschmuggel und -handel sowie Computerkriminalität gilt dies insbesondere für bewaffnete Überfälle und Entführungen. Letztere sind spätestens seit der Eskalation der Gewalt im Nigerdelta seit 2006 weit verbreitet.⁷⁰ Waren sie ursprünglich ein Mittel zur Durchsetzung politischer Interessen in der dortigen Region, so geht es heute vor allem um die Erpressung von Lösegeldern, wobei die vorrangigen Zielobjekte dabei längst nicht mehr nur Mitarbeiter der internationalen Ölfirmen, sondern vor allem nigerianische Geschäftsleute, Journalisten, Künstler, Politiker und sogar Kinder sind (Hazen/Horner 2007; HRW 2007a: 82).⁷¹ Die meisten Entführungen finden allerdings nach wie vor in den Bundesstaaten des

⁷⁰ Vgl. dazu den nächsten Abschnitt

⁷¹ Vgl. auch New York Times: The Hostage Business, 4.12.2009, <http://www.nytimes.com/2009/12/06/magazine/06kidnapping-t.html> (Zugriff am 21.04.2011), BBC: Three-year-old seized in Nigeria, 04.07.2007, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/6272676.stm> (Zugriff am 21.04.2011), The Daily Trust: Dangerous Upsurge in

Nigerdeltas statt, aber auch andere Regionen, wie z.B. das benachbarte Ebonyi oder Sokoto, eine Region im Norden des Landes, sind betroffen (Cleen Foundation 2010). Um dieser Praxis entgegenzutreten wurden in mehreren Landesteilen auf Entführung spezialisierte Polizeieinheiten gegründet und führten 2009 die sechs Bundesstaaten mit den höchsten Raten die Todesstrafe für Entführungen ein⁷² – jedoch ohne durchschlagenden Erfolg, wie die jüngsten Zahlen belegen (Amnesty International 2010; CLEEN Foundation 2010).⁷³ Zwischen 2008 und 2010 wurden landesweit über 800 Fälle von Entführungen gemeldet, was dazu führte, dass das Problem bereits als Bedrohung der nationalen Sicherheit bezeichnet wurde.⁷⁴

Entführungen, die den internationalen Seeverkehr betreffen, machen im Vergleich zu den Entführungsraten an Land nur einen sehr geringen Teil aus. Allerdings werden sie durch die aus unterschiedlichen Staaten stammenden Opfer zu einem internationalen bzw. transnationalen Problem, das externe Akteure auf die weitaus tiefergehenden Konflikte innerhalb Nigerias hinweist und den hohen Unsicherheitsfaktor der Region offenbart.

3.2.3 *Motivationen*

Ähnlich wie in Somalia gibt es kaum wissenschaftlich basierte Analysen, die sich konkret mit den Motivationen der Piraten auseinandersetzen. Allerdings gibt es eine Vielzahl von Arbeiten, die sich mit dem politischen Kampf im Nigerdelta und der Verquickung dieses Kampfes mit kriminellen Elementen befassen. Von Nigeria ausgehende maritime Unsicherheit ist auf Basis dieser Forschungen auf diverse Faktoren bzw. Motivationen zurückzuführen, wobei die im obigen Abschnitt geschilderten Kontextbedingungen bereits darauf hinweisen, dass ihre Ursprünge vor allem in der soziopolitischen Instabilität des Landes zu finden sind. Gleichzeitig können sie nicht als reine politisch motivierte Taten behandelt werden, da viele von ihnen eng mit wirtschaftlichen und somit privaten Motivationen verknüpft sind.

Um dennoch eine Einordnung der Akteure gemäß ihrer Motivationslage vorzunehmen hilft als erster Schritt eine geographische Zuordnung der Angriffe: Insbesondere die Raubüberfälle im Hafen von Lagos sowie in der umliegenden südwestlichen Küstenregion gelten vorrangig als durch Armut und wirtschaftliche Deprivation motiviert (Hansen/Steffen 2011). Diese Annahme wird dadurch unterstützt, dass in dieser Region kaum politisch motivierte bewaffnete Akteure aktiv sind und die Angreifer auch meist nur auf vorhandene Wertsachen an Bord oder sonst leicht zu entwendende Güter abzielen. Politische Forderungen werden hierbei kaum vorgebracht.

Die Angriffs- und Entführungsfälle in der Region des Nigerdeltas werden hingegen meist in Zusammenhang mit dem Konflikt um die Ölförderung gestellt, gestalten sich dabei jedoch als äußerst divers.⁷⁵ Zwar kommen die meisten Entführungsoffer nach einer Zahlung von Lösegeldern frei, ihre Entführer machen aber zudem öffentlich auf die Probleme des Nigerdeltas aufmerksam bzw. stellen Forderungen an staatliche Stellen oder Ölfirmen (Osaghae 2011). Sie nutzen dabei gezielt die internationalen Medien. Auch werden die Geiseln als Multiplikatoren eingesetzt um die Bot-

Kidnap Cases, 19.07.2010, <http://allafrica.com/stories/201007270398.html> (Zugriff am 21.04.2011), Vanguard: Man, 93, Kidnapped in Delta, N130 Million Ransom Demanded, 04.05.2011, <http://allafrica.com/stories/201105040591.html> (Zugriff am 10.05.2011).

⁷² Abia, Akwa Ibom, Anambra, Ebonyi, Enugu und Imo.

⁷³ Vgl. auch Daily Champion: Nigeria: Ebonyi - Kidnappers Ignore Death Sentence, Abduct 7-Year-Old Boy, 29.10.2010, <http://allafrica.com/stories/200910290054.html> (Zugriff: 21.04.2011) sowie Daily Independent (Lagos): Nigeria: 512 Kidnapped in Six Months, 23.07.2009 <http://allafrica.com/stories/200907230111.html> (Zugriff am 21.04.2011).

⁷⁴ The Nigerian Tribune: Kidnapping, threat to national security, 13.08.2010, <http://www.tribune.com.ng/index.php/news/9666-kidnapping-threat-to-national-security-igp> (Zugriff am 21.04.2011).

⁷⁵ Für Entführungen in anderen Regionen des Landes ohne Zugang zur Küste, vor allem in Ebonyi und Sokoto, werden vorrangig kriminelle – wirtschaftliche – Motive sowie anderweitige politische Ambitionen angeführt. Vgl. Daily Champion: Nigeria: Terrorism, Kidnapping Require National Emergency – Ozobu, 25.01.2010, <http://allafrica.com/stories/201001251698.html> (Zugriff: 21.04.2011); Daily Champion: Nigeria: Group Decries Rising Political Violence in Ebonyi, 21.03.2011, <http://allafrica.com/stories/201103210838.html> (Zugriff am 21.04.2011).

schaften zu übermitteln. Insbesondere MEND weiß diese Vorgehensweise gekonnt zu nutzen (Courson 2011).⁷⁶ Dabei gibt es aber neben der international bekannten MEND eine Vielzahl von Akteursgruppen, die an Land wie zur See aktiv sind.⁷⁷

Eine trennscharfe Zuordnung gewaltsamer Angriffe zu einzelnen Gruppen ist jedoch genauso wenig möglich wie eine konkrete Zuschreibung von Motivlagen. Wie Asuni zurecht feststellt, erschwert dabei die schiere Anzahl von Akteursgruppen eine konkrete Zuweisung ihrer Motive: „The sheer multitude of armed groups adds another layer of complexity. Identifying the groups and trying to decipher what they want is an immensely difficult task because of their nebulous structure and ever-shifting allegiances. Each group has a specific history and the picture varies greatly from state to state. While most are involved in criminal activities such as oil bunkering, arms dealing, and kidnapping, many also regard themselves as freedom fighters and have overtly political aims” (Asuni 2009: 26).

MEND, die sich explizit als rein politische Organisation versteht und sich offiziell gegen die private Verwendung von Lösegeldern wendet, agiert zudem als lose Dachorganisation verschiedener lokal organisierter Gruppen, die insgesamt etwa 25.000 Personen umfassen (Courson 2011; Hazen/Horner 2007; Tull 2010). Nicht all diese Gruppen konzentrieren sich aber dabei auf den politischen Kampf, sondern haben das Modell der politisch motivierten Entführungen zu einem kommerziellen Geschäft umgewandelt (Hazen/Horner 2007). Das Amnestieprogramm von 2009 hat darüber hinaus zu einer weiteren Fragmentierung der Gruppen geführt (Davidheiser/Nyiayaana 2011; Hansen/Steffen 2011).

Hinzu kommt, dass staatliche und nichtstaatliche Akteure in Nigeria nicht klar voneinander zu trennen sind, wenn es um kriminelle Aktivitäten geht (Tull 2010). Denn, wie oben bereits ausgeführt, werden zahlreiche „private“ Milizen von Politikern angeworben oder sogar zusammengestellt, um ihre eigene Machtposition zu stärken. Diese Praxis, die Ausübung von Gewalt gegen Bezahlung durch öffentliche Amtsanwärter oder Amtsinhaber (oftmals unter Verwendung staatlicher Gelder⁷⁸), gilt als mitverantwortlich für die Kriminalisierung Tausender von arbeitslosen Jugendlichen (Courson 2011: 28f; Hazen/Horner 2007; HRW 2005, 2007a, 2007b, 2010; Osaghae 2011). Auch wird davon ausgegangen, dass zahlreiche Politiker und andere Angestellte des Staates insbesondere Entführungen als Geldquelle nutzen. Ihre Beteiligung kann dabei auch indirekter Natur sein: Es hat sich beispielsweise gezeigt, dass Lösegeldverhandlungen oft schneller zu einem Abschluss kommen, wenn Politiker als Mediatoren eingesetzt werden. Dabei gibt es jedoch viele Anzeichen, dass ein Teil des Lösegelds dann auch bei ihnen verbleibt (HRW 2007b: 106; Hazen/Horner 2007; UNODC 2009: 23). Andere Milizen wiederum werden und wurden von Ölfirmen bezahlt, damit sie bevorstehende Angriffe melden bzw. verhindern – was wiederum nicht nur zu einer Proliferation der bewaffneten Gruppen, sondern obendrein zu einem scharfen Wettbewerb zwischen ihnen führte (Akinola 2011: 71f., HRW 2007b 2010; ICG 2006).

Die für diese durch Politik und Wirtschaft instrumentalisierte Akteure geläufige Bezeichnung als *political thugs*, als politische Gangster bzw. Verbrecher, macht deutlich, dass hier eine Grauzone besteht, die durch keine Definition zu überkommen ist: Ursprünglich politisch motivierte Akteure lassen sich durch Geld dazu motivieren, sich an kriminellen Aktivitäten zu beteiligen oder andere dazu anzustiften, während profitorientierte Kriminelle gewillt sind, sich für politische Zwecke instrumentalisiert zu lassen. Gleichzeitig gibt es ein Heer von Arbeitslosen, die gegen die bestehen-

⁷⁶ Vgl. CBS News, Hostage sympathetic to Nigerian captors' plight, 08.12.2010, <http://www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/story/2010/12/07/nl-croke-hostage-1207.html> (Zugriff am 21.04.2011), New York Times: The Hostage Business, 4.12.2009, <http://www.nytimes.com/2009/12/06/magazine/06kidnapping-t.html> (Zugriff am 21.04.2011).

⁷⁷ Z.B. Beispiel die Coalition for Military Action in the Niger Delta (Coma), die Joint Revolutionary Council (JRC), die Niger Delta Vigilante, die Martyrs Brigade, der Joint Revolutionary Council (JRC), sowie die Niger Delta People's Volunteer Force (NDPV); darüber hinaus gibt es zahlreiche Jugendmilizen, die ihren Ursprung in Universitätsverbindungen haben oder sich auf Basis gemeinsamer Interessen gebildet haben, vgl. Asuni 2009; Hazen/Horner 2007; Osaghae 2001 sowie BBC: The shadowy militants in Nigeria's Delta, 10.05.2007, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/6644097.stm> (Zugriff am 21.04.2011).

⁷⁸ Vgl. Hazen/Horner 2007; HRW 2007a sowie This day: Security Vote - for Whose Security?, 06.04.2010 <http://allafrica.com/stories/201004070363.html> (Zugriff am 21.04.2011):

de Ungerechtigkeit ankämpfen wollen, aber aufgrund mangelnder anderweitiger Chancen gleichzeitig darauf angewiesen sind, Geld durch kriminelle Aktivitäten zu verdienen.

Somit lassen sich sechs grobe Akteurskategorien unterscheiden, die auf Basis unterschiedlicher Motivationen die landbasierte und maritime Sicherheit in der Region unterminieren:

- Menschen, die auf Grund von Armut und Hoffnungslosigkeit Raubüberfälle begehen.
- Vorrangig profitorientierte kriminelle Gruppen, denen es um die persönliche Bereicherung geht, wobei nicht nur Raubüberfälle, sondern auch Entführungen durchgeführt werden, an Land wie zur See.
- (Jugend-) Milizen, die sich anheuern lassen, um gegen Geld Raubüberfälle oder Entführungen zu begehen, und diese dabei auch in den Kontext des Kampfes gegen wirtschaftliche und politische Ungerechtigkeiten stellen.
- Vorrangig politisch motivierte Organisationen wie MEND, die auf nationaler Ebene gegen die mit der Ölförderung zusammenhängenden Ungerechtigkeiten in der Region des Niger-Deltas ankämpfen. Sie verwehren sich offiziell gegenüber Gruppen, die Lösegeldzahlungen fordern, und beanspruchen für sich, dass Entführungen und Angriffe auf Einrichtungen der (maritimen) Wirtschaft allein zur Durchsetzung politischer Forderungen und nicht der Erbeutung von Geldern dienen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass auch hier trotz aller Rhetorik Lösegelder angenommen werden – sowohl zur Finanzierung des politischen Aufstands als auch zum Zweck der persönlichen Bereicherung.
- Lokale Gruppen, die Kompensationen fordern von internationalen Akteuren, die in ihrer Gemeinde wirtschaftlich tätig sind, und zur Durchsetzung ihrer Interessen deren Mitarbeiter entführen.
- Akteure aus Politik und Wirtschaft, die Menschen zu Straftaten anstiften, um einen politischen und/oder wirtschaftlichen Gewinn zu machen, oder aber durch die Beteiligung an Verhandlungen oder darüber hinausgehende sonstige korrupte Machenschaften von den Entführungen profitieren.

Gemäß der oben eingeführten Definition von Piraterie könnten somit bis auf die ersten zwei bzw. drei Kategorien alle anderen hier angeführten Akteursgruppen vernachlässigt werden, da es ihnen nicht nur um persönliche, sondern auch um politische Interessen geht. Dies würde aber im Falle des Golfs von Guinea ein falsches Bild auf die Vorgänge im maritimen Raum werfen. Denn auch wenn der Großteil der Angriffe politisch motiviert und auf den Konflikt im Nigerdelta zurückzuführen ist, so haben viele Angriffe auch eine ökonomische Komponente und stellen ein Risiko für die Schifffahrt dar. Das IMB-PRC unterstützt diese Sichtweise, indem es bereits 2007 feststellte, dass „Attacks and kidnappings are all being justified under the umbrella of political change. From the shipping industries point of view this is nothing short of being criminal“ (ICC-IMB 2008: 24). Bewaffnete Überfälle auf den Seeverkehr im Golf von Guinea werden daher nur einzudämmen sein, wenn diese komplexen Motivationslagen nicht nur in die Analyse, sondern auch in die Erarbeitung von Handlungsoptionen eingebunden werden.

3.2.4 *Organisationsstrukturen und Kapazitäten*

Die im vorherigen Abschnitt gebildeten Akteurskategorien zeigen, dass es kaum möglich ist, eine genaue Organisationsstruktur der Piraterie betreibenden Gruppen nachzuzeichnen, da die Gruppenzugehörigkeit äußerst fluide ist und eine akteursbasierte Zuordnung der Aktivitäten kaum möglich ist. Wie Asuni feststellt: „'No condition is permanent', the Nigerians are fond of saying. This observation is particularly relevant to the armed groups of the Niger Delta, which are in a constant state of flux. (...) Membership in these groups changes from day-to-day as their leaders forge fresh alliances and enter into disputes with each other. More often than not, the swirl of changing rivalries has as much to do with personal interest as any higher motive“ (Asuni 2009).

Einige Tendenzen können jedoch auf Basis einer Auswertung der vorhandenen Analysen aufgezeigt werden. Erstens ist festzuhalten, dass Piraterie im Golf von Guinea von unterschiedlichsten

Akteuren betrieben wird. Das Spektrum reicht dabei von autonom und meist lokal agierenden Einzelakteuren bzw. kleineren Gruppen⁷⁹ bis hin zu auf nationaler Ebene politisch aktiven Gruppen wie MEND, die sich im bewaffneten Kampf mit der Regierung befinden. Bislang wurde allerdings von keiner genuin auf Piraterie spezialisierten Akteursgruppe berichtet, die den somalischen Banden ähnelt, weder von ihrer Organisationsstruktur, ihren Kapazitäten noch in Hinblick auf ihre strategische Ausrichtung.

Generell gelten die verschiedenen Gruppen als gut ausgestattet. Durch den in der Region des westlichen Afrikas florierenden Waffenhandel ist die Verfügbarkeit von kleinen und leichten Waffen sehr hoch (UNODC 2009). Entsprechend haben die Piraten meist ein erhebliches Arsenal davon bei sich, das von einfachen über automatische Gewehre bis hin zu Panzerfäusten reicht. Raubüberfälle werden oft von Fischerbooten ausgeführt, immer wieder, vor allem bei Entführungen, kommen aber auch kleine Schnellboote zum Einsatz (Hansen/Steffen 2011; ICC-IMB 1993-2011; IMO 1996-2011).

Die Organisation der Angriffe unterscheidet sich allerdings, je nach Ziel bzw. Motivation der Angreifer, erheblich. Bei vielen Überfällen handelt es sich um einfache Überfälle, bei denen mehrere mit Gewehren und/oder Messern bewaffnete Angreifer an Bord der meist vor Anker liegenden Schiffe gehen, der Mannschaft unter Androhung von Gewalt die Wertsachen sowie Schiffsvorräte abnehmen, um dann schnell wieder zu verschwinden.

Andere Angriffe, vor allem die Entführungen in der Region des Nigerdeltas, laufen professioneller ab, mit steigender Tendenz. Die Ursache für die Professionalisierung wird vor allem in dem Zulauf von Personal aus militärisch ausgebildeten Milizen gesehen, die in der Piraterie ein lukratives Geschäft entdeckt haben (Hansen/Steffen 2011). Auch wird von Händlerringen berichtet, die die Geiseln untereinander austauschen, eine Praxis, die aber nicht nur auf im maritimen Raum ablaufende Entführungen beschränkt ist (Ukiwo 2007: 608)

Eine Durchsicht der in den Berichten von IMB-PRC und IMO aufgelisteten Fälle zeigt, dass die Schiffe meist von 10-20 schwerbewaffneten und maskierten Personen angegriffen werden. Die Entführungsoffer werden in der Regel an Land in die dort befindlichen Camps der verantwortlichen Gruppe gebracht und dort festgehalten, bis die Verhandlungen zum Abschluss gebracht sind. Im Gegensatz zu den somalischen Piraten entführen die nigerianischen Gruppen dabei aber meist nicht die gesamte Mannschaft. Oft wird ein Teil der Mannschaft überwältigt und eingesperrt bzw. gefesselt, Wertsachen und sonstige (leicht zu transportierende) Güter auch durch Aufbrechen der Frachträume und/oder Container des Schiffes entwendet und nur einzelne Personen von Bord verschleppt. In Einzelfällen wurde Fracht auch zielgerichtet gelöscht. Lösegeldforderungen richten sich in der Regel im Falle von Schiffsbesatzungen an die Schiffsbetreiber, während bei den Entführungen an Land die Familie oder die lokale bzw. nationale Regierung erpresst wird.

Allen Angriffen ist gemein, dass sie mit einem hohen Maß an Gewalt durchgeführt werden. Nigerianische Piraten schrecken dabei auch nicht davor zurück, Schiffe anzugreifen, die bewaffnetes Personal an Bord haben oder durch bewaffnete Beiboote begleitet werden. In mehreren Fällen waren sie hier sogar bereits erfolgreich (ICC-IMB 2007: S. 18, 22). Die Berichte von IMB und IMO machen deutlich, dass Menschen vor Nigeria häufiger als in anderen Weltgegenden bei Angriffen durch Piraten sowie bei Befreiungsaktionen durch staatliche Sicherheitskräfte verletzt und getötet werden. Selten werden Geiseln jedoch während der Entführung selbst zielgerichtet ermordet (Hansen/Steffen 2011; Hazen/Horner 2007: 70).

⁷⁹ Vgl. VOA News: Piracy Cuts Oil Production in Cameroon, Threatens Future Investment, 09.04.2010, <http://www.voanews.com/english/news/africa/central/Piracy-Cuts-Oil-Production-in-Cameroon-Threatens-Future-Investment--90356909.html> (Zugriff am 21.04.2011).

3.3 Ost- und Südostasiatische Gewässer

Die maritime Region Ost- und Südasiens, insbesondere die Straßen von Malakka, Singapur, Sunda, Lombok und Makassar, die Celebes- und Sulusee sowie das südchinesische Meer, gilt als besonders bedeutsam für die internationale Schifffahrt. Hier verlaufen nicht nur die Haupthandelswege zwischen asiatischen und europäischen Staaten, sondern zudem entscheidende Transportrouten für das sowohl für die wirtschaftlich aufstrebenden asiatischen Staaten als auch für andere Staaten wie Indien, Australien und Neuseeland unerlässliche Öl aus dem persischen Golf und aus Afrika. Die Region ist daher auch von großer Bedeutung für die globale Wirtschaft insgesamt (Bateman/Ho/Mathai 2007; Ho 2006; Richardson 2007; Rosenberg 2010).

Dabei beherbergt sie ein Spektrum äußerst heterogener Staaten, die von der Wirtschaftsmacht China, dem reichen Stadtstaat Singapur und dem aufstrebenden Malaysia über die nach langjähriger autoritärer Herrschaft sich im Transformationsprozess befindlichen Staaten Indonesien, Thailand und die Philippinen sowie Vietnam bis hin zu dem bis vor wenigen Jahren von Indonesien besetzten Osttimor reicht.⁸⁰ Die Staaten unterscheiden sich aber nicht nur hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen und politischen Stabilität voneinander, sondern sind auch in sich äußerst divers. Minderheitenkonflikte, religiöse Auseinandersetzungen und massive soziale und wirtschaftliche Ungleichheit führten in der Vergangenheit immer wieder zu Instabilität und gewaltsamen Konflikten innerhalb der Staaten (UNDP 2010).

All diesen Staaten ist gemein, dass sie entweder Inselstaaten⁸¹ sind oder aber über lang gezogene Küsten verfügen⁸² – und die maritime Lebenswelt somit eine besondere Bedeutung für Politik und Gesellschaft einnimmt. Dies zeigt sich auch darin, dass zahlreiche Konflikte in der Region sich im maritimen Raum abspielen, wobei es vorrangig um strategische Einflussgebiete, Grenzstreitigkeiten wie auch um natürliche Ressourcenvorkommen geht.

3.3.1 Zahlen & Daten

Die Region galt lange Jahre – bis zu dem Ansteigen der Piraterieaktivitäten vor Somalia – als das risikoreichste Seegebiet weltweit. Im Gegensatz zu Somalia kann Piraterie in südostasiatischen Gewässern dabei sogar bis weit in die Geschichte zurückverfolgt werden, wobei Angriffe in verschiedensten Gegenden und durch unterschiedlichste Akteure, seien es Fischer, Sklavenhändler, politisch motivierte Gruppen, Handeltreibende, oder gar staatliche Akteure organisiert und/oder ausgeführt wurden (Liss 2010a: 1ff.; Teitler 2002; Warren 2003). Leidtragende waren und sind dabei vor allem lokale Küstenbewohner, insbesondere Fischer und, speziell in den 1970er Jahren, die vor allem aus Vietnam stammenden sogenannten Boatpeople (Liss 2010a).

Zu Beginn der statistischen Aufzeichnungen in den 1990er Jahren lag der Schwerpunkt der Überfälle auf den Seeverkehr im nordöstlichen Teil des südchinesischen Meers, vor allem um das sogenannte Dreieck Hong Kong-Luzon (Philippinen)-Hainan (China) sowie in der Malakkastraße, hauptsächlich vor der indonesischen Küste vor Sumatra, hier vor allem um die Region Aceh. Auch an den Küsten des indischen Subkontinents, insbesondere in Chittagong, dem Hafen von Bangladesch und zwischen Indien und Sri Lanka, kam es damals häufig zu Überfällen. Dabei überwogen Raubüberfälle, bei denen Wertsachen, Schiffsvorräte und -ausrüstung sowie manchmal auch Teile der Ladung entwendet wurden. Ende des Jahrzehnts nahmen die nördlicheren Angriffe stark ab, während die Aktivitäten der Piraten im Südosten erheblich zunahmen. Die Straße von Malakka wurde spätestens im Jahr 2000 mit 75 gemeldeten Angriffen zum Brennpunkt der Region. Da gera-

⁸⁰ Zu den südostasiatischen Staaten werden allgemein gezählt: Burma/Myanmar, Brunei, Indonesien, Kambodscha, Laos, Malaysia, Philippinen, Singapur, Thailand, Vietnam und Timor-Leste. China wird dieser vorrangig geographisch aber auch politisch (durch die Regionalorganisation ASEAN) definierten Region nicht zugeordnet. Da der Staat jedoch ein wichtiger regionaler Akteur ist, vor allem in Hinblick auf den maritimen Raum, findet er ebenso Eingang in die Untersuchung.

⁸¹ Als insulares Südostasien gelten Indonesien, Malaysia, Singapur, die Philippinen, sowie das Königreich Brunei (Loewen/Bodenmüller 2010).

⁸² Einzige Ausnahme stellt der Binnenstaat Laos dar.

de dieser Seeweg auch für die europäische Schifffahrt angesichts der Intensivierung der Handelsbeziehungen zu asiatischen Staaten, allen voran China, von zunehmend großer Bedeutung war, erregten die Übergriffe erstmals Aufmerksamkeit auch außerhalb der direkt betroffenen Region.

Ein weiterer Grund für die internationale Aufmerksamkeit war, dass sich zugleich die Qualität der Angriffe veränderte. Zwar waren nach wie vor lokale Schiffe, speziell Fischer- und kleinere Transportboote Hauptziele der Raubüberfälle (Bateman 2007; Liss 2010a: 56), jedoch wurden vereinzelt auch internationale Handelsschiffe entführt und/oder ihre Ladung geraubt, was für große Schlagzeilen sorgte. Dabei wurden immer wieder Mannschaftsmitglieder verletzt oder getötet. Zwar konnten Ausschläge in den Statistiken zu Tötungsdelikten vor allem auf sehr wenige, dafür aber effektvolle Anschläge politisch motivierter Täter (vor allem aus den Philippinen und Indonesien) zurückgeführt werden, aber auch ‚gewöhnliche‘ Raubüberfälle wurden zunehmend gewaltsamer ausgeführt und immer wieder gab es Fälle kommerziell – zum Zwecke der Lösegelderpressung – ausgerichteter, zunehmend besser organisierter, Entführungen (ICC-IMO 1999, 2001, 2002; Liss 2010a: 152-155, 364-365).

Dieser Trend setzte sich fort bis 2005. Seitdem sind die Angriffe in der Region stetig zurückgegangen – vor allem in der Straße von Malakka, wo nur noch jeweils zwei Angriffe in den letzten drei Jahren verzeichnet wurden (ICC-IMB 2011). Als Grund für den Rückgang wird zum einen eine politische und wirtschaftliche Stabilisierung der Region, vor allem Indonesiens nach der Asienkrise 1997/98, und zum anderen eine Stärkung der Sicherheitskräfte sowie der Aufbau von zwischenstaatlichen Kooperationsmechanismen zur Eindämmung von Piraterie erkannt. Dabei sind insbesondere die Anstrengungen der Anrainerstaaten der Straße von Malakka, allen voran Indonesiens, hervorzuheben, die sich darauf konzentrierten die Überwachung des Seewegs zu verbessern, Informationen auszutauschen und kriminelles Verhalten zu sanktionieren (Bateman 2010b; Bünte 2009; Loewen/Boedenmüller 2010; Simon 2010).⁸³

Allerdings haben sich, ähnlich wie vor Somalia, die Angriffe in der Region nicht überall gleichmäßig reduziert – sondern vor allem geographisch verlagert. Seit dem zahlenmäßig stärksten Rückgang der Piraterie vor der indonesischen Küste im Jahr 2008 sind Schiffe vor allem wieder im südchinesischen Meer angegriffen worden, insbesondere im südlichen Teil um das zu Indonesien gehörende Riau-Archipel sowie am östlichen Ausgang der Straße von Malakka und der daran anschließenden Straße von Singapur und in der Straße von Makassar (Bünte 2009; Hosselin 2011; ICC-IMB 2008 – 2011; ICC-IMB 2011b; Loewen/Boedenmüller 2010). Während in den Meeresstraßen Schiffe zumeist ausgeraubt werden, wenn sie vor Anker oder auf Reede liegen, werden Schiffe im südchinesischen Meer auch während der Fahrt angegriffen und dann entweder ausgeraubt oder entführt.⁸⁴

Opfer der Piraten sind dabei alle Arten von Schiffen, jedoch fokussieren sie sich nach wie vor eher auf kleine und mittlere Größen denn auf Schiffe mit großer Tonnage. Dementsprechend werden hauptsächlich Schiffe aus der Region, vor allem Fischereiboote und Schlepper, angegriffen, weit aus seltener internationale Handelsschiffe. Entführungen werden meist relativ schnell beendet durch die Zahlung von Lösegeldern oder eine Intervention bzw. rasche Aufklärung der Sicherheitskräfte vor Ort (Bateman 2010a; Bateman/Ho/Mathai 2007; Hoesslin 2011; IMB 2011).

3.3.2 Kontextbedingungen

Die angeführten Daten machen deutlich, dass sich in Südostasien bestimmte Brennpunkte der Piraterie herausgebildet haben: neben den Straßen von Malakka und Singapur sind dies das südchinesische Meer mit der angrenzender Sulu- und Celebessee. Diese maritimen Räume grenzen an ganz unterschiedliche Länder an, was die Suche nach konkreten Kontextbedingungen diffizil gestaltet. Unterschiedliche Faktoren können jedoch für die Großregion herangezogen gezogen werden, um das dortige Aufkommen von Piraterie zu erklären.

⁸³ Vgl. zu den regionalen Anstrengungen zur Eindämmung der Piraterie Kapitel 4.

⁸⁴ Vgl. auch die stetig aktualisierten Berichte von ReCAAP unter www.recaap.org (Zugriff am 21.06.2011).

Die Begebenheiten in Südostasien sind ideal für Raubüberfälle auf die Schifffahrt: zum einen, da der lokale und internationale Seeverkehr äußerst dicht ist, und zum anderen, weil die geographischen Voraussetzungen Angriffe erleichtern. Die Straße von Malakka ist beispielsweise kein großes Seegebiet, aber eines, durch das jährlich mehr als 50.000 Schiffe fahren, bei steigender Tendenz.⁸⁵ Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der Enge der Straße sowie dem Vorhandensein von Untiefen und Riffen können die Schiffe sich nur langsam fortbewegen und stellen daher ein ideales Ziel für Piraten dar. Gleiches gilt für die an die Straße von Malakka angrenzenden Gewässer zwischen den Inselstaaten Malaysia, Indonesien und Singapur und den Philippinen, wo ebenfalls zahlreiche vorgelagerte Inseln genügend Rückzugs- und Angriffsräume für Piraten bieten. Die Nähe der Staaten zueinander schafft hervorragende Bedingungen für Piraten aus einer weiteren Perspektive: Die territoriale Zuordnung von Gewässern ist oft unklar oder sogar umstritten, was die Zusammenarbeit von Sicherheitskräften in der Vergangenheit oft erschwert hat und es Piraten ermöglicht, sich in Küstengewässer anderer Staaten zurückziehen, ohne eine Verfolgung fürchten zu müssen (Bateman 2010b; Liss 2010a; UNODC 2010a).⁸⁶

Der maritime Lebensraum hat gleichzeitig, gerade dank der regionalen Topographie, eine besondere Bedeutung in Südostasien. Etwa 80 Prozent der Region sind von Wasser bedeckt, entsprechend bietet der maritime Raum für eine Mehrheit der Menschen nicht nur Lebensumfeld, sondern auch Lebensgrundlage: Geschätzte 60 Prozent verdienen ihren Lebensunterhalt im maritimen Bereich (Bradford 2005: 63). Neben dem Tourismus dienen vor allem die äußerst ertragreichen Fischgründe der Eigenversorgung und Lohngenerierung und tragen, im Zusammenspiel mit anderen Formen des maritimen Wirtschaftens (bspw. Algenproduktion), zudem zum Teil erheblich zum Exportvolumen der einzelnen Staaten, insbesondere Chinas, Indonesiens, Malaysias, Vietnams, der Philippinen und Thailands, bei (Bradford 2005; FAO 2010; Liss 2010a).

Aufgrund des hohen Stellenwerts maritimer Lebenswelten überrascht es nicht, dass Piraterie in dieser Weltgegend auch keine neuartige, moderne Erscheinung ist. Im Gegenteil: sie wird seit Jahrhunderten betrieben, sei es zur Schwächung politischer und/oder wirtschaftlicher Konkurrenten, aus Profitinteresse oder zur Erarbeitung des Lebensunterhalts. Dabei waren nicht selten staatliche Akteure involviert – als treibende Kräfte, Profiteure oder Mitläufer (Liss 2010a: 1ff.). Auch heute noch gilt Piraterie als ein Gewerbe, das in die in der Region vorherrschenden Strukturen organisierter Kriminalität eingebettet ist und mitunter auch von staatlicher Seite getragen wird. Dies galt vor allem für die 1980er und 1990er Jahre, als Piraterie vor allem in den Küstengewässern Dreieck Hong Kong-Luzon-Hainan eine Hochzeit erlebte und vermutet wurde, dass chinesische Beamte zu einem nicht unbeträchtlichen Teil dafür mitverantwortlich waren (Liss 2010a: 29). Bis heute wird von transnational agierende kriminelle Netzwerke berichtet, die sich nicht nur im Bereich des in der Region weit verbreiteten Schmuggels von Waren betätigen, sondern auch an Raubüberfällen auf Schiffen beteiligt sind (Chalk 2008; Liss 2010a: 171ff.).

Besondere Bedeutung erhält Piraterie jedoch in Zeiten ökonomischer Unsicherheit und Krisen: Die seit Anfang der 1990er Jahren zunehmende Industrialisierung des Fischfangs, die Verbreitung illegaler Fischfangmethoden und Raubfischerei, die damit verbundene Überfischung sowie weit reichende, vor allem durch den sich intensivierenden Seeverkehr hervorgerufene Umweltverschmutzung bilden gemeinsam mit die größten Herausforderungen der Region, insbesondere Indonesiens, Malaysias und der Philippinen (Liss 2010a: 99ff.)⁸⁷. Vor allem aber haben sie die Lebens- und Arbeitsbedingungen zahlreicher Küstenbewohner erschwert. Hinzu kommt, dass der Arbeitsmarkt gerade in Küstennähe und abseits der großen Städte meist nur wenige Alternativen für die Menschen bereithält und sie daher kaum auf andere Formen der Einkommensgewinnung zurückgreifen können. Die asiatische Finanzkrise von 1997/98 verschärfte die Lage, indem sie in vielen Staaten Südostasiens, allen voran Indonesien, zu einem Anstieg der Arbeitslosenrate führte – und viele

⁸⁵ Vgl. <http://www.iss-shipping.com/marineservices-port-transit-singapore.aspx> (Zugriff am 21.06.2011).

⁸⁶ Siehe hierzu auch die nächsten zwei Abschnitte.

⁸⁷ Vgl. auch <http://environment.asean.org/index.php?page=overview> sowie http://coastguard.gov.ph/index.php?option=com_content&view=article&id=1004:pcg-to-host-regional-marine-pollution-exercise-marpolex&catid=36:maritime-accidents&Itemid=50 (Zugriff am 21.06.2011).

Menschen dazu verleitet, sich durch Überfälle auf Schiffe ein Zubrot zu verdienen (ebd.; Chalk 2008; Frecon 2006; Loewen/Bodenmüller 2010).

Dies gilt insbesondere für Indonesien, dem Land, von dem angenommen wird, dass es seit den 1990er Jahren und vor allem seit 1997 die meisten Piraten der Region hervorbringt und beherbergt (Chalk 2008; Liss 2010a; Ong-Webb 2007). Von den drei Anrainerstaaten der Malakkastraße, Malaysia, Singapur und Indonesien, ist Indonesien auch der Staat, für den der maritime Raum in der Gesamtschau die höchste Bedeutung besitzt.⁸⁸ Zwar wird ein großer Prozentsatz – fast 50 Prozent – des Bruttoinlandsprodukts aus dem industriellen Sektor sowie dem Dienstleistungssektor (knapp 40 Prozent) gewonnen. Da das Land aus einer Ansammlung von über 17.000 Inseln und Archipelen besteht und die Küstenlänge geschätzte 50 000 Kilometer beträgt, lebt ein Großteil der Küstenbewohner aber von den Ressourcen des maritimen Raums (EIU 2008c; FAO 2010: 5ff.).

Die geographischen Bedingungen können das hohe Aufkommen von Piraterie in dem Land jedoch nur zu einem Teil erklären. Ein anderer wichtiger Faktor ist, dass das Land lange Jahre zu den ärmsten und politisch instabilsten der Region zählte: während andere Staaten wie Singapur und Malaysia gerade in den 1990er Jahren einen wirtschaftlichen Aufstieg erlebten, wurde Indonesien damals durch den Niedergang des seit den 1960er Jahren bestehenden diktatorischen Regimes um Präsident Suharto von internen Konflikten gebeutelt. Die Finanzkrise Asiens führte zeitgleich zu einem massiven Anstieg der Arbeitslosigkeit und Armut (EIU 2008c). Zwar konnte sich die Wirtschaft des Landes in den letzten Jahren deutlich erholen;⁸⁹ die soziale Ungleichheit zwischen den zu Indonesien gehörenden Inseln gilt allerdings immer noch als sehr hoch, was dazu führt, dass einige von ihnen, wie das Riau-Archipel, immer noch als Hochburgen für Piraten bekannt sind (Frecon 2006; Hoesslin 2011).

Zudem erlebte Indonesien nach dem durch landesweite Proteste erzwungenen Rücktritt Suhartos im Jahre 1998 auf seinem Weg zur Demokratie weitreichende innenpolitische Auseinandersetzungen, einen Anstieg der Korruption und eine damit zusammenhängende Schwächung der Regierungsinstitutionen: „(P)ost-Suharto Indonesia essentially has become a messy state: too big to fail, too messy to work. This is characterized by rampant corruption and a fragmentation of power. Since the departure of Suharto, neither the military, the parliament, the executive, nor the remnants of the old order have the strength to assert their will“ (Harsono 2006: 5).

In diese Zeit fällt auch die Blütezeit der modernen indonesischen Piraterie. Eine Region, die dabei besonders hervorsteht, ist Aceh, eine rohstoffreichen Provinz im Norden der Insel Sumatra. Hier wurde bereits seit den 1970er Jahren ein Bürgerkrieg ausgefochten, der nach dem Ende des Suharto-Regimes eskalierte. Angeführt von der Bewegung Freies Aceh (Gerakan Aceh Merdeka, GAM) kämpfte die sich durch eine eigene Sprache und Kultur vom Rest des Landes stark divergierende Region um eine Loslösung aus dem indonesischen Staatsverbund. Insbesondere zu Hochzeiten des Konflikts Ende der 1990er Jahre und zu Beginn des neuen Jahrtausends wurden die meisten Piratenangriffe in den an Aceh angrenzenden Gewässern gemeldet. In Folge des verheerenden Erdbebens und anschließenden Tsunamis im Dezember 2004, der Aceh besonders hart traf, wurde ein abruptes Verschwinden von Piraterie in den Aceh vorgelagerten Gewässern beobachtet, das allerdings nur wenige Monate andauerte. Erst die Beilegung des Konflikts im darauffolgenden Jahr, die damit erfolgte Demobilisierung und Entwaffnung zahlreicher Kämpfer, sowie die landesweiten Anstrengungen zur Stärkung von Wirtschaft, Infrastruktur und Sicherheitssektor führten schließlich zu einem kontinuierlichen Rückgang der Angriffe im neuen Jahrtausend (EIU 2008c; Liss 2010a: 234ff.; Raymond 2010: 115ff.).

⁸⁸ Malaysias Wirtschaft wird vom Dienstleistungssektor dominiert, darüber hinaus ist es der zweitgrößte Produzent von Palmöl und generiert Erlöse aus dem Verkauf von Kautschuk. Singapurs Wirtschaft ist hochindustrialisiert, wobei die Produktion elektronischer Güter und, mit steigender Tendenz, die Herstellung pharmazeutischer Produkte einen Großteil des Bruttoinlandsprodukts ausmachen (EIU 2008a, 2008b). Da die meisten Piratenaktivitäten von indonesischen Inseln ausgehen, wird der Schwerpunkt der Kontextanalyse auf Indonesien gelegt. Für einen Überblick zu den Entstehungsbedingungen von Piraterie in der Gesamtregion vergleiche z.B. Elleman/Forbes/Rosenberg 2010; Liss 2010a.

⁸⁹ Laut Human Development Report 2010 gehört Indonesien zu den Staaten mit den weitreichendsten Entwicklungsschritten in den letzten Jahren (UNDP 2010).

Insbesondere der letzte Faktor spielt eine hervorgehobene Rolle bei der Eindämmung von Piraterie in südostasiatischen Gewässern: Die gesamte Region zeichnet sich durch eine hohe Kriminalitätsrate (insbesondere Schmuggel, Drogen- und Waffenhandel, illegale Fischerei) und schwache Sicherheitsinstitutionen aus (Bateman 2010b; UNODC 2010a). Die ausgedehnte Länge der Küsten Indonesiens und anderer Staaten in der Region macht gerade deren Sicherung jedoch zu einem äußerst schwierigen und kostspieligen Unterfangen. Dies gilt umso mehr in Zeiten knapper finanzieller Mittel, die eine Prioritätensetzung erfordern. In den 1990er Jahren beispielsweise wurde insbesondere von indonesischer Seite kaum in den Sicherheitssektor investiert – und die Finanzkrise von 1997/98 führte zu einer weiteren Kürzung der Mittel. Zudem galt die Korruption unter den indonesischen Sicherheitskräften auch angesichts niedriger Löhne als sehr hoch, was dazu führte, dass sie entweder einen Teil der von Piraten erbeuteten Gewinne einbehielten, oder aber sich selbst an Raubzügen beteiligten. Auch andere Staaten waren davon betroffen. So wird davon ausgegangen, dass Piraterie vor allem im Hong Kong Dreieck Anfang der 1990er dadurch begünstigt wurde, dass Mitarbeiter chinesischer Behörden direkt oder indirekt diese Form von Kriminalität unterstützten. Das entschiedene Vorgehen gegen diese Praxis durch die chinesische Regierung konnte Piraterie in der Region jedoch unterbinden, und auch in Indonesien wurden hier weitläufige Fortschritte erzielt (Bünthe 2009; Liss 2010a: 29; Loewen/Bodenmüller 2010).

Die Investition in indonesische Sicherheitskräfte, auch und vor allem mit Unterstützung externer Akteure wie den USA und Japan, sowie der stete Auf- und Ausbau von Kooperationsmechanismen zur Eindämmung von Piraterie vor allem in der Straße von Malakka brachten schließlich den Durchbruch ab 2005.⁹⁰ Der erneute Anstieg von Angriffen auf Schiffe im südchinesischen Meer in den letzten Jahren zeigt jedoch, dass die Bereitstellung von Sicherheit im maritimen Raum immer nur geographisch begrenzt erfolgreich ist, solange die Ursachen, also die Motivationen der Menschen, sich Piraterie zuzuwenden, nicht beseitigt werden. Im Falle von Südostasien scheinen hierbei nach wie vor vorrangig Arbeitslosigkeit, Armut, soziale Ungleichheit und eine hohe Kriminalitätsrate insgesamt den Ausschlag zu geben, wie der nachfolgende Abschnitt zeigen wird.

3.3.3 *Motivationen*

Die Motivationen der Piraten in asiatischen Gewässern wurden zwar längst nicht hinreichend, aber im Vergleich zu denen anderer Regionen noch relativ intensiv erforscht (Bateman 2010b; Eklöf 2006; Frecon 2006; Hoesslin 2011; Liss 2010a).

Im Unterschied zu den Piraten Ost- und Westafrikas findet in dieser Region nur selten eine Verquickung zwischen politischen und privaten (profitorientierten) Motiven statt. Bekannte Ausnahmen sind vor allem die auf den Philippinen aktiven politisch motivierten, zum Teil als „Terroristen“ geltende Gruppen Abu Sayaf und Moro Islamic Liberation Front (MILF) sowie die indonesische GAM.⁹¹ Alle drei Gruppen sollen zum einen durch Überfälle auf den Seeverkehr ihre eigentlichen Zielsetzungen finanziert haben. Allerdings ist hierbei umstritten, inwiefern es sich um eine von den obersten Führungsebenen angestrebte Finanzierungsmethode oder lediglich um opportunistische Angriffe einzelner Mitglieder handelte. Auch wurden die Gruppen, allen voran GAM, vor allem von den durch ihre Aktivitäten in Bedrängnis geratenen Regierungen der Piraterie beschuldigt, während andere Akteure und Regierungen der Region vorsichtiger mit diesem Vorwurf umgingen (Liss 2010a: 234ff.). Zum anderen haben alle drei Gruppen auch Entführungen im maritimen Raum durchgeführt, wobei die Freilassung der Geiseln mitunter an politische Forderungen geknüpft war. In der Regel sind sie jedoch gegen eine Zahlung von Lösegeld freigekommen (Bateman 2010b; Liss 2010a).

Die meisten in der Region erfolgten Angriffe können jedoch dem kriminellen Spektrum zugeordnet werden. Die Angreifer bemühen sich dabei im Gegensatz zu vielen ihrer „Kollegen“ vor allem aus dem östlichen Afrika nicht um eine legitimatorische Rechtfertigung ihrer Aktivitäten. Dies kann

⁹⁰ Vgl. hierzu Kapitel 4.

⁹¹ Auch die zweitweise gestiegenen Angriffsraten vor Sri Lanka werden der dort zwischen 1983 und 2009 um Unabhängigkeit kämpfenden Rebellenbewegung, den Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) zugeschrieben, vgl. Shakuja 2005.

zum einen darauf zurückgeführt werden, dass Piraterie in der Region traditionell betrieben wird. Zum anderen zeigt es aber auch, dass es den Piraten um nichts anderes geht als darum, Geld zu verdienen.

Dabei gilt es jedoch, genau wie in den anderen von Piraterie betroffenen Gebieten, zu unterscheiden zwischen solchen Menschen, die Piraterie aus Mangel an alternativen Einkommensquellen und solchen, die es aus Profitgier bzw. auf Basis ihrer Verquickung mit der über Piraterie hinausgehenden organisierten Kriminalität betreiben. Während die letztere Gruppe sich vor allem aus professionellen Kriminellen zusammensetzt, besteht die erste vor allem aus Fischern und arbeitslosen Personen, vor allem Jugendlichen: Tatsächlich sind ist Großteil der heute aktiven Piraten junge Männer, die sich durch das Ausrauben von Schiffen ein Zubrot bzw. zuweilen ihren gesamten Lebensunterhalt verdienen. Perspektivlosigkeit sowie fehlende (attraktive) Arbeitsmöglichkeiten bilden die Hauptmotive für diese Aktivitäten, insbesondere vieler Inselbewohner Indonesiens aber auch Malaysias. Zuweilen wird in Interviews auch schlicht Langeweile als Motivation angegeben (Frecon 2006, 2010; Liss 2010a, b).

Die Zuwendung speziell der Fischer zur Piraterie ist vor allem auf Industrialisierung des Fischfangs und die damit erfolgte Überfischung der Region zurückzuführen. Da Fischer nur selten eine zusätzliche Ausbildung besitzen, haben sie kaum Alternativen als zu fischen, um ihre Familien zu ernähren. Die hohe Anzahl von angegriffenen Fischerbooten in den Statistiken ergibt sich auch aus der angesichts der sich verknappenden Ressourcen hervorgegangenen Konkurrenz zwischen den Fischern selbst, wobei die Hauptkonfliktlinien zwischen den auf industriellen Großfang ausgerichteten und den traditionellen Fischern verlaufen (Liss 2010a: 118ff.). Ein weiterer Faktor hat die Situation der Fischer entscheidend verschärft: die Grenzstreitigkeiten zwischen einzelnen Staaten und die im Laufe der Jahre veränderte territoriale Zuordnung maritimer Räume, vor allem nach in Kraft treten des SRÜ im Jahre 1994. Konnten lokale Fischer sich bis dato frei zwischen den verschiedenen Fischgründen auch in der Nähe der Küsten von Nachbarstaaten bewegen, so führte die Etablierung territorialer Grenzen in den Gewässern der Region dazu, dass ihre Zugänge beschränkt wurden. Lagen ihre traditionellen Fischgründe nun in neu definierten Küstengewässern und staatlichen Wirtschaftszonen anderer Staaten und konnten sie sich keine Lizenz erkaufen, so mussten sie entweder ihre Fischgründe einschränken oder aber illegal weiterfischen. Dies erschwerte nicht nur ihre Arbeit, sondern machte diese lokalen Fischer zudem selbst zum leichten Opfer gewaltsamer Raubüberfälle: Sie wurden überfallen, ihres Fangs oder ihrer Wertsachen beraubt, konnten jedoch keine Hilfe von Sicherheitsbehörden erwarten, da sie nicht über Lizenzen verfügten und somit als illegale Fischer galten und gelten (Liss 2010a: 103ff.).

3.3.4 Organisationsstrukturen und Kapazitäten

Die in südostasiatischen Gewässern aktiven Piraten unterscheiden sich, wie in den anderen Weltgegenden auch, erheblich in ihren Organisationsstrukturen und Kapazitäten. Ausschlaggebendes Kriterium ist auch hier die Motivation hinter den Angriffen: aus Armut und Perspektivlosigkeit heraus getriebene Piraten sind in der Regel kaum organisiert, profitorientierte Gruppen zeichnen sich hingegen durch gute Organisation und durch strategisch orientiertes Vorgehen aus. Entscheidender Unterschied zu den Piraten Somalias liegt darin, dass Personen und Gruppen, die Piraterie in asiatischen Gewässern betreiben, sich nur in Ausnahmefällen auf diese Form der Kriminalität spezialisiert haben, sondern meist in verschiedenen Bereichen tätig sind (Bateman 2010b).

Gemäß Liss können zwei grobe Formen von Piraterie unterschieden werden, die aktuell im asiatischen Raum vorzufinden sind: gewöhnliche Seeräuber (*Common Sea Robbers*) sowie organisierte Piratenbanden (*Organized Pirate Gangs*) (Liss 2010a: 40ff.). Gewöhnliche Seeräuber sind für den Großteil der in der Region erfassten Angriffe auf den Seeverkehr verantwortlich (Bateman 2010a, 2010b; CHalk 2008; Liss 2010a). Sie greifen meist kleinere Schiffe aller Art an, während sie im Hafen oder in Küstengewässern vor Anker liegen. Der Grad der Gewalt ist dabei jedoch unterschiedlich: Es gibt Überfälle, bei denen die Angreifer jeden Kontakt mit den Opfern vermeiden, also schnell an Bord gehen, mitnehmen was sie in die Hände bekommen um dann rasch wieder zu verschwinden, meist im Schutze der Dunkelheit. Da diese Überfälle vorrangig in asiatischen Gewässern vorkommen werden sie auch als „Asian Piracy“ bezeichnet (Liss 2010a: 40). In anderen

Fällen werden die Besatzungen mit Waffen bedroht, damit sie an Bord befindliche Wertsachen und Geld herausgeben. Ziel der Angriffe sind kleinere Boote, vor allem Fischereifahrzeuge, aber auch Transportschiffe – von denen zahlreiche auch im Auftrag von Schmugglern unterwegs sind und vor allem aufgrund der geladenen Waren eine äußerst lukrative Beute darstellen (Liss 2010b). Aber auch hier bemühen sich die Angreifer so schnell wie möglich wieder von Bord zu kommen, weshalb die Angriffe auch als „Hit-and-Run“-Angriffe bezeichnet werden, allerdings besteht ein größeres Risiko für die Mannschaft, direkter Gewalt ausgesetzt zu sein (ebd.). Gewöhnliche Seeräuber dieser Art zeichnen sich dadurch aus, dass sie in kleinen Gruppen arbeiten, oft sind es Freunde, die sich schon seit Jahren kennen und einfach beschließen zusammen auf Raubzug zu gehen. Der Gewinn wird nur unter ihnen aufgeteilt, ohne strukturelle Beteiligung Dritter; bisweilen wird allerdings Geld an lokale Sicherheitskräfte gezahlt, damit diese ein Auge zudrücken (Frecon 2006: 73). In der Regel sind es Männer, die dieses Geschäft betreiben⁹² und normalerweise als Seeleute, Taxifahrer oder Fischer arbeiten. Ihre Ausstattung bei den Angriffen ist minimal, meist kommen Messer oder einfache Gewehre zum Einsatz, wenn Boote verwendet werden, dann sind es Fischerboote (Frecon 2006; Liss 2010a). Der erbeutete Gewinn verbleibt dabei normalerweise bei den Piraten und ihren Familien. Es gibt allerdings Berichte über einzelne Fälle, bei denen sich ganze Fischerdörfer, vor allem auf abgelegenen Inseln, zu Piratengruppen zusammengeschlossen haben um Schiffe zu überfallen und die Beute untereinander aufzuteilen. Dieses Phänomen war vor allem während und nach der Asienkrise von 1997/98 verbreitet (Liss 2010a: 110f.).

Organisierte Piratenbanden sind, wie es die Bezeichnung nahelegt *organisiert*. Allerdings sind die Organisationsstrukturen dabei sehr divers und erscheinen bei Weitem noch nicht hinreichend untersucht und belegt. Einerseits kann es sich dabei um lokal organisierte Banden handeln, die gemeinsam Raubüberfälle auf Schiffe planen und durchführen. Ein Teil der organisierten, vor allem auf Entführung angelegten Angriffe, wird allerdings kriminellen Syndikaten zugeschrieben. Diese haben ihren Sitz in unterschiedlichen Ländern, vor allem Indonesien, Malaysia, Philippinen und China, wobei manche rein lokal aufgestellt sind und andere über transnationale Netzwerke und Strukturen verfügen (ICC-IMB 2002: 16; ICC-IMB 2005: 17; Chalk 2008; Hoesslin 2011; Liss 2010a: 193). Diese Syndikate sind dabei in der Regel nicht nur auf Piraterie, sondern auch auf andere Formen der organisierten Kriminalität, wie Schmuggel, Drogen- oder Menschenhandel, ausgerichtet. Sie rekrutieren dabei immer wieder arbeitslose Küstenbewohner, vorrangig aber professionelle „unabhängige“ Kriminelle, um die Angriffe auszuführen (Liss 2010a: 194). Der Operationsradius und die Schwerpunktsetzung ihrer jeweiligen Aktivitäten scheint erheblich zu variieren, wobei sie sich offenbar flexibel an die aktuellen Bedingungen – das Seeaufkommen und die Abwehrmaßnahmen der Anrainerstaaten – anpassen (Bateman 2010b; Hoesslin 2011; Liss 2010a). Das IMB stellte diesbezüglich bereits 2004 fest: „It appears that when the Authorities increased patrols in the hot spots, the attacks moved to another area“ (ICC-IMB 2005: 17).

Das Spektrum der organisierten Angriffe ist weit. Erstens handelt es sich dabei um Raubüberfälle, bei denen meist mit Messern und Macheten, in seltenen Fällen mit Schusswaffen bewaffnete Angreifer sich mit motorisierten Schlauchbooten dem Schiff nähern, an Bord gehen und die Mannschaft unter Androhung von Gewalt zwingen, Geld und sonstige Wertsachen herauszugeben. Zweitens werden Schiffe angegriffen, mit dem Ziel, die Ladung zu entwenden, mitunter auch auf konkrete Bestellung hin. Dabei werden schwer nachzuverfolgende Waren (wie z.B. Öl) bevorzugt. Die Mannschaft wird währenddessen gegen ihren Willen auf dem Schiff festgehalten. Drittens werden in Einzelfällen Schiffe auch mit dem Ziel gekapert, die gesamte Ladung zu löschen und neue aufzunehmen – eine Form der Piraterie, die am meisten Organisation und Vorabkapital bedarf. Denn zu diesem Zweck muss das Schiff mit neuen Papieren ausgestattet werden (was meist einen Flaggenwechsel mit sich bringt) und fährt so lange als „Phantomschiff“ durch die Weltmeere, bis der Schwindel erkannt wird. Die reguläre Mannschaft des Schiffes wird dabei entweder getötet oder

⁹² In ihren Feldstudien ist Carolin Liss bspw. auf keine einzige Frau gestoßen, die an Überfällen auf Schiffe beteiligt war (Liss 2010: 40, FN40). Auch aus anderen Regionen ist bislang noch von keiner Beteiligung von Frauen an zeitgenössischer Piraterie berichtet worden.

ausgesetzt.⁹³ Viertens werden einzelne Mannschaftsmitglieder immer wieder von den Schiffen entführt und erst gegen eine Bezahlung von Lösegeld wieder freigelassen. All diese Formen der Piraterie erfordern somit sowohl einen hohen Planungsaufwand und technische Ausrüstung sowie Waffen. Darüber hinaus werden zum Teil Kontaktpersonen in Verwaltung, Politik und Wirtschaft an Land benötigt, die eine Ausstellung entsprechender Papiere sowie einen reibungslosen Handel mit den gestohlenen Gütern gewährleisten können (Beckmann 2002; Chalk 2008; Hoesslin 2011; Liss 2010a; Young/Valencia 2003).

Insgesamt lassen sich die einzelnen Überfälle nur in wenigen Fällen direkt einer bestimmten Gruppe, einem Syndikat, einer konkreten Organisation oder einem Auftraggeber zurechnen, auch wenn insbesondere China in den 1990er Jahren weitreichende Erfolge bei der Aufklärung verbuchen und damit die Piraterie entlang seiner Küste zum großen Teil eindämmen konnte. Interviews zeigen aber, dass die Piraten oft selbst nicht genau wissen, wer ihr Auftraggeber ist, aus welchem Land er kommt und ob er über eine institutionelle Anbindung verfügt (Liss 2010a: 192ff.)⁹⁴

Ob gemeine Seeräuber oder organisierte Syndikate, in Südostasien nutzen die Piraten vor allem juristische Regelungslücken und die geographische Nähe verschiedener Staaten gekonnt aus, indem sie in den Territorialgewässern eines Staates angreifen und dann in die eines anderen flüchten. Zwar gibt es in dieser Hinsicht mittlerweile entscheidende Fortschritte, vor allem durch Abkommen der Anrainerstaaten der Straße von Malakka, die Regelungen des „hot pursuits“, der Nacheile in fremde Hoheitsgewässer, zu erleichtern, jedoch gibt es immer noch genügend Möglichkeiten für Piraten sich den Sicherheitskräften zu entziehen. Aktuell gilt dies vor allem für die Straße von Singapur und die Sulu Sea, wo die Malaysischen Sicherheitskräfte, die Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA), zwar patrouillieren, sich die vornehmend aus Indonesien und Philippinen stammenden Piraten jedoch in die Hoheitsgewässer ihrer Staaten zurückziehen, wohin sie von MMEA nicht verfolgt werden können (Hoesslin 2011: 20; Simon 2010).

⁹³ Vgl. zum Phänomen der Phantomschiffe auch ICC-IMB 1994: 1 sowie IMO Resolution A 22/Res.923 (22.01.2002). Der jüngste erfasste Fall ereignete sich im März 2011, vgl. ICC-IMB 2011: Report for the Period 1 January – 31 March 2011, S. 26.

⁹⁴ Es kann zudem aber auch vermutet werden, dass die Piraten selbst wenn sie den Namen/Herkunft ihres Auftraggebers kennen, ihn nach ihrer eigenen Gefangennahme nicht verraten aus Angst vor den Folgen für sich und ihre Familie (Liss 2010: 193).

3.4 Ausprägungen von Piraterie – Indikatorenbildung

Aus dem vorherigen Kapitel wird ersichtlich, dass jede Form von Piraterie überall möglich ist, wobei Piratenangriffe vor allem dort stattfinden, wo sich Knotenpunkte des internationalen oder regionalen Schiffsverkehrs befinden. Die Auswertung der identifizierten Angriffsformen auf den Seeverkehr zeigt, dass sich bestimmte Muster der Piraterie weltweit miteinander decken: Ob Diebstahl, bewaffneter Raub, oder erpresserische Geiselnahme – fast alle Formen des Angriffs auf den Seeverkehr konnten in allen drei Regionen nachgewiesen werden, dabei allerdings mit deutlichen Schwerpunktsetzungen und unterschiedlicher Betroffenheit der internationalen Schifffahrt (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Ausprägungen von Piraterie weltweit

	Entführung (1) und bewaffneter Raub	Entführung (2)	Entführung (3)	Gewöhnlicher Raub (1)	Gewöhnlicher Raub (2)
Motivationen	Profitstreben	Einkommensaufbesserung & Profitstreben	Einkommensaufbesserung, Erpressung politischer Ziele	Einkommensaufbesserung	Einkommensaufbesserung
Organisationsgrad	Hoch	Hoch	Mittel	Niedrig	-
Organisationsform	Transnationale Syndikate, Lokale Banden	Lokale Gruppen	Lokale Gruppen	Kleingruppen	-
Angegriffene Einheit	Alle Schiffe, eher kleinere bis mittlere Größen	Alle Schiffe	Kleinere Schiffe, Ölplattformen	Kleinere Schiffe	Kleinere Schiffe
Beute	Fracht und/oder Schiff	Lösegeld	Lösegeld/Fracht/politisches Entgegenkommen	Wertgegenstände, Geld, Schiffszubehör- und Vorräte	Schiffszubehör- und Vorräte
Gewalt gegenüber Mannschaften	Entführung über längeren Zeitraum / Aussetzen der Mannschaften/Mord	Entführung über längeren Zeitraum/Geiselnahme an Bord der Schiffe; Bedrohung/Mord	Entführung und Verschleppung an Land, Bedrohung, Mord	Bedrohung mit Waffengewalt	-
Kapazitäten	Schnellboote, einfache und automatische Gewehre, Panzerfäuste, Navigations- und Ortungsgeräte	Schnellboote, Mutterschiffe, einfache und automatische Gewehre, Panzerfäuste, Navigations- und Ortungsgeräte	Schnellboote, Fischereiboote, einfache und automatische Gewehre, Panzerfäuste	Vor allem Fischereiboote, vereinzelt Schnellboote, Messer, Kleinwaffen, einfache Gewehre	Messer, Kleinwaffen
Angriffsort	Küstengewässer, Hohe See	Hohe See	Küstengewässer, Hohe See	Hafengebiete, Küstengewässer	Hafengebiete, Küstengewässer
Region	Südostasien, Westafrika	Somalia Selten: Südostasien	Golf von Guinea	Südostasien, Ost- und Westafrika, Lateinamerika	Südostasien, Ost- und Westafrika, Lateinamerika

Die Analyse hat ergeben, dass deutliche regionale Ausprägungen bestehen und sich Piraterie somit, wie jede andere Form von Kriminalität, in der Regel optimal an die jeweiligen geographischen, wirtschaftlichen und soziopolitischen Gegebenheiten anpasst. Die Identifizierung der dafür verantwortlichen Indikatoren ist eine der Aufgaben des IFSH innerhalb des Forschungsprojekts PiraT. Indikatoren sind Variablen, die dabei helfen sollen, Entwicklungen oder konkrete Ereignisse näher

zu erklären und ihr potenzielles Auftreten in der Zukunft zu prognostizieren. Ihre Ermittlung im Rahmen des Projekts dient der Erarbeitung von Handlungsoptionen, um das für die deutsche Handelsschifffahrt bestehende Risiko zum Ziel von Piratenangriffen zu werden, zu senken. Dabei geht es nicht lediglich um eine kurzfristige Abwehr der jeweiligen Bedrohung, sondern um Maßnahmen, die Piraterie mittel- bis langfristig einzudämmen vermögen.

Die vorgenommene Analyse der Freiräume und Gelegenheiten hat sich auf die soziopolitischen, die wirtschaftlichen und geographischen Kontextbedingungen konzentriert. Neben dem hohen Seeaufkommen vor den jeweils betroffenen Küsten konnte dabei vor allem ein überwölbendes Charakteristikum für alle drei analysierten Regionen festgestellt werden: Piraterie geht vorrangig von solchen Staaten aus, die durch hohe Kriminalitäts- und Korruptionsraten, wirtschaftliche und soziopolitische Unsicherheiten sowie einen Sicherheitssektor geprägt sind, der nicht in der Lage ist, illegalen Aktivitäten effizient entgegenzutreten. Sie gehören alle in der Regel zu der Kategorie von Staaten, die als fragil, zerfallend oder, wie im Falle Somalias, als schon zerfallen oder gar gescheitert gelten.

Da jedoch auch innerhalb einzelner Staaten Piraterie nicht überall vorkommt, sondern sich meist auf einzelne Regionen entlang der Küstenstreifen konzentriert, müssen weitere Indikatoren den Ausschlag geben. Zum einen konnte festgestellt werden, dass „fragiler“ oder „instabiler“ Staat nicht immer gleich „fragiler“ oder „instabiler“ Staat ist. In Somaliland sind die wirtschaftlichen Bedingungen beispielsweise zwar ähnlich prekär wie in Süd-Zentralsomalia oder Puntland, dennoch kommt es hier kaum zu Piraterie – und das, obwohl der Schiffsverkehr vor Somaliland ähnlich hoch ist wie vor den Küsten der anderen Landesteile. Gleiches gilt für Nigeria, wo der Seeverkehr vor allem um das östliche Nigerdelta herum gefährdet ist und Indonesien, wo die Aktivitäten der Piraten sich aktuell vor allem um das Riau-Archipel und in der Vergangenheit um die Region Aceh auf der Insel Sumatra konzentrierten. Als ausschlaggebende Kriterien lassen sich lokale (sicherheitspolitische) Instabilitäten, die Existenz bewaffneter Gruppen (kriminell und/oder politisch), die Kraft bzw. Effizienz und Legitimität politischer Institutionen, speziell der Sicherheitskräfte, nicht nur auf nationaler, sondern gerade auch auf regionaler bzw. lokaler Ebene identifizieren, genauso wie Abstufungen bzw. Gefälle im sozioökonomischen Bereich. Bei der Erarbeitung von Handlungsoptionen zur Eindämmung von Piraterie ist es daher unerlässlich, diese lokalen Gegebenheiten einzubeziehen.

Zum anderen spielt auch eine Rolle, inwieweit Piraterie durch die jeweiligen Gesellschaften legitimiert wird bzw. welche Bedeutung legale und illegale Aktivitäten im maritimen Raum jeweils einnehmen. Gerade in südostasiatischen Staaten und im Nigerdelta kommt dem maritimen Lebensraum insgesamt eine besondere Bedeutung zu, allerdings auch hier wieder auf jeweils sehr spezifische Weise: Im ersten Fall bestimmen die Inselwelt und die sich durch sie ergebenden Möglichkeiten des Gelderwerbs das Leben der Menschen. Piraterie ist traditionell Teil ihrer Lebenswelt und bietet sich vor allem für die Menschen an, denen es an attraktiven Alternativen zur Einkommensbeschaffung oder überhaupt an der Möglichkeit einer Erwerbstätigkeit mangelt. Dies gilt besonders für die weit gestreuten Inselketten Indonesiens, Malaysias und der Philippinen. Überfischung und Umweltzerstörung haben vielen Menschen die Lebensgrundlage genommen, sodass sie sich durch Überfälle auf Schiffe darum bemühen, ein Zubrot zu verdienen. Im Nigerdelta, dem Brennpunkt von Piraterie im Golf von Guinea, leben ebenfalls zahlreiche Menschen mit und von den Ressourcen, die sich zum einen in den weit verzweigten Flüssen und zum anderen aus den Küstengewässern ergeben. Die durch die Ölförderung entstandenen Umweltschäden führten hier zu einer Degeneration ihrer Lebensgrundlage, sodass sich auch hier viele Menschen aus Mangel an Alternativen dem kriminellen Gewerbe der Piraterie zuwandten.

Für Somalia hingegen ist der Indikator des maritimen Lebensraums als treibende Kraft für Piraterie nur schwer aufrechtzuerhalten: Denn maritime Lebenswelten spielten in Somalia nie eine besondere Rolle. So verfügt Piraterie in Somalia auch über keinerlei historische Wurzeln – im Gegensatz zu den beiden anderen analysierten Regionen. Somalia lag zwar immer an einer geographisch günstigen Position für den internationalen Seehandel. Es war jedoch nie ein Knotenpunkt der Schifffahrt, wie beispielsweise der auf der gegenüberliegenden Seite des Golfs von Aden liegende Jemen mit dem historisch bedeutsamen Hafen Aden. Der Erfolg von Hafenstädten oder Küsten im Seehandel hängt nicht allein von geographisch günstigen Voraussetzungen ab. Entscheidend ist vielmehr,

inwieweit die Hafenstädte und das Hinterland verknüpft sind, ob mit Straßen oder weiteren inländischen Wasserwegen gute Anbindungen bestehen und vor allem, ob lukrative Absatzmärkte vorhanden sind (Beaujard 2005: 415). All diese Gegebenheiten waren und sind in Somalia nicht vorhanden – Somalia konnte daher nie aus dem an seinen Küsten vorbeiziehenden internationalen Seehandel großen Nutzen ziehen. Auch betreiben nur wenige Menschen in Somalia Fischerei oder nutzen die weitläufigen Küstengewässer auf andere Weise zur Einkommensgenerierung. Zwar gibt es in bestimmten Regionen zahlreiche Subsistenzfischer, der Großteil der Menschen verdient seinen Lebensunterhalt jedoch durch nomadische Viehzucht und Ackerbau.

Andere Faktoren müssen hier also den Ausschlag gegeben haben für die Hinwendung zur Piraterie. Von den somalischen Piraten werden, im Gegensatz zu den Piraten in südostasiatischen und westafrikanischen Gewässern, weitreichende Erklärungen vorgebracht um ihr Handeln zu legitimieren. Sie weisen dabei – trotz der durchaus divergierenden Ausgangsbedingungen – auf ähnliche Gründe hin, die Menschen auch in anderen Regionen dazu verleiten, Piraterie zu betreiben: Überfischung, illegale Fischerei sowie Umweltzerstörungen, in Somalia explizit auch durch die illegale Ablagerung von giftigem Müll durch externe Akteure. Diese Vorgänge sind weitgehend belegt und können somit als Auslöser für Piraterie auch in Somalia geltend gemacht werden. Denn wie Menschen in den anderen Regionen wenden sich auch zahlreiche Somali schlicht aus Hoffnungslosigkeit und aufgrund mangelnder attraktiver Einkommensquellen der Piraterie zu. Somalische Piratenbanden geben jedoch vor, durch Angriffe auf den Seeverkehr die Küstenbewohner zu schützen und gegen die Missstände vorzugehen. Diese Legitimierung deckt sich indes nicht mit dem tatsächlichen Handeln der betreffenden Akteure: Schiffe wurden und werden weit entfernt von der somalischen Küste angegriffen und bislang konnte kein Nachweis erbracht werden, dass eines der angegriffenen und entführten Handelsschiffe im Zusammenhang mit den Problemen der somalischen Küstenbewohner steht. Zudem hat sich die Lebenssituation für die somalischen Küstenbewohner seit dem Ansteigen der Aktivitäten von Piraten keineswegs verbessert, sondern im Gegenteil sogar verschärft.

Dennoch spielt die vorgebrachte Legitimierung eine wichtige Rolle und sollte daher nicht außer Acht gelassen werden, denn sie weist auf Probleme hin, die tatsächlich bestehen. Ihre Anprangerung durch die Piraten verleitet andere Menschen wiederum dazu, sich ihnen anzuschließen. Somalia hebt sich hierbei von den anderen Regionen deutlich ab, insbesondere von Südostasien. Denn dort wurde und wird Piraterie kaum dazu genutzt, um auf die auch dort bestehenden Probleme der Küstenbewohner aufmerksam zu machen. Piraterie wird betrieben, aber nicht zielgerichtet gerechtfertigt und in einen größeren Kontext gestellt. Grund dafür ist, dass diese Aktivität bereits historisch in der Region verankert ist und somit keiner weitläufigen Rechtfertigung bedarf. Ähnlich verhält es sich in Nigeria. Die meisten Angriffe stellen Raubüberfälle dar, bei denen es schlicht um die materielle Beute geht und die nicht gesondert legitimiert werden. Einige Angriffe tragen allerdings eine inhärent politische – auch öffentlich wirksam transportierte – Komponente. Obwohl sie meist durch eine Lösegeldzahlung beendet werden, werden insbesondere Entführungen von Seeleuten mit politischen Forderungen verknüpft. Daher ist es gerade hier gemäß der eingangs vorgestellten Definition von Piraterie (basiert nur auf wirtschaftlichen und nicht auf politischen Motiven) schwierig, die Akteure zu differenzieren.

Neben den identifizierten Indikatoren – Bedeutung des maritimen Raums, Aussichtslosigkeit, Einkommensquellen, Ungerechtigkeiten und politische Konflikte – ist allerdings ein weiterer Faktor von großer Bedeutung um das Aufkommen von Piraterie und die regionalen Ausprägungen zu erklären: Profitorientierung. Denn Piraterie wird in allen drei Regionen nicht nur von armen, benachteiligten Menschen betrieben. Diese sind zwar für einen Großteil der kleineren – und insgesamt am häufigsten in den Statistiken erfassten – Überfälle verantwortlich. Die Angriffe, die die internationale und somit auch die deutsche Schifffahrt am meisten treffen, sind jedoch der organisierten Kriminalität zuzurechnen, bei der es um nichts anderes geht als darum, Geld im großen Umfang zu verdienen. Die Lösegelderpressungen durch somalische oder nigerianische Piraten sind dafür ebenso ein Beispiel wie der Diebstahl von Ladung oder ganzen Schiffen durch Piraten in Südostasien oder im Golf von Guinea. Hinter diesen Angriffen stecken in der Regel Kriminelle, ob einzelne Personen, in Banden organisierte Gruppen oder transnationale Syndikate, die Piraterie entweder als

spezialisiertes Geschäftsmodell (Somalia) ausüben oder sie in ein verzweigtes und vielfältiges Netz krimineller Unternehmen eingebettet haben (Westafrika, Südostasien).

Piraterie wurde nur dort und dann zu einer auch von internationalen Akteuren wahrgenommenen Bedrohung, wenn sie nicht nur großflächig (geographisch und zahlenmäßig), sondern auch zielgerichteter auftrat. In allen drei Regionen können derartigen Entwicklungen auf die Initiative bzw. das Handeln einzelner Akteure oder Akteursgruppen zurückgeführt werden – ein wichtiger Indikator, der von Hansen, wie oben angeführt, mit dem Begriff „Agency“ umschrieben wird. Während im asiatischen Raum mitunter transnationale Syndikate aktiv sind, sind es in Westafrika auch an Land aktive kriminelle Gruppen, deren Bildung mitunter sogar durch die Mitwirkung politischer oder wirtschaftlicher Akteure zustande kommt. Waren Entführungen erst ein Mittel zur Erpressung politischer bzw. wirtschaftlicher Ziele im Rahmen des Konflikts um das Öl im Nigerdelta, so haben andere Akteure das Modell auf den rein kommerziellen Bereich übertragen. In Somalia haben einzelne Personen (und/oder Personengruppen) aus den in den frühen 1990er Jahren erfolgten Übergriffen auf die Schifffahrt ihre Schlüsse gezogen und darauf aufbauend ein Geschäftsmodell entwickelt, das einzig und allein auf der Idee basiert, Schiffe und Mannschaften zu entführen, um Lösegeld zu verlangen. Weiterer verstärkender Faktor war hier, ähnlich wie in Nigeria, dass es auch vorher bereits in Somalia gängige Praxis war, Menschen, insbesondere ausländische Personen, zu entführen, um Geld zu erpressen. Die Organisatoren nutzen zudem in allen drei Regionen vorhandene Missstände gekonnt aus, um Menschen für ihre Zwecke zu rekrutieren oder aber ihr kriminelles Handeln durch dessen Einbettung in soziopolitische oder -ökonomische Diskurse zu rechtfertigen.

Deutlich hat sich somit gezeigt, dass Piraterie in die in den Regionen jeweils bereits bestehenden gesellschaftlichen und politischen Kontextbedingungen sowie die kriminellen Strukturen einbettet ist und umso effektiver ist, je besser die Akteure diese für ihre Zwecke zu nutzen wissen. Gleiches gilt für die jeweils gewählte Organisationsform von Piraterie. So setzen somalische Piratenbanden sich (bislang zumindest) vorwiegend aus Personen zusammen, die aus der gleichen oder aus befreundeten Clanfamilien stammen. Dadurch ist ein stärkerer Zusammenhalt der Gruppe, aber auch ein potenziell höherer Grad der Unterstützung aus der Bevölkerung gesichert. Auch in Nigeria sind Piratengruppen meist lokal verankert und befinden sich dabei oft in Übereinstimmung mit den dortigen sozialen oder ethnischen Gruppierungen. Zudem gehen Piratenaktivitäten oft aus Gruppen hervor, die sich auch anderweitig im kriminellen Sektor betätigen oder aber sich ursprünglich auf Basis anderer, oft politischer, Motivationen zusammengefunden haben. In Südostasien erwächst die Hinwendung zur Piraterie zumeist im Milieu arbeitsloser Jugendlicher, die sich aufgrund mangelnder attraktiver Alternativen zusammenschließen, um Raubüberfälle auf Schiffe zu begehen. Die fernerhin in der Region aktiven Syndikate zeichnen sich durch eine andere Art der lokalen bzw. regionalen Einbettung aus: Kriminelle transnationale Vereinigungen haben eine lange Tradition in der Region und engagieren sich dort, wo die höchsten Profite locken. Angesichts der Bedeutung des maritimen Raums verwundert es daher nicht, dass sie vorhandene Strukturen nutzen um sich auch im Geschäft der Piraterie zu betätigen.

Hinsichtlich der Kapazitäten wurde deutlich, dass diese umso besser sind, je zielorientierter und gewinnträchtiger das Geschäftsmodell aufgebaut ist. Gewöhnliche (Subsistenz-) Piraterie zeichnet sich in allen drei Regionen dadurch aus, dass nur bereits vorhandenes Gerät wie bspw. Fischerboote oder kleine und leichte Waffen verwendet werden, um Überfälle auf den Seeverkehr durchzuführen. Die Angriffe finden daher auch in der Regel vor allem in den für sie leicht zugänglichen Küstengewässern oder Hafengebieten statt und konzentrieren sich dabei auf kleinere bis mittelgroße Schiffe. Das sich daraus ergebende Risiko für die internationale Handelsschifffahrt (besonders im Hinblick auf wirtschaftliche Kosten) ist entsprechend gering. Syndikate in Südostasien nutzen hingegen ihre langjährigen und vielfältigen Kontakte in Politik und Wirtschaft, um die von Schiffen geraubten Waren gewinnbringend zu verkaufen. Die von ihnen eingesetzten Piratengruppen sind entsprechend der Zielorientierung mit motorisierten Schlauchbooten und effizienten Waffen vergleichsweise gut ausgerüstet. Gleiches gilt für die organisierten Piraten im Golf von Guinea.

Bei den Angriffen somalischer Piraten kommen hingegen bislang nur sehr selten anspruchsvolle Kapazitäten zum Einsatz. Die kleinen, für die Angriffe genutzten Boote sind in der Regel in eher schlechtem Zustand, ebenso wie die von den Angreifern mitgeführten Waffen. Gemäß dieser Aus-

stattung könnte man durchaus annehmen, dass es sich hierbei um Menschen handelt, die ohne eine weitere Organisation im Hintergrund ihr Glück als Piraten versuchen. Allerdings zeigt die flexible Anpassung ihrer Angriffsführung an die Gegenmaßnahmen der internationalen Einsatzkräfte vor Ort, dass es sich bei den somalischen Piraten schon lange nicht mehr um reine Subsistenz-Kriminelle handelt. Die dahinter stehenden Organisatoren scheinen ganz im Gegenteil und mehr noch als in anderen Regionen, ihr Geld ganz gezielt – gewinnmaximierend – zu investieren: nur, wenn sich herausstellt, dass die genutzte Ausrüstung oder die gewählte Angriffsform nicht ausreicht, um Schiffe zu entführen bzw. die Erfolgsquote abnimmt, werden Investitionen getätigt. Selbst mit ihrer minimalen Ausstattung schaffen die Piraten es bisher, auch große Schiffe auf hoher See zu entführen, weitere Anschaffungen scheinen daher bislang nicht als notwendig erachtet worden zu sein. Allerdings hat sich gezeigt, dass der Operationsradius ausgedehnt werden kann, wenn entführte Schiffe als Mutterschiffe, als Basis auf hoher See, verwendet werden. Da dies angesichts der verstärkten Patrouillen nahe der Küste und im Golf von Aden notwendig wurde, haben sich die Piraten auf diese Organisationsform der Angriffe verlegt, bei allerdings ansonsten beharrlich niedrigem Niveau der restlichen Kapazitäten. Darüber hinaus wurde in die Infrastruktur an Land investiert: Um die Versorgung der zahlreichen gekaperten Schiffe, der Mannschaften und ihrer Bewacher kontinuierlich zu gewährleisten, wurden in den Küstengegenden entsprechende Strukturen aufgebaut. Man kann davon ausgehen, dass die somalischen Piraten Investitionen auch für die auf See aktiven Angriffsteams vornehmen, wenn z.B. ersichtlich wird, dass immer mehr Handelsschiffe von privaten Sicherheitsdiensten begleitet werden und ein oder zwei Schnellboote und ein paar AK47 nicht mehr ausreichen, um Schiffe zu entführen.

Es zeigt sich somit, dass regionale Ausprägungen von Piraterie durchaus erheblich sind. Die Indikatoren, die das Aufkommen von Piraterie bestimmen, sind dabei zwar ähnlich (soziopolitische Kontextbedingungen, Geographie, Bedeutung des maritimen Lebensraums, Agency, Kapazitäten und Organisationsformen), müssen aber jeweils empirisch nachgewiesen und differenziert aufgeschlüsselt miteinander kombiniert werden: Ein schwacher Staat, an dessen Küste ein stark befahrener Seeweg entlangführt, reicht nicht aus, um zu dem Ergebnis zu kommen, dass für Handelsschiffe ein Risiko besteht, Opfer von gewaltsamen Übergriffen zu werden. Als ausschlaggebend erscheinen die jeweils individuellen Motivationen der einzelnen Akteursgruppen, der lokale Kontext, in dem sie sich bewegen, und, allem voran, das zielgerichtete Handeln einzelner Akteure. Zwar können insbesondere aus den sich deckenden Mustern der in allen drei Regionen nachgewiesenen Angriffsformen effiziente Abwehrmaßnahmen entwickelt werden; eine Einbeziehung dieser hier dargelegten, äußerst divergenten Indikatoren in die Erarbeitung mittel- und langfristiger Maßnahmen zur Eindämmung von Piraterie erscheint jedoch gleichzeitig unerlässlich.

4. Einengung der Freiräume von Piraten: globale und regionale Governancestrukturen

Die gegebenen Einblicke haben gezeigt, dass Piraterie nicht gleich Piraterie ist. Das Spektrum ist sehr weit, und nur wenige Angriffe haben – bislang zumindest – das Potenzial, den Handel empfindlich zu stören. Dies gilt vor allem für Diebstähle und bewaffnete Raubüberfälle, die einen Großteil der weltweit statistisch erfassten Piraterieakte ausmachen, aber der maritimen Wirtschaft keine nennenswerten Verluste bescheren. Anders sieht dies bei den organisierten Entführungen und Raubüberfällen aus. Auch wenn dabei entstehende finanzielle Schäden oftmals (noch) durch Versicherungsleistungen ausgeglichen werden können, so können Entführungen Reedereien doch empfindlich treffen, da sie zu steigenden Kosten führen⁹⁵ und das Leben der von den Unternehmen angestellten Seeleute gefährden. Dies gilt insbesondere für die Reedereien, die zum einen die als Hochrisikogebiete bekannten Routen bedienen und zum anderen vor allem vor allem die Arten von Schiffen zum Einsatz bringen, die als am gefährdetsten gelten (langsam, niedriges Freibord, schwer

⁹⁵ Die Berechnungen der durch somalische Piraterie allein entstehenden Kosten belaufen sich auf 7-12 Milliarden US-Dollar pro Jahr, vgl. Bowden 2010.

beladen) und/oder aufgrund der geladenen Ware nur beschränkt zu Abwehrmaßnahmen fähig sind (bspw. Einsatz bewaffneter Sicherheitsdienste auf Schiffen mit leicht entzündlicher Ladung).

Gesamtwirtschaftliche Verluste scheinen zwar zumindest aktuell nur sehr bedingt eine Rolle zu spielen, könnten aber bei einer erheblichen Intensivierung der Angriffe (quantitativ wie qualitativ) zu erwarten sein. Die Erfahrung der letzten Jahre mit der somalischen Piraterie zeigt, dass gerade diese Entwicklung bereits eingesetzt hat: Das Engagement zahlreicher Akteure zur See und auch zu Land hat somalische Piraten bislang noch nicht daran gehindert, ihrem Geschäft nachzugehen – im Gegenteil, sie haben ihre Taktiken an Gegenmaßnahmen zur See angepasst, greifen so oft an wie nie zuvor seit Beginn der statistischen Erfassung und können durch die konstant steigenden Lösegeldsummen ihre Infrastruktur immer weiter ausbauen. Somit besteht durchaus das Potenzial, dass nicht nur, wie bislang die humanitären, sondern zudem gesamtwirtschaftliche Kosten auch auf internationaler Ebene in nicht allzu ferner Zukunft spürbar sein könnten. Aus diesem Grund scheint eine Auseinandersetzung mit den bereits bestehenden Strukturen im Kampf gegen Piraterie geboten, um darauf aufbauend Handlungsoptionen gezielter entwickeln zu können.

Obwohl Piraterie, wie in den Fallstudien aufgezeigt, von einzelnen Staaten ausgeht, ist sie bei Weitem kein rein nationales, sondern ein genuin transnationales Problem (Petretto 2011: 17ff.). Die Täter bewegen sich nicht nur in den Hoheitsgewässern ihres Herkunftsstaates, sondern agieren im internationalen Raum – in den Gewässern anderer Staaten wie auch auf hoher See. Darüber hinaus sind auch die von Piraterie Betroffenen transnational, da Schiffe, Charterer, Waren, Flaggenzugehörigkeit, Management, Versicherungen und nicht zuletzt die Mannschaften selbst in der Regel aus verschiedenen Staaten stammen bzw. diesen zuzurechnen sind.

Piraterie wird daher nur durch ein Zusammenspiel dieser diversen Akteure unterschiedlichster Herkunft eingedämmt werden können. Die Form der dabei erforderlichen Zusammenarbeit wird unter den Schlagwörtern vernetzte oder umfassende Sicherheit oder aber, in der aktuellen politikwissenschaftlichen Forschung geläufiger, Security Governance, beschrieben: Security Governance bezeichnet die kollektiven Anstrengungen verschiedener staatlicher und nichtstaatlicher Akteure, ein von diesen als sicherheitsgefährdend geltendes Problem gemeinsam anzugehen und Maßnahmen zu seiner Eindämmung oder Beseitigung zu ergreifen (Ehrhart/Kahl 2010; Ehrhart/Petretto/ Schneider 2010).

Die Akteure stehen dabei in einem formal nicht-hierarchischen Verhältnis zueinander, was bedeutet, dass ihre Kooperation nicht bzw. nur sehr bedingt in institutionelle Strukturen eingebunden ist und kein Akteur dem anderen direkte Verhaltensweisen verordnen kann. Zwar brechen staatliche Akteure diese nicht-hierarchische Struktur im Kern auf, indem sie dazu in der Lage sind, einen gesetzlichen Rahmen zu setzen und anderen Akteuren bestimmte Handlungsweisen zu verordnen. Dies gilt zum einen für ihren jeweils nationalen Hoheitsbereich und zum anderen vor allem für die ständigen Mitglieder des UN-Sicherheitsrates; denn diese haben laut UN-Charta das Monopol inne, eine Bedrohung des internationalen Frieden und der Sicherheit festzustellen und entsprechende Maßnahmen zu dessen Beseitigung zu treffen, auch unter Anwendung von Gewalt. Es hat sich jedoch gezeigt, dass diese historisch gewachsenen bzw. auch aktiv herbeigeführten Hierarchien in einer ansonsten auf souveräner Gleichheit basierenden Struktur des internationalen Systems nicht immer erfolgreich sind, da sie nicht nur kostenintensiv sind, sondern unter anderem Misstrauen und Trittbrettfahrerschaft fördern. Im Gegensatz dazu können flache Hierarchien gerade im sicherheitspolitischen Bereich die Legitimität steigern und zu einer breiteren Beteiligung und somit zu einer höheren Effizienz führen. Somit ist Daase und Engert zuzustimmen, wenn sie feststellen: „Der Vorteil flacher Hierarchien und informeller Zusammenarbeit in ad hoc-Koalitionen, wie sie bei Global Security Governance zu finden sind, besteht aber gerade darin, dass die Kooperationsbereitschaft nicht an langfristigen Nutzenkalkülen orientiert oder gar durch Furcht vor Sanktionen erzwungen wird, sondern auf der freiwilligen Bereitschaft zur interessensbasierten Zusammenarbeit und der Überzeugung, ‚das Richtige zu tun‘ beruht.“ (Daase/Engert 2008: 482).

4.1 Globale Ebene

Piraterie ist ein weltweites Problem, das staatliche wie nichtstaatliche Akteure gleichermaßen betrifft. Aus diesem Grund gibt es – ganz im Sinne von Security Governance – auf internationaler Ebene eine Reihe diverser Institutionen und Foren, die sich um seine Eindämmung bemühen. Dabei sind unterschiedliche Sektoren involviert, die von Vertretern aus Politik, (maritimer) Wirtschaft, über zivile Regulierungs- und Justizbehörden, staatlichen (nationalen und internationalen) Strafverfolgungskräften, privaten Sicherheitsunternehmen bis hin zu Seeleuten und Nichtregierungsorganisationen reichen.

Allerdings geht es dabei in erster Linie um die Schaffung eines globalen Rahmenwerkes, das es durch regionale, nationale, lokale oder/und private bzw. privatwirtschaftliche Initiativen umzusetzen gilt. Denn auf globaler Ebene, dies haben die Analysen der regionalen Ausprägungen von Piraterie deutlich gezeigt, kann diese Form von Kriminalität nur sehr bedingt angegangen werden. Vielmehr muss den auf allen Ebenen jeweils betroffenen Akteuren ein Rüstzeug an die Hand gegeben werden, an dem sie sich orientieren können. Darüber hinaus sind Strukturen sinnvoll, die Initiativen zur Eindämmung von Piraterie unterstützen können, sei es beratend mit technischem, politischem oder wissenschaftlichem Know-how oder aber durch finanzielle Leistungen. Entsprechend ist der aktuelle Ansatz der globalen Initiativen ausgerichtet. Dabei nehmen die Vereinten Nationen, vor allem ihre jeweiligen Sonderorganisationen, eine führende Position ein, insbesondere die IMO und die UNODC. Zudem kommt der Privatwirtschaft, vor allem dem maritimen Sektor, eine tragende Rolle zu. Denn selbst wenn staatliche Akteure um eine Eindämmung der Piraterie bemüht sind, so wird es, wie bei jeder anderen Form von Kriminalität auch, nie hundertprozentige Sicherheit geben. Es ist gleichwohl unerlässlich, dass Seeleute, Schiffe und Einrichtungen der maritimen Wirtschaft durch abgestimmte Sicherheitsmaßnahmen besser als bisher geschützt werden.

UN Sicherheitsrat, Generalversammlung und der Generalsekretär haben sich vor allem seit dem Ansteigen der von Somalia ausgehenden Piratenüberfälle mit dem Thema befasst. Dabei haben sowohl der Sicherheitsrat als auch die Generalversammlung eine Reihe von Resolutionen verabschiedet, die den Handlungsspielraum für die betroffenen Akteure festlegen und Akteure weltweit zu einer Kooperation auffordern, um das Problem gemeinsam anzugehen.

Die IMO ist auf verschiedenen Ebenen tätig. Zum einen hat sie diverse Konventionen verabschiedet, die der Sicherung der Schifffahrt dienen sollen. Diese sind nicht immer speziell auf Piraterie fokussiert, sondern betreffen generell entweder gewaltsame Angriffe auf die Schifffahrt (so z.B. die Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (sog. SUA Convention)) oder aber darüber hinausgehende Risiken und Bedrohungen (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). Da die IMO allerdings mit keiner Sanktionsgewalt ausgestattet ist, obliegt die Umsetzung und deren Überprüfung der Konventionen allein den Mitgliedstaaten (Ehrhart/Petretto/Schneider 2010: 33f.).

Zum anderen hat die IMO bereits 1998 ein spezielles Projekt zur Eindämmung von Piraterie initiiert. Neben der Durchführung von Workshops und Konferenzen werden seitdem vor allem regionale Initiativen von Anrainern hochgefährdeter Gebiete zum Aufbau geeigneter Strukturen unterstützt. Darüber hinaus erstellt die IMO Empfehlungen für Regierungen und Schiffseigner zur Abwehr und Prävention von Angriffen und veröffentlicht regelmäßig Statistiken über weltweite Angriffszahlen.⁹⁶ Zum World Maritime Day 2011 hat die IMO die Initiative „Piracy – Orchestrating

⁹⁶ Vgl. für einen Überblick: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx> (Zugriff am 21.05.2011); Für einzelne Dokumente der IMO, die Piraterie weltweit betreffen vgl. v.a. MSC.1/Circ.1333 (2009) on Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, http://www.marad.dot.gov/documents/MSC1_Circ1333.pdf; MSC.1/Circ.1334 on Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, http://www.marad.dot.gov/documents/MSC1_Circ1334.pdf; Resolution A.1025(26) (2010)- Code of practice for the investigation and prosecution of the crime of piracy and armed robbery against ships, <http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy%20and%20armed%20robbery/A.1025.pdf>; and Resolution A.923(22) (2002) – Measures to prevent registration of phantom ships,

the Response“ lanciert.⁹⁷ Ziel ist es, den verschiedenen Initiativen weltweit ein Dach zu geben, unter dem Abstimmungsprozesse angestoßen oder vereinfacht werden können, um Doppelungen zu vermeiden. Ein sechs Punkte umfassender Aktionsplan legt die nächsten Schritte fest, die allerdings auf einer sehr abstrakten Ebene angesiedelt sind.⁹⁸

Die zweite auf globaler Ebene mit Piraterie befasste Organisation ist das United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). Das seit 1997 bestehende Büro steht an vorderster Front im weltweiten Kampf gegen organisierte Kriminalität. Sie deckt dabei ein breites Spektrum ab, das von Korruption, Geldwäsche, Drogen-, Waffen- und Menschenhandel, Schmuggel, über Computerkriminalität, Wilderei und Umweltzerstörung bis hin zu Piraterie und Terrorismus reicht. Die Arbeit von UNODC umfasst dabei Analyse genauso wie die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und Projekte zur Entwicklung von Gegenmaßnahmen (Prävention, Abwehr, Strafverfolgung, ganzheitliche Sicherheitssektorreformen) (UNODC 2010a).⁹⁹ Zum Zwecke der Pirateriebekämpfung wurde 2009 eigens ein Programm eingerichtet, dessen Fokus auf der somalischen Piraterie liegt.

Während die UN-Organisationen sich auf struktureller Ebene mit dem Problem der Piraterie befassen, arbeiten internationale Strafverfolgungsbehörden daran, die hinter den Angriffen stehenden Organisationsstrukturen aufzudecken und vor allem der verantwortlichen Personen habhaft zu werden. Führend dabei sind vor allem Interpol und Europol. Interpol hat bereits 2006 das Projekt Bada¹⁰⁰ initiiert, das weltweiten Informationsaustausch zur Strafverfolgung von Piraterie stärken und Piratenstrukturen weltweit, vor allem in Südostasien, Westafrika und Ostafrika, aufdecken soll.¹⁰¹ Dazu wird eine enge Zusammenarbeit mit anderen Stakeholdern wie IMO und IMB, aber auch regionalen Organisationen wie der westafrikanischen Maritime Organisation of West and Central Africa (MOWCA), angestrebt. Hinsichtlich der Bekämpfung somalischer Piraterie besteht seit 2009 zudem eine enge Zusammenarbeit mit EUROPOL.¹⁰²

Neben diesen von staatlichen Akteuren getragenen Institutionen kommt vor allem den Akteuren aus der maritimen Wirtschaft eine besondere Rolle im Kampf gegen Piraterie zu. Denn auch wenn internationale Organisationen das rechtliche Rahmenwerk, Richtlinien und Strafverfolgung bereitstellen, so verbleibt die Hauptlast zum Schutz der Schifffahrt vor allem bei den Reedern, den Charterern und Seeleuten selbst. Da viele Reeder nur kleine (oft Familien-) Unternehmen sind, sind sie auf Empfehlungen anderer Akteure angewiesen, um auf akute Risikolagen aufmerksam zu werden, sie einordnen und entsprechend reagieren zu können.

Federführende Institution auf globaler Ebene in dieser Hinsicht ist das IMB mit dem rund um die Uhr besetzten IMB-PRC, das als eine der ersten Anlaufstellen für Schiffseigner und Besatzungen dient, um Angriffe zu melden und um Hilfe zu ersuchen. Zudem ist das IMB-PRC in zahlreichen internationalen Foren vertreten, um die internationalen Bemühungen im Kampf gegen Piraterie zu unterstützen und voranzubringen. Gemeinsam mit der IMO, zahlreichen internationalen Wirtschaftsverbänden und den aktuell am Horn von Afrika patrouillierenden marinen Streitkräften hat das IMB bspw. den Best Management Practices Guide erstellt, der die bislang erfolgreichsten Abwehrmaßnahmen gegenüber Piraten in der Hochrisikoregion um Somalia enthält.

<http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy%20and%20armed%20robbery/A.923.pdf>
(Zugriffe am 21.05.2011).

⁹⁷ Vgl. <http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/Pages/2010.aspx> (Zugriff am 21.05.2011).

⁹⁸ 1. Erhöhung des Drucks auf politische Akteure, um die Freilassung von Geiseln zu forcieren, 2. Überarbeitung bestehender Richtlinien und Empfehlungen zum Umgang mit Piraterie; 3. Förderung der Kooperation mit marinen Einheiten; 4. Verbesserung der Kooperations- und Kooperationsprozesse im Kampf gegen Piraterie; 5. Unterstützung betroffener Staaten beim Aufbau ihrer Strafverfolgungs- und Rechtsstaatlichen Strukturen- und Kapazitäten; 6. Sicherstellung der medizinischen (einschließlich psychologischen) Versorgung der Geiseln nach der Entführung; Vgl. Action Plan to promote the 2011 World Maritime Day theme, <http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/Documents/2011%20WMD%20theme%20Action%20Plan%20handout.doc> (Zugriff am 21.05.2011).

⁹⁹ Vgl. <http://www.unodc.org/unodc/index.html> (Zugriff am 21.05.2011).

¹⁰⁰ Das Wort „Bada“ bedeutet „Meer“ auf Koreanisch.

¹⁰¹ Vgl. <http://www.interpol.int/Public/OrganisedCrime/default.asp> sowie Interpol 2007: 24 (Zugriff am 21.05.2011).

¹⁰² Vgl. <http://www.eubusiness.com/news-eu/crime-police-piracy.1zx> (Zugriff am 21.05.2011).

Für Schiffseigner stellt der Schutz ihrer Schiffe eine nicht unerhebliche Herausforderung dar. Die oben vorgestellten regionalen Ausprägungen von Piraterie verdeutlichen, dass Schiffe nicht immer und überall die gleiche Form von Schutz benötigen. Zahlreiche andere Faktoren spielen jedoch zusätzlich eine Rolle, sei es die Bauart oder Beladung des Schiffes, die Größe und Zusammenstellung der Mannschaft, die jeweils zu befahrene Seestrecke sowie die dort bestehenden rechtlichen Regelungen und potenziellen Möglichkeiten der Unterstützung bei der Abwehr, wie beispielsweise der Transitkorridor im Golf von Aden.

Zwar können Abhärtnungsmaßnahmen der Schiffe in bestimmten Bereichen sehr ähnlich gestaltet sein, egal durch welche Region die Route führt. Dies gilt insbesondere für das Training von Mannschaften für den Notfall. Hier geht es vor allem darum, die Mannschaften so vorzubereiten, dass sie potenzielle Angreifer rechtzeitig erkennen und im Falle eines Angriffs koordiniert und effizient zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck müssen Pläne für den Angriffsfall ausgearbeitet werden, die nicht nur die Crews betreffen, sondern auch die Reederei, die Flaggenstaaten, Versicherungen und lokale Autoritäten miteinschließen (wem wird was wann gemeldet etc.). Dies gilt vor allem für den Fall einer Entführung, wobei die Festlegung eines genauen Prozedere sowohl für die Zeit der Verhandlungen als auch für danach (z.B. hinsichtlich der Behandlung posttraumatischer Störungen) von großer Bedeutung ist. Andere Maßnahmen sind allerdings je nach Route der Schiffe zu erarbeiten: So wird in südostasiatischen Gewässern beispielsweise empfohlen, bei Nacht alle Lichter auf dem Oberdeck anzulassen, um potenziellen Angreifern zu zeigen, dass die Besatzung wach und aufmerksam ist. Vor Somalia wird davon eher abgeraten, Schiffe sollen sich möglichst unauffällig verhalten. Zudem finden die Angriffe dort, im Gegensatz zu Südostasien und Westafrika, vor allem in der Dämmerung statt, wenn es schon hell ist. Hier gilt es vor allem, die Angreifer frühzeitig als solche zu erkennen und dann solange wie möglich daran zu hindern, an Bord zu kommen. Auch die Einrichtung eines Sicherheitsraums, einer sogenannten Zitadelle, ist nicht unbedingt bei jeder Form des Angriffs hilfreich. Während sie sich bei Fahrten durch den Golf von Aden oder den Indischen Ozean anbietet, da hier die Mannschaften das Ziel der Piraten sind, macht ein Sicherheitsraum bei Fahrten durch Südostasien oder auch Lateinamerika bislang nur sehr wenig Sinn: Die Angreifer haben es hier in der Regel auf Wertsachen oder Ladung abgesehen und nur im seltensten Fall auf die Mannschaft. Hier kann ein Sicherheitsraum sogar negative Auswirkungen haben: Wenn das Schiff verlassen wirkt, haben die Angreifer Zeit, so viele Wertsachen und Güter wie nur möglich in Ruhe von Bord zu schaffen; wenn sie aber entweder eine Entdeckung durch die Mannschaft fürchten oder aber diese unter Kontrolle halten müssen, haben sie nicht so viel Zeit und der Angriff erfolgt zügiger, eventuell mit einer geringeren Schadenshöhe.

4.2 Regionale Ebene

Bisher ergriffene Maßnahmen auf regionaler Ebene sind äußerst unterschiedlich ausgeprägt. Dies gilt zum einen hinsichtlich der Quantität und Qualität der Maßnahmen und zum anderen im Hinblick auf die beteiligten Akteure. Während in Südostasien beispielsweise Piraterie schon seit den 1990er Jahren bekämpft wird und dabei vorrangig die betroffenen Staaten selbst aktiv wurden, ohne eine intensive Einbindung regionsexterner Akteure, sind Letztere am Horn von Afrika die tragenden Säulen des jüngsten Engagements. In Westafrika sind die Strukturen zur Pirateriebekämpfung dabei bislang am wenigsten ausgeprägt und nur wenige internationale Akteure – vor allem IMO und von staatlicher Seite die USA – sind dabei aktiv.

Entscheidende Faktoren für das Engagement von Akteuren sind zum einen ihr Interesse, das sich vor allem aus der jeweiligen Risikoperzeption bzw. Betroffenheit ergibt, und zum anderen die Rahmenbedingungen vor Ort. Während sich südostasiatische Staaten bspw. vehement gegen externe Einmischung wehrten, wurde das Problem somalischer Piraterie bislang aufgrund der fehlenden Institutionen und vor allem der begrenzten Kapazitäten der betroffenen Staaten, allen voran Somalia selbst, nur unter Federführung externer bzw. internationaler Akteure angegangen.

Die Strukturen zur Eindämmung von Piraterie sind in Südostasien bislang am weitesten gediehen. Bereits in den 1990er Jahren wurde versucht, durch ein Aufstocken der Sicherheitskräfte, insbesondere der Anrainerstaaten der Straße von Malakka, den Seeverkehr vor gewaltsamen Angriffen zu schützen. Zudem gingen einzelne Staaten, insbesondere China, massiv gegen Piraten vor, indem

sie unter anderem kriminelle Syndikate, korrupte Beamte und Piraten strafrechtlich verfolgten und zum Teil äußerst drastische Strafen verhängten, bis hin zur Todesstrafe (Liss 2010: 29; Mo 2002).

Vor allem aber wurde die Kooperation auf regionaler Ebene deutlich verstärkt. Im Rahmen der Regionalorganisation ASEAN wurden Schritte eingeleitet, um die Zusammenarbeit der Staaten im Sicherheitsbereich insgesamt zu stärken. Anlass dafür war vor allem die nach dem 11. September 2001 erhöhte Sorge vor terroristischen Anschlägen. Dabei wurde und wird – insbesondere hinsichtlich des maritimen Sektors – großer Wert auf den Ansatz der vernetzten Sicherheit, eines „comprehensive approach“, gelegt, der die Verwobenheit von Sicherheit mit politischen, ökonomischen, soziokulturellen und ökologischen Dimensionen anerkennt.¹⁰³

2004 wurde schließlich auf Initiative Japans ein regionaler Mechanismus verabschiedet, das *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP). Die Initiative zielt darauf ab, die multilaterale Kooperation im Kampf gegen Piraterie in Asien auszubauen und ruht dabei auf drei Säulen: dem Aufbau von Kapazitäten, der operativen Zusammenarbeit und dem Informationsaustausch, wobei der Fokus auf letztgenanntem liegt. Ein 2006 in Singapur eingerichtetes *2006 Information Sharing Centre* (ISC) ist dabei der entscheidende Knotenpunkt, der sich allerdings nicht nur auf Piraterie, sondern auf ein breites Spektrum potenzieller Bedrohungen im maritimen Raum konzentriert (Ehrhart/Petretto/Schneider 2010: 40; N.N. 2010). Darüber hinaus wurden bi- und trilaterale Kooperationsvereinbarungen zwischen einzelnen Staaten getroffen, um die Kooperation ihrer Sicherheitskräfte im maritimen Raum, vor allem in der Straße von Malakka, auszubauen (ebd.)

Die etablierten Mechanismen unterstützen zwar die maritime Wirtschaft durch Analyse und Auswertung der Angriffe und binden durch regelmäßigen Austausch deren Wissen, Perzeptionen und Bedürfnisse ein. Jedoch basieren sie immer noch vorrangig auf der Initiative und dem Engagement staatlicher Akteure. Auch regionsexterne Akteure sind nur sehr bedingt beteiligt. Grund für die nur zögerlichen Ansätze des Involvierens anderer Akteure ist die in der Region besonders ausgeprägte Bedeutung souveräner Hoheitsrechte: Wie auch für andere Sektoren gilt vor allem für den Sicherheitsbereich, dass asiatische Staaten sich weder anderen Autoritäten unterordnen noch zu vielen Akteuren ein Mitspracherecht einräumen wollen. Aus diesem Grunde wurde beispielsweise das 2004 erfolgte Angebot der USA, gemeinsam eine regionale Initiative zum Schutz der Seewege Südostasiens aufzubauen, von den meisten Staaten der Region vehement abgelehnt – und stattdessen in eigene Kooperationsforen investiert.

Zwar konnten die etablierten Strukturen bereits große Erfolge verzeichnen und stellt vor allem die nichthierarchische Form von Kooperation und Koordination einen entscheidenden Fortschritt in der Region dar. Dennoch verhindern gerade die rigide Auslegung des Souveränitätsprinzips und vor allem die anhaltenden Konflikte über territoriale Zuständigkeiten im maritimen Raum eine tiefer gehende – und somit noch erfolgreichere – Zusammenarbeit. Der verzeichnete Anstieg von Piratenangriffen vor allem im Südchinesischen Meer und in der Straße von Singapur zeigt zudem, dass der Ausbau von Kapazitäten im Sicherheitsbereich und Informationsaustausch nur bis zu einem gewissen Grad zu einer Eindämmung von Piraterie führen.

Auf dem afrikanischen Kontinent sind Initiativen zur Sicherung des maritimen Raums vor gewaltsamen Angriffen bislang hingegen rar gesät. Im Gegensatz zu der Region Südostasien ist der Grad an Beteiligung externer Akteure zudem um einiges höher. Zwar ist man hier, genau wie in anderen Weltgegenden, darauf bedacht, dass keine Einmischung in die inneren Angelegenheiten erfolgt. Dennoch sind staatliche wie nichtstaatliche Akteure vor allem auf der Basis langjähriger Kooperationen im entwicklungs- und sicherheitspolitischen Bereich ein starkes Engagement externer Akteure gewohnt und in vielen Fällen auch darauf angewiesen, insbesondere aufgrund mangelnder (finanzieller, technischer und personeller) Kapazitäten.

¹⁰³ Vgl. ASEAN Political-Security Community Blueprint von 2009, einzusehen unter <http://www.aseansec.org/18741.htm> (Zugriff am 21.05.2011). Für einen detaillierten Überblick zu den in Südostasien getroffenen Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie vgl. Liss 2010: 267ff sowie Forbes 2010.

Zudem gibt es einen bedeutsamen Unterschied, wenn man beide Weltregionen miteinander vergleicht: Spielt der maritime Lebensraum in Südostasien eine besondere Rolle, so gilt dies nur für sehr wenige afrikanische Staaten südlich der Sahara, allen voran die Inselstaaten Seychellen, São Tomé und Príncipe, Komoren, Mauritius und Kap Verde. Dies hat nicht nur zur Folge, dass ein großer Teil an wirtschaftlichem Potenzial unausgeschöpft bleibt (Ncube/Baker 2011), sondern zudem auch die Bereitstellung von Sicherheit vor den Küsten keinen großen Stellenwert einnimmt (Ibrahim 2009).

Ein Ausdruck dessen ist der geringe Anteil, den Afrikas Fischfang auf dem globalen Markt innehat – trotz der ertragreichen Fischgründe vor den Küsten: Zwar liegt der Kontinent im weltweiten Vergleich hinter Asien auf Platz zwei – wobei afrikanische Fischer allerdings nur 9,3 Prozent des Weltmarkts einnehmen – im Vergleich zu den über 80 Prozent asiatischer Fischer (FAO 2010: 7). Zweitens gelten die Häfen des Kontinents als die am ineffizientesten weltweit, sie zeichnen sich durch eine äußerst schlechte infrastrukturelle Ausstattung und inländische Anbindung aus. Dieser Befund verwundert ob der Tatsache, dass afrikanische Staaten durch ihre immer noch bestehende Importabhängigkeit vor allem von industriell verarbeiteten Produkten sowie von Nahrungsmitteln auf eine reibungslose Abwicklung des seewärtigen Verkehrs und Handels angewiesen sind. Nicht zuletzt ist obendrein festzustellen, dass maritime Sicherheit in Afrika im Vergleich zu anderen Sicherheitsproblemen am untersten Ende der Bewertungsskala steht. Die Gründungsakte der Afrikanischen Union bezieht sich an keiner Stelle auf maritime Sicherheit, gleiches gilt für das Protokoll zur Etablierung des für Sicherheit zuständigen Organs, dem *Peace and Security Council*.¹⁰⁴ Die maritimen militärischen Kapazitäten der Staaten sind entsprechend verschwindend gering (Brenthurst 2010). Als einziges Land verfügt Südafrika über eine nennenswerte Marine; selbst diese ist aber bislang nur begrenzt dazu in der Lage, Einsätze fernab der eigenen Küste durchzuführen. Selbst Nigeria, das allein schon über das Flussdelta des Nigers und die vorgelagerten Ressourcen einen anderen Zugang zum maritimen Raum hat, verfügt nur über wenige Schiffe, eine Küstenwache ist auch hier kaum präsent (Ibrahim 2009; The Military Balance 2011).

Allerdings ist, unter anderem aufgrund der steigenden Piratenaktivitäten im westlichen und östlichen Afrika, aber auch durch die zunehmend anerkannte wirtschaftliche Rolle des maritimen Lebensraums, in den letzten Jahren Bewegung in den Sektor gekommen: Auf kontinentaler Ebene hat die Afrikanische Union im Januar 2010 die „African Union Maritime Transport Charter“¹⁰⁵ und den „Maritime Transport Plan of Action“¹⁰⁶ unterzeichnet. Damit intensivierten sie ihre Anstrengungen einen kontinentalen Ansatz zur Regelung maritimer Angelegenheiten zu etablieren, der bereits mit der im Oktober 2009 verabschiedeten „Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security, and Protection of the Marine Environment“¹⁰⁷ seinen ersten Niederschlag gefunden hatte. Zudem gibt es Pläne zur Ausarbeitung einer *African Integrated Maritime Strategy*, allerdings sind diese bislang noch nicht sehr weit gediehen (Baker 2010).¹⁰⁸

Die einzigen Regionen, die über eine genuin maritime Regionalorganisation verfügen, sind West- und Zentralafrika. Die Maritime Organisation of West and Central Africa (MOWCA) besteht bereits seit 1975 und umfasst mittlerweile 25 Staaten entlang der west- und zentralafrikanischen Küste sowie fünf Binnenstaaten. Hauptziel der Organisation ist es, regionale Angelegenheiten im maritimen Raum kooperativ anzugehen. Mit Unterstützung der IMO wurde 2006 das *Sub-regional*

¹⁰⁴ Vgl. http://www.africa-union.org/root/au/aboutau/constitutive_act_en.htm sowie http://www.africa-union.org/root/au/organs/psc/Protocol_peace%20and%20security.pdf (Zugriff am 21.05.2011).

¹⁰⁵ Vgl. http://www.africa-union.org/root/ua/conferences/2010/avril/psc/07avril/African_Union_Member_States_06-07_April_2010_Experts_Meeting_on_Maritime_Security_and_Safety_Strategy-Documentation/African%20Maritime%20Transport%20Charter%202009.doc (Zugriff am 21.05.2011).

¹⁰⁶ Vgl. http://www.africa-union.org/root/ua/conferences/2010/avril/psc/07avril/African_Union_Member_States_06-07_April_2010_Experts_Meeting_on_Maritime_Security_and_Safety_Strategy-Documentation/African%20Maritime%20Transport%20Charter%20Plan%20of%20Action.doc (Zugriff am 21.05.2011).

¹⁰⁷ Vgl. http://www.africa-union.org/root/ua/conferences/2010/avril/psc/07avril/African_Union_Member_States_06-07_April_2010_Experts_Meeting_on_Maritime_Security_and_Safety_Strategy-Documentation/African%20Maritime%20Transport%20Charter%20Durban%20Resolution.doc (Zugriff am 21.05.2011).

¹⁰⁸ Vgl. auch zur aktuellen Diskussion: Stratsis Incite: Importance of Global Maritime Security Stressed at AFRICOM-Hosted Conference, 20. January 2011, <http://stratsisincite.wordpress.com/2011/01/10/importance-of-global-maritime-security-stressed-at-africom-hosted-conference/> (Zugriff am 21.05.2011).

Coast Guard Network initiiert, das die Kooperation der Mitgliedstaaten bei der Sicherung ihrer Gewässer vor kriminellen Aktivitäten, darunter Piraterie und bewaffneter Überfall auf Schiffe, stärken soll (IMO 2010). Geplant ist, die nationalen Küstenwachen zu koordinieren und in einem Netzwerk zusammenzuschließen, das durch vier sogenannte *Coastguard Zonal Coordinating Centres* (in Senegal, der Elfenbeinküste, Nigeria und der Republik Kongo) und zwei *Principal Coordinating Centres* (in Ghana und Angola) koordiniert werden soll.¹⁰⁹ Allerdings mangelt es hier noch an praktischen Ergebnissen (IMO 2010). Gleiches gilt für die vorrangig auf Informationsaustausch, aber auch auf Intensivierung der Kooperation angelegte *Gulf of Guinea Commission*, die einige Anrainer des Golfs von Guinea¹¹⁰ umfasst (Ibrahim 2009). Externe Akteure, allen voran die USA und die IMO, unterstützen den Aufbau der maritimen Fähigkeiten und Kooperation in erheblichem Maße. Die USA sind vor allem im Rahmen ihrer seit 2007 bestehenden kontinental ausgerichteten *Africa Partnership Station* engagiert, die sich vor allem auf Ausbildung und Training militärischer Kräfte konzentriert (Baker 2010).¹¹¹

Letztendlich sind die Bemühungen im westlichen Afrika aber noch nicht sehr weit gediehen. Die lange Zeitspanne, über die Initiativen wie das *Coastguard Network* verfolgt, aber nur mäßig umgesetzt werden, deutet darauf hin, dass trotz der vielen sicherheitsrelevanten Herausforderungen immer noch ein relativ geringes Interesse besteht, diese aktiv und vor allem kooperativ zu bewältigen. Von Seiten der maritimen Wirtschaft zeichnet sich in der Region ebenso weder ein besonders nachhaltiges Interesse und Engagement ab, noch wird deren Einbindung aktiv forciert. Die sicherheitspolitischen Probleme im maritimen Raum scheinen von den Herausforderungen an Land immer noch eindeutig überlagert zu sein und die Kapazitäten, vor allem der staatlichen Akteure, zu binden.

Gleiches gilt für die Region Ostafrika bzw. das Horn von Afrika. Im Gegensatz zum westlichen Afrika gibt es hier keinerlei regionale Institutionen oder Foren, die sich explizit mit Fragen der maritimen Sicherheit befassen haben. Darüber hinaus sind maritime militärische Kapazitäten oder Küstenwachen kaum vorhanden. Erst der massive Anstieg an Piraterieaktivitäten führte zu einem weitläufigen, jedoch vor allem durch externe Akteure betriebenen Engagement. Dabei zeigen sich vor allem die Staaten am aktivsten, die ein genuines Interesse an einer sicheren Schiffspassage haben, allen voran Japan, China, Indien und die Europäische Union. Die USA sind zwar auch äußerst aktiv, sehen allerdings ihre Interessen bei Weitem nicht so betroffen wie die der asiatischen und europäischen Staaten, da das betroffene Seegebiet keinen Knotenpunkt ihres internationalen Handels darstellt. Angetrieben waren die USA vielmehr durch die Besorgnis der Nutzung der staatsfreien Räume zu Land und zur See durch Terroristen.

Wurde ab 2008 vor allem in die militärische Sicherung der betroffenen Seewege investiert – durch die Etablierung internationaler Einsatzverbände wie der EUNAVFOR Atalanta, der NATO Operation Ocean Shield und der Entsendung nationaler Verbände – so weitete sich das Engagement zwar zögerlich, aber dennoch sehr bald auch auf andere Bereiche, aus. Dabei geht es vor allem darum, die fehlenden Kapazitäten von Anrainerstaaten der Risikozone zur Sicherung des maritimen Raums sowie zur strafrechtlichen Verfolgung der Piraten auf- bzw. auszubauen. Hierbei sind eine Reihe von Akteuren involviert, vor allem die UNODC, IMO sowie die Europäische Union (Ehrhart/Petretto/Schneider 2010: 40ff.). Einige Gremien, allen voran die *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* (CGPCS), befassen sich zudem mit der Erarbeitung mittel- bis langfristiger Maßnahmen, allerdings konzentrieren auch sie sich auf Maßnahmen der Eindämmung von Piraterie und weniger auf dahinter stehende Probleme an Land.¹¹² Allerdings kommt auch hier Bewegung in die Debatte: Der UN Generalsekretär hat 2010 einen Sonderberater für somalische Piraterie ernannt, der auf Basis einer Analyse der Bedrohungslage und der bestehenden Kooperationsformen bereits erste – auch über reaktive Elemente hinausgehende – Empfehlungen erarbeitet hat (UNSC

¹⁰⁹ Vgl. <http://www.mowca.org/new%20design/coast-guard.html> (Zugriff am 21.05.2011).

¹¹⁰ Gabun, Angola, Cameroon, Republik Kongo, die Demokratische Republik Kongo, Congo, Equatorial Guinea, Nigeria, and Sao Tome and Principe

¹¹¹ Vgl. auch <http://www.africom.mil/getArticle.asp?art=2510> (Zugriff am 21.05.2011).

¹¹² Vgl. <http://www.thecgpcs.org> (Zugriff am 21.12.2011).

2011).¹¹³ Es bleibt jedoch abzuwarten, inwieweit die Vorschläge für eine Implementierung in Erwägung gezogen und dann tatsächlich umgesetzt werden.

Die IMO hat durch die Etablierung und Verabschiedung des „*Code of Conduct on the Suppression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* (Djibouti Code of Conduct), der unter ihrer Schirmherrschaft 2009 zwischen verschiedenen afrikanischen und arabischen Staaten geschlossen und mittlerweile von 18 Staaten unterzeichnet wurde, zudem einen entscheidenden Vorstoß zum Aufbau einer regionalen Kooperation geleistet.¹¹⁴ Diese wird als Schlüssel für die Lösung des Problems erkannt, solange der Mangel an funktionsfähigen Institutionen und Strukturen eine Eindämmung krimineller Aktivitäten ausgehend von Somalia behindert. Die Unterzeichner streben an, ihre Gesetzgebungen und Strafverfolgungskapazitäten hinsichtlich maritimer Gewalt zu überprüfen und zu verbessern. Auch wollen sie miteinander und mit anderen Staaten verstärkt kooperieren, um die Seewege in der Region militärisch zu sichern und um im Falle von Entführungen und Angriffen den betroffenen Seeleuten und Fischern schnelle Hilfe und auch Nachsorge zu sichern. Darüber hinaus soll der Informationsaustausch durch den Aufbau regionaler Einrichtungen z.B. in Sana'a (Jemen), Mombasa (Kenia) und Dar es Salaam (Tansania) verstärkt werden (Ehrhart/Petretto/Schneider 2010: 44). Zudem bemühen sich vor allem die Vereinten Nationen¹¹⁵ wie auch die Europäische Union¹¹⁶ durch weitergehende Maßnahmen im wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Bereich die Auslöser für Piraterie – Konflikt, Armut, Gewalt – einzudämmen. Solange die somalischen Akteure jedoch keinen Fortschritt erzielen, um den politischen Konflikt an Land zu lösen, werden diese Maßnahmen nur beschränkt erfolgreich sein, wie die nach wie vor steigenden Angriffszahlen um Somalia herum deutlich zeigen.

Bemerkenswert sind allerdings die sich bei all diesen Initiativen herausgebildeten Strukturen genuiner Security Governance. Denn egal auf welcher Ebene findet eine erhebliche Koordinierung und Kooperation zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren statt. Die initiierten Gremien wie die Kontaktgruppe, aber auch der *Djibouti Code of Conduct*, zeichnen sich alle durch flache Hierarchien aus und zeugen von dem Bemühen, das Problem der somalischen Piraterie gemeinsam in Griff zu bekommen.

5. Fazit: Piraterie als Chance und Herausforderung für Security Governance

In allen drei am meisten betroffenen Regionen wird gegen Piraterie vorgegangen, aber eine vollständige Eindämmung konnte in keinem Fall erreicht werden. Selbst in Südostasien, das immer wieder als Paradebeispiel eines gelungenen Kampfes gegen Piraterie angeführt wird, kommt es nach wie vor, und in jüngster Zeit wieder vermehrt, zu Angriffen auf den Seeverkehr. Daran zeigt sich, dass auch kooperative Formen zur Herstellung von Sicherheit von Defiziten gekennzeichnet sind und in vielerlei Hinsicht an Grenzen der Machbarkeit stoßen.

Vorrangiges Problem dabei ist, dass Piraterie ein landbasiertes Problem ist. Trotz ihres transnationalen Charakters wird diese Form der Kriminalität vor allem durch lokale Strukturen und Kontextbedingungen begünstigt. Um diese auszuhebeln, sind vor allem Aktivitäten von Seiten der für das jeweilige Staatsgebiet verantwortlichen Institutionen erforderlich. Schwerpunkt der bisherigen Aktivitäten in allen drei behandelten Regionen liegt bislang jedoch auf der Prävention und der Abwehr der Angriffe sowie der strafrechtlichen Verfolgung der Täter. Auf die in der Analyse herausgearbeiteten Indikatoren wird meist weniger eingegangen und das stellt somit nach wie vor ein erhebliches Defizit der etablierten Governance-Strukturen dar.

Dies ist allerdings nicht allein dem potenziell unzureichenden Bemühen der engagierten Akteure zur Last zu legen. Soziopolitische und wirtschaftliche Kontextbedingungen können nicht von heute auf morgen verändert und bewältigt werden. Sie bestehen in den betroffenen Staaten schon seit

¹¹³ Vgl. http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm (Zugriff am 21.05.2011).

¹¹⁴ Vgl. <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> (Zugriff am 21.12.2011).

¹¹⁵ Vgl. z.B. <http://unpos.unmissions.org/Default.aspx?tabid=1978> (Zugriff am 21.05.2011).

¹¹⁶ Vgl. z.B. http://ec.europa.eu/europeaid/where/acp/country-cooperation/somalia/somalia_en.htm (Zugriff am 21.05.2011).

Dekaden und ebenso seit Dekaden gibt es Bemühungen in kleinem und großem Umfang, diese anzugehen. Piraterie ist dabei nur ein geringfügiger Aspekt. Arbeitslosigkeit, Armut und politische oder soziale Konflikte haben weitaus schwerwiegendere Auswirkungen auf die in den jeweiligen Staaten lebenden Menschen und Gesellschaften und stehen daher auch im Fokus vor allem von regionalen Akteuren.

Aus diesem Grund erscheint es umso wichtiger, dass sich die Akteure, die sich von Piraterie als besonders betroffen sehen, in den jeweiligen Regionen engagieren. Dabei gilt es, potenziell zu ergreifende Maßnahmen mit lokalen und regionalen Akteuren abzustimmen und deren Perzeptionen und Interessen Vorrang einzuräumen. Denn nur wenn diese gewahrt werden und die in den jeweils betroffenen Staaten grundlegenden Probleme – und Auslöser – für Piraterie mit einbezogen werden, kann diese Form von Kriminalität effektiv eingedämmt werden. Staatszentrierte Maßnahmen werden nur bedingt erfolgreich sein. Sie müssen ergänzt werden durch eine aktive Einbindung nichtstaatlicher Akteure, seien es Menschen und Gruppen aus den betroffenen Staaten selbst oder Vertreter der maritimen Wirtschaft, von Reedern über Versicherer bis hin zu den Seeleuten. Security Governance, als kooperative und vernetzte Form der Herstellung von transnationaler Sicherheit, ist in diesem Sinne Herausforderung und Chance zugleich.

Literaturverzeichnis

- Alagoa, E. J. (1986): The Slave Trade in Niger Delta Oral Tradition and History, in: Lovejo, Paul E. (Hrsg.): Africans in Bondage: Studies in Slavery and the Slave Trade. Madison: University of Wisconsin Press, S. 125-136.
- Amnesty International (2010). Länderbericht Nigeria.
<http://www.amnesty.de/jahresbericht/2010/nigeria> (Zugriff am 21.04.2010).
- Amundsen, Inge (2010): Good Governance in Nigeria A Study in Political Economy and Donor Support. Oslo: Norwegian Agency for Development Cooperation,
<http://www.norad.no/en/Tools+and+publications/Publications/Publication+Page?key=203616> (Zugriff am 21.04.2010).
- Asuni, Judith B. (2009): Understanding the armed groups of the Niger Delta. New York: Council on Foreign Relations.
- Baker, Lyon (2011): Toward an African Maritime Economy: Empowering the African Union to Revolutionize the African Maritime Sector, in: Naval War College Review 64 (2), S. 39-62.
- Bateman, Sam (2010a): Maritime piracy in the Indo-Pacific region - ship vulnerability issues, in: Maritime Policy & Management, 37 (7), S. 737 - 751.
- Bateman, Sam (2010b): Confronting Maritime Crime in Southeast Asian Waters Reexamining "Piracy" in the Twenty-first Century, in: Elleman Bruce A./ Forbes Andrew/ Rosenberg, David (Hrsg.): Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies. Newport: Naval War College, S.137-153.
- Bateman, Sam (2003): Coast Guards: New Forces For Regional Order and Security, in: Asia Pacific Issues 65,
<http://www.southchinasea.org/docs/Bateman,%20Sam.%20Coast%20Guards%20-%20New%20Forces%20For%20Regional%20Order%20and%20Security.pdf> (Zugriff am 21.04.2011).
- Bateman, Sam/Ho, Joshua/Mathai, Mathew (2007): Shipping patterns in the Malacca and Singapore straits : an assessment of the risks to different types of vessel, in: Contemporary South-east Asia (Singapore), 29 (2), S. 309-332.
- Beckmann, Robert C. (2002): Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward. Ocean Development & International Law 33 (3), S. 317-341.
- Beaujard, Philippe (2005): The Indian Ocean in Eurasian and African World-Systems before the Sixteenth Century, in: Journal of World History, 16 (4), S. 411-465.
- Bialuschewski, Arne (2008): Black People under the Black Flag: Piracy and the Slave Trade on the West Coast of Africa, 1718-1723, in: Slavery & Abolition, 29 (4), 461 — 475.
- Bowden, Anna (2010): The Economic Cost of Piracy. Louisville: One Earth Future Foundation.
- Bradbury, Mark (2010): State-building, counterterrorism, and licensing humanitarianism in Somalia. Medford/Mass: Feinstein International Center.
- Bradbury, Mark/Healy Sally (Hrsg.) (2010): Whose peace is it anyway? Connecting Somali and international peacemaking. London: Conciliation Resources.
- Bradford, John F. (2005): The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia; in: Naval War College Review 3, S. 63-86.
- Brenthurst Foundation (2010): Maritime Development in Africa: An Independent Specialists Framework. Brenthurst Discussion Paper 3 (2010), Johannesburg.
- Bruton, Bronwyn E. (2010): Somalia: a New Approach. New York: Council on Foreign Relations.
- Bundespolizei See (2011a): Pirateriebericht der Bundespolizei See 4. Quartal 2010 / Jahresbericht 2010, Neustadt in Holstein.
- Bundespolizei See (2011b): Pirateriebericht der Bundespolizei See 3. Quartal 2011, Neustadt in Holstein.
- Bünthe, Marco (2009): Piraterie in Südostasien – Neuere Entwicklungen und Perspektiven, in: Journal of Current Southeast Asian Affairs, 28 (2), S. 87-99.

- Chalk Peter (2008): The maritime dimension of international security: terrorism, piracy, and challenges for the United States. Santa Monica/Cal.: RAND Corporation.
- CLEEN Foundation (2010): National Crime and Safety Survey: 2010 Summary Report. Lagos: CLEEN Foundation (with support from Macarthur Foundation), [http://www.cleen.org/National%20Crime%20and%20Safety%20Survey%20\(2010\)%20Summary%20Report.pdf](http://www.cleen.org/National%20Crime%20and%20Safety%20Survey%20(2010)%20Summary%20Report.pdf) (Zugriff am 21.04.2011).
- Crockett, Clyde (1976): Toward a Revision of the International Law of Piracy, in: DePaul Law Review 26 (1), S. 78-99.
- Daase, Christopher/Engert, Stefan (2008): Global Security Governance: kritische Anmerkungen zur Effektivität und Legitimität neuer Formen der Sicherheitspolitik, in: Governance in einer sich wandelnden Welt. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, S. 475-498.
- Davidheiser, Mark/Nyiyaana, Kiale (2011): Demobilization or Remobilization? The Amnesty Program and the Search for Peace in the Niger Delta, in: African Security, 4 (1), S. 44-64.
- De Wijk, Rob/Anderson, David M./Haines, Steven (2010): Forum: The New Piracy: Three Contexts', in: Survival, 52 (1), S. 39-54.
- Deutsche Marine (2010): Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland, Jahresbericht 2010.
- Economist Intelligence Unit / EIU (2011): Somalia - Country Report November 2011. London: EIU.
- Economist Intelligence Unit / EIU (2008a): Singapore - Country Profile 2008. London: EIU.
- Economist Intelligence Unit / EIU (2008b): Malaysia - Country Profile 2008. London: EIU.
- Economist Intelligence Unit / EIU (2008c): Indonesia - Country Profile 2008. London: EIU.
- Ehrhart, Hans-Georg/Kahl, Martin (Hrsg.) (2010): Security Governance in und für Europa – Konzepte, Akteure, Missionen. Baden-Baden: Nomos.
- Ehrhart, Hans-Georg/Petretto, Kerstin/Schneider, Patricia (2010): Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus. Konzeptionelle und Empirische Grundlagen. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 1, Hamburg.
- Eklöf Stefan Amirell (2006): Pirates in paradise: a modern history of Southeast Asia's maritime marauders. Copenhagen: NIAS Press.
- Eklöf, Stefan Amirell (2009): La piraterie maritime en Afrique contemporaine: ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie, in: Politique africaine (décembre 2009) 116, S. 97-119.
- Elleman Bruce A./Forbes Andrew/ Rosenberg, David (Hrsg.) (2010): Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies. Newport: Naval War College.
- Engerer, Hella (2011): Piraterie und maritimer Terrorismus – Entwicklung und Bedeutung des Seehandels. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 3, Hamburg.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations / FAO (2010): The State of World's Fisheries and Aquaculture, Rom: FAO.
- Forbes, Andrew (Hrsg.) (2010): Maritime Capacity Building in the Asia-Pacific Region. Canberra: Sea Power Centre.
- Frecon, Eric (2010): Fighting Piracy in Southeastasia, RSIS Commentaries 02/2010.
- Frecon, Eric (2006): Piracy and armed robbery at sea along the Malacca Straits: Initial impressions from fieldwork in the Riau Islands, in: Ong-Webb, G.G. (Hrsg.): Piracy, maritime terrorism and securing the Malacca Straits. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS)/International Institute for Asian Studies (IIAS), S. 68- 83.
- Hall, William Edward (1890, 3rd ed): A Treatise On International Law. Oxford: Clarendon Press, <http://www.scribd.com/doc/27990312/William-Edward-Hall-A-Treatise-of-International-Law-1890> (Zugriff am 21.05.2011).
- Hansen, Stig Jarle (2011): The Myths of Piracy in the Horn of Africa. Draft paper for the ISA Annual Convention 2011 (Montreal),

- http://www.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/5/0/0/7/2/p500723_index.html (Zugriff am 21.05.2011).
- Hansen, Stig Jarle (2009): Piracy in the Greater Gulf of Aden - Myths, Misconception and Remedies, Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research.
- Hansen, Stig Jarle (2008): Private Security & Local Politics in Somalia, in: Review of African Political Economy, 35 (118), S. 585 - 598.
- Hansen, Thomas H. / Steffen, Dirk (2011): Election violence and maritime security in the Niger Delta, in: Strategic Insights 30 (Februar 2011), S. 15-18.
- Hanson, Stephanie (2007): MEND: The Niger Delta's Umbrella Militant Group. New York: Council on Foreign Relations, <http://www.cfr.org/nigeria/mend-niger-deltas-umbrella-militant-group/p12920> (Zugriff am 21.04.2010).
- Harsono, Andreas (2006): Threats to maritime security in the Malacca and Singapore Straits: Indonesia's weak state and regionalism, in: Busch, Werner von/Rettig, Tobias (Hrsg.): Covering Maritime Piracy in Southeast Asia, Kuala Lumpur, 13-15 July 2006, Singapore, Konrad-Adenauer-Stiftung, S. 5-16.
- Hastings, Justin V. (2009): Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings, in: Political Geography (Oxford), 28 (Mai 2009) 4, S. 213-223.
- Hazen, Jennifer M./Horner, Jonas (2007): Small arms, armed violence, and insecurity in Nigeria: the Niger delta in perspective. Genf: Small Arms Survey.
- Healy, Sally/Hill Ginny (2010): Yemen and Somalia: Terrorism, Shadow Networks and the Limitations of State-building. London: Chatham House.
- Hemmer, Jort/Uzelac, Ana (2011): When the Centre Doesn't Hold: Imagining a Different Somalia (CRU Policy Brief). The Hague: Clingendael Conflict Research Unit.
- Ho, Joshua H (2006): The security of sea lanes in southeast Asia, in: Asian Survey (Berkeley/Cal.), 46 (4), S. 558-574.
- Hoehne Markus V. (2007): Staatszerfall, Konfliktregelung und Staatsaufbau. Zur Diversifizierung der politischen und sozialen Realitäten in Somalia, in: Melha Rout Biel und Olaf Leiß (Hrsg.), Politik in Ostafrika zwischen Staatszerfall und Konsolidierung, Frankfurt/M.: Lang, S. 75-101
- Hoehne, Markus V. (2009): Mimesis and mimicry in dynamics of state and identity formation in northern Somalia, in: Africa The Journal of the International African Institute, 79 (2), S. 252-281.
- Hoehne, Markus V. (2006): Political identity, emerging state structures and conflict in northern Somalia, in: The Journal of Modern African Studies (Cambridge), 44 (3), S. 397-414.
- Hoehne, Markus V./Hagmann, Tobias (2009): Failures of the state failure debate: evidence from the Somali territories, in: Journal of International Development, 21 (1), S. 42-57.
- Hoehne, Markus V./Luling, Virginia (Hrsg.) (2010): Milk and peace, drought and war: Somali culture, society and politics. London: Hurst.
- Hoesslin, Karsten von (2011): South East Asia's dynamic maritime threat environment, in: Strategic Insights 30 (Februar 2011), S. 19-23.
- House of Commons Transport Committee (2006): Piracy. London: House of Commons.
- Hurlburt, Kaija (2011): The Human Cost of Somali Piracy. Louisville: One Earth Future Foundation.
- Human Rights Watch/HRW (2010): "Everyone's in on the game": corruption and human rights abuses by the Nigeria police force. Human Rights Watch: New York, <http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/nigeria0810webwcover.pdf> (Zugriff am 21.04.2010).
- Human Rights Watch/HRW (2007a): Criminal politics : violence, "godfathers" and corruption in Nigeria. Human Rights Watch: New York, <http://hrw.org/reports/2007/nigeria1007/nigeria1007web.pdf> (Zugriff am 21.04.2010).

- Human Rights Watch/HRW (2007b): Chop fine: the human rights impact of local government corruption and mismanagement in Rivers State, Nigeria. Human Rights Watch: New York, <http://hrw.org/reports/2007/nigeria0107/nigeria0107web.pdf> (Zugriff am 21.04.2010).
- Human Rights Watch/HRW (2005): Rivers and Blood. Guns, Oil and Power in Nigeria's Rivers State Human Rights Watch: New York, <http://www.hrw.org/en/reports/2005/02/04/rivers-and-blood> (Zugriff am 21.04.2010).
- Ibrahim, O.S. (2009): To patrol is to control: ensuring situational awareness in Africa's maritime exclusive economic zones, in: African Security Review. Volume 18 (3), S. 124-131.
- ICC International Maritime Bureau / ICC-IMB (Hrsg.) (1993-2011): Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Reports. London: ICC-IMB.
- ICC International Maritime Bureau / ICC-IMB (Hrsg.) (2011b): Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 September 2011. London: ICC-IMB.
- International Crisis Group / ICG (2011): Somalia: the Transitional Government on Life Support. Africa Report No. 170 Nairobi [u.a.]: ICG.
- International Crisis Group / ICG (2009a): Nigeria: seizing the moment in the Niger Delta, ICG Africa Briefing No. 60. Abuja [u.a.]: ICG.
- International Crisis Group / ICG (2009b): Somalia: the trouble with Puntland / International Crisis Group, ICG Africa Briefing No. 64. Nairobi [u.a.]: ICG.
- International Crisis Group / ICG (2008): Somalia: to move beyond the failed state, ICG Africa Report No. 147. Nairobi [u.a.]: ICG.
- International Crisis Group / ICG (2006): The swamps of insurgency : Nigeria's Delta unrest. ICG Africa Report No. 68, Dakar [u.a.]: ICG.
- International Crisis Group/ICG (2003): Ethiopia and Eritrea: war or peace? ICG Africa Report No. 68, Nairobi [u.a.]: ICG.
- International Expert Group on Piracy off the Somali Coast (Hrsg.) (2008): Piracy off the Somali Coast, Nairobi.
- International Maritime Organisation / IMO (2010): IMO / MOWCA Meeting to Progress the Implementation of an Integrated Coast Guard Function Network for West and Central African Countries. Accra, Ghana 13 - 17 December, 2010. London: IMO.
- International Maritime Organization / IMO (2007): MSC.1/Circ.1233, 15 June 2007.
- International Maritime Organization / IMO (Hrsg.) 1996-2011): Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ship, Annual Reports. London: IMO.
- Interpol (2007): Annual Report 2006 – Connecting Police, Securing the World, <http://www.interpol.int/public/icpo/interpolatwork/iaw2006.pdf> (Zugriff am 21.05.2011)
- Jackson, Robert (1990): Quasi-States. Sovereignty, International Relations, and the Third World. Cambridge: Cambridge Univ. Press.
- Japan Forum on International Relations (Hrsg.) (2010): The Global Maritime Security and the Japan-U.S. Alliance, Tokyo.
- Jopp, Hans Dieter/Kaestner, Roland (2011): Analyse der maritimen Gewalt im Umfeld der Barbaresken-Staaten vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 5, Hamburg.
- Kempe, Michael (2010): Fluch der Weltmeere. Frankfurt/M: Campus.
- König, Doris/ Salomon, Tim René (2011): Private Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen – Rechtliche Implikationen. PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 2, Hamburg.
- Lehr, Peter (Hrsg.)(2007): Violence at sea: piracy in the age of global terrorism. New York: Routledge.
- Lewis Ioan M. (1980): A Modern History of Somalia. London: Longman.
- Liss, Carolin (2010a): Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Liss, Carolin (2010b): Contemporary Maritime Piracy in the Waters off Semporna, Sabah, in: Kleinen, John/Osseweijer, Manon (Hrsg.): Ports, Pirates and Hinterlands in East and Southeast

- Asia: Historical and Contemporary Perspectives, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Little, Peter (2003): Somalia: Economy Without State. Oxford: Currey [u.a.].
- Loewen, Howard/Bodenmüller, Anja (2010): Straße von Malakka, in: Mair, Stefan (Hrsg.): Piraterie und Maritime Sicherheit (SWP Studie S/18), Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, S. 46-53.
- Lyons, Terrence(2009): The Ethiopia-Eritrea Conflict and the Search for Peace in the Horn of Africa, in: Review of African Political Economy,36 (120), S. 167 - 180.
- Mak, J. N. (2007): Pirates, Renegades, and Fishermen: the Politics of 'Sustainable' Piracy in the Strait of Malacca, in: Lehr, Peter (Hrsg.): Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism. New York: Routledge, S. 199-223.
- Mahnkopf, Birgit (2010): Piratenhatz am Horn von Afrika: zur politischen Ökonomie eines Piratenkonflikts und seiner geopolitischen Bedeutung, in: Internationale Politik und Gesellschaft 1, S. 58-81.
- Manicom, James (2010): Japan's Role in Strengthening Maritime Security in Southeast Asia, in: Japan Forum on International Relations (Hrsg.): The Global Maritime Security and the Japan-U.S. Alliance, Tokyo, S. 63-75.
- Marchal Roland (2011): Somali Piracy: The Local Contexts of an International Obsession, in: Humanity: An International Journal of Human Rights, Humanitarianism, and Development 2 (1), S. 31-50.
- Marine Resources Assessment Group (Hrsg.) (2005): Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries. Final Report, London.
- Matthies, Volker (2010): Endlos und vergessen: der Krieg in Somalia, in: WeltTrends (Potsdam), 18 (74), S. 63-73.
- Matthies, Volker (2009): Piratenjagd am Horn von Afrika: politökonomische Betrachtungen zu Beute, Jägern und Gejagten, in: Roithner, Thomas (Hrsg.): Söldner, Schurken, Seepiraten - von der Privatisierung der Sicherheit und dem Chaos der "neuen" Kriege. Wien [u.a.]: LIT-Verl., S. 75-92.
- Matthies, Volker (2005): Kriege am Horn von Afrika: historischer Befund und friedenswissenschaftliche Analyse, Berlin: Köster.
- Menkhaus, Ken (2009a): Somalia: what went wrong?, in: The RUSI Journal (London), 154 (4), S. 6-12.
- Menkhaus, Ken (2009b): Dangerous Waters, in: Survival, 51 (1), S. 21-25.
- Menkhaus Ken (2006): Governance without government in Somalia. Spoilers, state building, and the politics of coping, in: International Security 31 (3): 74–106.
- Mesfin, Berouk (2009): The political development of Somaliland and its conflict with Puntland. Pretoria : Institute for Security Studies.
- Middleton, Roger (2008): Piracy in Somalia: threatening global trade, feeding local wars, (Briefing Paper / Chatham House; AFP BP 08/02). London: Chatham House.
- Mo, John (2002): Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia, in: Ocean Development & International Law 33, S. 343–358.
- Möller, Kay (2006): Maritime Sicherheit und die Suche nach politischem Einfluss in Südostasien (SWP-Studie; S 35/2006), Berlin: SWP.
- Morris, Daniel (2006): The Chance to Go Deep: U.S. Energy Interests in West Africa, in: American Foreign Policy Interests, 28: 3, 225 — 238
- Morris, Madeline H. (2001): Universal Jurisdiction in a Divided World: conference Remarks, in: New England Law Review 35 (2000-2001), S. 337-361.
- Münchener Rück (2005): Piracy - Threat at Sea. A Risk Analysis. München.
- Murphy Martin N. (2011): Somalia, the new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa. London: Hurst.

- Murphy Martin N. (2009): *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. New York: Columbia Univ. Press.
- Murphy Martin N. (2007): *Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security*. Abingdon: Routledge.
- N.N. (2010): *Maritime Information Sharing in Southeast Asia*. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 2 (4): 106-109.
- Ncube, Mthuli/Lyon Baker, Michael (2011): *Beyond pirates and drugs: unlocking Africa's maritime potential and economic development*, in: *African Security Review* 20 (1), S. 60-69.
- Ong-Webb, G.G. (2007): *Piracy in Maritime Asia: Current Trends* in: Lehr, Peter (Hrsg.): *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*. New York: Routledge, S. 37-93.
- Ong-Webb, G.G. (Hrsg.) (2006): *Piracy, maritime terrorism and securing the Malacca Straits*. Singapore/Leiden: Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS)/International Institute for Asian Studies (IIAS).
- Osaghae, Eghosa E. [u.a.] (2011): *Youth militias, self determination and resource control struggles in the Niger-delta region of Nigeria*. Dakar: Council for the Development of Social Science Research in Africa.
- Paulus, Andreas/Comnick Micha (2010): *Rolle von Bundesmarine und Bundespolizei*, in: Mair, Stefan (Hrsg.): *Piraterie und Maritime Sicherheit (SWP Studie S/18)*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, S. 79-90.
- Petretto, Kerstin (2011): *Piracy as a Problem of International Politics*, in: Stefan Mair (Hrsg.): *Piracy and Maritime Security. Regional characteristics and political, military, legal and economic implications*. SWP Research Paper 2011/RP 03, March 2011, S. 10-19.
- Petretto, Kerstin (2010a): *Somalia: ein sicherer Hafen für Piraten und Terroristen?*, in: Braml, Josef: [u.a.] (Hrsg.): *Einsatz für den Frieden: Sicherheit und Entwicklung in Räumen begrenzter Staatlichkeit*. München: Oldenbourg, S. 162-167.
- Petretto, Kerstin (2010b): *Somalia und Piraterie: keine Lösung in Sicht-weder zu Wasser noch zu Land*, *Hamburger Informationen* 49. Hamburg: Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik.
- Petretto, Kerstin (2008): *Weak states off-shore: piracy in modern times*. Hanns-Seidel-Stiftung, East African Human Security Forum: Nairobi.
- Pham, J. Peter (2009): *Africa's Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea* <http://worlddefensereview.com/pham120309.shtml>
- PricewaterhouseCoopers (2011): *Future of World Trade: Top 25 Sea and Air Freight Routes 2030* (March 2011).
- Raidt John/Smith Kristen E. (2010). *Advancing US, African, and Global Interests Security and Stability in the West Africa Maritime Domain*.
- Raymond, Catherine (2010): *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait A Problem Solved?*, in: Elleman Bruce A./ Forbes Andrew/ Rosenberg, David (Hrsg.): *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, S. 109-120.
- Richardson, Michael (2007): *Asia's Middle East Oil Dependence: Chokeypoints on a Vital Maritime Supply Line*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Risso, Patricia (2001): *Cross-Cultural Perceptions of Piracy: Maritime Violence in the Western Indian Ocean and Persian Gulf Region during a Long Eighteenth Century*, in: *Journal of World History* 12 (2), S. 293-319.
- Raymond, Catherine Zara (2010): *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. A Problem Solved?*, in: Elleman Bruce A./ Forbes Andrew/ Rosenberg, David (Hrsg.): *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, S. 109-120.
- Rosenberg, David (2010): *The Political Economy of Piracy in the South China Sea*, in: Elleman Bruce A./ Forbes Andrew/ Rosenberg, David (Hrsg.): *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, S.79-93.

- Rotberg, Robert I. (2004): *When States Fail: Causes and Consequences*. Princeton: Princeton University Press.
- Rudloff, Bettina/Weber Annette (2010): *Somalia und der Golf von Aden*, in: Mair, Stefan (Hrsg.): *Piraterie und Maritime Sicherheit (SWP Studie S/18)*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, S. 36-45.
- Sakhuja, Vijay (2007): *Sea Piracy in South Asia*. South Asia Analysis Group, Paper no. 1259, http://www.saag.org/common/uploaded_files/paper1259.html (Zugriff am 12.04.2011).
- Schaller, Christian (2010a): *Völkerrechtliche Implikationen*, in: Mair, Stefan (Hrsg.): *Piraterie und Maritime Sicherheit (SWP Studie S/18)*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, S. 62-69.
- Schaller, Christian (2010b): *Die strafrechtliche Verfolgung von Piraten*, in: Mair, Stefan (Hrsg.): *Piraterie und Maritime Sicherheit (SWP Studie S/18)*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, S. 91-100.
- Schneckener, Ulrich (Hrsg.) (2006): *Fragile Staatlichkeit: "States at Risk" zwischen Stabilität und Scheitern*. Baden-Baden: Nomos.
- Silverstein, Paul A. (2005): *The New Barbarians: Piracy and Terrorism on the North African Frontier*, in: *CR: The New Centennial Review*, 5 (1), 179-212.
- Simon, Sheldon (2010): *Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Cooperation*, in: Bradford John et al. (Hrsg.): *Maritime Security in Southeast Asia: U.S., Japanese, Regional, and Industry Strategies*, S. 8-16.
- Statistisches Bundesamt (2010a): *Außenhandel. Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland 2009 (mit Umsatz und Saldo)*, Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2010a): *Außenhandel. Zusammenfassende Übersichten für den Außenhandel (vorläufige Ergebnisse, 17.3.2011)*, Wiesbaden.
- Storey, Ian (2008): *Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress*, in: *Asia Policy*, Number 6, July 2008, S. 95-128.
- Terlinden, Ulf / Renders, Marleen (2010): *Negotiating Statehood in a Hybrid Political Order: The Case of Somaliland*, in: *Development and Change (Special Issue)*, Volume 41, Number 3, S: 723-746.
- Terlinden, Ulf (2008): *Emerging Governance in Somaliland: A Perspective from Below*, in: Bruchhaus, Eva-Maria/Sommer, Monika (Hrsg.): *Hot Spot Horn of Africa Revisited - Approaches to Make Sense of Conflict*. Münster: Lit Verlag, S. 51-67.
- The Military Balance (2011): *Chapter Nine: Sub-Saharan Africa*, in: *The Military Balance*, 111 (1), S. 395 – 450.
- Toll, Ian W. (2006): *Six Frigates: How Piracy, War and British Supremacy at Sea Gave Birth to the World's Most Powerful Navy*. New York: Norton.
- Ukiwo, Ukoha (2007): *From "pirates" to "militants": a historical perspective on anti-state and anti-oil company mobilization among the Ijaw of Warri, Western Niger Delta*, in: *African Affairs (Oxford)*, 106 (425), S. 587-610.
- United Nations Development Programme / UNDP (2010): *The real wealth of nations: pathways to human development (20th anniversary edition)*. Basingstoke [u.a.]: Palgrave MacMillan.
- United Nations Development Programme / UNDP (2006): *Niger Delta Human Development Report*. Abuja: UNDP.
- United Nations Environment Programme / UNEP (2005): *The State of the Environment in Somalia A Desk Study*. Geneva [u.a.]: UNEP.
- United Nations Office on Drugs and Crime / UNODC (2010a): *The globalization of crime A transnational organized crime threat assessment*. Wien: UNODC.
- United Nations Office on Drugs and Crime / UNODC (2010b): *UNODC Regional Programme for West Africa 2010-2014*. New York: UNODC.
- United Nations Office on Drugs and Crime / UNODC (2009): *Transnational trafficking and the rule of law in West Africa : a threat assessment*. Wien: UNODC.

- United Nations Security Council / UNSC (2006): Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1630 (2005), S/2006/229, 04.05.2006.
- United Nations Security Council / UNSC (2011a): Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia, S/2011/30, 24.01.2011.
- United Nations Security Council / UNSC (2011b): Report of the Secretary-General on the protection of Somali natural resources and waters, S/2011/661, 25.10. 2011
- United Nations Security Council / UNSC (2010): Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853 (2008), S/2010/91, 10.03.2010.
- United Nations/World Bank (UN/WB) (2008): Somali Reconstruction and Development Programme. Deepening Peace and Reducing Poverty (Vol. I). New York.
- United Nations/World Bank (UN/WB) (2007a): Somali Reconstruction and Development Programme. Deepening Peace and Reducing Poverty: South Central Somalia (Vol. II). New York.
- United Nations/World Bank (UN/WB) (2007b): Somali Reconstruction and Development Programme. Deepening Peace and Reducing Poverty: Puntland (Vol. III). New York.
- 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.
- Uzodike, Ufo Okeke / Isike Christopher (2009): Whose security? Understanding the Niger Delta crisis as a clash of two security conceptions, in: African Security Review, 18 (3), S. 103-116.
- Van Zalinge, N. P. (1988): Summary of fisheries and resources information for Somalia, in: Food and Agricultural Organization, in: Sanders, M.J./Sparre, P. / Venema S.C. (Hrsg.): Proceedings of the workshop on the assessment of the fishery resources in the Southwest Indian Ocean (FAO/UNDP: RAF/79/ 065/WP/41/88/E).
<http://www.fao.org/docrep/field/303859/30385900.htm#Contents>
 (Zugriff am 21.04.2011).
- Verband Deutscher Reeder (2010): Daten der deutschen Seeschifffahrt 2010, Hamburg.
- Waldo Mohammed Abshir (2009): The two Piracies in Somalia: Why the World ignores the other?, Wardheernews (08. 01. 2009),
http://wardheernews.com/Articles_09/Jan/Waldo/08_The_two_piracies_in_Somalia.html
 (Zugriff am 21.04.2011)
- Walls Michael/ Healy, Sally (2010): Another Successful Election in Somaliland, Briefing Note. London: Chatham House.
- Warren, James Francis (2003): A Tale of Two Centuries: The Globalization of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at the end of the Eighteenth and Twentieth Centuries, Asia Research Institute Working Papers, 2003/2.
- Weir, Gary E. (2009): Fish, Family, and Profit. Piracy and the Horn of Africa, in: Naval War College Review 62 (3), S. 16-30.
- Winter, Horst (2010): Seeverkehr 2009. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Young, Adam J. (2007): Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies. Singapore: ISEAS Publishing.
- Young, Adam J. / Valencia Mark J. (2003): Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility, in: Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs, 25 (2), S. 269-283.
- Zartman WI. (1995): Collapsed States: The Disintegration and Restoration of Legitimate Authority. Lynne Rienner: Boulder, CO.