

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit
Moderne Piraterie am Horn von Afrika

Verfasserin
Elisabeth Bauer

angestrebter akademischer Grad
Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien im Dezember 2010

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A390

Studienrichtung lt. Studienblatt: Afrikawissenschaften

Betreuer: Mag. Dr. Michael Zach

Inhaltsverzeichnis

1 EINLEITUNG	5
2 SOMALIA	7
2.1 SOMALIA IN ZEITEN DES KOLONIALISMUS.....	7
2.2 SOMALIA IN ZEITEN DES KALTEN KRIEGES.....	8
2.3 DIE ENTSTEHUNG UND DER ZERFALL DES STAATES SOMALIA.....	9
2.4 DIE UNO UND SOMALIA.....	10
2.5 SOMALIA NACH 1991.....	14
3 PIRATERIE	18
3.1 DEFINITION DES BEGRIFFS „PIRATERIE“.....	18
3.1.1 <i>Die völkerrechtliche Definition des Pirateriebegriffs</i>	18
3.1.2 <i>Die innerstaatliche Definition des Pirateriebegriffs</i>	20
3.2 DEFINITION DES BEGRIFFS „PIRATENSCHIFF“.....	21
3.3 PIRATERIE - ALLGEMEIN.....	21
3.4 PIRATERIE IN AFRIKA.....	24
3.4.1 <i>Die Westküste</i>	24
3.4.2 <i>Die Ostküste</i>	25
4 MODERNE PIRATERIE	28
4.1 MODERNE PIRATERIE IN SOMALIA.....	29
4.2 URSACHEN DER PIRATERIE IN SOMALIA.....	33
4.2.1 <i>Sozioökonomische Faktoren</i>	33
4.2.2 <i>Illegaler Fischfang/Raubfischerei</i>	35
4.2.3 <i>Naturkatastrophen</i>	38
4.2.4 <i>Giftmüllverklappung</i>	39
4.2.5 <i>Sonstige Faktoren</i>	40
4.3 DIE PIRATEN.....	41
4.3.1 <i>Piratenstützpunkte und Piratengruppen</i>	42
4.3.2 <i>Verhaltenskodex der Piraten</i>	46
4.3.3 <i>Ausrüstung der Piraten</i>	47
4.3.4 <i>Operationsgebiete der Piraten</i>	48
4.3.5 <i>Vorgehen der Piraten</i>	50
4.4 LÖSEGELD.....	53
4.5 RECHTSSPRECHUNG.....	56
4.5.1 <i>Rechtssprechung in Kenia</i>	59
4.5.2 <i>Rechtssprechung auf den Seychellen</i>	62
4.6 UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME (UNODC) COUNTER-PIRACY PROGRAMME.....	64
4.6.1 <i>Kenia</i>	64
4.6.2 <i>Seychellen</i>	65
4.6.3 <i>Somalia</i>	65
5 MAßNAHMEN/STRATEGIEN GEGEN PIRATERIE	67
5.1.1 <i>Offensive Maßnahmen</i>	67
5.1.1.1 <i>Marineoperationen</i>	68
5.1.1.1.1 <i>Combined Task Force 150/151</i>	68
5.1.1.1.2 <i>NATO Maritime Group</i>	69

5.1.1.1.3 EU NAVFOR Operation Atalanta	69
5.1.1.2 Sondereinsatzkommandos	70
5.1.1.3 Maßnahmen vor Ort	71
5.1.1.4 Private Sicherheitsfirmen	73
5.1.1.5 Nationale Bestrebungen	74
5.1.1.6 Regionale Bestrebungen	75
5.1.1.7 Selbstschutz von Schiffen	76
5.1.2 <i>Defensive Maßnahmen</i>	78
5.1.2.1 Maritime Security Patrol Area (MSPA)	78
5.1.2.2 Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)	78
5.1.3 <i>Präventive Maßnahmen</i>	79
6 FOLGEN DER PIRATERIE	80
6.1.1 <i>Folgen für die Wirtschaft</i>	80
6.1.2 <i>Folgen für die Umwelt</i>	81
6.1.3 <i>Folgen für Somalia</i>	83
6.1.4 <i>Folgen für die Nachbarländer</i>	85
7 STATISTISCHE ANALYSE DER PIRATERIE IN SOMALIA	87
7.1.1 <i>Überblick</i>	90
7.1.1.1 Piratenangriffe auf Kreuzfahrtschiffe	90
7.1.1.2 Piratenangriffe auf Handelsschiffe	91
8 TERRORISMUS UND PIRATERIE	94
9 LÖSUNGSANSÄTZE	97
10 SCHLUSSBEMERKUNG	101
11 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	107
12 ABBILDUNGSVERZEICHNIS	109
13 BIBLIOGRAPHIE	110
14 ANHANG	125
14.1 ABSTRACT - DEUTSCH	125
14.2 ABSTRACT - ENGLISCH	126

1 *Einleitung*

In den letzten Jahren wurde vermehrt über Piratenangriffe an der afrikanischen Küste, vor allem der Ostküste Afrikas berichtet. Das Horn von Afrika entwickelte sich dadurch zum neuen Zentrum des Piraterie-Geschehens. Bisher waren vor allem Asien und die Westküste Afrikas für Piraterie bekannt, nun rückte hingegen verstärkt Somalia in den Blickpunkt des Interesses.

Dadurch stellt sich die Frage, ob die Piraterie am Horn von Afrika tatsächlich eine neue Entwicklung ist, oder ob das mediale Interesse erst dadurch geweckt wurde, dass zunehmend „westliche“ Schiffe in die Hand der Piraten gelangten. Es soll also im Folgenden untersucht werden, ob es tatsächlich zu einer rasanten Entwicklung der Piraterie am Horn von Afrika gekommen ist und wenn ja, warum und über welchen Zeitraum diese Entwicklung überhaupt einsetzte. Was sind die Ursachen dafür? Wer sind die Akteure? Warum kommt gerade diesem Gebiet soviel Interesse zu?

In der folgenden Untersuchung wird davon ausgegangen, dass es sich bei der modernen Piraterie am Horn von Afrika in der Tat um ein neueres Phänomen handelt, das eng im Zusammenhang mit der politischen Situation des Landes steht. Es soll gezeigt werden, dass die Maßnahmen, die bisher diesbezüglich getroffen wurden, unzureichend und wenig wirkungsvoll sind.

Somalia kämpft schon lange mit einer Vielzahl von Problemen. Allein schon die Tatsache von einem einheitlichen Staat auszugehen, entspricht nicht der Realität. Die Anzahl der Teilregionen innerhalb des Landes, die nach Autonomie streben, unterliegt einem häufigen Wandel. Der erste Teil der Arbeit, der Kapitel 2 umfasst, widmet sich daher der bewegten Geschichte des Landes, um einen kurzen Einblick in die Hintergründe der Piraterie-Problematik zu geben. Es ist immer wieder davon zu lesen, dass die Piraten¹ in erster Linie ehemalige Fischer sind, die durch die Konkurrenz illegaler Fangflotten dazu

¹ Auf eine Genderisierung dieser Arbeit wurde aus zwei Gründen verzichtet. Erstens, zugunsten der Lesbarkeit und zweitens aufgrund der Tatsache, dass bei dieser Untersuchung keine Hinweise auf weibliche Piraten gefunden wurden.

gezwungen wurden, anderweitig Geld zu verdienen.² Der Hauptteil der Arbeit, der die Kapitel 3 bis 7 umfasst, beschäftigt sich daher unter anderem mit der Begriffsdefinition, den Ursachen und den Akteuren der Piraterie am Horn von Afrika. Darüber hinaus werden sowohl die ergriffenen Maßnahmen, als auch die Folgen der Piraterie behandelt.

Im Zuge der Piraterie-Problematik werden auch immer wieder Stimmen laut, die auf den Zusammenhang von Piraterie und Terrorismus hinweisen. Besonders der islamistischen Gruppierung *al-Shabaab* wird dabei eine Verbindung mit *Al-Qaida* nachgesagt. Der letzte Teil der Arbeit, der die Kapitel 8 und 9 umfasst, analysiert schließlich den möglichen Zusammenhang zwischen Piraterie und Terrorismus und untersucht darüber hinaus die Lösungsansätze die im Hinblick auf die Piraterie am Horn von Afrika zur Debatte stehen.

Abbildung 1



Quelle: http://atlas.bestpricetravel.de/somalia_rel02.jpg

² Böhm, Andrea/Wefing, Heinrich (2009): Wer ist hier der Pirat? Zeit online, 05.03.2009. <http://www.zeit.de/2008/49/Piraten> [Zugriff: 27.01.2010]

2 Somalia

Vor der Kolonialisierung Somalias bestand der Großteil der somalischen Bevölkerung aus Nomaden, die sich selbst verschiedenen Clans zuordneten. Sie waren wie Volker Matthies schildert "dezentral in unterschiedliche, weithin selbstbestimmte sozio-politische und wirtschaftliche Einheiten gegliedert"³, bildeten an sich also keinen Staat. Erst durch die koloniale Aufteilung des Somali-Gebietes zwischen Italien, Großbritannien, Frankreich und Äthiopien kam es zu einer ersten (kolonialen) Staatsbildung.⁴

2.1 Somalia in Zeiten des Kolonialismus

Durch die Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869 gewannen auch die Länder am Horn von Afrika an Interesse für die europäischen Mächte, da sie nun entlang des Seewegs nach Indien lagen. Großbritannien annektierte gleich mehrere Länder entlang der Route wie Ägypten, Teile Somalias und den Sudan. In Somalia war vor allem die Stadt Berbera für die Briten interessant, da sie günstig an der Küste lag und über einen eigenen Hafen verfügte. Frankreich okkupierte Dschibuti und ebenfalls Teile Somalias während Italien Eritrea und die restlichen Gebiete Somalias in Besitz nahm. Von der kolonialen Invasion besonders betroffen waren die Somali. Eigentlich islamisch, gerieten sie nun unter christliche Herrschaft. Diese Fremdherrschaft gipfelte 1899 schließlich in einem "Heiligen Krieg" der islamistischen und nationalistischen Gemeinschaft der Derwische unter Mohammed Abdullah Hassan gegen die Besatzer. Dabei schlossen sich die verschiedenen Clans aufgrund eines gemeinsamen Zieles zusammen. Der Krieg tobte 20 Jahre lang bis er durch die Briten und deren überlegene Waffen schließlich beendet wurde. Besonders Italien verfolgte hohe imperialistische Ziele in Afrika. Mussolini wollte hier ein Zweites Imperium Romanum erschaffen. Nach Eritrea und Teilen Somalias war nun Äthiopien in den Blickpunkt des italienischen Interesses gerückt, und 1935 zogen italienische Truppen in Äthiopien ein. Im Jahr 1936 war der Krieg offiziell beendet, und Italien herrschte für fünf Jahre fast über das ganze Horn von

³ Matthies, Volker (2007): Staatsbildung und Staatszerfall am Horn von Afrika. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 144.
<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinternet5.pdf>
[Zugriff: 18.07.2009]

⁴ Vgl. Matthies (2007): S. 144.

Afrika. Diese Herrschaft wurde erst durch die Befreiung Äthiopiens durch die Briten 1941 beendet. Äthiopien erlangte so erneut seine staatliche Souveränität.⁵ Mitte der 1950er Jahre kam es zu ersten Bestrebungen in Richtung eines somalischen Nationalstaats, die schließlich im Jahr 1956 zur Bildung der ersten, somalischen Regierung führten. Durch den Zusammenschluss von Britisch- und Italienisch Somaliland kam es am 1. Juli 1960 schlussendlich zur Bildung der Republik Somalia.⁶

2.2 Somalia in Zeiten des Kalten Krieges

Aufgrund der geographisch günstigen Lage begannen sich ab den 1950er Jahren im Zuge des Kalten Krieges sowohl die USA als auch die UdSSR verstärkt für Somalia zu interessieren. Die USA unterstützte ab 1953 zunächst Äthiopien, um den sozialistischen Einfluss der UdSSR in der Region möglichst einzudämmen. Diese reagierte ihrerseits 1963 mit Waffenlieferungen an Somalia, das mit Äthiopien verfeindet war. Obwohl den USA diese Entwicklung widerstrebte, da sie gerne als Schutzmacht Somalias fungiert hätte, waren ihnen gute Beziehungen zu Äthiopien wichtiger. Durch die sowjetische Unterstützung konnten in Somalia die Häfen Mogadischu, Bossasso und Berbera ausgebaut werden, und die Sowjetunion erhielt Nutzungsrechte. Die Lage veränderte sich grundlegend nach dem Sturz des äthiopischen Kaisers im Jahr 1974. Das neue Staatsoberhaupt Äthiopiens wandte sich ebenfalls dem Sozialismus zu, sodass die USA ab 1977 jegliche Unterstützung zurückzogen. Trotz des ideologischen Wechsels Äthiopiens änderte sich nichts an der Konfliktsituation mit Somalia. Dieser Konflikt gipfelte schließlich im Krieg um die Grenzregion Ogaden 1977/78. Die UdSSR stand nun vor dem Problem, welche der beiden Konfliktparteien sie unterstützen sollte. Die Wahl fiel schließlich auf Äthiopien. Ab den 1980er Jahren begann sich die USA wieder verstärkt für Somalia zu interessieren, was unter anderem zu einem Militärwaffenabkommen zwischen den beiden Ländern führte. Durch den Zusammenbruch der

⁵ Vgl. Mattioli, Aram (2007): Das Horn von Afrika als Spielball der europäischen Mächte 1869-1941. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 67f.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinternet5.pdf>
[Zugriff: 18.07.2009]

⁶ Vgl. Lewis, I.M. (2002): A modern history of the Somali: Nation and state in the Horn of Africa. 4. Auflage. Oxford [u.a.]: James Curry Ltd. p. 195.

Sowjetunion und den Sturz des somalischen Staatspräsidenten Siad Barre im Jahr 1991 veränderte sich erneut das Machtgefüge am Horn von Afrika. Äthiopien wandte sich erneut den USA zu während 1993 Eritrea als eigenständiger Staat auf der Bildfläche auftauchte.⁷

2.3 Die Entstehung und der Zerfall des Staates Somalia

Durch die Vereinigung der britischen und italienischen Kolonialgebiete entstand im Jahr 1960 der Staat Somalia. Neun Jahre später gelangte Siad Barre durch einen Staatsstreich an die Macht und verfolgte zunächst eine Pan-Somalia-Politik, welche die verschiedenen Clans unter einer einheitlichen Politik zusammenschließen sollte. Da viele Somali jedoch auch in den umliegenden Ländern wie Äthiopien, Dschibuti und Kenia lebten, kam es zu Spannungen mit den Nachbarländern. Der verlorene Ogadenkrieg 1977/78 beendete schließlich diese Pan-Somalia-Politik Siad Barres, und es kam verstärkt zu Konflikten innerhalb des Staates, auf die harte Sanktionen gegen die Bevölkerung folgten.⁸

"Not only did the regime now become more despotic, it also became increasingly infected by clanism, notwithstanding its early attempts to ban clanism and tribalism. Now the positions of real power were primarily filled by members of the *Marrehaan*, *Ogaadeen* and *Dulbahante* clans (hence the derogatory term 'MOD rule'), combined with systematic attempts at eliminating the elites of the other clans."⁹

Damit lag die Macht innerhalb des Landes in den Händen der *Darod* mit ihren Sub-clans *Marrehaan*, *Ogaadeen* und *Dulbahante*. Laut Ulf Terlinden werden in Somalia sechs große Clanfamilien unterschieden. Die *Darod*, *Hawiye*, *Dir* und *Issaq* gelten als Nomaden die Viehzucht betreiben, während die *Digil* und *Rahanwiyn* sesshaft sind. Neben den großen Clanfamilien gibt es auch noch

⁷ Vgl. Ressler, Volker (2007): Einflussnahme der Supermächte USA und Sowjetunion während des Kalten Krieges. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 78ff.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinternet5.pdf>
[Zugriff: 18.07.2009]

⁸ Vgl. Møller, Bjørn (2009c): The Somali conflict: The role of external actors. Danish Institute for International Studies (DIIS), DIIS Report, 2009:03, pp. 10f.

⁹ Møller (2009c): p. 10.

viele Minderheiten wie etwa die *Bantu*, *Benadiri* etc.¹⁰ Die verschiedenen Clans reagierten nun ihrerseits mit Gegenmaßnahmen. So gründeten die Clans der *Hawiye* und *Isaaq* im Jahr 1981 das *Somali National Movement* das von Äthiopien aus ihren Widerstandskampf führte. Im Laufe der Zeit bildeten sich verschiedene, auch untereinander verfeindete Oppositionsgruppen, und die Kämpfe eskalierten schließlich im Kampf um Mogadischu 1990/91, der das offizielle Ende des Staates Somalia bedeutete.¹¹

2.4 Die UNO und Somalia

Der Beginn der UN-Friedensmission in Somalia war im Dezember 1992. Nachdem der *United Somali Congress (USC)* die Regierung Siad Barres 1991 gestürzt hatte, versank das Land im Bürgerkrieg und das *UN Security Council* verhängte ein Waffenembargo über Somalia. Gemäß der UN-Resolution 751 wurde schließlich die *United Nations Operations in Somalia (UNOSOM I)* in Kraft gesetzt, die aus 550 Pakistanischen Truppen bestand, deren Aufgabe die Friedenssicherung in Somalia war. Sie sollten den Waffenstillstand zwischen General Aideed und dem Präsidenten der somalischen Übergangsregierung Ali Mahdi überwachen. Zusätzlich sollte dafür gesorgt werden, dass die Hilfslieferungen für die unter einer Hungersnot leidende Bevölkerung sicher ans Ziel gelangten. Die ganze Operation war daher vom guten Willen General Aideeds und Ali Mahdis abhängig.¹² Durch den neuen UNO Generalsekretär Boutros Boutros-Ghali, der jedoch auch ägyptischer Staatsminister war, erschien die UNO Mission von Beginn an voreingenommen.¹³

¹⁰ Vgl. Terlinden, Ulf (2007): Clanstrukturen und ethnische Gruppen am Horn von Afrika. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 176f.

¹¹ Vgl. Mückusch, Andreas (2007): Kriegerische Konflikte im 20. Jahrhundert. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 94f.
<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinternet5.pdf>
[Zugriff: 18.07.2009]

¹² Vgl. Farrell, Theo (1995): Sliding into war: The Somalia imbroglio and US army peace operations doctrine. In: *International Peacekeeping*, Vol. 2, No. 2, p. 195.

¹³ Vgl. Eikenberg, Kathrin (1993): Die UNO in Somalia: Zu den Hintergründen des Bürgerkriegs und den Stadien der Intervention. In: *Blätter für deutsche und internationale Politik*, 09/1993, S. 1063.

So verschlechterte sich die Situation im Süden Somalias zunehmend. Einerseits waren die Vorbereitungen bezüglich der benötigten Mittel ungenügend, da die Hilfsgüter nicht sicher durchs Land transportiert werden konnten. Andererseits verschlimmerten die Verhandlungen mit den Warlords die Lage noch, da ihnen dadurch ein unverdienter Status zugesprochen wurde. Es kam zu offenen Feindseligkeiten gegen die ausländischen Vermittler.¹⁴

Zur Unterstützung wurde schließlich die *United Task Force (UNITAF)* nach Somalia beordert, die ebenfalls die Sicherung der humanitären Hilfe zum Ziel hatte und die die Lage in Somalia mit allen nötigen Mitteln stabilisieren sollte. An *UNITAF* waren über 30 000 Soldaten beteiligt. Obwohl zwei Drittel der Soldaten aus den USA stammten, waren insgesamt 20 Länder an der Aktion beteiligt.¹⁵

Diese Aktion, auch bekannt unter *Operation Restore Hope*, geriet verstärkt ins Kreuzfeuer der Kritik, wie etwa durch die NGO *African Rights*. Diese kritisierte, dass es erstens gar keine Notwendigkeit für ein militärisches Eingreifen gab da die Versorgungslage nicht so schlimm war wie zunächst angenommen und die Hungersnot bereits am zurückweichen war. Zweitens hätte die *UNITAF* die anfängliche Möglichkeit zur Entwaffnung der Kriegsparteien nicht genutzt und durch die nur teilweise erfolgte Entwaffnung mehr Schaden als Nutzen verursacht. Durch die Intervention gelangte vermehrt Geld in die somalische Wirtschaft. Dieses Geld nutzten die Warlords wiederum für den Erwerb neuer Waffen, die sie aus Kenia, Äthiopien, dem Iran und Sudan ins Land schleusten. Drittens kritisierten sie das Betragen der Truppen vor Ort, deren Handlungsweise unnötig gewaltsam gegenüber der somalischen Bevölkerung war. Die Resolution des UN-Sicherheitsrats vom 26. März 1993 ordnete schließlich die Entwaffnung der somalischen Miliz unter *UNOSOM II* an.¹⁶

Obwohl der Aufbau politischer Strukturen in Somalia durch die Truppen von *UNOSOM II* ebenfalls auf der Handlungsliste stand, sollten diese dabei nur Hilfestellung leisten und den Somalis keine Lösungsvorschläge aufzwingen. Die

¹⁴ Vgl. Møller (2009c): p. 12.

¹⁵ Vgl. Matthies, Volker (1994): Die UNO in Somalia: Operation enttäuschte Hoffnung. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung ‚Das Parlament‘, B 31/94, S. 7.

¹⁶ Vgl. Farrell (1995): pp. 196ff.

geplante Entwaffnung löste hingegen erneuten Unmut aus. Besonders die Aideed Fraktion reagierte gereizt auf diesen Einsatzplan, da eine Entwaffnung mit einem Machtverlust einhergehen würde. Durch einen Angriff auf pakistanische UN-Truppen am 5. Juni wurde schließlich der Krieg mit den USA entfacht. Bei dem Angriff wurden 24 pakistanische Soldaten getötet, 57 verletzt und sechs gefangen genommen.¹⁷ Daraufhin fixierten sich die US-Truppen in erster Linie auf die Ergreifung General Aideeds der zum Hauptziel avancierte.¹⁸

"Die unselige Kopfgeld-Jagd auf Aidid [Aideed] offenbarte ein Stück „Arroganz der Macht“ von UNO und USA, verstieß gegen das Gebot politischer Klugheit (keine eindeutige Partei in offenen Bürgerkriegssituationen zu ergreifen), gegen die Lehren klassischer Guerillakriege (die auch mit überlegener Waffentechnologie nicht zu gewinnen sind) und gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel (zahlreiche unschuldige Tote unter der somalischen Zivilbevölkerung)."¹⁹

Die diversen Operationen gegen die *Somali National Alliance (SNA)*, die Partei Aideeds, begannen schließlich ab dem 12. Juni 1993. Eine dieser Operationen fand am 3. Oktober 1993 statt. Diese wurde später durch das Buch „Black Hawk Down“ des Journalisten Mark Bowden, und den gleichnamigen Film bekannt.²⁰ Ziel der Operation war es Anführer der *SNA* gefangen zu nehmen. Während der Kampfhandlungen wurden 18 US-Soldaten getötet, 78 verletzt und ein Hubschrauberpilot gefangen genommen. Die Zahl der getöteten Somali lag Schätzungen nach zwischen 300 und 1000.²¹

Im Zuge dessen kam es im Oktober 1993 zu einem Umschwung der *UNOSOM* Politik. General Aideed galt nun nicht länger als "Hauptfeind", sondern wurde zum Kooperationspartner. Nachdem im Februar 1994 die Entwaffnung als Aufgabe der *UNOSOM-II* Truppen aus dem Mandat entfernt wurde, kam es schließlich im März desselben Jahres zum Abzug der Truppen aus Somalia.²²

¹⁷ Vgl. Farrell (1995): pp. 201f.

¹⁸ Vgl. Møller (2009c): p. 12.

¹⁹ Matthis (1994): S. 8.

²⁰ Vgl. Bowden, Mark: Biography and Interview. Bookreporter.

<http://www.bookreporter.com/authors/au-bowden-mark.asp> [Zugriff: 16.11.2010]

²¹ Vgl. Møller (2009c): p. 12.

²² Vgl. Matthis (1994): S. 8.

Bis 1995 hatten die Einsatzkräfte schließlich das Land verlassen, allerdings in einem schlechteren Zustand als je zu vor.²³

"After the departure of the 'peacekeepers' in 1994-95, Somalia was basically left alone without any functioning state, but interestingly not without elements of order. The traditional structures in Somalia with their customary law (xeer) and the clan system with its diya (blood money) norms served to contain both feud and criminal violence through a system of mutual deterrence in which the clan elders played a central role in constraining their respective clan members. Various Islamic institutions such as charities were capable of substituting, to some extent, for the non-existent social welfare system, and the many local Islamic shari'a courts offered a much needed substitute for the defunct formal judicial system."²⁴

Nach dem Scheitern der *UNOSOM* Missionen herrschte in Teilen Somalias auch weiterhin Uneinigkeit, da der Aufbau einer funktionierenden Regierung gescheitert war und die Nachfolge Siad Barres nicht geklärt werden konnte. In diesem politisch instabilen Umfeld sorgten vor allem das Clan-System und das Gewohnheitsrecht für ein gewisses Maß an Ordnung. Doch nicht alle Regionen Somalias waren gleichermaßen von den Auseinandersetzungen betroffen. In der vom *Somali National Movement* erkämpften nördlichen Region Somalias entstand im Jahr 1991 das unabhängige Somaliland und durch den Einsatz der *Somali Salvation Democratic Front (SSDF)* im Jahr 1998 auch die semi-autonome Region Puntland.²⁵

Neben Somaliland und Puntland strebten auch andere Regionen nach Autonomie. Im Jahr 1999 übernahm die *Rahanweyn Resistance Army (RRA)* die Kontrolle über die Regionen Bay und Bakol und konnte eine eigene Administration bilden.²⁶

²³ Vgl. Farrell (1995): pp.195ff, 201ff.

²⁴ Møller (2009c): p. 13.

²⁵ Vgl. Møller (2009c): pp. 10f.

²⁶ Vgl. United Nations Development Programme (UNDP): Human Development Report Somalia 2001. p. 53.

http://hdr.undp.org/en/reports/nationalreports/arabstates/somalia/Somalia_2001_en.pdf
[Zugriff: 13.08.2010]

Im Jahr 2006 hat schließlich Galmudug seine Unabhängigkeit erklärt. Die Region war davor Teil von Puntland.²⁷ Im Jahr 2007 erklärte schließlich auch Maakhir seine Autonomie. Der Maakhir-Staat liegt zwischen Somaliland und Puntland und war aufgrund des Sanaag-Gebiets immer wieder Streitpunkt zwischen den beiden Staaten.²⁸

2.5 Somalia nach 1991

Während mit Somaliland zumindest erste Schritte in Richtung eines stabilen Ordnungsgefüges gemacht wurden, gab es im Süden Somalias weiterhin Kämpfe um die Verwaltung der Region.

"Der Machtkampf im Süden fand zwischen drei Gruppen statt. Dies sind erstens die selbsternannte „Interimsregierung“ unter Führung von Ali Mahdi Mohamed, die unmittelbar nach Barres Flucht gebildet worden war, zweitens die Fraktion von General Mohamed Farah Hassan (besser bekannt unter seinem Spitznamen Aideed [Aideed]) und drittens Verwandte und Freunde Barres sowie Angehörige von verschiedenen Darod-Clans."²⁹

Die Hauptstadt Mogadischu war zweigeteilt. Eine Seite wurde von der Interimsregierung kontrolliert, die andere von General Aideed der als Führer des *United Somali Congress (USC)*, welcher sich aus *Hawiye* zusammensetzte, auch noch drei weitere Clangruppen unter sich vereinte und somit die Stärkste militärische Macht bildete.³⁰

Auf einer Konferenz in Arta, Dschibuti im Jahr 2000 wurde schließlich das *Transitional National Government (TNG)* für Somalia gegründet, das zwar praktisch kaum Macht hatte, aber von der *Organisation of African Unity (OAU)* und den Vereinten Nationen zumindest anerkannt wurde. Nichtsdestotrotz folgte bald dessen Niedergang. Bei einer Versammlung der politischen Führer Somalias in der kenianischen Stadt Eldoret, wurde im Jahr 2002 schließlich eine Charta erstellt, welche die *Transitional Federal Institutions (TFI)* und das

²⁷ Vgl. Academic Dictionaries and Encyclopedias: Galmudug.
<http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/4521793> [Zugriff: 17.08.2010]

²⁸ Vgl. Academic Dictionaries and Encyclopedias: Maakhir.
<http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/6781517> [Zugriff: 17.08.2010]

²⁹ Eikenberg (1993): S. 1062.

³⁰ Vgl. Eikenberg (1993): S. 1062.

Transitional Federal Parliament (TFP) für Somalia festlegte und schließlich auch die neue Übergangsregierung, das *Transitional Federal Government (TFG)*.³¹ Obwohl die Übergangsregierung international anerkannt wurde, gelang es ihr nicht, die verschiedenen Gruppen innerhalb Somalias zu vereinen.

"Die somalische Gesellschaft ist insgesamt zutiefst gespalten. Das gesamte Land ist in unterschiedliche Zonen aufgeteilt, die von verschiedenen Kriegsfraktionen kontrolliert werden. Diese Kriegsfraktionen treten im Namen von Clans oder Clanfamilien, zum Teil auch von clanübergreifenden Bündnissen an. So zählt eine Koalition oppositioneller Warlords mit unterschiedlicher Clanzugehörigkeit, der „Somali Reconstruction and Restoration Council“ (SRRC) zu den wichtigsten Gegnern der Übergangsregierung."³²

Doch die Zugehörigkeit zum selben Clan ist nicht gleichbedeutend mit einer einheitlichen politischen Ausrichtung. So kam es innerhalb der Hawiye-Clanfamilie zu Konflikten zwischen den Anhängern des Präsidenten der Übergangsregierung Ali Mahdi und den Anhängern General Mohamed Aideeds.³³ Diese gehörten jeweils den Subclans *Abgal* und *Habr Gedir* an.³⁴

Die 2004 eingesetzte somalische Übergangsregierung spaltete sich jedoch 2005 bereits wieder. Mit Unterstützung des Jemen konnte jedoch eine Kooperation der gespaltenen Parteien erreicht werden, die sich im Februar 2006 erstmals zu einer Regierungssitzung in Baidoa trafen. Bereits Anfang der 1990er Jahre hatten sich in Mogadischu aus der islamistischen Bewegung *Al-Ittihad al-Islamiyaa* islamische Gerichtshöfe als *Union of Islamic Courts (UIC)* zusammengeschlossen. Diese verfügten über ihre eigenen Milizen und konnten daher in ihren jeweiligen Gebieten Ordnung schaffen und eine Rechtssicherheit basierend auf der Scharia und unabhängig von der Übergangsregierung gewährleisten. Andererseits schlossen sich somalische Warlords mit Hilfe der USA zur *Alliance for Restoration of Peace and Counter Terrorism (ARPCT)* zusammen mit dem Ziel Terrorverdächtige auszumachen und zu bekämpfen. Einige Mitglieder der *ARPCT* waren ebenfalls Mitglieder des *Transitional*

³¹ Vgl. Møller (2009c): p. 15.

³² Nord, Antonie (2002): Somalia und der internationale Terrorismus: Wie stark sind islamistische Fundamentalisten am Horn von Afrika? In: Afrika im Blickpunkt, 01/2002, S. 3.

³³ Vgl. Nord (2002): S. 5.

³⁴ Vgl. Matthies (1994): S. 4.

Federal Government (TFG). Das wiederum deutete die *Union of Islamic Courts* als Bedrohung, und so griffen deren Milizen zeitgleich mit der Parlamentssitzung im Februar 2006 Stellungen der *ARPCT* an. Das führte dazu, dass die Warlords aus Mogadischu vertrieben wurden.³⁵ Markus Höhne fasst die 3 Hauptaspekte dieser Auseinandersetzung zusammen:

"[e]rstens kämpften religiös orientierte Gruppen gegen Warlords; zweitens brachten einflussreiche Hawiye-Gruppen ihren Unmut über die von Darod dominierte Übergangsregierung zum Ausdruck; drittens stritten verschiedene Hawiye-Subclans und ihre prominenten Vertreter, wie z.B. Geschäftsleute, über die Kontrolle Mogadischus und seiner Ressourcen (Häfen, Flughäfen, etc.)."³⁶

Damit umfasste der Einflussbereich der *UIC* große Teile Süd- und Zentralsomalias wohingegen die Übergangsregierung kaum Einfluss außerhalb Baidoas hatte. Während die Übergangsregierung von Äthiopien unterstützt wurde, leistete Eritrea der *UIC* Beistand durch die Versorgung mit Waffen und Kämpfern der *Oromo Liberation Front (OLF)* sowie der *Ogaden National Liberation Front (ONLF)*. Während die *UIC* auch noch von anderen islamischen Ländern wie Ägypten, Libyen und Saudi Arabien Hilfe erhielt, wurde die Übergangsregierung vor allem auch von Uganda, dem Jemen und den USA unterstützt. Friedensverhandlungen zwischen der *Union of Islamic Courts* und dem *Transitional Federal Government* scheiterten. Die im Dezember 2006 anrückenden Truppen Äthopiens und des *TFG* waren der *UIC* zahlenmäßig stark überlegen, sodass sich diese aus Mogadischu zurückzogen. Die Konflikte zwischen *TFG* und *UIC* dauerten jedoch an.³⁷

Die *Alliance for the Reliberation of Somalia (ARS)* und ein radikaler Flügel der *UIC* genannt *al-Shabaab* bildeten den Widerstand gegen die äthiopische Besatzung Somalias. Anfang 2009 zogen sich die Äthiopischen Truppen aus dem Süden des Landes zurück. Dadurch gewann einerseits die radikal-

³⁵ Vgl. Höhne, Markus V. (2007b): Kriegerische Konflikte im 20. Jahrhundert. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 98f.
<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinternet5.pdf>
[Zugriff: 18.07.2009] sowie

Dehéz, Dustin (2009): Die Vereinten Nationen und Somalia: Vorhersehbares Scheitern oder vielversprechender Neuanfang? In: Vereinte Nationen, 3/2009, S. 117.

³⁶ Höhne (2007b): S. 99.

³⁷ Vgl. Höhne (2007b): S. 99f.

islamistische Miliz *al-Shabaab* an Einfluss, und andererseits näherten sich Teile der *UIC* und der *TFG* einander an, was schließlich in der Wahl eines neuen Präsidenten des neu gebildeten *Transitional Federal Unity Government (TFUG)* mündete. Dieser ist seit Januar 2009 Scheich Sharif Sheikh Ahmed, ein Vertreter des moderaten Islam. Im Januar 2009 zogen die äthiopischen Truppen schließlich ab, und *al-Shabaab* verfolgte nun eigene Ziele und richtete sich auch gegen den moderaten Flügel der früheren *UIC* sowie gegen die Friedenstruppen der Afrikanischen Union im Land. Es wurden Selbstmordanschläge in ganz Somalia verübt, unter anderem auch auf den Präsidentenpalast in Somaliland. Die *al-Shabaab* sowie die Koalition *Hizbul Islam* stellen daher die größte Bedrohung für die schwache Übergangsregierung dar, deren Institutionen bisher an der Schaffung von Sicherheitsstrukturen und einer funktionierenden Verwaltung gescheitert sind.³⁸

³⁸ Vgl. Dehéz (2009): S. 117f. sowie Roque, Paula Christina (2009): The battle for Mogadishu: Revealing Somalia's fluid loyalties and identities. In: African Security Review, Vol. 18, No. 3, 09/2009, pp. 74f. <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0C54E3B3-1E9C-BE1E-2C24-A6A8C7060233&lng=en&id=112047> [Zugriff: 28.04.2010]

3 Piraterie

3.1 Definition des Begriffs „Piraterie“

Wenn man an Piraten denkt, kommen einem eine Vielzahl von Begriffen in den Sinn, die eng mit der Geschichte der Piraterie verknüpft sind, wie etwa *Seeräuber, Freibeuter, Buccaneer, Kaperfahrer, Korsar, Privateer, etc.*³⁹ Sie alle verfolgten mitunter die gleichen Ziele, wenn auch mit unterschiedlicher Motivation. Bereits in der Antike galten Piraten als „*hostis humani generi*“, sprich Feinde der gesamten Menschheit. Ihre Bestrafung oblag damit einer allgemeinen Gerichtsbarkeit vergleichbar mit dem Völkerrecht.⁴⁰ Heute unterscheidet man bezüglich der Piraterie zwischen einer völkerrechtlichen und einer innerstaatlichen Definition des Begriffes.

3.1.1 Die völkerrechtliche Definition des Pirateriebegriffs

Die wahrscheinlich früheste völkerrechtliche Definition basierte auf dem Paragraphen 162 des portugiesischen Strafgesetzbuches von 1886, der Piraten als selbstständig auf dem Meer handelnd mit dem Ziel zu rauben oder Gewalt zu verüben charakterisierte. Diese Definition wurde im Laufe der Zeit immer weiter ausgebaut, was auch mit dem technischen Fortschritt (man denke an die Luftpiraterie) in Zusammenhang steht.⁴¹

Die heute wohl gebräuchlichste Definition ist die der *United Nation Convention of the Law of the Sea (UNCLOS)* vom 10.12. 1982. Dabei wird in Abschnitt VII, Artikel 101 Piraterie als gesetzeswidrige Gewalttat definiert, die dem eigenen Nutzen dient und sich auf Hoher See, sprich einem Gebiet außerhalb der Jurisdiktion eines Staates, ereignet.

³⁹ Vgl. Mondfeld, Wolfram zu/Wertheim, Barbara zu (2007): Piraten: Schrecken der Weltmeere. Stuttgart: Theiss. S. 11.

⁴⁰ Vgl. Davey, Michael (2010): A pirate looks at the twenty-third century: The legal status of Somali pirates in an age of sovereign seas and human rights. *Notre Dame Law Review*, Vol. 85, No. 3, p. 1200. http://www.nd.edu/~ndirev/archive_public/85ndlr3/Davey.pdf [Zugriff: 03.08.2010]

⁴¹ Vgl. Sattler, Christoph (1971): Die Piraterie im modernen Seerecht und die Bestrebungen der Ausweitung des Pirateriebegriffes im neueren Völkerrecht. Bonn: Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität. S. 10f, 36.

"Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)."⁴²

Damit fallen jedoch Überfälle, die sich innerhalb der Hoheitsgewässer eines Staates ereignen, rein rechtlich gesehen, nicht unter den Tatbestand der Piraterie, der Diebstahl von Schiffsausrüstung hingegen schon. Die Hoheitsgewässer eines Staates umfassen ein Gebiet von 12 nautische Meilen gemessen an der Niedrigwasserlinie entlang der jeweiligen Küste. Ausländische Schiffe, die diese Gewässer kreuzen, unterliegen nach Artikel 27 der *U.N. Convention of the Law of the Sea* jedoch nicht der Jurisdiktion des Küstenstaates sondern der des Flaggenstaates. Jedes Schiff muss daher laut Artikel 91 anhand der Flagge klar einem Land zuzuordnen sein und Dokumente mit sich führen, die diese Zugehörigkeit beweisen.

Weiters wird bei der oben angeführten Definition immer von 2 involvierten Schiffen ausgegangen. Piraten, die sich als Crewmitglied getarnt auf ein Schiff schleusen, werden dabei nicht berücksichtigt. Eben so wenig wie Piraterie die nicht nur dem eigenen Nutzen dient. In der *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA)* von 1998 wird auf diese Probleme zumindest teilweise eingegangen. Die Motivation der Angreifer und die Anzahl der beteiligten Schiffe spielen hier bei einem

⁴² United Nations Convention of the Law of the Sea (UNCLOS) (1982): Part VII, Article 101. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm [Zugriff: 20.07.2009]

Piratenangriff keine Rolle. Genau wie schon bei der *U.N. Convention of the Law of the Sea* werden die Hoheitsgewässer, in denen sich nun mal ein Großteil der Angriffe abspielt, ausgeklammert. Hinzu kommt, dass sich immer nur die Unterzeichnerstaaten der Erklärung zu ihrer Einhaltung verpflichten. Im Fall der *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* schließt das die Staaten Eritrea, Somalia, Iran, Iraq, Indonesien und Thailand aus.⁴³

Selbst bei der vom *International Maritime Bureau* vorgeschlagenen Definition von Piraterie als "Akt des Betretens eines Schiffes mit der Absicht, Diebstahl oder irgendein anderes Verbrechen zu begehen, und mit der Androhung von Gewalt"⁴⁴ wird das Problem der Hoheitsgewässer nicht behandelt. Zumindest wird hier jedoch auf die Nutzung der Piraterie für nichtprivate Zwecke eingegangen.

3.1.2 Die innerstaatliche Definition des Pirateriebegriffs

Es steht jedem Staat frei, eine eigene innerstaatliche Definition von Piraterie zu verfassen und gemäß dieser gegen Piraterie vorzugehen. Laut Christoph Sattler wird die eigene innerstaatliche Definition eines Staates gegenüber der völkerrechtlichen Definition bevorzugt.⁴⁵ Da Somalia jedoch weder über eine funktionierende Regierung bzw. Rechtssprechung noch über die notwendigen Handlungsorgane verfügt, um selbst gegen die Piraterie vorzugehen, ist auch keine innerstaatliche Definition von Piraterie vorhanden, nach der vorgegangen werden könnte.

⁴³ Vgl. Møller, Bjørn (2009a): Piracy, maritime terrorism and naval strategy. Danish Institute for International Studies (DIIS), DIIS Report, 2009:02, pp. 18f.

⁴⁴ Roder, Hartmut [Hrsg.] (2002): Piraten: Abenteuer oder Bedrohung? Bremen: Ed. Temmen. S. 14f.

⁴⁵ Vgl. Sattler (1971): S. 55f.

3.2 Definition des Begriffs „Piratenschiff“

Gemäß Artikel 103 der *United Nations Convention of the Law of the Sea* vom 10.12. 1982 macht bereits das Vorhaben mit einem Schiff Piraterie zu betreiben dieses zu einem Piratenschiff.

"A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act."⁴⁶

Dabei spielt es keine Rolle, um welche Art von Schiff es sich handelt oder wie groß dieses Schiff ist. Wenn die Absicht besteht damit Piraterie zu betreiben wird es allgemein als Piratenschiff angesehen. Da diese Schiffe jedoch nicht, wie in früheren Zeiten mit der Piratenflagge, dem *Jolly Roger*⁴⁷, gekennzeichnet sind, ist es für Außenstehende schwer ersichtlich, ob es sich bei einem Schiff um ein Piratenschiff oder aber nur um ein Fischerboot handelt.

3.3 Piraterie - Allgemein

Die ersten Schritte zur Bekämpfung der Piraterie wurden 1856 eingeleitet als ein internationales Abkommen gegen Piraterie in Paris getroffen wurde. Von nun an waren nur mehr Kriegsschiffe eines Staates dazu ermächtigt Schiffe aufzubringen. Damit war das Ende der Kaperschiffe besiegelt, die bisher im Auftrag eines Staates Piraterie betreiben konnten. Bis dieses Abkommen jedoch tatsächlich durchgesetzt werden konnte, vergingen einige Jahre. Das eigentliche Ende der Piraterie wurde durch den Prozess der Unterzeichnerstaaten des Pariser Abkommens gegen Großbritannien erreicht, das während des Sezessionskriegs als Schiffsbauer der Kaperschiffe für die konföderierten Staaten Amerikas vom internationalen Schiedsgericht in Genf zu Schadenersatzzahlungen wegen Kaperei verurteilt wurden. Das führte zu einer allgemeinen Abrüstung der Kaperschiffe.⁴⁸

⁴⁶ UNCLOS (1982): Part VII, Article 103.

⁴⁷ Vgl. Kuhn, Gabriel (1994): *Leben unter dem Totenkopf: Anarchismus und Piraterie*. Edition Wilde Mischung, Band 8. Wien: Monte Verita. S. 26.

⁴⁸ Vgl. Mondfeld, Wolfram zu (1976): *Das große Piratenbuch*. München: C. Bertelsmann. S. 363f.

Auch durch die einsetzende industrielle Revolution im 19. Jahrhundert, und vor allem durch den Siegeszug der Dampfschiffahrt nahm die Piraterie langsam wieder ab, was auch am verbesserten Küstenschutz und den verstärkten Kontrollen lag.⁴⁹ Ganz konnte sie jedoch nie gestoppt werden.

Lars Struwe zufolge ergeben sich aus historischen Untersuchungen 4 Voraussetzungen die die Existenz von Piraten ermöglichen:

- „1) Ein schwacher oder nicht existierender Staat
 - a) Schwacher Gesetzesvollzug
 - b) Zerrüttete Sicherheitspolitik
- 2) Besondere geographische Gegebenheiten
 - a) Nahe Seewege
 - b) Lange Küstenlinie
- 3) Unklarer Zuständigkeitsbereich
 - a) Nationale und Internationale Uneinigkeit
- 4) Hohe Erträge [Übersetzung E.B.]⁵⁰

Alle vier Voraussetzungen sind in Somalia gegeben. Seit dem Sturz Siad Barres im Jahr 1991 gibt es keine funktionierende Staatsgewalt mehr in Somalia. Durch die geographisch vorteilhafte Lage am Horn von Afrika haben somalische Piraten Zugang zu einem der wichtigsten Handelsseewege der Welt entlang des Golf von Aden. Obwohl viele Staaten durch die Piraterie am Horn von Afrika betroffen sind, gibt es keine zentrale Instanz die zur dauerhaften Lösung dieses Problems beitragen könnte. Durch Lösegeldzahlungen ermöglicht die Piraterie hohe Erträge mit einem verhältnismäßig niedrigen Aufwand an Mitteln.

Das International Maritime Bureau (IMB) unterteilt Piratenüberfälle in jeweils 3 Kategorien, abhängig von der Schwere des Angriffs:

⁴⁹ Vgl. Mondfeld/Wertheim (2007): S. 286.

⁵⁰ Struwe, Lars Bangert (2009): For a greater Horn of Africa sea patrol: A strategic analysis of the Somali pirate challenge. Danish Institute for Military Studies, 03/2009, p. 16.
http://www.difms.dk/files/upload/20090313_141940_DIMS09_GreaterHornAfricaSeaPatrol_LarsStruwe.pdf [Zugriff: 27.01.2010]

1. Low-Level Armed Robbery (LLAR)
2. Medium-Level Armed Assault and Robbery (MLAAR)
3. Major Criminal Hijack (MCH)⁵¹

Überfälle der Kategorie *Low-Level Armed Robbery* ereignen sich zumeist auf Schiffen, die im Hafen bzw. der Reede vor Anker liegen. Gestohlen werden dabei vor allem Wertsachen und Geld, also leicht transportierbare Wertgegenstände. Die Überfälle finden vor allem nachts statt und werden von kleinen Gruppen verübt.

Überfälle der Kategorie *Medium-Level Armed Assault and Robbery* ereignen sich zumeist in den Küstengewässern eines Landes. Die Opfer werden dabei bereits im Vorfeld ausgekundschaftet und gezielt überfallen. Bei dieser Art des Überfalls kommen auch Waffen zum Einsatz, um die Schiffsmannschaften zu überwältigen und das Schiff zu plündern. Es ist daher ein höherer Grad der Organisation der einzelnen Piratengruppen erforderlich.

Überfälle der Kategorie Major Criminal Hijack sind die aufwändigste Art eines Piratenüberfalls und erfordern ein hohes Maß an Organisation und Korruption. Schiffe werden dabei nicht nur überfallen und ausgeraubt, sondern sind in ihrer Gesamtheit Ziel des Anschlags. Die Ladung des Schiffes wird dabei genauso veräußert wie das Schiff selbst. Dieses muss zuvor jedoch neu gestrichen und umbenannt werden, was auch eine Fälschung der Papiere erfordert. Diese Art des Überfalls erfordert damit sowohl zeitliche, als auch örtliche Grundvoraussetzungen um diese notwendigen Änderungen unbehelligt durchführen zu können.⁵²

Betrachtet man nun die Art der Überfälle in Somalia so wird schnell klar, dass sie in keine dieser 3 Kategorien passen. Obwohl wie bei der 2 Kategorie *Medium-Level Armed Assault and Robbery* die Piraten mittels Schnellbooten und Waffen Jagd auf ihre Zielobjekte machen, so sind nicht die Wertsachen an Bord des Schiffes von Interesse sondern die Mannschaft selbst. Das Kidnappen der Crew und die Erpressung von Lösegeld sind damit eine neue Art der

⁵¹ Vgl. Vgl. Stehr, Michael (2004): Piraterie und Terror auf See: Nicht-staatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990 bis 2004. Ein Handbuch. Berlin: Dr. Köster. S. 30.

⁵² Vgl. Stehr (2004): S. 30.

Piraterie, und diese zählt zweifelsohne zu den lukrativsten Möglichkeiten an Geld zu kommen.

Obwohl die Piraterie bisher hauptsächlich Mittel zur Geldbeschaffung war, so wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch noch andere Ziele verfolgt. Durch Entführungen sollte nun nicht mehr nur Lösegeld gefordert werden, sondern auch politischer Druck ausgeübt werden etwa zur Freilassung Inhaftierter Verbündeter etc. Es nahmen jedoch auch Überfälle auf Flüchtling zu, die auf dem Weg in ein neues Land ihre Wertsachen mit sich führten und daher leichte Opfer für bewaffnete Piraten waren, wie etwa auf der Strecke zwischen Kuba und Florida. Neben der bisher bekannten Piraterie auf See, wurde nun auch der Luftraum von Piraten entdeckt.⁵³ Die somalische Piraterie war von diesen Entwicklungen jedoch nicht betroffen. Hier steht nach wie vor die Geldbeschaffung an erster Stelle.

3.4 Piraterie in Afrika

3.4.1 Die Westküste

In Afrika war bisher vor allem die Westküste für Piraterie bekannt, wie etwa der Golf von Guinea und das Nigerdelta. Für einige dieser Angriffe war das *Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND)* verantwortlich, das diese Art der Geldbeschaffung für ihre Zwecke nutzte.⁵⁴

Die Piraterie in Nigeria erwies sich vor allem in den 1980er Jahren zunehmend als problematisch, da sie die Wirtschaft des Landes schädigte. Aus Angst vor Überfällen weigerten sich viele Schiffe nigerianische Häfen anzusteuern, und auch die Versicherungsprämien wurden durch die zahlreichen Attacken in die Höhe getrieben. Diese Entwicklung wirkte sich schließlich auch auf die Importe und Exporte aus, da deren Preise dadurch ebenfalls stiegen. Erst durch die Einführung eines *Piracy Control Regime* im Jahr 1983 und der damit einhergehenden polizeilichen Überwachung der Küsten und Häfen verbesserte sich die Situation und die Zahl der Piratenangriffe sank.⁵⁵

⁵³ Vgl. Mondfeld/Wertheim (2007): S. 286ff.

⁵⁴ Vgl. Møller (2009a):p. 13.

⁵⁵ Vgl. Stehr (2004): S. 76.

Mitte der 1990er Jahre kam es jedoch wieder verstärkt zu einer Aufschwung der Piraterie in Nigeria. Dafür verantwortlich waren vor allem die Konflikte im Land, die sowohl ethnisch als auch religiös motiviert waren. Die Piraterie bot erneut eine gute Möglichkeit der Geldbeschaffung, und die Piraten konnten sich ihrer bewährten Taktik bedienen.⁵⁶

"Typisch für afrikanische Häfen ist die Hit-Rob-Run-Taktik, gestohlen werden alle Dinge, die mit kleinen Booten transportiert und auf dem Schwarzmarkt versilbert werden können, vor allem Geld und Wertsachen, nur selten Schiffsausrüstung und Ladungsteile."⁵⁷

Bei dieser Art des Überfalls wird alles erbeutet, was von Wert ist und schnell weiterverkauft werden kann. Überfallen werden auch im Hafen vor Anker liegende Schiffe.

Damit unterscheidet sich die Taktik der westafrikanischen Piraten entscheidend von der Taktik der somalischen Piraten. Der Überfall mithilfe der *Hit-Rob-Run* Taktik erfordert weder ein spezielles Wissen oder eine besondere Ausrüstung noch spielt die Zeit dabei eine Rolle. Die Geldbeschaffung erfolgt dadurch zwar schnell, die endgültige Ausbeute ist jedoch wesentlich geringer als bei den somalischen Piraten, die durch das Kidnappen der Schiffe und ihrer Mannschaft Lösegelder in Millionenhöhe erbeuten. Diese Art der Piraterie ist eine Besonderheit im Vergleich zu anderen Methoden.

3.4.2 Die Ostküste

In den Gewässern Ostafrikas fanden sich schon früh Piraten, da es auf der seit dem 17. Jahrhundert genutzten Route der Handelsschiffahrt lag. Die zwischen Indien, dem roten Meer und Ostafrika verkehrenden Handelsschiffe wurden »Mokka-Flotte« genannt, nach der gleichnamigen Stadt im Jemen, einem der wichtigsten Warenumschnlagplätze der damaligen Zeit.⁵⁸

⁵⁶ Vgl. Stehr (2004): S. 38.

⁵⁷ Stehr (2004): S. 38.

⁵⁸ Vgl. Mondfeld/Wertheim (2007): S. 185.

Auch an der Küste Somalias ist die Piraterie kein neues Phänomen. Im 19. Jahrhundert wurde bereits bewusst auf Piraterie als Mittel zur Geldbeschaffung gesetzt, und die Küste Puntlands bot auch damals schon die besten Voraussetzungen für diese Art des Gelderwerbs. Vor allem der Clan der Mijerteen profitierte von diesem Geschäft.⁵⁹

„This [commercial piracy] had a long history. In the nineteenth century, the loot from coastal shipwrecks (sometimes apparently induced by misleading navigational advice from the coast) was a significant element in the Mijerteyn [Mijerteen] trading economy, organized by the traditional leaders, and may even have contributed to centralizing tendencies in the power structure of the local sultanates.“⁶⁰

Auch Madagaskar war Ende des 17. Jahrhunderts ein beliebter Stützpunkt für Piraten, da es, zusammen mit den Häfen der Karibik und den Kolonien Nordamerikas, auf einer damals beliebten Route lag. Diese Route wurde die »Piratenrunde« genannt und bestand ab 1690 etwa 30 Jahre lang. Bevorzugtes Ziel der Piraten waren vor allem Handelsschiffe. Madagaskar bot sich ebenfalls aufgrund seiner guten Häfen als Stützpunkt an. Das zog vor allem französische und englische Piraten an, die die Insel auch nutzten, um sich mit frischen Vorräten an Wasser und Nahrungsmitteln einzudecken. Das englische Pirateriegesetz von 1721 war das Ende der Piratenrunde.⁶¹

Madagaskar war ab dem 17. Jahrhundert auch ein beliebter Ort für den Sklavenhandel. Hier waren die Preise für einen Sklaven im Vergleich zu Westafrika günstiger, was vor allem auch die Niederländer für sich nutzen. So machten Flotten oft in Madagaskar halt, um sich mit Sklaven einzudecken.⁶²

Damit war die Piraterie in Afrika immer auch mit dem Sklavenhandel verbunden. Sklaven wurden im 16. und 17. Jahrhundert nicht nur auf Handelsschiffen eingesetzt, auch in der *Royal Navy* wurde von dieser Art der

⁵⁹ Vgl. Lewis, Ioan M. (2008): *Understanding Somalia and Somaliland: Culture, history, society*. London: Hurst Publishers Ltd. p. 105.

⁶⁰ Lewis (2008): p. 105.

⁶¹ Vgl. Cordingly, David (1997): *Piraten: Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren*. Köln: Vgs. S. 143, 153.

⁶² Vgl. Bialuschewski, Arne (2005): *Pirates, slaves, and the indigenous population in Madagascar, c. 1690-1715*. In: *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 38, No. 3, pp. 403f. Boston University African Studies Center. <http://www.jstor.org/pss/40033964> [Zugriff: 02.06.2010]

Arbeitskraft gebrauch gemacht. Innerhalb der damaligen Piratengesellschaften konnten afrikanische Sklaven zwar in manchen Fällen ihre Freiheit erarbeiten und damit auch einen gleichwertigen Piratenstatus einnehmen, in den meisten Fällen dienten sie den Piraten jedoch als Arbeitskraft oder als Handelsobjekt.⁶³

Anfang des 19. Jahrhunderts begannen schließlich offiziell Bestrebungen den Sklavenhandel mit Piraterie gleichzusetzen. Die USA und Großbritannien setzten sich im Besonderen für eine Gleichstellung ein, wobei die Ansichten bezüglich des Ausmaßes divergierten. Es herrschte Uneinigkeit darüber, ob eine generelle Gleichsetzung erfolgen sollte die alle Staaten mit einschließen würde, oder ob sich nur die Unterzeichnerstaaten eines dementsprechenden Vertrages zur gesetzlichen Gleichstellung verpflichteten. Zu einer endgültigen Klarstellung, dass Sklaverei nicht mit Piraterie gleichzusetzen war, kam es erst auf einer UN-Konferenz des Wirtschafts- und Sozialrates im Jahr 1956 in Genf.⁶⁴

⁶³ Vgl. Leeson, Peter T. (2009): The invisible hook: The law and economics of pirate tolerance. In: New York University Journal of Law and Liberty, Vol. 4, No. 2, pp. 143, 166.
http://www.peterleeson.com/The_Invisible_Hook.pdf [Zugriff: 03.08.2010]

⁶⁴ Vgl. Sattler (1971): S. 94, 99.

4 *Moderne Piraterie*

David Cordingly datiert den Beginn der Modernen Piraterie auf die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts als vor allem Piratenangriffe im asiatischen Raum bekannt wurden. Doch auch in Westafrika ereigneten sich damals bereits mehrfach Überfälle.

"Die Piraterie vor der Küste Westafrikas war zu jenem Zeitpunkt von ganz anderem Kaliber. Die Piraten dort waren in hohem Maße gewaltbereit und darüber hinaus nicht nur auf Bargeld und Wertsachen aus, sondern stahlen auch Schiffsteile und Ladungen."⁶⁵

Auch heute noch kommt es in Westafrika immer wieder zu Piratenangriffen. Zunehmend rückte jedoch Somalia in den Blickpunkt des (Piraten-) Geschehens. Dies ist vor allem deshalb erschreckend, da Cordingly zufolge verstärkt schwere Waffen wie Mörser und Granaten bei Schiffsüberfällen eingesetzt werden. Nicht immer finden die Überfälle aus rein finanziellen Überlegungen statt. In manchen Fällen ist ein Austausch der Schiffe der eigentliche Zweck der Attacke. Besonders Fischtrawler werden oft gekapert, um sogenannte „Mutterschiffe“ für Angriffe zu gewinnen. Dadurch gelangen die Piraten an immer besseres Equipment, um ihre Angriffe weiterzuführen.⁶⁶

Martin N. Murphy datiert den Beginn der Piraterie am Horn von Afrika auf die frühen 1990er Jahre und somit etwa zeitgleich mit dem Sturz des somalischen Präsidenten Siad Barre und dem Zusammenbruch des somalischen Staates. Die Piraterie befand sich seitdem im Aufschwung, sodass etwa im Jahr 1998 im weltweiten Vergleich bereits zwei Drittel aller Piratenattacken auf diese Region entfielen.⁶⁷

Der Begriff "Horn von Afrika" bezeichnet mehrere Staaten Nordostafrikas. Dazu zählen Äthiopien, Dschibuti, Eritrea und Somalia. Die natürlichen Grenzen dieses Gebiets bilden dabei das rote Meer, der Golf von Aden und der Indische

⁶⁵ Cordingly (1997): S. 238.

⁶⁶ Vgl. Cordingly (1997): S. 240f.

⁶⁷ Vgl. Murphy, Martin N. (2007): Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security. Adelphi paper 388. Abingdon [u.a.]: Routledge. p. 29.

Ozean. Zwischen der arabischen Halbinsel und dem Horn von Afrika liegen nur 29 km. Dieser Durchgang genannt *Bab el-Mandeb* (Tor der Wehklagen) bildet den Übergang vom roten Meer zum Golf von Aden.⁶⁸ Obwohl sich die Jagdgebiete von Piraten im Lauf der Zeit immer wieder verändert haben, sind die Hauptkriterien nach wie vor die gleichen. Vielbefahrene Handelsrouten zwischen Meerengen waren und sind bevorzugte Überfallsgebiete.⁶⁹

"In allen Untersuchungen der modernen Piraterie wird darauf hingewiesen, daß [sic!] sich die meisten Übergriffe vor Entwicklungsländern ereignen, küstennah und eindeutig, um Diebstahl zu begehen."⁷⁰

Obwohl sich auch heute noch ein Großteil der Piratenattacken vor Entwicklungsländern ereignet und die Motive die gleichen sind, so trifft zumindest das Attribut der Küstennähe nicht länger zu. Selbst die offene See stellt für moderne Piraten kaum mehr ein Hindernis dar.

4.1 Moderne Piraterie in Somalia

Wie bereits erwähnt begann die Moderne Piraterie in Somalia in den 1990er Jahren mit dem Sturz Siad Barres. Die Ursachen dafür sind vielfältig und werden im Folgenden noch genauer untersucht.

Fakt ist, dass zu Beginn der Piraterie vor der Küste Somalias vor allem der einheimische Küstenverkehr und kleinere Handelsschiffe betroffen waren. Eigel Wiese zufolge sind jedoch auch die Reeder selbst mitverantwortlich für die rasante Entwicklung der Piraterie in diesem Gebiet.⁷¹

⁶⁸ Vgl. Höhne, Markus V. (2007a): Die vorkoloniale Geschichte am Horn von Afrika. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 15.
<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtiinternet5.pdf>
[Zugriff: 18.07.2009]

⁶⁹ Vgl. Cordingly (1997): S. 11.

⁷⁰ Cordingly (1997): S. 237.

⁷¹ Vgl. Wiese, Eigel (2010): Piraterie: Neue Dimension eines alten Phänomens. Hamburg: Koehlers. S. 47.

"Als Gegenreaktion auf die Angriffe erkaufte sich Reedereien zeitweise gewissermaßen Durchfahrtsrechte. Sie statteten ihre Kapitäne in einigen Fällen mit gut gefüllten, rot gestrichenen Geldkoffern aus, die über Bord geworfen wurden, wenn bewaffnete Schnellboote nah genug herangekommen waren. Schwimmkörper hielten sie über Wasser. Damit niemand von der Besatzung das Geld für sich behalten konnte und hinterher behauptete, es sei Piraten zugeworfen worden, mussten die Besatzungen die Angriffe fotografieren und die Bilder als Beleg präsentieren. Als ein so risikoloses Geschäft blühte die Piraterie auf und zog junge Männer aus der gesamten Region an."⁷²

Zwischen 2001 und 2004 stagnierte die Piraterie am Horn von Afrika, und es kam kaum noch zu Überfällen. Murphy führt dies vor allem auf die Präsenz der amerikanischen *Combined Task Force (CTF) 150* zurück, die zu dieser Zeit die Gewässer auf der Suche nach Mitgliedern der *Al-Qaida* durchkämmte. Diese Entwicklung war jedoch nicht von Dauer, denn im Jahr 2005 wurde die Piraterie an der Küste Somalias wieder verstärkt aufgenommen.⁷³

Im Jahr 2006 kam es schließlich zu entscheidenden Veränderungen was die Piraterie in Somalia betrifft. *Die Union of Islamic Courts (UIC)* kam an die Macht und nahm eine strikte Haltung gegenüber der Piraterie ein. Basierend auf der Scharia, wurden harte Strafen für Piraterie erlassen, darunter auch das Abschlagen beider Hände. Durch ihre eigenen Milizen konnte die Einhaltung des Piraterieverbots sichergestellt werden. Ein entscheidender Erfolgsfaktor war dabei, dass sie mit der Durchsetzung direkt an der Quelle, sprich an den Piratenstützpunkten ansetzten. So brachten sie neben Mogadischu auch Harardhere und Hobyo unter ihre Kontrolle. Diese Maßnahmen zeigten ihre Wirkung und die Piratenangriffe gingen im Jahr 2006 stark zurück. Es kam zu lediglich 10 gemeldeten Angriffen in dieser Zeit.⁷⁴

"The ICU [UIC] successfully suppressed the pirates, who had operated under the protection and possible direction of the warlords, by shutting down their bases."⁷⁵

⁷² Wiese (2010): S. 48.

⁷³ Vgl. Murphy (2007): p. 29.

⁷⁴ Vgl. Nincic, Donna (2009): Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension. In: African Security Review, Vol. 18, No. 3, 09/2009, p. 10. <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0C54E3B3-1E9C-BE1E-2C24-A6A8C7060233&lng=en&id=112047> [Zugriff: 28.04.2010]

⁷⁵ Murphy (2007): p. 30.

Die erfolgreiche Kontrolle der *UIC* über die Piraterie war jedoch nicht von langer Dauer. Bereits im Dezember 2006 marschierten äthiopische Truppen in Mogadischu ein und zerschlugen die *UIC* und damit auch ihre erfolgreichen Interventionen gegen die Piraterie. Grund für dieses äthiopische Eingreifen waren die Pläne der *UIC* die Grenzregion Ogaden wieder an Somalia anzugliedern, was für Äthiopien eine Provokation darstellte.⁷⁶ Nachdem die *UIC* die Kontrolle wieder verlor, nahmen ab 2007 auch die Piratenangriffe erneut zu und stiegen seitdem stetig.

Ein besonderes Merkmal der Piraterie in Somalia ist, dass sich hier in erster Linie alles um die Erbeutung von Lösegeld dreht. Während sich die Piraterie in anderen Teilen der Welt, wie etwa auch in Asien, vor allem durch Raub und den anschließenden Weiterverkauf der erbeuteten Ladung auszeichnet, kamen derartige Vorfälle in Somalia nur selten vor.

Justin V. Hastings führt diese Tatsache vor allem auf die politische Situation der Länder zurück. Er stützt sich dabei auf zwei Theoreme:

Erstens, dass sich die Gewässer rund um so genannte „*failed states*“ unverhältnismäßig oft durch Entführungen mit dem Ziel Lösegeld für das Schiff und die Mannschaft zu erpressen auszeichnen, ohne dass dabei die Absicht besteht das Schiff oder die Ladung selbst zu verkaufen.

Zweitens, dass sich die Gewässer rund um so genannte „*weak states*“ unverhältnismäßig oft durch Entführungen mit dem Ziel Schiffe und deren Ladung zu erbeuten auszeichnen.⁷⁷

“From both a political and legal perspective, a “failed state” can be said to possess specific geographical, political, and functional characteristics. Geographically, failed states are essentially associated with internal and endogenous problems, despite incidental cross-border impacts. Politically, failed states face an internal collapse of law and order. Functionally, failed states lack bodies capable of representing them at the international level and lack the capacity for accepting external influence. [...] A failed state possesses no control over the use of force by coordinated institutions, no

⁷⁶ Vgl. Dehéz (2009): S. 118.

⁷⁷ Vgl. Hastings, Justin V. (2009): Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. In: Political Geography, Vol. 28, Issue 4, p. 215.
http://www.cistp.gatech.edu/publications/files/Hastings_Piracy.pdf [Zugriff: 13.04.2010]

functional governmental authority, no security for its residents, and no control of its borders.”⁷⁸

Das Unterscheidungsmerkmal zwischen diesen schwachen Staaten, also *weak states* und den gescheiterten Staaten, den *failed states* besteht vor allem in der Fähigkeit der Machtausübung innerhalb ihres Hoheitsgebiets. Das umfasst auch die Kontrolle der vorhandenen Infrastruktur wie etwa Häfen und Straßen.⁷⁹ Diese Unterschiede in der Machtausübung wirken sich wiederum auf die kriminellen Möglichkeiten innerhalb dieser Staaten aus.

So ist es Hastings zufolge nicht so einfach große Mengen an gestohlenen Waren innerhalb Somalias weiter zu verkaufen, da der Markt diese Mengen nicht aufnehmen kann. Die Piraten haben dadurch ihr Vorgehen an die ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten angepasst.

“Their lack of interest in cargo and the use of overseas financial networks indicate there is not a domestic financial sector to absorb millions of dollars in ransoms, or a large enough market system available within Somalia to absorb the sale of thousands of tons of non-basic commodities, let alone large oil tankers or cargo ships. Whereas the political landscape encourages kidnappings for ransom that require time, the economic landscape discourages operations that require the movement of goods or people on land or the use of commodities markets or functioning port facilities, as ship/cargo seizures do.”⁸⁰

In den so genannten *failed states* wie Somalia sind somit nicht die erforderlichen Netzwerke gegeben, um die Ladung der Schiffe weiterzuverkaufen oder aus den gekaperten Schiffen „Phantomschiffe“⁸¹ nach asiatischem Vorbild zu machen. Das würde ein weitaus komplexeres Vorgehen erfordern. Um ein gekapertes Schiff in ein Phantomschiff zu verwandeln, muss nicht nur ein geeigneter Hafen gefunden werden, der es ermöglicht das Schiff zu übermalen, auch die Frage, was mit der Crew geschehen soll, muss im

⁷⁸ Silva, Mario (2010): Somalia: State failure, piracy, and the challenge to international law. In: Virginia Journal of International Law, Vol. 50, No. 3, pp. 555f. <http://www.vjil.org/wp-content/uploads/2010/03/VJIL-50.3-Silva-Essay.pdf> [Zugriff: 08.06.2010]

⁷⁹ Vgl. Hastings (2009): p. 213.

⁸⁰ Hastings (2009): p. 219.

⁸¹ Pohl, Manfred (2001): Piraterie in Südostasien – ein Gewerbe mit staatlicher Unterstützung? In: Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001, S. 64. http://www.bmlv.gv.at/pdf_pool/publikationen/03_jb01_42_poh.pdf [Zugriff: 18.08.2010]

Vorfeld geklärt werden, da sie in diesem Fall ein Hindernis darstellt und kein essentieller Teil des Vorhabens ist. Darüber hinaus müssen sowohl die entsprechenden Vorrichtungen zum Entladen der Schiffe gegeben sein, sowie die Möglichkeit für die Lagerung der Ladung. Um diese anschließend möglichst schnell weiterzuverkaufen, müssen die dafür nötigen Kontaktnetzwerke gegeben sein. Das wiederum erfordert eine gut funktionierende Infrastruktur, die in *failed states* oft nicht gegeben ist.⁸²

4.2 Ursachen der Piraterie in Somalia

Die Ursachen für die Piraterie in Somalia sind vielfältig. Laut Bjørn Møller, haben "*Push and Pull*" Faktoren zusammen für das wachsende Ausmaß der Piraterie am Horn von Afrika gesorgt.⁸³ Dazu zählen einerseits die sozioökonomische- und andererseits die politische Lage des Landes. Darauf wird im Folgenden noch weiter eingegangen.

4.2.1 Sozioökonomische Faktoren

Einer der *Push* Faktoren ist die für die Bevölkerung schwierige wirtschaftliche und soziale Situation in Somalia. Dazu zählen Armut und Arbeitslosigkeit aber auch ein niedriges Einkommen und die instabile Lage des Landes. Die Bevölkerung war dadurch gezwungen auf anderen Wegen eine Versorgung sicherzustellen, und Kriminelle Aktivitäten wie etwa Piraterie boten eine entsprechende Möglichkeit.⁸⁴

"The average annual income in Somalia is estimated to be US\$650. A single piracy attack can yield US\$10 000 - perhaps more - for a working-level pirate. Because of a lack of economic options, more than a thousand Somali men are associated with organised criminal gangs that are engaged in piracy."⁸⁵

⁸² Vgl. Hastings (2009): pp. 216f.

⁸³ Vgl. Møller, Bjørn (2009b): Piracy off the coast of Somalia. Danish Institute for International Studies (DIIS), DIIS Brief, 01/2009, pp. 1f.

⁸⁴ Vgl. Møller (2009b): pp. 1f.

⁸⁵ Wilson, Brian (2009): Effectively confronting a regional threat: Somali piracy. In: Conflict Trends, Issue 1, p. 13.

Es zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede was die Lebensbedingungen betrifft. Die Bevölkerung im Norden profitiert stark von der verhältnismäßig stabilen Lage etwa in Somaliland und Puntland. Diese politische Sicherheit wirkt sich wiederum positiv auf Bereiche wie Gesundheitsfürsorge, Lebensmittelversorgung, Bildung, Infrastruktur etc. aus. Die andauernden Auseinandersetzungen im Süden des Landes erschweren hingegen eine positive Entwicklung der Lebensumstände der Bevölkerung und der Wirtschaft. Die durchschnittliche Lebenserwartung in Somalia liegt laut *Human Development Index (HDI)* bei 47 Jahren. Die Kindersterblichkeit im Land ist hoch. Die Alphabetisierungsrate bei Erwachsenen liegt bei 17,1%. Das Fehlen staatlicher Strukturen hat zur Privatisierung vieler Bereiche, wie etwa im Gesundheits- und Schulsystem, geführt. Dadurch wird jedoch die ärmere Bevölkerung, die sich diese Versorgung nicht leisten kann, ausgeschlossen.⁸⁶

Interessant ist jedoch, dass gerade Puntland zu zweifelhaftem Ruhm im Rahmen der Piraterievorfälle in Somalia kam. Obwohl politisch stabiler als der Süden des Landes, kommt es hier besonders häufig zu Schiffsentführungen. Eine mögliche Erklärung dafür könnte die Infrastruktur der Region bieten. In Puntland wurde, genau wie in Somaliland, in die Sanierung der Straßen und Häfen investiert, wohingegen diese im Süden durch den Bürgerkrieg stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. Während der Monsunzeit sind einige Häfen nicht nutzbar, was den Handel noch zusätzlich erschwert.⁸⁷ Die für Piraterie bekannten Häfen Eyl und Hobyo werden allgemein den puntländischen Piraten zugerechnet. Doch auch hier kam es in den letzten Jahren zu Veränderungen da sich die Region Galmudug im August 2006 von Puntland abgespalten hat.⁸⁸ Damit liegt der Hafen Hobyo im neuen autonomen Gebiet. Diese erneuten politischen Veränderungen könnten ebenfalls für das verstärkte Auftreten von Piraten an dieser Küste verantwortlich sein.

⁸⁶ Vgl. UNDP: pp. 19, 78f.

⁸⁷ Vgl. UNDP: p. 111.

⁸⁸ Vgl. Academic Dictionaries: Galmudug.

4.2.2 *Illegaler Fischfang/Raubfischerei*

Die ersten Piraten in Somalia waren vermutlich ehemalige Fischer. Den Zusammenbruch der staatlichen Strukturen in Somalia nutzten ausländische Fischtrawler, um illegal vor der Küste des Landes zu fischen. Neben asiatischen und europäischen Hochseetrawlern waren auch afrikanische Schiffe an diesem illegalen Fischfang beteiligt.⁸⁹

Somalia verfügt über reichhaltige Fischbestände. Für den industriellen Fischfang sind vor allem die diversen Thunfischarten vor der somalischen Küste von Bedeutung. Aber auch Makrelen, Sardinen und Sardellen. Diese werden meist in Küstennähe gefangen. Die Erträge unterliegen saisonalen Schwankungen. Der traditionelle Fischfang in Somalia zielt vor allem auf Schnapper, Meerbarbe, Dorade, Hai, Rochen und Barsch ab, da diese Fischarten einen gleichbleibenden Ertrag rund ums Jahr ermöglichen. Besonders Hai wird auch für den industriellen Fischfang zunehmend interessant, sodass nun auch der traditionelle Fischfang durch große Flotten gefährdet ist. Die meisten Fischerdörfer befinden sich nahe der größeren Städte wie Kismayo, Mogadischu, Eyl, Bargal, Bolimog, Las Korey und Berbera also vorwiegend im südöstlichen Teil Somalias. Dies steht im Zusammenhang mit der dort vorherrschenden Bevölkerungsdichte. Mitte bis Ende der 1970er Jahre wurde der Fischfang von *SOMALFISH*, eine Kooperation zwischen Somalia und der UdSSR, betrieben. Danach wurden nur mehr Fischereilizenzen vom somalischen Ministerium für Fischerei und Marine Ressourcen an ausländische Fangschiffe aus Italien, Korea, Spanien, Japan, Griechenland und Ägypten vergeben. Im Jahr 1983 kam es zu einer erneuten Kooperation, diesmal mit Italien. Die *Somali High Seas Fishing Company (SHIFCO)* hatte damit offiziell Zugang zu Somalias exklusiver Wirtschaftszone. Dieses Recht wurde jedoch auch nach dem Regierungszusammenbruch weiter genutzt.⁹⁰

Experten sehen vor allem in dieser illegalen Vergabe von Fischereilizenzen den eigentlichen Ursprung der Piraterie in Somalia.

⁸⁹ Vgl. Mari, Francisco/Heinrich, Wolfgang (2009): Von Fischen, Fischern und Piraten. In: Wissenschaft und Frieden (W&F), 02/2009, S. 13 sowie Dehéz (2009): S. 119f.

⁹⁰ Vgl. United Nations Food and Agriculture Organisation (FAO) (2005): Fishery Country Profile: The Somali Republic. pp.3ff. ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/fcp/en/FI_CP_SO.pdf [Zugriff: 18.08.2010]

„A Taiwanese fishing vessel apprehended off northern Somalia in January 1998 was found to carry a licence of dubious legality, written on ex-Somali government letterhead and signed by a warlord in Mogadishu claiming to represent the previous Barre regime, and providing fishing access rights to demarcated areas of the Somali zone. The bogus licence was issued under an ongoing licensing scheme set up in 1996 to "authorize" foreign-flagged vessels to fish Somali waters in the 24 to 200 nautical mile zone.“⁹¹

So soll sich z.B. ein englisches Unternehmen für Lizenzvergaben Zugang zu somalischen Fischgründen erkaufte haben. Ansprechpartner dabei waren angeblich fünf somalische Clanführer die diese Fischgründe im Gegenzug für Lizenzgebühren freigaben.⁹²

Laut Angaben der *Food and Agriculture Organisation der UN (FAO)* aus dem Jahr 2005 sind ca. 700 ausländische Schiffe an dem illegalen Fischfang beteiligt. Diese unkontrollierte Ausbeutung der Fischbestände hat dadurch auch negative Auswirkungen für die somalischen Fischer.⁹³

"Die Einnahmen der iuu-Flotten (»illegal, unreported and unregulated«) schätzt die High Sea Task Force weltweit auf 4 bis 9 Milliarden us-Dollar pro Jahr; ein Großteil dieser Einnahmen wird im subsaharischen Afrika, vor allem in Somalia erzielt [...], die Einnahmen aus iuu-Fischerei vor Somalia werden von der fao mit 300 Millionen bis eine Milliarde Euro pro Jahr angesetzt.“⁹⁴

Die meisten der ausländischen Fangschiffe fahren unter einem anderen Flaggenstaat. Dies hat einerseits steuerliche Vorteile für die Länder, andererseits lassen sich dadurch auch die Fangquoten umgehen. Diverse Bitten um Hilfe gegen den illegalen Fischfang vorzugehen, wurden seit den 1990er Jahren seitens somalischer Vertreter von Fischern, politischer Fraktionen, NGO's oder der *Ministers of Fisheries of Puntland* geäußert. Doch

⁹¹ Coffen-Smout, Scott: Pirates, warlords and rogue fishing vessels in Somalia's unruly seas. <http://www.chebucto.ns.ca/~ar120/somalia.html> [Zugriff: 04.05.2010]

⁹² Vgl. Coffen-Smout

⁹³ Vgl. FAO (2005): p. 5.

⁹⁴ Mahnkopf, Birgit (2010): Piratenhutz am Horn von Afrika. Zur politischen Ökonomie eines Piratenkonflikts und seiner geopolitischen Bedeutung. In: Internationale Politik und Gesellschaft, 01/2010, S. 62. http://library.fes.de/pdf-files/ipg/ipg-2010-1/05_mahnkopf.pdf [Zugriff: 31.03.2010]

die Vereinten Nationen, die Europäische Union, die Afrikanische Union sowie die Arabische Liga versagten bisher ihre Unterstützung.⁹⁵

Fakt ist, dass auch viele europäische Schiffe unter fremder Flagge fahren, um die Fangquoten der EU zu umgehen, wie etwa Frankreich oder Spanien, die zum Teil unter der Flagge Belizes fahren. Andere Flaggenstaaten die vor Somalia fischen sind Honduras, Japan, Kenia, Korea, Pakistan, Saudi Arabien, Sri Lanka, Taiwan und Jemen. Japan und Sri Lanka haben dabei jeweils Lizenzvereinbarungen mit Somaliland geschlossen.⁹⁶

Durch diese jahrelange Praxis der Raubfischerei wurde den somalischen Fischern nach und nach die Lebensgrundlage entzogen und sie begannen mit Waffen auf die ausländischen Fischtrawler zu feuern und schließlich ihrerseits Geld für "Fischereilizenzen" zu erpressen. Wenn diese Lizenzen nicht beglichen werden konnten, bestand die Gefahr der Entführung der Crew. Daraus entwickelte sich im Laufe der Zeit ein einträgliches Geschäft mit vergleichsweise niedrigem Aufwand und einer riesigen Gewinnspanne.⁹⁷

Den UN-Schätzungen zufolge, die den Marktwert des illegalen Fischfangs vor Somalia auf ca. 300 Millionen US-Dollar beziffern, wurden im Jahr 2008 ca. 120 Millionen US-Dollar an Lösegeld für entführte Schiffe bezahlt.⁹⁸

"Sie [Somalier] verstehen Piraterie weniger als kriminellen Akt, sondern vielmehr als eine indirekte Form der Besteuerung der internationalen Handelsmarine für die illegale Fischerei. Manche Piratengruppen sahen sich sogar ausdrücklich als Ersatz für eine somalische Marine. In den vergangenen 15 Jahren hat sich daraus allerdings eine weitere somalische Kriegsindustrie entwickelt, die sich unter den derzeit herrschenden Bedingungen weiter professionalisiert und ihre Gewinne zu maximieren versucht."⁹⁹

⁹⁵ Vgl. Mahnkopf (2010): S. 63f.

⁹⁶ Vgl. Coffen-Smout

⁹⁷ Vgl. Menkhaus, Ken (2009a): Dangerous Waters. In: Survival, Vol. 51, No. 1, p. 22.

⁹⁸ Vgl. Mari/Heinrich (2009): S. 13. sowie Dehéz (2009): S. 119f.

⁹⁹ Dehéz (2009): S. 120.

Diese Professionalisierung der Piraterie zu einem immer lukrativer werdenden Geschäft sorgt jedoch für immer mehr Besorgnis. Die Piraterie hat damit die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, die dem illegalen Fischfang vor der Küste Somalias versagt geblieben ist.

4.2.3 Naturkatastrophen

Besonders nach dem Tsunami vom 26. Dezember 2004 verschlechterte sich die Lage der Küstenbewohner zunehmend. Mehr als 300 Menschen wurden getötet und noch viele mehr verloren ihre Lebensgrundlage, da ihre Häuser, Fischerboote und Fischereiausrüstung zerstört wurden. Schätzungen zufolge litten 18.000 Haushalte unter den Folgen des Tsunami. Davon betroffen war ein Küstenstreifen von 650 km Länge zwischen Xaafun in der Bari Region und Garacad in der Mudung Region. In diesem Gebiet liegt auch die Piratenhochburg Eyl.

Der Tsunami war für die Bevölkerung Somalias ein zusätzliches Glied in einer Reihe von ökologischen Problemen. Die vorhandenen Ressourcen des Landes werden kontinuierlich ausgebeutet, was sich zunehmend als problematisch erweist. Es kommt zur Abholzung der Wälder, was zur Desertifikation des Landes beiträgt. Besonders für die Küstengebiete hat diese Abholzung der Mangrovenwälder dramatische Auswirkungen, da sie als natürlicher Schutz vor Tsunamis dienen. Von der Abholzung ist auch die Stadt Kismayo betroffen, ebenfalls ein beliebter Piratenstützpunkt. Durch den Tsunami wurde auch die Trinkwasserversorgung der Küstengebiete unterbrochen. Durch die Flutwelle wurden Brunnen überspült und durch Sand, Schmutz und Salzwasser verschmutzt. In einem von Dürreperioden geplagten Land wie Somalia stellt dies eine ernst zunehmende Gefahr dar. Neben der Verwüstung und Verschmutzung, die der Tsunami entlang der Küstengebiete verursachte, kam es durch die Flutwelle auch zu Erosion.

Zusätzlich zu den natürlichen Ursachen der Verwüstung trägt auch der andauernde Bürgerkrieg zur Zerstörung des Landes bei. Die Bevölkerung Somalias hat dadurch gleich in mehrfacher Hinsicht zu leiden.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Vgl. United Nations Environment Programme (UNEP): National Rapid Environmental Desk Assessment – Somalia. Pp. 128ff.

Während es im Jahr 2004 nur zwei Piratenattacken gab, so wurden ein Jahr nach dem Tsunami bereits 35 Attacken gemeldet.¹⁰¹ Diese Zahlen zeigen deutlich, welche Auswirkungen diese Naturkatastrophe auf die Lage der Küstenbevölkerung hatte. Hinzu kam, dass Somalia seit 2002 unter einer extremen Dürreperiode litt, die bis zum Jahr 2006 anhielt.¹⁰² In dieser Zeit verloren viele Somalis ihr Vieh, und damit auch einen großen Teil ihres Einkommens.

4.2.4 Giftmüllverklappung

Die illegale Verklappung von Giftmüll vor der somalischen Küste hat ebenfalls negative Auswirkungen auf die Bewohner der Fischerdörfer entlang der Küste. Diese Praxis begann bereits in den 1980er Jahren und setzt sich bis heute fort. Die Giftmüllexporte bestehen aus den verschiedensten toxischen Elementen, darunter Uran, Blei, Quecksilber, Kadmium, sowie Abfälle von Krankenhäusern und der Industrie. Durch die Kraft des Tsunami wurde dieser Giftmüll an die Strände in Hobyo und Warsheik gespült. In Folge dessen litten viele Küstenbewohner an Atemwegsinfektionen, Blutungen, Hautausschlägen, etc. oder starben nachdem sie die giftigen Dämpfe eingeatmet hatten. Es kam bereits durch den Tsunami zu einer Kontaminierung des Grundwassers durch das Salzwasser des Meeres. Durch die Giftmüllabfälle ist das Grundwasser noch zusätzlich gefährdet.¹⁰³

Somalia bietet sich aus mehreren Gründen für die Giftmüllverklappung an. Mohamed nennt hierfür:

1. Die politische Situation Somalias
2. Die Kostenvorteile bei der Entsorgung von Giftmüll in einem Entwicklungsland wie Somalia

http://www.unep.org/bh/Publications/Somalia/TSUNAMI_SOMALIA_LAYOUT.pdf [Zugriff: 12.04.2010]

¹⁰¹ Vgl. Struwe (2009): p. 18.

¹⁰² Vgl. Lennox, Patrick (2008): Contemporary Piracy off the Horn of Africa. Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, p. 8.
<http://www.cdfai.org/PDF/Contemporary%20Piracy%20off%20the%20Horn%20of%20Africa.pdf> [Zugriff: 27.01.2010]

¹⁰³ Vgl. UNEP: p. 134.

3. Die geographisch vorteilhafte Lage Somalias und die dadurch entstehende Kosten- und Zeitersparnis bei der Entsorgung
4. Das öffentliche Bewusstsein für die Giftmüllverklappung war aufgrund des herrschenden Bürgerkriegs kaum gegeben
5. Eigeninteressen von Einzelpersonen – Politiker und Geschäftsleute die die Giftmüllentsorgung im Austausch für schnelles Geld befürworteten [Übersetzung E.B.]¹⁰⁴

Im Jahr 1992 wurde schließlich bekannt, dass europäische Firmen mit somalischen Warlords Verträge über die Giftmüllentsorgung abgeschlossen hatten. Die Tatverdächtigen in diesem Fall waren Italienische und Schweizer Firmen. Das *United Nations Environment Programme (UNEP)* untersuchte diese Anschuldigungen im Jahr 1997, der Report wurde jedoch nicht veröffentlicht. Die italienische Zeitung *Famiglia Christiana* schaffte es jedoch an diesen Report zu gelangen und machte Teile davon der Öffentlichkeit zugänglich. Dabei zeigte sich, dass die Giftmüllentsorgung nicht nur auf die Küstengebiete beschränkt war, sondern auch innerhalb Somalias stattfand. In einem Vertrag aus dem Jahr 1991 wurde den Firmen *Achair Partners* und *Progresso* erlaubt ein 10 Millionen Tonnen Giftmüll-Lager in Somalia zu errichten, mit einem jährlichen Volumen von 500.000 Tonnen. Der Vertragswert lag bei 80 Millionen Dollar und bestand zwischen den beiden Firmen und örtlichen Politikern.¹⁰⁵

4.2.5 Sonstige Faktoren

Einer der *Pull* Faktoren für den Anstieg der Piraterie in Somalia ist laut Møller die Unfähigkeit der somalischen Übergangsregierung durch eine funktionierende Marine oder Polizei für Ordnung zu sorgen. Dadurch kann sich die Piraterie in Somalia problemlos entfalten. Der dichte Warenverkehr am Golf von Aden zählt ebenfalls zu den *Pull* Faktoren. Da dieser jedoch über einen konstanten Zeitraum gleichmäßig verläuft, kann dadurch alleine nicht der plötzliche Anstieg der Piraterie in Somalia erklärt werden. Nachdem jedoch den

¹⁰⁴ Vgl. Mohamed, Abdullahi Elmi (2001): Somalia's degrading environment: Causes and effects of deforestation and hazardous waste dumping in Somalia. <http://www.somwe.com/Essay.html> [Zugriff: 12.04.2010]

¹⁰⁵ Vgl. Mohamed (2001)

Schiffen des World Food Programme Begleitschutz durch französische Schiffe entlang der östlichen Küste gewährt wurde, sank laut Møller die Zahl der Angriffe in diesem Gebiet. Die Angriffe verlagerten sich daraufhin auf die nördlichen Küsten. Als letzten *Pull* Faktor nennt Møller schließlich den erfolgreichen Operationsmodus der Piraten. Diese wissen genau, wie sie am besten vorgehen. Durch die Zahlung von Lösegeld wird diese Vorgehensweise nur bestätigt und führt zur Fortsetzung der Angriffe.¹⁰⁶

Somalia verfügt mit einer Küstenlinie von 2.720 Kilometer über die längste Küste Afrikas. Schon allein das Seegebiet zwischen dem Jemen und Somalia umfasst 1,1 Millionen Quadratkilometer. Ein Gebiet dieses Ausmaßes ist naturgemäß schwierig zu überwachen, und so bieten sich den somalischen Piraten trotz der verstärkten Präsenz von Kriegsschiffen in diesem Gebiet immer wieder Möglichkeiten für Überfälle.¹⁰⁷

4.3 Die Piraten

Obwohl im Allgemeinen davon ausgegangen wird, dass die ersten Piraten ehemalige Fischer waren, so ist dies heute als einziges Kriterium unzureichend. Raymond Gilpin unterscheidet zwischen 3 Kategorien von Piraten:

„Three broad categories of pirates could be identified: battle-hardened clan-based militia, youth looking for quick money to finance plans (like marriage or emigration) and fishermen who are forcibly recruited for their navigational skills.“¹⁰⁸

In der Tat sind die meisten der somalischen Piraten zwischen 20 und 30 Jahre alt. Es mangelt nicht an Freiwilligen, da viele aufgrund der schlechten Lage im Land arbeitslos sind und einer schnellen Verbesserung ihrer Lebensumstände nicht abgeneigt sind. Die Piraterie bietet hierfür ein entsprechendes Hilfsmittel. Eine Piratengruppe selbst besteht im Normalfall aus vier bis sechs Personen. An einem Angriff können mehrere Gruppen zur selben Zeit beteiligt sein. Durch die Verteilung auf mehrere *skiffs* steigt die Wahrscheinlichkeit, dass es einer

¹⁰⁶ Vgl. Møller (2009b): pp. 1f.

¹⁰⁷ Vgl. Janata, Martin (2009): Die vielen Gesichter von Somalias Piraten: Die Bekämpfung der Piraterie im Golf von Aden. In: International, 11/2009, S. 15.

¹⁰⁸ Gilpin, Raymond (2009): Counting the costs of Somali piracy. United States Institute of Peace Working Paper. p. 6. http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf [Zugriff: 27.01.2010]

Gruppe gelingt an Bord eines Zielobjekts zu gelangen. Die anderen dienen somit als Ablenkungsmanöver, um den Erfolg einer Operation zu maximieren. Ist es einer der Gruppen gelungen an Bord zu gelangen und die Mannschaft zu überwältigen, so folgen die anderen Gruppen nach. Selbst bei den weniger gut organisierten Piratengruppen gibt es dennoch eine Hierarchie. So genannte „Piratenbosse“ versorgen die einzelnen Gruppen mit Booten, Waffen und der nötigen Ausrüstung. Sie sind jedoch nicht direkt an den Angriffen beteiligt. Bei einer erfolgreichen Entführung erhalten sie einen Teil des Lösegeldes.¹⁰⁹

Die Piratenhierarchie unterteilt sich weiter in Piraten, die direkt an Angriffen beteiligt sind und versuchen an Bord eines Schiffes zu gelangen und in Piraten, deren Aufgabe in erster Linie darin besteht, die Crew eines bereits überwältigten Schiffes zu bewachen. Schätzungen zufolge verdienen Erstere im Schnitt um die 30 000 US-Dollar, Letztere um die 20 000 US-Dollar pro Entführung. Die Anteilshöhe richtet sich dabei natürlich immer nach dem bezahlten Lösegeld. Wachen, die ein entführtes Schiff im Hafen beaufsichtigen, verdienen meist nur einen Bruchteil des Lösegeldes (ca. 1.000 US-Dollar). Für somalische Verhältnisse ist jedoch auch dieser Betrag noch beachtlich. Bei einem ertrunkenen Piraten wurde ein Lösegeldanteil von gar 150 000 US-Dollar gefunden.¹¹⁰

4.3.1 Piratenstützpunkte und Piratengruppen

Bekanntere "Piratenester" sind die somalischen Hafenstädte *Haradhere*, *Hoby*, *Eyl* und *Bosasso*. Hier hat sich laut Wim Dohrenbusch neben dem Piratentum auch eine eigene Dienstleistungsindustrie entwickelt, die Vermittler, Köche, Boten und Wachen mit einschließt.¹¹¹ Es sind also nicht nur die Piraten selbst, die von den Entführungen profitieren.

¹⁰⁹ Vgl. Gilpin (2009): p. 7.

¹¹⁰ Vgl. Struwe (2009): p. 17.

¹¹¹ Vgl. Dohrenbusch, Wim (2009): Die Korsaren aus einem zerfallenen Staat.
<http://www.tagesschau.de/ausland/piraten348.html> [Zugriff: 10.08.2009]

"Die Banden – die Expertengruppe des UN-Beauftragten für Somalia geht von zwei Hauptgruppen in Eyl und Harad[h]ere aus – lernen ständig dazu und werben fortlaufend neue Helfer an. Eine Vielzahl kleinerer Gangs operiert u.a. von Bossasso, Quandala, Caluula, Bargaal, Hobyo, Garad und Mogadischu aus. UN-Generalsekretär Ban Ki-moon warnt vor der wachsenden Macht der beiden großen Banden, die es mittlerweile mit der militärischen Schlagkraft einiger Bürgerkriegsparteien aufnehmen können."¹¹²

Ein Großteil der Piratenstützpunkte befindet sich im ehemals italienischen Puntland im Nordosten Somalias.¹¹³ Dazu zählen die Städte Eyl, Bossaso, Quandala, Caluula, Bargaal und Garad bzw. Garacad. Hobyo hingegen liegt in der Region Galmudug, die sich im Jahr 2006 von Puntland abgespalten hat. Die Städte Haradhere, Mogadischu und Kismayo liegen im umkämpften Süden des Landes und sind daher keiner selbsterklärten autonomen Region zuzuordnen.

Die puntländische Stadt Eyl ist aus mehreren Gründen ein ideales Versteck für die Piraten. Die geologischen Gegebenheiten bieten den Piraten optimale Rückzugsmöglichkeiten.

"The port and city, separated by canyon with easily defensible draws and spurs, provides natural advantages to the pirates. Hostage crews, normally guarded by dozens of pirates, are difficult for international forces to locate and can be easily moved. The terrain makes it easy to spot approaching forces and to hide readily accessible weapons caches. Furthermore, not far from the city lies the pirates' mountain base known as Bedey."¹¹⁴

Die Stadt Bedey dient den Piraten nicht nur als weitere Basisstation, hier werden dem Piraten Abdi Garad zufolge auch die Angriffe besprochen und interne Probleme gelöst.¹¹⁵

¹¹² Stehr (2004): S. 64.

¹¹³ Vgl. Dehéz (2009): S. 117.

¹¹⁴ Clark, Joseph R. (2009): East African Piracy. The George Washington University Homeland Security Policy Institute, Issue Brief, 08.07.2009, p. 5.
http://www.gwumc.edu/hspi/policy/IssueBrief_EastAfricanPiracy.pdf [Zugriff: 04.06.2010]

¹¹⁵ Vgl. Abdinur, Mustafa Haji (2009): Life in Somalia's pirate army. Agence France-Presse, 30.04.2009. <http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=1549233> [Zugriff: 16.06.2010]

Die beiden bekanntesten Piratengruppen sind die "*National Volunteer Coastguard*" unter dem Kommando von Garaad Mohamed und die "*Somali Marines*" unter dem Kommando von Sheikh Yusuf Mohamed Siad. Erstere operieren von der südsomalischen Stadt Kismayo aus, letztere unter anderem aus Marka, ebenfalls im Süden Somalias gelegen.

Während viele der existierenden Piratengruppen ohne eine klare Strukturierung operieren, zählen die *Somali Marines* zu einer der bestorganisierten Gruppen mit einer klaren Hierarchie vom Flottenadmiral, Admiral zum Vizeadmiral. Darüber hinaus verfügen sie über einen eigenen Zuständigen für Finanzgeschäfte.¹¹⁶

Im November 2008 veröffentlichte die *International Expert Group on Piracy off the Somali Coast* ihren Abschlussbericht, in dem bereits von sechs großen Piratennetzwerken in Somalia ausgegangen wird, die sich jeweils auf ihre Clanzugehörigkeit stützen. So gehören die Piraten aus Eyl dem *Darod* Clan an, hierbei vor allem den Sub-clans der *Isse Mahmuud* und *Leelkase*. Die in Garad operierenden Piraten, ebenfalls *Darod*, setzten sich aus dem Sub-clan der *Omar Mahmuud* zusammen. Hobyo, Haradhere und Mogadischu sind fest in der Hand der *Habargedir*, einem Sub-Clan der *Hawiye*. Hier reicht die Unterteilung noch weiter auf die Ebene der Sub-subclans. So operieren in Hobyo vor allem die *Saad*, *Ayr* und *Suleiman*, in Haradhere ebenfalls die *Ayr*, *Suleiman* und zusätzlich noch die *Sarur*. Die Hauptstadt Mogadischu ist fest in der Hand der *Ayr*.¹¹⁷

Es gibt Vermutungen darüber, dass einige Gruppen Verbindungen sowohl mit Verwaltungsvertretern Puntlands, als auch mit der somalischen Übergangsregierung pflegen. Wie weit diese Verbindungen jedoch genau reichen, ist unklar.¹¹⁸

Die Stadt Haradhere ist ebenfalls als Stützpunkt der *Somali Marines* bekannt. In Puntland wird auch die Stadt Dhighili von den Piraten für ihre Zwecke genutzt. Hier wurde etwa der am 1. April 2007 gekaperte Frachter *MV Nimattulah*

¹¹⁶ Vgl. Global Security: Pirates. <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>
[Zugriff: 14.07.2009]

¹¹⁷ Vgl. Gilpin (2009): p. 7.

¹¹⁸ Vgl. Janata (2009): S. 14.

festgehalten.¹¹⁹ Für die Entführung der französischen Yacht *Le Ponant* war wiederum eine als *Costy Guards* bekannte Piratengruppe verantwortlich. Diese Gruppe existiert seit mehr als 16 Jahren und soll drei- bis vierhundert Personen umfassen. Ihr Jagdgebiet umfasst einerseits das Rote Meer, andererseits den Indischen Ozean. Die Ausbildung zum Piraten dauert bei den *Costy Guards* sechs Monate. Danach steigt man, je nach Anzahl der absolvierten Überfälle, in der Hierarchie der Gruppe stetig auf.¹²⁰

Weitere namentlich bekannte Gruppen sind die aus Eyl operierende Gruppe *Saving the Somali Sea*¹²¹ sowie die Gruppe *Central Region Coast Guard*¹²², die sogar über ihre eigene Internetseite Werbung für ihre Sache macht.

Es fällt auf, dass die meisten Gruppennamen, die von den Piraten gewählt wurden, einen „offiziellen“ Eindruck vermitteln sollen, was durch die Wortwahl wie „Küstenwache“ oder „Marine“ noch unterstrichen wird. Es gibt Vermutungen darüber, dass zumindest ein Teil der Piraten im Vorfeld bereits eine Ausbildung in der früheren somalischen Marine absolviert hat oder aber durch ausländische Sicherheitsfirmen ausgebildet wurde, um dem illegalen Fischfang Einhalt zu gebieten. Auf diese semi-offiziellen Stellung berufen sich viele der Gruppen auch heute noch.¹²³

Innerhalb der einzelnen Piratengruppen scheint es auch Verhaltensregeln zu geben, nach denen die Piraten agieren. Bei einem Verstoß gegen diese Regeln werden die einzelnen Fälle in der Stadt Bedey untersucht und gegebenenfalls bestraft.¹²⁴

¹¹⁹ Vgl. Murphy (2007): p. 30.

¹²⁰ Vgl. Wiese (2010): S. 69f.

¹²¹ Bengali, Shashank (2008): What's it like to be a pirate? In dirt-poor Somalia, pretty good. McClatchy, 18.12.2008. <http://www.mcclatchydc.com/2008/12/18/58111/whats-it-like-to-be-a-pirate-in.html> [Zugriff: 01.06.2010]

¹²² Central Region Coastguard. <http://centralregioncoastguard.com/readMORE.html> [Zugriff: 17.08.2010]

¹²³ Vgl. Ploch, Lauren [u.a.] (2009): Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service, 09/2009, p. 7. <http://www.fas.org/sqp/crs/row/R40528.pdf> [Zugriff: 26.04.2010]

¹²⁴ Vgl. Abdinur (2009)

4.3.2 Verhaltenskodex der Piraten

Die Verhaltensregeln der Piraten umfassen ein breites Spektrum von Vorgaben an die sich die Mitglieder einer Gruppe halten müssen. Das Vermeiden von Rivalitäten steht an Oberster Stelle dieses Verhaltenskodex. Sollte ein Pirat einen anderen erschießen, so wird er dem Pirat Mohamed Hidig Dhegey nach automatisch hingerichtet. Bei der Verletzung eines Piraten durch einen anderen wird der Schuldige entlassen und isoliert. Bei der Bedrohung eines Piraten durch die Waffe eines anderen kommt es zu einem fünfprozentigen Abzug bei der Lösegeldverteilung für den Übeltäter.

Der Verhaltenskodex regelt jedoch nicht nur das Verhalten der Gruppenmitglieder untereinander, er befasst sich ebenfalls mit dem Verhalten der Piraten gegenüber der Crew eines gekaperten Schiffes. Sollte ein Crewmitglied von einem Piraten getötet werden, so wird der Schuldige hingerichtet. Sexuelle Übergriffe gegen weibliche Besatzungsmitglieder sind verboten, ebenso Raubzüge an Bord des festgehaltenen Schiffes.¹²⁵

Auch die *Costy Guards* sollen dem entführten Kapitän der *Le Ponant* Patrick Marchesseau zufolge über einen derartigen Verhaltenskodex verfügen. Demnach kostet einem Piraten dieser Gruppe die verspätete Rückkehr vom Landgang 100 Dollar, Ungehorsam und unnötiges Abfeuern der Waffe 500 Dollar. Bei Vernachlässigung der Wachpflichten durch Einnicken werden 1.000 Dollar fällig, bei einem unerlaubten Landgang 1.100 Dollar. Sollte eine Geisel angegriffen werden, so beträgt das Bußgeld 2.000 Dollar. Sollte ein Pirat die Gruppe in irgendeiner Art und Weise kritisieren, so wird er mit sofortiger Wirkung ausgeschlossen.¹²⁶

Obwohl es, wie oben gezeigt, Beispiele dafür gibt, dass innerhalb der einzelnen Piratengruppen Verhaltensregeln existieren, so ist nicht bekannt, ob jede der agierenden Gruppen über ein solches Regelwerk verfügt. Schilderungen entführter Schiffsmannschaften zufolge kam es sehr wohl auch zu Raub der persönlichen Gegenstände an Bord. Zumindest in diesem Punkt gibt es also Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen.

¹²⁵ Vgl. Abdinur (2009)

¹²⁶ Vgl. Wiese (2010): S. 70.

4.3.3 *Ausrüstung der Piraten*

Frachtschiffe fahren mit einer durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit von 20 Knoten. Damit ist es für moderne Piraten ein Leichtes sie einzuholen, da sie meist mit schnellen Glasfaserbooten, den so genannten „*skiffs*“, operieren. Aufgrund der Form dieser Boote mit spitzem Bug und flachem Heck stellen Geschwindigkeiten von 30 Knoten und mehr kein Problem für die Piraten dar. Früher wurden die *skiffs* von den Fischern genutzt, da sie sowohl in der Anschaffung als auch für den traditionellen Küstenfischfang gut geeignet sind. Ein *skiff* ist ca. 40 Fuß lang und liegt flach im Wasser, was es für die Piraten ideal macht, da es in den Wellen nicht so leicht auszumachen ist.¹²⁷

Da die Auspuffrohre der *skiffs* unterhalb der Wasseroberfläche angebracht sind, sind sie praktisch lautlos, sodass die Piraten meist das Überraschungsmoment für sich nutzen können. Zur weiteren Standardausrüstung der Seeräuber gehören Maschinengewehre, Sturmgewehre und Pistolen. Doch auch Handgranaten werden mitgeführt. Durch an Seilen befestigte Enterhaken verschaffen sich die Piraten Zugang zu den Schiffen. Bei der schwer überschaubaren Größe von Containerschiffen und Supertankern ist ein Überfall meist unbemerkt möglich.¹²⁸

Zu Beginn wurde lediglich mit *skiffs* Jagd auf größere Schiffe gemacht, doch deren Reichweite stellte sich bald als unzureichend heraus. Den Piraten wurde schnell klar, dass sie durch den Einsatz so genannter „*Mutterschiffe*“ den Zugang zu möglichen Zielobjekten noch vergrößern konnten. Als Mutterschiffe dienen in erster Linie Fischtrawler, die von den Piraten gewaltsam übernommen werden. Ziel ist in diesem Fall jedoch nicht Lösegeld für die Mannschaft zu erpressen, sondern das Schiff selbst. Es wird dann sowohl als Ablenkung, als auch als kurzzeitige Basis genutzt. Durch die Trawler können die Piraten für längere Zeit bequem Ausschau nach möglichen Opfern halten ohne dabei sofort die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Während *skiffs* alleine bei einer Schiffsmannschaft sofort sämtliche Alarmglocken zum Läuten bringen, ist es im

¹²⁷ Vgl. Gilpin (2009): p. 7.

¹²⁸ Vgl. Mondfeld/Wertheim (2007): S. 313f.

Fall von Fischtrawlern schwer einzuschätzen, ob es sich bei diesen um ein Mutterschiff der Piraten handelt oder doch einfach nur um ein Fischerboot.¹²⁹

Nicht alle somalischen Fischer wurden automatisch zu Piraten. Allerdings verfügten sie nicht nur über das dazu nötige Equipment, auch ihr Wissen und ihre Erfahrung im Umgang auf See erwies sich als ausgesprochen nützlich. Daher wurden Berichten zufolge einige Fischer dazu gezwungen ihre Boote und ihre Ausrüstung den Piraten zur Verfügung zu stellen. In anderen Fällen waren Fischer zwar nicht direkt beteiligt, verliehen ihre Boote und ihre Ausrüstung jedoch an Mächtegernpiraten aus dem Inland, in der Hoffnung auf eine Beteiligung an der Beute.¹³⁰

4.3.4 Operationsgebiete der Piraten

Der Großteil der Piratenangriffe ereignete sich bisher an der östlichen Küste Somalias. Seit 2008 jedoch haben sich die Angriffe weiter in den Norden hinauf verschoben. Bjørn Møller zeigt deutlich, wie wichtig diese Verschiebung des Angriffsgebietes ist, da dadurch auch die Opfer andere sind. Von der Piraterie an den östlichen Küsten ist vor allem die somalische Bevölkerung betroffen, weil vielfach Schiffe mit Hilfslieferungen überfallen werden. Eine gerechte und ausreichende Versorgung der vom Bürgerkrieg betroffenen Bevölkerung kann daher nicht gewährleistet werden. Die Angriffe an der nördlichen Küste Somalias und im Golf von Aden betreffen dagegen in erster Linie die internationale Schifffahrt, die auf den Warenfluss zwischen dem Mittleren Osten, Asien und Europa angewiesen ist.¹³¹

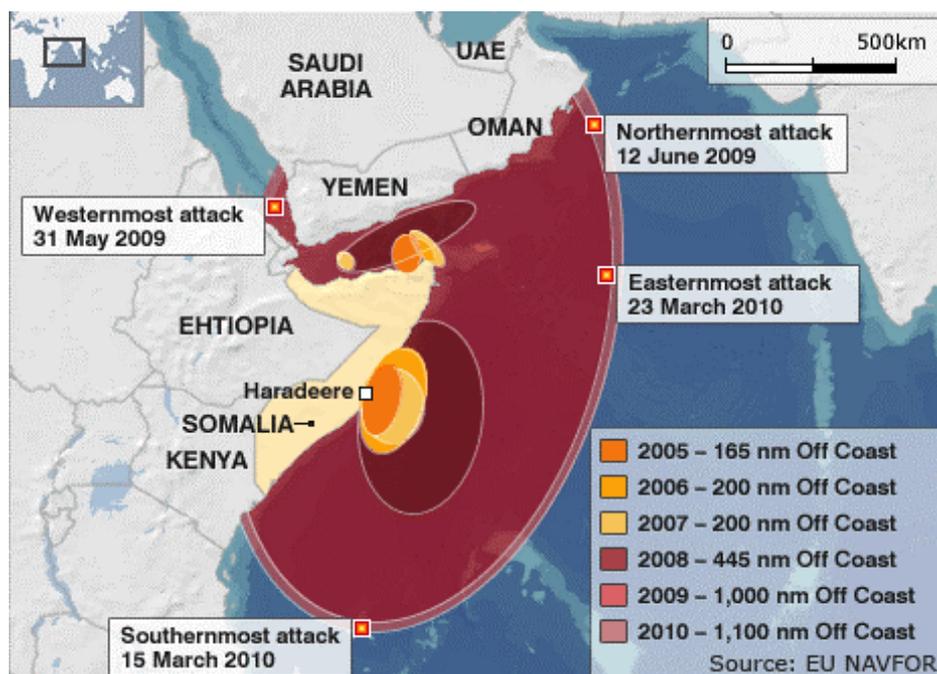
Die folgende Karte zeigt deutlich, wie sich das Angriffsgebiet der somalischen Piraten innerhalb der letzten Jahre vergrößert hat:

¹²⁹ Vgl. Gilpin (2009): pp. 7f.

¹³⁰ Vgl. Ploch (2009): p. 9.

¹³¹ Vgl. Møller (2009b): p. 1.

Abbildung 2



Quelle: <http://www.bbc.co.uk/news/10401413>

Durch die verstärkte Anwesenheit von Kriegsschiffen diverser Nationen am Horn von Afrika kam es ab Mitte März 2009 erneut zu einer Verlegung des Angriffsgebiets der Piraten vom Golf von Aden hin zum "Somali Basin". Dieses Gebiet erstreckt sich über eine weitaus größere Fläche und bietet daher auch bessere Angriffsgebiete.¹³²

Durch den Einsatz von Mutterschiffen hat sich das Operationsgebiet der Piraten weiter vergrößert und reicht nun schon bis zu den Seychellen. Die Mutterschiffe starten meist aus somalischen Häfen wie Bosasso und Mogadischu oder aber aus jemenitischen Häfen wie Al Mukalla und Ash Shihr. Der Jemen wird nicht nur als zusätzlicher Ausgangspunkt für Mutterschiffe genutzt, die Piraten nutzen das Land ebenfalls um Ersatzteile für ihre Schiffe zu beschaffen und aufzutanken.¹³³

¹³² Vgl. Uhl, Andreas (2009): Gemeinsam gegen die Piraten: Mit Atalanta auf Erfolgskurs am Horn von Afrika. In: Internationale Politik (IP), Nr. 6, 06/2009, S. 60.

¹³³ Vgl. Ploch (2009): pp. 9f.

4.3.5 Vorgehen der Piraten

Einer Piratenangriffs-Analyse des *Office of Naval Intelligence (ONI)* zufolge, gibt es bestimmte Faktoren, die für den Erfolg eines Piratenangriffs mitentscheidend sind. Dazu zählen:

- Das Wetter
- Die Geschwindigkeit des Zielobjekts
- Die Auswahl des Zielobjekts
- Die Tageszeit
- Die Ausweitung des Operationsgebiets [Übersetzung E.B.]¹³⁴

Das Wetter spielt für Piratenangriffe eine entscheidende Rolle. Während des Sommer- und Wintermonsuns kommt es seltener zu Überfällen. Das liegt vor allem daran, dass die hohen Wellen und der starke Wind das Manövrieren der kleinen Piratenboote erschweren. Im April und Mai sind die Bedingungen für Piratenangriffe am günstigsten, da das Wetter zu dieser Zeit meist gute Bedingungen für die Angriffe liefert.

Langsame, tief im Wasser liegende Frachter sind bevorzugte Zielobjekte für Piraten. Ein Großteil der bisher angegriffenen Schiffe war mit einer Geschwindigkeit von unter 14 Knoten unterwegs. Doch die Geschwindigkeit allein scheint nicht das Hauptauswahlkriterium für Piraten zu sein. Bei guten Wetterbedingungen wurden auch schon weitaus schnellere Schiffe erfolgreich gekapert. Vermutungen zufolge verfügen die Piraten am Horn von Afrika über Informanten im Ausland, die ihnen die nötigen Informationen zu lukrativen Zielobjekten im Vorfeld übermitteln. Das ist bisher jedoch unbestätigt. Die moderne Ausrüstung der Piraten mit Radar, manchmal sogar mit einem *Automatic Identification System (AIS)* zur Verfolgung von Schiffen, erleichtert ihnen jedoch die Arbeit.

Auch die Tageszeit spielt für Piraten eine Rolle. Die meisten Angriffe erfolgen zwar bei Tageslicht, diese sind jedoch häufig nicht erfolgreich. Es kommt daher zunehmend auch zu Angriffen bei Nacht. Das liegt vor allem daran, dass die

¹³⁴ Vgl. Maritime Administration: Horn of Africa: Threat factors for commercial shipping and forecast of pirate activity through 2009. pp. 1ff.
http://www.marad.dot.gov/documents/Factors_Affecting_Pirate_Success_HOA.pdf [Zugriff: 19.08.2010]

Wahrscheinlichkeit vorzeitig entdeckt zu werden bei Dunkelheit geringer ist als bei Tag, auch wenn es die Operation selbst erschwert.

Das Operationsgebiet der Piraten hat sich langsam aber stetig bis zu den Seychellen ausgeweitet. Angriffe bis zu 910 Nautische Meilen von der Küste entfernt, sind keine Seltenheit mehr. Das lässt sich nicht nur auf gute Wetterbedingungen zurückführen, sondern auch auf den Einsatz von Mutterschiffen.¹³⁵

Raymond Gilpin zufolge besteht eine Piratenoperation aus 7 Phasen:

1. Auskundschaftung und Informationssammlung
2. Koordinierte Verfolgung
3. An Bord kommen und Schiffsübernahme
4. Sichere Zone ansteuern
5. Verhandlungen
6. Lösegeldzahlung
7. Ausschiffung und sichere Fahrt [Übersetzung E.B.]¹³⁶

Eine Attacke selbst, sofern diese nicht im Vorfeld entdeckt und vereitelt wird, dauert im Schnitt nur 15 Minuten.¹³⁷ Die Piraten nähern sich einem Zielobjekt mit ihren kleinen, wendigen Schnellbooten, die je nach Entfernung direkt vom somalischen Festland aus oder aber von den Mutterschiffen aus starten. Dabei sind meist mehrer Boote involviert, die das Zielobjekt aus verschiedenen Richtungen ansteuern und so für die notwendige Ablenkung sorgen. Oft kommen auch Schusswaffen zum Einsatz.¹³⁸

Der Kapitän soll dazu gezwungen werden die Geschwindigkeit des Schiffes zu drosseln, sodass es für die Piraten leichter wird an Bord zu gelangen. Geentert wird meist mit Haken oder Leitern. Es ist daher erforderlich, dass die Piraten möglichst nah an ihr Ziel herankommen, um eine erfolgreiche Übernahme zu gewährleisten. Wenn es den Piraten schließlich gelungen ist, sich Zugang zum

¹³⁵ Vgl. Maritime Administration: pp. 1ff.

¹³⁶ Vgl. Gilpin (2009): p. 8.

¹³⁷ Vgl. Gilpin (2009): p. 8.

¹³⁸ Vgl. National Security Council (2008): Countering piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan. p. 5.

http://www.marad.dot.gov/documents/Countering_Piracy_Off_The_Horn_of_Africa_-_Partnership_Action_Plan.pdf [Zugriff: 18.08.2010]

Schiff zu verschafften, so wird zuerst die Kommandobrücke des Schiffs gestürmt. Es wird dann, wie Mondfeld/Wertheim es nennt, in "befreundete Häfen" gebracht.¹³⁹

"Ein Hafearbeiter, der die Fracht eines Schiffes verrät, kann mit 1.000 Dollar rechnen; ein Kapitän, der sich kaufen lässt, mit 10.000 Dollar; ein Pirat erhält pro Einsatz bis zu 20.000 Dollar. Der Gesamtumsatz der Hintermänner wird weltweit auf einen dreistelligen Milliardenbetrag geschätzt."¹⁴⁰

Die Mannschaft wird währenddessen an Bord des gekaperten Schiffes festgehalten. Im Normalfall werden die Geiseln auch während der Gefangenschaft gut behandelt. Immerhin stellen sie für die Piraten eines der Hauptdruckmittel dar. Je länger sich jedoch die Lösegeldverhandlungen hinziehen, desto mehr steigt auch der Druck auf die Piraten. Obwohl für das physische Wohl der Geiseln gesorgt wird, ist der psychische Druck oft enorm und steigt mit der Dauer der Gefangenschaft. Laut Aussagen des Kapitäns des gekaperten deutschen Frachters *Hansa Stavanger* Krzysztof Koitiuk wurde von den Piraten psychischer Terror auf die Mannschaft ausgeübt. So wurden z.B. Scheinhinrichtungen durchgeführt. Dabei wurden Besatzungsmitgliedern die Augen verbunden, und es wurde ihnen eine Waffe an den Kopf gehalten. Während der Gefangenschaft war der Kontakt zur Familie und zur Reederei per E-Mail oder Telefon zwar erlaubt, er erfolgte allerdings ausschließlich auf Englisch und von den Piraten überwacht. Dieses Aufrechterhalten des Kontakts mit den Bitten der Mannschaft um rasche Hilfe war gleichzeitig natürlich auch ein Druckmittel der Piraten, um die Lösegeldverhandlungen voranzutreiben.

Da sich im Fall der *Hansa Stavanger* die Lösegeldverhandlungen lange hinzogen, wurde auch zu drastischeren Mitteln gegriffen, wie der Verschleppung von vier Crewmitgliedern auf somalisches Festland. Photos der Verschleppten wurden dann an die Familien und an die Reederei geschickt, um den Druck auf letztere zu erhöhen. Auch die Crew des gekaperten ukrainischen Frachters *Faina* berichtete von psychischem Terror. Wann immer sich Militär den Piraten näherte, musste sich die Mannschaft als lebender Schutzschild an Deck aufstellen. Die Entführungsoffer berichteten weiter von den schwierigen

¹³⁹ Vgl. Mondfeld/Wertheim (2007): S. 313ff.

¹⁴⁰ Mondfeld/Wertheim (2007): S. 321.

Lebensbedingungen eingepfercht auf engstem Raum und mit knappem Essen.¹⁴¹

Die Verschleppung von Crewmitgliedern auf das Festland kommt jedoch eher selten vor. Der Wert der Fracht und die Sorge um die Schiffsmannschaft reichen meist aus um Lösegeld von den Reedern zu erpressen.

Bei manchen Piratenattacken, bei denen der Wert des Schiffes selbst unzureichend ist, wird hingegen auch das Festland als Versteck für Geiseln genutzt wie im Falle eines deutschen Ehepaars. Die Yachtbesitzer wurden 41 Tage in den Bergen festgehalten, bis schließlich das Lösegeld bezahlt wurde. Sie berichteten auch davon geschlagen worden zu sein.¹⁴²

4.4 Lösegeld

Während die Mannschaft an Bord festgehalten wird, laufen die Lösegeldverhandlungen bereits auf Hochtouren. Diese werden meist via Mobiltelefon geführt und können sich über Wochen erstrecken. Die Piraten versuchen dabei, soviel Geld wie möglich von den Reedereien zu erpressen. Die Mannschaft und die Ladung der gekaperten Schiffe stellen dabei das bestmögliche Druckmittel dar.

"(...), the negotiators take over, bargaining via cell phone over the course of weeks for ransom from \$500,000 to over one million dollars. Ransom for the ship and crew is the only objective of the pirates. To date, they have shown no inclination to offload contents of the ships, steal the vessels or use the captured ships for acts of terrorism. Ship owners have been willing to pay the ransom because the value of the ship and crew are so much greater."¹⁴³

Die Auszahlung des Lösegelds erfolgt auf verschiedenste Art und Weise. Zu Beginn der Piraterie am Horn von Afrika, als die Lösegeldbeträge noch niedriger waren, wurde in erster Linie *hawala*, ein in der muslimischen Welt

¹⁴¹ Vgl. „121 Tage Angst – Gefangen auf der Hansa Stavanger“ – NDR Reportage vom 09.08.2009.

¹⁴² Vgl. Middleton, Roger (2008): Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars. Briefing paper. Chatham House, pp. 5f.
http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf [Zugriff: 27.01.2010]

¹⁴³ Menkhaus (2009a): p. 23.

beliebtes Geldüberweisungssystem genutzt.¹⁴⁴ Dabei kontaktiert der Auftraggeber einen so genannten *hawaladar*, dem er das zu übermittelnde Geld anvertraut. Dieser *hawaladar* kontaktiert dann wiederum einen *hawaladar* in der Heimatstadt des Geldempfängers, der diesem den Betrag ausbezahlt. Bei dieser Art der Transaktion wird nur eine geringe Gebühr fällig, und sie hinterlässt so gut wie keine Spuren. Grundvoraussetzung dabei ist allerdings das Vertrauen in den *hawaladar*.¹⁴⁵

Mit steigenden Lösegeldbeträgen änderte sich schließlich auch die Zahlungsart. Die Übergabe kann in europäischen Hauptstädten via Geldkoffer erfolgen oder aber auch auf hoher See wie in den meisten Fällen. Dabei wird das Geld entweder per Schlauchboot an den ausgemachten Zielort gebracht oder per Hubschrauber abgeworfen.¹⁴⁶

Sobald die Übergabe des Lösegelds erfolgreich abgeschlossen wurde, verlassen die Piraten das gekaperte Schiff, und die Mannschaft wird freigelassen. Der Anteil der Piraten an der Gesamtsumme des Lösegeldes beträgt etwa 30%. Die Unterstützung an Land durch Helfer und Clanführer wird mit jeweils 10% entlohnt. Dadurch wird durch die Piraterie zum Teil auch die Aufrüstung der Bürgerkriegsmilizen finanziert. Durch den Schutz, den sie den Piratenbanden liefern, profitieren sie von deren Geschäft. Auch die Hintermänner erhalten ihren Teil der Beute. Der Rest fließt in den Kauf besserer Ausrüstung wie z.B. Satellitentelefone, Waffen, GPS, etc. Damit sind die Piraten technisch auf dem neuesten Stand, was ihnen zukünftige Angriffe erleichtert. Ein Teil des Lösegelds wird auch als Schmiergeld für Beamte genutzt.¹⁴⁷

Schätzungen zufolge wurde im Jahr 2008 Lösegeld in Höhe von 20-40 Millionen Dollar für gekaperte Schiffe bezahlt. Die Kosten für die Sicherung der Gewässer vor Somalia durch ausländische Kriegsschiffe übersteigt diese Summe wahrscheinlich jedoch bei Weitem. Im Vergleich zu den Summen, die in

¹⁴⁴ Vgl. Bengali (2008)

¹⁴⁵ Vgl. Jost, Patrick M./Sandhu, Harjit Singh (2000): The hawala alternative remittance system and its role in money laundering. Interpol General Secretariat, Lyon, January 2000. <http://www.interpol.int/public/financialcrime/moneylaundering/hawala/default.asp#2> [Zugriff: 15.06.2010]

¹⁴⁶ Vgl. Dohrenbusch (2009)

¹⁴⁷ Vgl. Stehr, Michael (2009): Chaos am Horn von Afrika. Bürgerkrieg und organisierte Kriminalität sind die Ursachen der Piraterie. In: Internationale Politik (IP), Nr. 6, 06/2009, S. 64f. sowie Janata (2009): S. 14.

Somalia bisher durch Export erwirtschaftet wurden, stellt die Piraterie eine einträgliche Einkommensquelle dar.¹⁴⁸

Die erfolgreichen Piraten investieren ihren Anteil am Lösegeld in die somalische Wirtschaft. So entstehen zunehmend große Villen im Umkreis der Piratenhochburgen und der Absatz an Gebrauchsgütern nimmt zu. Für die normale Bevölkerung bedeutet dies indes, dass sich die Grundstückspreise überproportional schnell erhöht haben. Der Kauf von großen amerikanischen Autos ist ebenfalls beliebt unter den Piraten. Die Infrastruktur und öffentliche Institutionen profitieren hingegen kaum.¹⁴⁹

Es wird immer wieder darüber diskutiert, ob die Zahlung von Lösegeld der richtige Weg im Umgang mit der Piraterie am Horn von Afrika ist, da diese dadurch nur gefördert würde. Den Piraten wird dadurch die Anschaffung immer besserer Ausrüstung ermöglicht, was langfristig auch zu einer Zunahme von Überfällen führt. Obwohl die Sicherheit der Mannschaft höchste Priorität hat, wird durch die Zahlung von Lösegeld das eigentliche Problem nicht gelöst, da Schiffsmannschaften dadurch auch nicht vor zukünftigen Angriffen gefeit sind. Dieser Kreislauf lässt sich nur schwer durchbrechen.

„When considered from a moral viewpoint, there is overwhelming support for not paying ransoms to pirates. Payment will enrich the pirates, so they can afford to continue to commit acts of piracy, and it will provide a positive encouragement for them and others to do so. With any ransom money that they receive they can acquire ever more powerful and more dangerous weapons, and they can purchase sophisticated technology to help them carry out further attacks. On land, an increase in successful piracy attacks will lead to pirates becoming independently wealthy and achieving a higher social status within their province. Making the pirates more powerful than the embattled government is liable to feed corruption. In the long term, the encouragement of further attacks will mean that more crew members will be endangered, which stands in direct contrast to the argument that paying ransom preserves the personal safety of crews.“¹⁵⁰

¹⁴⁸ Vgl. Menkhaus (2009a): p. 23.

¹⁴⁹ Vgl. Gilpin (2009): p. 10.

¹⁵⁰ Knott, John (2010a): United Kingdom: Somalia and the Gulf of Aden: Piracy, terrorism and ransom. Mondaq, 11.01.2010. <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=92048> [Zugriff: 01.06.2010]

Nicht nur die entführte Crew befindet sich bei Lösegeldverhandlungen in Gefahr. Auch die Sicherheitskräfte, die oftmals die Übergabe übernehmen begeben sich in Lebensgefahr. Ein weiteres Argument für die Zahlung von Lösegeld ist neben der Sorge um das Leben der Geiseln auch der wirtschaftliche Nutzen. Je länger ein Schiff festgehalten wird, desto höher sind auch die Ausfallkosten für den Besitzer. Ein Befreiungseinsatz durch Sicherheitskräfte stellt zwar eine mögliche Alternative zur Lösegeldzahlung dar, die Risiken eines solchen Einsatzes sind jedoch beachtlich.¹⁵¹

Würde man die Lösegeldzahlungen doch einstellen, so würde Roger Middleton zufolge wahrscheinlich auch die Piraterie zurückgehen, da den Piraten der Ansporn genommen werden würde. Diese Möglichkeit ist jedoch aus zwei Gründen problematisch. Einerseits müsste dabei wie bereits oben erwähnt in Betracht gezogen werden, dass die Geiseln zu Schaden kommen würden. Andererseits könnte es auf Seite der Piraten zu einer einfachen Änderung der Vorgehensweise nach Asiatischem Vorbild kommen. Anstatt Lösegeld zu erpressen, könnten die Ladung der Schiffe oder gar die Schiffe selbst zum eigentlichen Ziel werden. Das Piratenproblem würde sich dadurch also lediglich verlagern jedoch bei weitem nicht gelöst werden.¹⁵²

4.5 Rechtssprechung

Gemäß Artikel 105 der *UN Convention of the Law of the Sea (UNCLOS)* von 1982 darf jeder Staat selbst gegen Piraten vorgehen, solange dies auf Hoher See und außerhalb der Jurisdiktion eines Staates erfolgt. Die Piraten können dann gemäß den Piraterie- Gesetzen des jeweiligen Staates verurteilt werden.

"On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith."¹⁵³

¹⁵¹ Vgl. Knott, John (2010a)

¹⁵² Vgl. Middleton (2008): p. 11.

¹⁵³ UNCLOS (1982): Part VII, Article 105.

Eine Problematik, die sich aus dieser Formulierung ergibt, ist die Beschränkung der Piraterie auf die „Hohe See“. Damit werden alle Überfälle innerhalb der Hoheitsgewässer eines Landes nicht als Piraterie angesehen, sondern lediglich als „*sea robbery*“, sprich Seeraub. Angriffe dieser Art fallen damit lediglich unter die Jurisdiktion des Staates innerhalb deren Hoheitsgewässer der Überfall geschah.¹⁵⁴

In einem Land wie Somalia, ohne funktionierendes Rechtssystem bleiben derartige Vorfälle damit von vorneherein straffrei. Die Achtung der Hoheitsgewässer eines Landes bedeutet jedoch auch, dass Kriegsschiffe, die auf Hoher See die Möglichkeit haben Schiffe bei Verdacht auf Piraterie zu stellen, innerhalb dieser Zone keinerlei Handlungsspielraum haben, es sei denn sie sind durch eine spezielle Genehmigung, wie im Falle Somalias, dazu befugt. Das bedeutet jedoch auch, dass die somalischen Piraten Schutz in den Hoheitsgewässern eines anderen Staates suchen können, wie etwa in den Hoheitsgewässern des Jemen. Auch die Befugnis selbst spielt beim Aufgreifen von Piraten eine wichtige Rolle. So kann nicht jedes Schiff einfach auf Piratenfang gehen. Nur staatliche Kriegsschiffe oder Militärflugzeuge haben die Befugnis gegen Piraten vorzugehen.¹⁵⁵

„One of the problems is that the limits set by UNCLOS can cause practical impediment to dealing with pirates. For example, only warships and military aircraft on government service can seize a ship on account of piracy and they must have adequate grounds otherwise they will be liable for any loss or damage. Obtaining adequate grounds generally requires a boarding party from the warship to be sent on to the suspected pirate vessel to confirm its criminal intent, which puts them at risk of becoming hostages themselves.“¹⁵⁶

Sollte sich die Vermutung eines Piratenschiffes bestätigen, so müssen die Piraten entweder auf ihrem eigenen Schiff, oder aber auf dem Kriegsschiff in Gewahrsam genommen werden bis geklärt ist, wie weiter mit ihnen verfahren wird. Sie unterstehen dabei der Jurisdiktion des Flaggenstaates des

¹⁵⁴ Vgl. Silva (2010): p. 570.

¹⁵⁵ Vgl. Grierson, Simpson (2008): Modern Day Piracy and International Law. p. 2.
<http://www.simpsongrierson.com/assets/publications/onthecase/ModernDayPiracyDec08.pdf>
[Zugriff: 04.06.2010]

¹⁵⁶ Grierson (2008): p. 2.

Kriegsschiffes, können aber auch an den Flaggenstaat eines angegriffenen Handelsschiffes überstellt werden. Eine dritte Möglichkeit besteht darin, die Piraten aufgrund eines Auslieferungsabkommens an ein Drittland wie etwa Kenia auszuliefern.¹⁵⁷ Ein weiteres Problem, das sich aus der Formulierung ergibt, ist, ob Staaten, die laut oben genannter *UN Convention* dazu befugt sind gegen Piraten vorzugehen, gleichzeitig auch dazu verpflichtet sind. Diese Frage betrifft vor allem Staaten, die keine klaren Gesetze gegen Piraterie haben. Diese könnten daher Völkerrecht verletzen, wenn sie ihrer Bestrafungspflicht nicht nachkommen würden. Aus diesem Grund wird juristisch davon ausgegangen, dass Staaten "nur ein Recht, nicht aber die Pflicht zum Vorgehen gegen Piraten"¹⁵⁸ haben. Sollte es also zu einer strafrechtlichen Verfolgung von Piraterie kommen, so ist diese ausschließlich Landessache und unterliegt der innerstaatlichen Gesetzgebung.¹⁵⁹ Besonders die Frage nach der Zuständigkeit führt oft zur Freilassung vieler Piraten, da unklar ist wie weiter mit ihnen verfahren werden soll.

„Overall, the proportion of captured pirates who have been released is high. From August 2008 until early July 2010 the naval forces encountered 1,129 pirates. Of these, 638 (56.5 per cent) were apprehended but later released; 478 were detained; and 13 were killed. During the same period, 78 pirate vessels were destroyed and 20 were confiscated, and a large number of weapons were destroyed.“¹⁶⁰

Am 2. Juni 2008 verabschiedete das *UN Security Council* die Resolution *UNSCR 1816*. Durch diese Resolution konnten verdächtige Schiffe auch innerhalb der Hoheitsgewässer Somalias überprüft werden. Diese Überprüfung kann jedoch nur von Schiffen jener Staaten durchgeführt werden, welche die somalische Übergangsregierung im Vorfeld dazu ermächtigt hat.¹⁶¹

¹⁵⁷ Vgl. Guilfoyle, Douglas (2010): Counter-piracy law enforcement and human rights. In: *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 59, p. 152.

http://www.law.ed.ac.uk/file_download/communities/204_d%20guilfoyle%20-%20counter%20piracy.pdf [Zugriff: 04.06.2010]

¹⁵⁸ Sattler (1971): S. 45.

¹⁵⁹ Vgl. Sattler (1971): S. 45f.

¹⁶⁰ Knott, John (2010b): New strategies and ideas for countering piracy off Somalia; piracy prosecutions; human rights issues. *Idarat Maritime*, 22.07.2010.

<http://www.idaratmaritime.com/wordpress/?p=261> [Zugriff: 29.08.2010]

¹⁶¹ Vgl. Møller (2009b): pp. 2f.

Am 14. Januar 2009 kam es zu einem Treffen zwischen Kontaktgruppen mehrerer Länder, darunter auch Repräsentanten aus Dschibuti, Ägypten, Kenia, Oman, Saudi Arabien, Somalia und dem Jemen. Ziel des Treffens war unter anderem, den Informationsaustausch und die Koordination von Anti-Piraterie Operationen zu verbessern sowie bessere rechtliche Rahmenbedingungen für die Festsetzung und Strafverfolgung von Piraten zu schaffen.¹⁶²

4.5.1 *Rechtssprechung in Kenia*

Um die Strafverfolgung von Piraten zu vereinfachen, besteht seit dem 6. März 2009 ein Abkommen zwischen der EU und Kenia. Festgesetzte Piraten werden dadurch an Kenia ausgeliefert, vor Gerichte gestellt und gegebenenfalls verurteilt. Grausame, entwürdigende Strafen wie etwa auch die Todesstrafe, wurden von vorneherein durch die EU ausgeschlossen. Weiters wurde eine Liste mit Rechten der Angeklagten erstellt, an die sich die kenianische Rechtssprechung halten muss.¹⁶³

Zu diesen Rechten zählen unter anderem das Recht auf einen fairen, öffentlichen Prozess innerhalb einer angemessenen Frist, das Recht bei der Verhandlung anwesend zu sein, das Recht auf einen Rechtsbeistand, das Recht die Beweise zu untersuchen sowie die Möglichkeit eine entsprechende Verteidigung auszuarbeiten.¹⁶⁴

Das Rechtssystem in Kenia basiert auf einem Dreistufensystem. An unterster Stelle stehen dabei die Gerichtshöfe, gefolgt vom Obersten Gerichtshof und schlussendlich dem Berufungsgericht.¹⁶⁵

¹⁶² Vgl. Wilson (2009): p. 14.

¹⁶³ Vgl. Uhl (2009): S. 59 sowie Janata (2009): S. 15.

¹⁶⁴ Vgl. Guilfoyle (2010): p. 165.

¹⁶⁵ Vgl. Gathii, James Thuo (2009): Jurisdiction to prosecute non-national pirates captured by third states under Kenyan and international law. p. 5.
http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1015&context=james_gathii [Zugriff: 08.06.2010]

„At the bottom are subordinate courts [...] Appeals of all criminal, civil and customary law cases heard in these subordinate courts lie [sic!] to the High Court of Kenya, the second tier in Kenya's judicial system. The High Court can also call for review of any cases heard in the subordinate courts, and it enjoys original unlimited jurisdiction over all cases in the country. Appeals on questions of law from the High Court go the Court of Appeal, the highest court in the country. The Chief Justice sits on both the High Court and Court of Appeals.“¹⁶⁶

Das besondere am Kenianischen Rechtssystem ist, dass laut Strafgesetzbuch Piraterie nicht nur innerhalb der Hoheitsgewässer Kenias, sondern auch auf Hoher See gleichermaßen strafbar ist. Das kenianische *Merchant Shipping Law* geht somit noch einen Schritt weiter als die *UN Convention of the Law of the Sea (UNCLOS)* oder die *Convention on Suppression of Unlawful Acts on the Sea (SUA)*. Hinzu kommt, dass dieses Gesetz universell anwendbar ist, da es keine Rolle mehr spielt, wo und von wem Piraterie begangen wurde. Eine direkte Verbindung zu Kenia ist somit nicht erforderlich.¹⁶⁷

Ein Problem der Gerichtsverhandlungen in Kenia besteht jedoch in der Anwesenheitspflicht. Die Zeugen eines vereitelten Piratenangriffs müssen laut kenianischem Recht bei der Verhandlung anwesend sein. Das betrifft unter Umständen gleich mehrere Personen, wie etwa den Kapitän des attackierten Schiffes, Einsatzkräfte der Hilfsmannschaften, Crewmitglieder etc. Der Zeit- und Kostenaufwand bei einem Prozess ist damit nicht zu unterschätzen. Ein Vorteil der Prozessabwicklung in Kenia besteht jedoch darin, dass dem Gesetz nach nicht nur die Piraten zur Rechenschaft gezogen werden können die auf frischer Tat ertappt wurden, sondern auch die Hintermänner und Mitverschwörer sofern diese ausgeforscht werden können.¹⁶⁸

Durchschnittlich beginnt ein Prozess in Kenia nach ca. sechs Wochen. Den angeklagten Piraten steht dabei ein Rechtsbeistand zur Seite. Weiters sind auch noch Dolmetscher anwesend. Die EU unterstützt Kenia außerdem durch Gelder und Computer sowie durch diplomatische Beobachter, die an den

¹⁶⁶ Gathii (2009): p. 5.

¹⁶⁷ Vgl. Gathii (2009): pp. 8f, 11f.

¹⁶⁸ Vgl. Middleton, Roger (2009): Pirates and how to deal with them. Briefing Note. Africa Programme and International Law Discussion Group, Chatham House, p. 7.
http://www.chathamhouse.org.uk/files/13845_220409pirates_law.pdf [Zugriff: 26.04.2010]

Prozessen teilnehmen.¹⁶⁹ Die USA hingegen unterstützen Kenia durch Mitarbeiter der Küstenwache und des *Naval Criminal Investigative Service*, die bei der Erfassung von Zeugenaussagen etc. Unterstützung leisten und im Vorfeld an der Beweiszusammenstellung mitarbeiten, sodass die Prozesse gegen die angeklagten Piraten so schnell als möglich beginnen können.¹⁷⁰

Bisher haben die EU, die Vereinigten Staaten, England und Dänemark Abkommen mit Kenia getroffen. Dadurch werden Piraten, die von Kriegsschiffen dieser Staaten aufgegriffen werden, nach Kenia ausgeliefert, wo sie angeklagt und gegebenenfalls verurteilt werden. Die *NATO* hat bisher kein Abkommen dieser Art getroffen, und somit wird mit Piraterie-Verdächtigen je nach Staatszugehörigkeit des jeweiligen Kriegsschiffes verfahren.¹⁷¹ Die EU und England haben neben Kenia auch ein Abkommen mit den Seychellen getroffen. China hingegen liefert Piraterie-Verdächtige an das *Transitional Federal Government (TFG)* in Somalia aus.¹⁷²

Zwischen Frankreich und Puntland besteht ebenfalls ein Abkommen. Diese sind insofern wichtig, da einige Länder, darunter auch Frankreich, zwar das Recht haben Piraten aufzugreifen, diese aber nur durch eine Justizbehörde festgenommen und inhaftiert werden dürfen. Es wird jedoch auch Kritik an diesen Vereinbarungen laut, wie etwa von *Human Rights Watch*. Kritisiert wird, dass die Gefängnisse in schlechtem Zustand sind und nicht immer der Menschenrechtskonvention entsprechen oder wie im Falle Puntlands die Flucht von Insassen mitunter sogar erlaubt wird.¹⁷³

Ein Vorteil dieser Abkommen ist, dass die festgesetzten Piraten schnellstmöglich an die Justiz übergeben werden können. Eigel Wiese nennt jedoch auch noch einen anderen Grund für die Auslieferung von Piraten an somalische Nachbarländer. Ihm zufolge befürchten Regierungen wie etwa Deutschland oder Großbritannien, dass die Piraten nach ihrem Prozess und gegebenenfalls nach Absitzen der Haftstrafe einen Antrag auf Asyl stellen

¹⁶⁹ Vgl. Guilfoyle (2010): pp. 166f.

¹⁷⁰ Vgl. Gathii (2009): p. 26.

¹⁷¹ Vgl. Guilfoyle (2010): p. 151.

¹⁷² Vgl. Guilfoyle (2010): p. 152.

¹⁷³ Vgl. Middleton (2009): pp. 4f.

könnten. Dadurch könnte sich noch ein zusätzlicher Anreiz für die Piraten ergeben die laut Eigel verstärkt Schiffe angreifen könnten, die eine nationale Rechtssprechung bevorzugen und die Prozesse im eigenen Land abhalten.¹⁷⁴

Auch die Auslieferungsabkommen an sich bieten keine dauerhafte Lösung. So lehnte Kenias Außenminister Moses Wetangula im April diesen Jahres die weitere Aufnahme von Piraten ab, da das kenianische Rechtssystem der Flut von Anklagen nicht länger gewachsen ist. Er kritisierte weiters die mangelnde Unterstützung der Völkergemeinschaft bei der Abwicklung der Prozesse in Kenia.¹⁷⁵ Durch diplomatische Verhandlungen und die Zusage weiterer Mittel konnte im Mai 2010 Kenia erneut für die Strafverfolgung von Piraten gewonnen werden.¹⁷⁶

4.5.2 Rechtssprechung auf den Seychellen

Neben Kenia haben sich auch die Seychellen dazu bereit erklärt Piraten vor Gericht zu stellen. Das Rechtssystem der Seychellen basiert auf dem *English Common Law*, dem *French Civil Law* und dem *Customary Law*. An oberster Stelle steht dabei das Berufungsgericht. Diesem folgen der Oberste Gerichtshof, das Amtsgericht und die Gerichtshöfe.¹⁷⁷ Der Tatbestand der Piraterie wird auf den Seychellen als Vergehen im Strafgesetzbuch unter Abschnitt 65 folgendermaßen behandelt:

“Any person who is guilty of piracy or any crime connected with or relating or akin to piracy shall be liable to be tried and punished according to the law of England for the time being in force.”¹⁷⁸

¹⁷⁴ Vgl. Wiese (2010): S. 89.

¹⁷⁵ Vgl. Wojdowski, Haley (2010): Kenya courts no longer accepting Somalia piracy cases. Jurist Legal News & Research, 01.04.2010. <http://jurist.law.pitt.edu/paperchase/2010/04/kenya-courts-no-longer-accepting.php> [Zugriff: 12.08.2010]

¹⁷⁶ Vgl. Knott (2010b)

¹⁷⁷ Vgl. United Nations Division for Public Administration and Development Management (DPADM)/Department of Economic and Social Affairs (DESA) (2004): Republic of Seychelles: Public Administration Country Profile, 06/2004, pp. 2, 6. <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/un/unpan023285.pdf> [Zugriff: 12.08.2010]

¹⁷⁸ Fernando, Justice A. F. T. (2009): Piracy, under international law. Seychelles Nation Online, 26.09.2009. <http://www.nation.sc/index.php?art=17141> [Zugriff: 12.08.2010]

Um der steigenden Pirateriegefahr gewachsen zu sein, wurde die Gesetzgebung in Form des *Seychelles Piracy Act* überarbeitet. Die Haftstrafe für einen verurteilten Piraten kann bis zu 30 Jahre betragen. Darüber hinaus beschränkt sich der *Seychelles Piracy Act* nicht nur auf die Hoheitsgewässer des Landes, auch Piraten, die außerhalb dieser 12 Meilen Zone aufgegriffen werden, können vor Gericht gestellt werden. Wie auch in Kenia ist es dabei nicht erforderlich, die Piraten in flagranti zu erwischen, schon allein die Absicht, einen Akt der Piraterie zu begehen, ist strafbar. Beschlagnahmtes Piraten-Equipment wie Waffen, Leitern, etc. bilden dabei den rechtlichen Nachweis für diese Absicht.¹⁷⁹

Da auf den Seychellen die Gefängnis-Kapazität begrenzt ist, werden nur Piraten vor Gericht gestellt, die von einem Kriegsschiff der EU im Rahmen der Somalia Operation *EUNAVFOR (European Union Naval Force Somalia Operation)* gestellt wurden. Bei einer Verurteilung ist die Auslieferung der Piraten an ein geeignetes Gefängnis auch in Somalia möglich, um für eine Entlastung der Seychellen zu sorgen.¹⁸⁰

Mauritius und Tansania sind ebenfalls bereit Piraterieverdächtige vor Gericht zu stellen.¹⁸¹ Darüber hinaus verhandelt die EU noch mit weiteren Ländern über Auslieferungsabkommen, darunter auch Südafrika.¹⁸²

In Somaliland, Puntland und dem Jemen findet ebenfalls eine Strafverfolgung von Piraten statt.¹⁸³ Im Gegensatz zu Kenia, gibt es hier jedoch nicht immer Einschränkungen bezüglich des Strafmaßes. So wurden am 18. Mai 2010 sechs Piraten im Jemen zum Tode verurteilt. Diese harte Strafe wurde im

¹⁷⁹ Vgl. Honcho/AFP (2010): Seychelles MPs adopt anti-piracy law. Haaba, 16.03.2010. <http://www.haaba.com/news/2010/03/16/1-395898/seychelles-mps-adopt-anti-piracy-law> [Zugriff: 12.08.2010]

¹⁸⁰ Vgl. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (2010): Seychelles to establish centre for piracy trials. <http://www.unodc.org/southerncone/en/frontpage/2010/05/11-ilhas-seychelles-estudam-criar-uma-corte-especifica-para-atos-de-pirataria.html> [Zugriff: 12.08.2010]

¹⁸¹ Vgl. Richey, Daniel (2010): Mauritius to try accused Somali pirates. Jurist Legal News & Research, 13.06.2010. <http://jurist.org/paperchase/2010/06/mauritius-to-try-accused-somali-pirates.php> [Zugriff: 12.08.2010]

¹⁸² Vgl. AFP (2010): Seychelles to set up UN-backed courts to prosecute 'pirates'. The Times of India, 06.05.2010. <http://timesofindia.indiatimes.com/world/rest-of-world/Seychelles-to-set-up-UN-backed-courts-to-prosecute-pirates/articleshow/5894871.cms> [Zugriff: 12.08.2010]

¹⁸³ Vgl. Knott (2010b)

Zusammenhang mit der Entführung eines jemenitischen Öltankers vom Gericht in Sanaa verhängt.¹⁸⁴

4.6 United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) Counter-Piracy Programme

4.6.1 Kenia

Das *United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)* unterstützt Kenia ebenfalls durch sein Anti-Piraterie-Programm. Dabei werden sowohl die Polizei, als auch die Staatsanwälte Kenias gefördert. Bisher wurden die Polizisten in moderner Ermittlungsarbeit geschult und mit der nötigen Ermittlungsausrüstung ausgestattet. Weiters wurden die Polizeiautos erneuert sowie ein Raum für die sichere Aufbewahrung von Beweismittel wie etwa Waffen, auf den neuesten Stand gebracht. Die kenianischen Staatsanwälte wurden ebenfalls geschult, und es wurde ihnen die Teilnahme an internationalen Konferenzen zum Thema Piraterie ermöglicht. Sie erhielten ebenfalls finanzielle Unterstützung für ihre Reisen zu Gerichtsverhandlungen in Mombasa. Die kenianischen Gerichtssäle wurden modernisiert und mit neuem Equipment wie etwa Computern, Videoanlagen und Sicherheitsbeleuchtung ausgestattet. Den Angeklagten werden Strafverteidiger und Übersetzer zur Seite gestellt, sofern diese benötigt werden. Das kenianische Gefängnis Shimo La Tewa wurde modernisiert. Die Trinkwasserversorgung wurde ebenso verbessert wie die Abwasserentsorgung. Für die Gefangenen selbst wurden Matratzen und Decken gekauft, und die medizinische Versorgung wurde verbessert. Die Modernisierung weiterer Gefängnisse ist ebenfalls vorgesehen.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Vgl. Knott (2010b)

¹⁸⁵ Vgl. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (2009): Counter Piracy Programme. pp. 3f.

http://www.unodc.org/documents/easternafrika//piracy/UNODC_Counter_Piracy_Programme.pdf [Zugriff: 10.08.2010]

4.6.2 Seychellen

Die Seychellen haben sich ebenfalls dazu bereit erklärt, mutmaßliche Piraten vor Gericht zu stellen und erhalten im Rahmen des Anti-Piraterie-Programms Unterstützung von UNODC. Genau wie in Kenia wurden auch hier Dolmetscher und ein Staatsanwalt für die Verhandlungen zur Verfügung gestellt. Neben der Unterstützung der Polizei soll auch die Küstenwache des Landes gefördert werden. Am Plan steht sowohl die Anschaffung von Navigations- und Radioequipment, um die Kommunikation der Marine zu verbessern, als auch Weiterbildungsprogramme für Polizisten und Richter. Durch die Sanierung der Gefängnisse sollen die Haftbedingungen verbessert werden. Dies beinhaltet auch Bildungsprogramme und die Verbesserung der medizinischen Versorgung während der Haft. Für die Mitarbeiter der Gefängnisse werden Schulungsprogramme, Uniformen und sonstige Ausrüstung bereitgestellt.¹⁸⁶

4.6.3 Somalia

In Somalia unterstützt UNODC sowohl Somaliland als auch Puntland mit einer Reihe von Maßnahmen. Dadurch sollen im Ausland verurteilte Piraten in Zukunft die Möglichkeit haben, ihre Haftstrafen in ihrem Heimatland abzusitzen. Dazu müssen jedoch erst die internationalen Anforderungen an ihre Unterbringung gegeben sein. Diese wurden im Bau zweier neuer Gefängnisse erfüllt. Im Dezember 2009 wurde das Gefängnis in Hargeisa, Somaliland, eröffnet und im Mai 2010 das Gefängnis in Gardo, Puntland. Neben diesen zwei neuen Gefängnissen sollen auch die anderen Haftanstalten in Somaliland und Puntland saniert werden. Die Maßnahmen hierfür schließen Bildung, Verbesserung der sanitären Anlagen, die medizinische Versorgung und die Schulung der Gefängnismitarbeiter ein. Darüber hinaus sollen Anlagen für Frauen und Jugendliche errichtet werden. Um diese Ziele bald zu erreichen, unterstützt die UNODC seit 1. April 2010 den Ausbau des Strafjustiz-Systems durch die Weiterbildung der somalischen Staatsanwälte und Polizisten.¹⁸⁷

¹⁸⁶ Vgl. UNODC (2009): pp. 6f.

¹⁸⁷ Vgl. UNODC (2009): pp. 9f.

Um die Strafverfolgung von Piraten auch in Ländern wie Tansania, Mauritius und dem Jemen zu verbessern, unterstützt UNODC diese Länder bei der Überprüfung und falls nötig auch der Überarbeitung der bestehenden Gesetzesvorlagen.¹⁸⁸

¹⁸⁸ Vgl. UNODC (2009): p. 10.

5 Maßnahmen/Strategien gegen Piraterie

Bjørn Møller unterscheidet drei Kategorien von Maßnahmen gegen Piraterie nämlich präventive, offensive und defensive Maßnahmen.

"We may subdivide counter-piracy into three categories of measures; preventative ones intended to make both actual and prospective pirates abandon this 'career;' offensive measures intended to defeat pirates, thereby preventing the launch of pirate attacks in the future; and defensive measures intended to protect shipping against pirates."¹⁸⁹

5.1.1 Offensive Maßnahmen

Um möglichst viele Piratenangriffe vorzeitig zu vereiteln, ist es laut Pottengal Mukundan, Präsident des International Maritime Bureau in London, notwendig, die Mutterschiffe der Piraten zu fassen. Dabei werden die vorhandenen Waffen an Bord konfisziert und die Piraten dadurch gezwungen nach Somalia zurückzukehren, um erneut aufzurüsten. Durch die weitere Beobachtung und eventuell erneute Aufbringung des Mutterschiffs könnten viele der Angriffe verhindert werden.

Eine weitere Möglichkeit, die jedoch internationaler Kooperation bedarf, ist die Überführung der Mutterschiffe in den Jemen oder Oman, um sie der dortigen Obrigkeit zur Inspektion zu übergeben. Die Schiffe können dabei so lange festgehalten werden, bis sie die notwendigen Dokumente vorlegen können, um ihren Zweck zu legitimieren.¹⁹⁰

Zu den offensiven Maßnahmen zählen weiters Marineoperationen, die Piratenschiffe beschlagnahmen bzw. versenken, oder aber die Zerstörung von bekannten Piratenverstecken an Land.¹⁹¹

¹⁸⁹ Møller (2009a): p. 20.

¹⁹⁰ Vgl. Frontal 21 (2008): Der Weg der Abschreckung. Sendung vom 26.11.2008.
<http://www.zdf.de/ZDFmediathek/content/9602?inPopup=true> [Zugriff: 10.08.2009]

¹⁹¹ Vgl. Møller (2009a): p. 21.

5.1.1.1 Marineoperationen

In der am 7. Oktober 2008 verabschiedeten UNSCR 1838 wurden alle Staaten zur aktiven Bekämpfung der Piraterie aufgerufen. Als Resultat folgten bereits Ende des Jahres drei multilaterale Missionen darunter die *Combined Task Force 150* mit ihrer Operation "*Enduring Freedom*", die *NATO Maritime Group-2* mit der Operation "*Allied Provider*" und schließlich die EU mit ihrer Operation "*Atalanta*". Einige Staaten sorgen auch selbst für den Schutz ihrer Schiffe wie etwa Indien, China, Russland, Malaysien und Iran.¹⁹² Diese Operationen stellen daher sowohl offensive, als auch defensive Maßnahmen gegen die Piraterie dar.

5.1.1.1.1 *Combined Task Force 150/151*

Seit dem Jahr 2001 patrouillieren Schiffe der *Combined Task Force 150* im Rahmen der *Operation Enduring Freedom* in den Gewässern vor der Küste Somalias, um gegen den Terrorismus in diesem Gebiet vorzugehen. Diese Mission wurde von George W. Bush im Zuge des amerikanischen „war on terrorism“ ins Leben gerufen. Durch die zunehmende Piraterie am Horn von Afrika wurde diese Mission jedoch vermehrt auch mit der Bekämpfung der Piraterie konfrontiert. Um ihrer eigentlichen Aufgabe, nämlich der Terrorismusbekämpfung, nachgehen zu können, wurde im Januar 2009 schließlich die *Combined Task Force 151* ins Leben gerufen. Diese Mission widmet sich einzig und allein der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Aden und der Küste Somalias. An dieser Mission sind neben den USA auch noch andere Länder beteiligt. Dazu zählen Kanada, Großbritannien, Deutschland, Italien, Frankreich, Spanien, Dänemark, Griechenland, Pakistan, Südkorea, Saudi-Arabien, Jemen, die Niederlande, etc. Für die Koordinierung der Einsätze sorgt das *US. Naval Forces Central Command (NAVCENT)* Zentrum in Bahrain.¹⁹³

¹⁹² Vgl. Møller (2009b): pp. 2f.

¹⁹³ Vgl. Ploch (2009): pp. 19f.

5.1.1.1.2 NATO Maritime Group

Die NATO hat bisher drei Anti-Piraterie Einsätze ins Leben gerufen, nämlich *Operation Allied Provider*, *Operation Allied Protector* und *Operation Ocean Shield*. Der erste Einsatz, *Operation Allied Provider*, verlief unter der *Standing NATO Maritime Group-2 (SNMG 2)* und diente ab Oktober 2008 dem Schutz der Hilfslieferungen des *World Food Programme* nach Somalia. Dieser Aufgabenbereich wurde jedoch bereits im Dezember desselben Jahres an die EU und ihre Operation *Atalanta* weitergegeben. Dem ersten Einsatz folgte im März 2009 *Operation Allied Protector*. Diese Mission widmete sich ausschließlich dem direkten Kampf gegen die Piraterie. Piratenangriffe sollten nicht nur verhindert werden, sondern nach Möglichkeit zum Erliegen gebracht werden. Dieses Ziel verfolgte auch die dritte Mission *Operation Ocean Shield*, die ab August 2009 die vorherige Mission ablöste. Der bisherige Aufgabenbereich der Mission wurde um einen Punkt erweitert und beinhaltet nun auch „*capacity building*“. *Operation Ocean Shield* unterstützt damit die Regierungen der Nachbarländer beim Auf- bzw. Ausbau ihrer Anti-Piraterie-Maßnahmen. Das Kommando über die beiden Missionen *Operation Allied Protector* und *Operation Ocean Shield* oblag der *Standing NATO Maritime Group-1 (SNMG 1)*.¹⁹⁴

5.1.1.1.3 EU NAVFOR Operation Atalanta

Die EU-Operation *Atalanta*, bei der seit 8. Dezember 2008 mehrere Kriegsschiffe am Horn von Afrika patrouillieren, hat in erster Linie die Aufgabe, Schiffe des Welternährungsprogramms sicher an ihre Zielhäfen zu geleiten und damit die Versorgung der somalischen Bevölkerung sicherzustellen. Das Hauptquartier der Mission ist in Northwood, Großbritannien. Diesem untersteht direkt eine Fregatte im Einsatzgebiet.

Die Operation *Atalanta* umfasst drei unterschiedliche Arten von Einsätzen. Erstens die "*Baseline Ops*", deren Ziel die Überwachung ist und die erst im Falle eines Piratenangriffs eingreifen. Zweitens die "*Escort Ops*", deren Aufgabe das sichere Geleit von Schiffen ist, und drittens die "*Focus Ops*", die bereits im Vorfeld versuchen Piratenattacken zu verhindern. Schiffe, die das

¹⁹⁴ Vgl. Ploch (2009): pp. 20f.

Gebiet rund um das Horn von Afrika durchfahren müssen, können sich über das *Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA)* für überwachte Gruppenpassagen registrieren lassen oder sich über die aktuelle Lage informieren.¹⁹⁵ Ständige Unterstützung erhält die Mission dabei von Deutschland, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Italien, Spanien, Griechenland, Schweden und den Niederlanden. Das geplante Ende der Operation *Atalanta* wurde von Dezember 2009 auf Dezember 2010 verschoben, da sich die Lage trotz der Präsenz der Kriegsmarine nicht entspannt hat.¹⁹⁶

5.1.1.2 Sondereinsatzkommandos

Besonders Frankreich nimmt eine feste Position gegen die Piraterie am Horn von Afrika ein. Während die meisten Staaten die Lösegeldzahlungen als notwendiges Übel in Kauf nahmen, reagierte Frankreich mit Härte gegen die Piraten. Die Passagiere und Mannschaft der französischen Yacht *Le Ponant* wurden von somalischen Piraten entführt und nach Zahlung des Lösegeldes freigelassen. Sobald diese jedoch in Sicherheit waren, wurden die Piraten von Sondereinsatzkräften verfolgt, festgenommen und für ihren Prozess nach Frankreich überstellt. Bei einer weiteren Yacht-Entführung wurde ebenfalls zum Gegenschlag ausgeholt. Auch hier konnten die Geiseln mit Hilfe eines Sondereinsatzkommandos erfolgreich befreit und alle bis auf einen Piraten festgenommen werden. Letzterer kam bei dem Schusswechsel ums Leben.¹⁹⁷

Auch im Falle der am 8. April 2009 gekaperten amerikanischen *MV Maersk Alabama* wurde zu einem harten Gegenschlag ausgeholt. Das Schiff, das zuvor Hilfslieferungen nach Dschibuti gebracht hatte, wurde auf dem Weg nach Kenia von somalischen Piraten gekapert. Diese Entführung unterschied sich jedoch von den anderen erfolgreichen Schiffsübernahmen, worauf später noch ausführlicher eingegangen wird. Die Lage für den Kapitän des Schiffes wurde als lebensgefährlich eingeschätzt, und so startete am 11. April eine Rettungsmission der *U.S. Special Forces* mit dem Ziel den Kapitän aus der Hand der Piraten zu befreien. Dabei kamen auch Scharfschützen zum Einsatz

¹⁹⁵ Vgl. Uhl, Andreas (2009): Gemeinsam gegen die Piraten: Mit *Atalanta* auf Erfolgskurs am Horn von Afrika. In: *Internationale Politik (IP)*, Nr. 6, 06/2009, S. 56ff, 61.

¹⁹⁶ Vgl. Ploch (2009): p. 21.

¹⁹⁷ Vgl. Middleton (2008): p. 8.

und drei Piraten wurden getötet. Ein vierter Pirat wurde festgenommen. Aufgrund des harten Vorgehens der amerikanischen Einsatztruppe wurde befürchtet, dass dieser Zwischenfall Einfluss auf die Gewaltbereitschaft der Piraten haben könnte. In der Tat folgten daraufhin Rachedrohungen von Seiten der Piraten, die ihrerseits verkündeten nun verstärkt amerikanische Schiffe anzugreifen. Der versuchte Angriff auf die amerikanische *MV Liberty Sun* wurde als Antwort auf diese Drohung gesehen, wenngleich dieser auch erfolglos verlief.¹⁹⁸

5.1.1.3 Maßnahmen vor Ort

Alle bisher ergriffenen Maßnahmen widmen sich jedoch hauptsächlich der Piraterie auf See. Offensive Maßnahmen wie die Zerschlagung der Piratennester an Land wurden bisher vermieden.

"How many warships are needed in order to carry surveillance operation on Eyl and Harardheere where all the Somali pirates are based? We are talking about two bone-dry coastal villages that no rat could find a place to hide. These pirates are not falling of the sky, and it is not like there is a tourist industry that could give the commissioned speedboats anchored along the shores of these two villages the appearance of leisure boats."¹⁹⁹

Obgleich die Stützpunkte der Piraten bekannt sind, wird nicht gegen sie vorgegangen. Obwohl gemäß dem *U.N. Security Council* Piraten auch an Land verfolgt werden dürfen, wird von diesem Recht nur selten Gebrauch gemacht. Das liegt vor allem auch daran, dass die Piraten problemlos mit der restlichen Bevölkerung verschmelzen.²⁰⁰ Es ist also schwierig, einzelnen Personen etwas nachzuweisen, sobald diese an Land sind. Um das Geschehen in den Heimathäfen und Stützpunkten der Piraten zu unterbinden, werden immer wieder zwei Maßnahmen erwähnt. Einerseits die Zerstörung der Stützpunkte durch einen Angriff und andererseits eine Blockade der Häfen. Die erste Option scheidet aufgrund des hohen Risikos aus. Die Gefahr für die Zivilbevölkerung ist einfach zu groß. Besonders die USA werden nach dem *Black Hawk Down*

¹⁹⁸ Vgl. Ploch (2009): pp. 14f.

¹⁹⁹ Arman, Abukar (2009): Piracy, Geopolitics & Private Security. In: International Movement for a Just World (JUST), Vol. 9, No. 5, 05/2009, p. 8.

²⁰⁰ Vgl. Bengali (2008)

Vorfall nicht leichtfertig Truppen nach Somalia entsenden.²⁰¹ Ein militärisches Eingreifen von Seiten der USA wird ebenfalls durch die instabile Lage des *Transitional Federal Governments (TFG)* verhindert. Das TFG könnte durch einen Militäreinsatz noch zusätzlich an Legitimation innerhalb der Bevölkerung verlieren und zur Unterstützung von radikal-islamistischen Gruppierungen wie der *al-Shabaab* führen.²⁰²

"Western governments fear, that if they were to send their security forces to attack towns like Haradheere, a pirate haven, the Islamist fighters of the Shabaab militia, which controls much of south and central Somalia and is linked to al-Qaeda, might be strengthened. Besides, the pirates could yet prove to be odd allies in stopping the Islamists from spreading their jihadist net. The Shabaab considers piracy for profit unIslamic. The militants violently disapprove of the pirates' boozing and whoring. The pirates and the Shabaab could yet fight each other, which might benefit everyone else."²⁰³

Ein Militäreinsatz stellt darüber hinaus auch eine Gefahr für die ausländischen Hilfsorganisationen dar, da es zu Vergeltungsschlägen kommen könnte, was sich nicht nur negativ auf die Helfer, sondern auch auf die Bevölkerung Somalias auswirken würde, die auf ausländische Hilfe angewiesen ist.²⁰⁴ Doch auch die zweite Option, die Blockade der somalischen Häfen, stellt keine zufriedenstellende Alternative dar. Laut Alan G. Jamieson würde es bereits ausreichen die Häfen in Puntland zu blockieren, um einen Rückgang der Piraterie am Horn von Afrika zu erzielen, da Somaliland im Norden und der islamistische Süden der Piraterie ablehnender gegenüberstehen. Um eine solche Blockade zu ermöglichen, müsste Jamieson zufolge eine Vereinbarung mit dem Jemen getroffen werden, um die Insel Sokotra als neuen Stützpunkt der internationalen Kriegsschiffe nutzen zu können. Diese liegt direkt vor dem Horn von Afrika. Das wäre vor allem deshalb erforderlich, da die bisherigen

²⁰¹ Vgl. Jamieson, Alan G. (2009): Fighting the Somali pirates: Daring deeds or boring blockade? *Globe and Mail*, 15.04.2009.
<http://v1.theglobeandmail.com/servlet/story/RTGAM.20090414.wcopirates15/BNStory/International> [Zugriff: 01.06.2010]

²⁰² Vgl. Warner, Lesley Anne (2010): Pieces of eight: An appraisal of U.S. counterpiracy options in the Horn of Africa. In: *Naval War College Review*, Vol. 63, No. 2, p. 75.
<http://www.usnwc.edu/getattachment/7eaf3023-526f-4d34-ae81-5233dc8694b1/Pieces-of-Eight--An-Appraisal-of-U-S--Counterpirac> [Zugriff: 03.08.2010]

²⁰³ Somalia's pirates: A long war of the waters. *The Economist*, 07.01.2010.
<http://www.economist.com/node/15214052> [Zugriff: 24.08.2010]

²⁰⁴ Vgl. Warner (2010): p. 75.

Stützpunkte der internationalen Einheiten in Dschibuti oder Kenia einfach zu weit entfernt liegen, um schnell reagieren zu können.²⁰⁵

Das Problem einer solchen partiellen Blockade besteht jedoch darin, dass es für die Piraten leicht ist diese zu umgehen. Wenn es unmöglich wird aus Puntland heraus zu agieren, können und werden die Piraten mit Sicherheit die restliche Küste Somalias für ihre Zwecke nutzen. Eine erfolgreiche Blockade müsste sich also über die gesamte Küste erstrecken und würde nicht nur ein teures, sondern auch ein langwieriges Unterfangen darstellen.

5.1.1.4 Private Sicherheitsfirmen

Es gab auch immer wieder Versuche die Piraterie durch private Sicherheitsfirmen anstelle der fehlenden somalischen Küstenwache in den Griff zu bekommen. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2000 die *Puntland International Development Corporation (PIDC)* beauftragt. Diese verlagerte die Aufgabe bis 2002 wiederum an *HART Security*, die beauftragt wurden eine 70 Mann starke Truppe auszubilden, die durch die Abgaben der Fischerei finanziert werden sollte. Es wurden zwar ein Schiff und Waffen für diesen Zweck beschafft. Das Unternehmen scheiterte jedoch an der Administration. Von 2002 bis 2005 versuchte sich die *Somali Canadian Coastguard (SOMCAN)* daran eine eigene Küstenwache für Somalia aufzubauen. Auch diese Firma wurde von der Regierung in Puntland beauftragt. Das führte jedoch auch nicht zu dem gewünschten Ergebnis. Ebenfalls im Jahr 2005 wurde *Al-Habiibi Marine Service*, eine saudiarabische Firma, mit dieser Aufgabe betraut, jedoch ebenfalls ergebnislos. Die nächsten Versuche gegen die Piraterie vor der Küste Somalias vorzugehen wurden vom *Transitional Federal Government (TFG)* im Jahr 2005 gestartet. Mit Hilfe der amerikanischen Sicherheitsfirma *Topcat* sollten die Mutterschiffe der Piraten gezielt unschädlich gemacht werden. Das US State Department sah darin jedoch einen Verstoß gegen das herrschende Waffenembargo in Somalia und verhinderte den Einsatz. Im Jahr 2008 sollte schließlich die französische Firma *Secopex* einerseits für die Sicherheit in den Gewässern Somalias sorgen und andererseits den damaligen Präsidenten des

²⁰⁵ Vgl. Jamieson (2009)

Transitional Federal Government (TFG) Abdullahi Yusuf beschützen. Die Kosten in Höhe von 50 - 200 Millionen Dollar sollten von der Internationalen Gemeinschaft getragen werden, wurden bisher allerdings nicht aufgebracht.²⁰⁶

5.1.1.5 Nationale Bestrebungen

Die semi-autonome Region Puntland, aus der ein Großteil der somalischen Piraten stammt, versucht nun verstärkt selbst gegen die Piraten vorzugehen. Puntländische Sicherheitskräfte versuchen dort anzusetzen, wo die ausländischen Einsatzkräfte scheitern, nämlich an den Piratenstützpunkten an Land. Bei den überraschenden Razzien, die im April 2009 begannen, wurden mutmaßlichen Piraten festgenommen, vor Gericht gestellt und verurteilt. Darüber hinaus wurde eine Anti-Piraterie-Sensibilisierungskampagne gestartet, genannt *wa'yigelin*. Im Zuge dessen wurde allen, die auf Piraterie als Mittel zur Geldbeschaffung verzichten, Amnestie versprochen. Trotz des ambitionierten Vorgehens der puntländischen Küstenwache sind deren Möglichkeiten im Kampf gegen die Piraterie begrenzt, da sie nicht über die nötige Ausrüstung und Personenstärke verfügt.²⁰⁷ Diese Probleme wurden auch von dem puntländischen Präsidenten Abdirahman Mohamed Farole angesprochen:

"So many governments promised to help fight piracy on land, and that's a good thing," he [Farole] said. "But they are all talking to the central government in Mogadishu. That's a policy decision, but it is a waste of time.

"The TFG (transitional federal government) only controls a piece of Mogadishu. They have no authority up here. So the rest of the world has to recognize that there are two legitimate governments in northern Somalia - Puntland and Somaliland - and deal directly with us if they want anything done."²⁰⁸

Präsident Farole zufolge würden sieben bis acht Millionen Dollar ausreichen, um das Piratenproblem in Puntland in den Griff zu bekommen. Dieser Betrag entspricht nur einem Bruchteil der gezahlten Lösegeldsummen. Dadurch könnte in Puntland nicht nur ein Sicherheitsdienst aufgebaut, sondern auch die schwache Küstenwache aufgestockt werden. Diese könnte sich somit sowohl

²⁰⁶ Vgl. Middleton (2008): p. 11.

²⁰⁷ Vgl. Ploch (2009): p. 7.

²⁰⁸ Greste, Peter (2009): Puntland turns against Somali pirates. BBC News. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8072188.stm> [Zugriff: 01.06.2010]

an Land als auch zu Wasser um das Piratenproblem kümmern. Farole nach wäre es allerdings zusätzlich auch nötig, die Zahlung von Lösegeld einzustellen.²⁰⁹

5.1.1.6 Regionale Bestrebungen

Um dem Piratenproblem auch auf regionaler Ebene entgegenzuwirken, veranstaltete die *International Maritime Organization (IMO)* im Januar 2009 ein Meeting in Dschibuti, um auch die somalischen Nachbarländer in den Kampf gegen die Piraterie mit einzubinden. Dabei wurde der *Djibouti Code of Conduct* beschlossen, der unter anderem die Errichtung von Anti-Piraterie-Informationszentren in Mombasa, Dar es Salaam und Sanaa vorsieht. Zu den Unterzeichnerstaaten zählen neben Somalia auch Kenia, Äthiopien, Dschibuti, Madagaskar, Tansania, die Malediven, die Seychellen und der Jemen. Ein weiteres Ziel ist der Aufbau einer somalischen Marine.

Im Moment werden durch finanzielle Unterstützung der EU 500 Männer in Uganda ausgebildet. Die somalische Regierung hofft jedoch, dass die Marine Somalias bald bis zu 5000 Mann stark sein wird. Weiters wurde noch die Errichtung einer Arabischen Anti-Piraterie-Einsatztruppe beschlossen. Diese soll zusammen mit der internationalen Kriegsmarine am Horn von Afrika für mehr Sicherheit sorgen. Daran beteiligt sind Ägypten, Dschibuti, Saudi Arabien, der Sudan, Jemen, Oman, die Vereinigten Arabischen Emirate, Saudi Arabien, Kuwait, Bahrain, Katar und Jordanien. Zwei Länder, die sich ebenfalls für eine gemeinsame Marineoperation entschieden haben sind Kenia und Tansania.²¹⁰

Obwohl dieser regionale Ansatz durchaus vielversprechend ist, mangelt es der somalischen Marine bisher an der nötigen Ausrüstung und Einsatzstärke. Es werden Waffen, Boote, Radios etc. benötigt und vor allem auch Training auf See. Patrouillen mit Unterstützung internationaler Einheiten würden außerdem die Kooperationsfähigkeiten der somalischen Marine verbessern.²¹¹

²⁰⁹ Vgl. Greste (2009)

²¹⁰ Vgl. Warner (2010): pp. 76f.

²¹¹ Vgl. Kraska, James/Wilson, Brian (2009): Combating pirates of the Gulf of Aden: The Djibouti Code and the Somali Coast Guard. In: *Ocean & Coastal Management* 52, Vol. 52, Issue 10, 10/2009, p. 516. <http://www.asil.org/files/KraskaWilson-OceanCoastalManagement.pdf> [Zugriff: 04.08.2010]

5.1.1.7 Selbstschutz von Schiffen

Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, wie sich Schiffe gegen Piratenangriffe wappnen können. Wenn kein Begleitschutz durch Kriegsschiffe in Anspruch genommen wird, bieten einige Unternehmen private Sicherheitskräfte an, die Schiffe auf ihrer Route begleiten und im Fall eines Piratenangriffs eingreifen können.

"Das private britische Sicherheitsunternehmen »Anglo Marine Overseas« und die schweizerische »Marine Risk Management« bieten als Schiffsbegleiter ehemalige britische Elitesoldaten eines Gurkha-Regiments, holländische Marinesoldaten oder amerikanische Spezialeinheiten an."²¹²

Einen privaten bewaffneten Sicherheitsservice hält Pottengal Mukundan, Direktor des International Maritime Bureau, jedoch für wenig sinnvoll, da Waffen an Bord zu Schwierigkeiten führen können, nicht nur beim Einlaufen in fremde Häfen. Bei einem Schusswechsel könne überdies das empfindliche Schiffsequipment beschädigt werden. Dieses Vorgehen würde in keinsten Weise zur Lösung des Piratenproblems beitragen.²¹³

Neben diesen privaten Sicherheitsmannschaften werden immer öfter auch Antipiraterieseminare und Sensibilisierungstrainings angeboten, die die Schiffsmannschaften auf Angriffe vorbereiten sollen, wenngleich sie diese auch nicht verhindern können. Allerdings werden diese Angebote von Reedereien nur selten für Schiffsmannschaften in Anspruch genommen, da zusätzliche Investitionen möglichst vermieden werden sollen. Wenn also investiert wird, dann in zusätzliche Sicherheitstechnik an Bord, die auch Schutzwesten für die Mannschaft mit einschließt. Andere Maßnahmen wie Flutlichtanlagen, Sicherheitsglas im Brückenbereich, Stacheldrahtbarrieren, Stolperdrähte, Nachtsichtgeräte, Kameras mit Bewegungsmeldern und Lichtschranken werden ebenfalls zur Piratenabwehr empfohlen, obwohl sie Angriffe nicht zuverlässig verhindern können.²¹⁴

²¹² Roder (2002): S. 15.

²¹³ Vgl. Cardaun, Uwe (2009a): Piraten effizient bekämpfen. Interview mit Captain Pottengal Mukundan. Im Auftrag der Hamburg Messe. http://www.hamburg-messe.de/presse/presse_msd/msd_interview_mukundan.pdf [09.07.2009]

²¹⁴ Vgl. Roder (2002): S.16ff.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass viele der Maßnahmen noch nicht gänzlich ausgereift sind, wie etwa das Alarmsystem »*Toranom*«, bei dem feine Drähte rund um das Schiff führen und beim Durchtrennen (wie etwa durch einen Enterhaken) Alarm auslösen sollen. Mit akustischen Waffen wie etwa der *Long Range Acoustic Device (LRAD)*, die für das menschliche Ohr äußerst unangenehme Frequenzen sendet, können Piratenangriffe bereits aus einiger Entfernung abgewehrt werden. Schaffen es die Piraten dennoch an Bord, so bietet sich der Mannschaft meist nur der Einsatz von Feuerlöschkanonen, um zu versuchen die Piraten von Bord zu spülen.

Sollte dennoch ein Angriff erfolgreich verlaufen sein, so kann durch Schiffsortungssysteme wie etwa »*Shiploc*«, die Position des Schiffes jederzeit genau verfolgt werden. Das System ist an einem der Mannschaft unbekanntem Teil des Schiffes versteckt angebracht, sodass es nicht entfernt oder abgeschaltet werden kann.²¹⁵

Seit dem 1. Juli 2001 müssen Schiffe verpflichtend mit einem Peilsender ausgestattet sein, der über Satellit die genaue Position zeigt und auf Knopfdruck einen SOS-Notruf absetzt. Um den Weiterverkauf von gestohlenen Containern zu verhindern, wurde das Ladungskontrollsystem »*Bolero*« entwickelt.²¹⁶

Trotz all dieser angebotenen Maßnahmen ist die Nachfrage auf diesem Gebiet noch gering. Es wird auch verstärkt an einem Sicherheitsplan für Schiffe gearbeitet, der das Vorgehen an Bord regelt. Vorsichtsmaßnahmen umfassen unter anderem regelmäßige Patrouillen an Deck, besonders Nachts, ständigen Funkkontakt, das Schaffen von Sicherheitszonen für die Mannschaft sowie Kontaktverbot mit Außenstehenden. Sollte es zum Angriff kommen, wird empfohlen die Geschwindigkeit zu erhöhen, einen unregelmäßigen Zick-Zack Kurs einzuschlagen und sofort einen SOS-Ruf abzusetzen. Das britische Ministerium für Umwelt, Transport und Regionen hat festgestellt, dass vor allem das Mitführen von Bargeld sowie eine zahlenmäßig kleine Mannschaft Piratenangriffe begünstigt.²¹⁷

²¹⁵ Vgl. Roder (2002): S. 16f.

²¹⁶ Vgl. Mondfeld/Wertheim (2007): S. 316.

²¹⁷ Vgl. Roder (2002): S.18.

5.1.2 **Defensive Maßnahmen**

Zu den defensiven Maßnahmen zählen alle Handlungen, die dem Schutz der Schiffe vor Piratenangriffen dienen. Das können einerseits Aktionen wie der Begleitschutz von Schiffen durch die internationale Kriegsmarine sein, andererseits auch die Festlegung von Sicherheitszonen, in denen der Schiffsverkehr besser kontrolliert und damit auch besser geschützt werden kann.

5.1.2.1 **Maritime Security Patrol Area (MSPA)**

Seit August 2008 bietet die *Maritime Security Patrol Area (MSPA)* ein gewisses Maß an Schutz für Handelsschiffe, die das Gebiet um das Horn von Afrika passieren müssen.

In diesem Bereich entlang der jemenitischen Küste patrouillieren verstärkt Kriegsschiffe, um Piratenangriffe nach Möglichkeit frühzeitig zu vereiteln. Die Handelsschiffe fahren dabei in näherer Umgebung zueinander, sodass ein schnelles Eingreifen im Falle eines Angriffs möglich wird.²¹⁸ Die Wahrscheinlichkeit auf rechtzeitige Hilfe bei einem Überfall ist zwar auch innerhalb dieses Areals nicht gewährleistet, aber zumindest erhöht.

5.1.2.2 **Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)**

Auch der *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)* zählt zu den defensiven Maßnahmen gegen Piraterie. Auf einer Länge von 464 Meilen bietet der Korridor seit Februar 2009 Handelsschiffen Begleitschutz durch Kriegsschiffe an. Der Korridor verläuft entlang der jemenitischen Südküste und der somalischen Nordküste.²¹⁹ Es gibt inzwischen jeweils einen nach Osten, und einen nach Westen verlaufenden Korridor. Beide liegen innerhalb der *Maritime Security Patrol Area (MSPA)*. Durch diese Trennung wird einerseits der Schiffsverkehr in diesem Gebiet besser geregelt und andererseits die Überwachung durch die internationale Kriegsmarine erleichtert.²²⁰ Dennoch kommt es auch hier zu erfolgreichen Überfällen. So wurde etwa das deutsche

²¹⁸ Vgl. Warner (2010): p. 72.

²¹⁹ Vgl. Warner (2010): p. 72.

²²⁰ Vgl. Ploch (2009): p. 20.

Handelsschiff *Victoria* innerhalb dieses Korridors entführt, obwohl sich ein türkisches Kriegsschiff im Umkreis von 50 Meilen befand.²²¹

5.1.3 Präventive Maßnahmen

Was die präventiven Maßnahmen betrifft, so wurden diese bisher stark vernachlässigt. Obwohl offensiv auf verschiedenste Art und Weise gegen die Piraterie vorgegangen wird und auch defensive Maßnahmen unternommen werden, gibt es bisher keine Bestrebungen, die die Piraterie zukünftig verhindern könnten. Diese präventiven Maßnahmen müssten in erster Linie Auswirkungen auf die Lage innerhalb Somalias und damit auf die Piraten selbst haben und sind dementsprechend schwierig zu verwirklichen.

Genau das wäre jedoch erforderlich, um den somalischen Piraten Alternativen zur Piraterie aufzuzeigen. Die bereits erwähnte geplante Mission der *European Security and Defence Policy (ESDP)*, die einen Aufbau der Küstenwachen in den Nachbarländern und in Somalia selbst vorsieht, könnte auch auf präventiver Ebene ein Schritt in die richtige Richtung sein.

Dazu müssten die somalischen Piraten selbst Teil dieser neuen somalischen Küstenwache werden. Dieser Schritt allein ist jedoch noch lange nicht genug. Solange die politische Lage weiterhin instabil und unsicher bleibt, sehen die Erwerbsmöglichkeiten und damit auch die Zukunftsaussichten der Bevölkerung schlecht aus. Die Piraterie bleibt dadurch das beste Mittel schnell an Geld zu kommen.

²²¹ Vgl. Bahadur, Jay (2010): Pirates, Inc. Financial Times, 23.06.2010.
http://www.ft.com/cms/s/0/e5f60614-7d23-11df-8845-00144feabdc0,dwp_uuid=672232c6-1385-11de-9e32-0000779fd2ac.html [Zugriff: 12.08.2010]

6 Folgen der Piraterie

6.1.1 Folgen für die Wirtschaft

Die Beförderung von Handelswaren aller Art über den Seeweg ist die am weitesten verbreitete Art des Transportes, da die Kosten im Vergleich zu anderen Transportarten günstig sind. Dem Suezkanal kommt eine besondere Funktion zu, denn er bildet das Bindeglied zwischen Europa und Asien. Dadurch bekommt auch die Problematik der Piraterie am Horn von Afrika eine neue Bedeutung, da durch Überfälle auf Containerschiffe, Massengutschiffe und Tanker die Warenströme unterbrochen werden können.

Die regionalen Handelsflotten in diesem Gebiet sind eher unbedeutend, wobei Ägypten und Saudi-Arabien die Ausnahmen bilden. Den Großteil der regionalen Schiffstypen machen Schlepper, Bugsierschiffe, Fischereifahrzeuge, Frachtfähren und kleine Tanker aus.²²²

Darunter auch die traditionellen *"Dhau"*, Holzschiffe die *"als Fischerboote, Frachter oder Fähren eingesetzt [werden]."*²²³ Für sie stellt die Piraterie allerdings keine große Gefahr dar, da ihr Wert für die Piraten nur in der Nutzung als Mutterschiff liegt.

Für den internationalen Handel ist der Weg durch den Suezkanal und durch die Gewässer rund um das Horn von Afrika jedoch unerlässlich, und die Piraterie stellt dadurch ein ernstzunehmendes Problem dar. Pro Monat passieren zwischen 1 700 und 2000 Schiffe den Suezkanal, das entspricht sieben Prozent der weltweiten Schiffstransporte. Doch der Suezkanal ist nicht nur für einen raschen Warenverkehr von Bedeutung, er ist neben dem Tourismus auch eine wichtige Einnahmequelle für Ägypten. So wurden im Jahr 2008 allein zwischen Jänner und September 4,1 Milliarden US-Dollar erwirtschaftet. Einbrüche bei

²²² Vgl. Struwe (2009): p. 9.

²²³ Hosseus, L. Daniel (2007): Seehandel und Piraterie. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 236.
<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinternet5.pdf>
 [Zugriff: 18.07.2009]

den Einnahmen durch die Umfahrung des Kap der guten Hoffnung würden sich damit auch auf die Wirtschaft Ägyptens auswirken.²²⁴

Doch auch andere Länder der Region sind von der Piraterie betroffen. Neben Ägypten sind hier vor allem Kenia und Dschibuti zu nennen. Kenias Außenhandel ist von der Schifffahrt im Golf von Aden abhängig genau wie der Umschlaghafen Dschibutis.²²⁵ Durch die unterschiedliche Infrastruktur der Region eignen sich auch nicht alle Häfen gleichermaßen als Warenumsschlagplatz, da sie nicht über die nötige Ausstattung verfügen.²²⁶

Nun entsteht durch die Piraterie am Golf von Aden aber auch ein Schaden für die Volkswirtschaft, da die Versicherungsprämien für dieses Gebiet nach den zahlreichen Angriffen stark angestiegen sind. Viele Reedereien nehmen aufgrund der Gefahr eines Piratenangriffs den teuren Umweg über das Kap der guten Hoffnung in Kauf. Das führt wiederum zu höheren Transportkosten, die sich dann direkt auf die Preise der Handelswaren auswirken können.²²⁷

Auch die regionale Fischereiindustrie leidet an den Folgen der Piraterie am Horn von Afrika. Die Angst vor Angriffen ist groß, und somit sinkt die Bereitschaft in gefährlichen Gewässern zu fischen. Das wiederum hat schwerwiegende Auswirkungen auf Länder wie etwa die Seychellen, deren Einnahmen zu 40% durch den Fischfang im Indischen Ozean erwirtschaftet werden.²²⁸

6.1.2 Folgen für die Umwelt

Da auch Tanker oder Schiffe mit gefährlicher Ladung vor Piratenangriffen nicht sicher sind, sehen einige Experten in der Piraterie auch mögliche Gefahren für die Umwelt. Sollte ein entführter Tanker auf Grund laufen oder bei der Entführung durch die Schusswaffen der Piraten beschädigt werden, wären die

²²⁴ Vgl. Struwe (2009): p. 9.

²²⁵ Vgl. Stehr (2009): S. 66.

²²⁶ Vgl. Hosseus (2007): S. 230ff.

²²⁷ Vgl. Heinlein, Stefan (2008): Die Marine kann ein robustes Mandat ausüben. Interview mit Michael Stehr. Deutschlandfunk, 11.12.2008.

http://www.dradio.de/df/sendungen/interview_dlf/889495/ [09.07.2009]

²²⁸ Vgl. Ploch (2009): p. 8.

Konsequenzen für die Umwelt fatal. Von den Auswirkungen eines solchen Unglücks wäre neben der Umwelt vor allem die Bevölkerung Somalias betroffen und gegebenenfalls auch die Küsten der Nachbarländer.

Bisher kam es zwar zu keinem Zwischenfall mit schlimmen ökologischen Auswirkungen, doch die Besorgnis ist keinesfalls unbegründet. Bei der Entführung der *Takayama* wurde der Öltank des Schiffes getroffen und ein Teil des Öls floss ins Meer.²²⁹

"Man kann sich vorstellen, dass eine Ölverseuchung in den engen Gewässern mit ihren teils kräftigen Strömungen zwangsläufig zu einer schnellen Verbreitung des Ölteppichs und zur Verseuchung etlicher tausend Kilometer Küste führen müsste. Die Einnahmequellen aus Touristik und Fischerei würden zeitweise versiegen. Eine ökonomische Katastrophe würde der ökologischen folgen. Die Schifffahrtsstraße wäre wahrscheinlich auf für zumindest einige Wochen zu sperren - was Folgen für die gesamte Weltwirtschaft mit sich brächte."²³⁰

Durchschnittlich dauert es zwei bis zehn Jahre bis sich die Umwelt nach einer Ölverschmutzung wieder erholt hat, je nach Zusammensetzung des Öls. Es kann unter Umständen jedoch auch bis zu 25 Jahren dauern bis sich ein Ökosystem erholt hat. Nach einem Öl-Leck verdunsten die meisten Giftstoffe bereits an der Meeresoberfläche und die Zersetzung des Öls durch Bakterien beginnt. Durch die Verbindung des Öls mit dem Meerwasser bei starkem Seegang entsteht der Ölschlamm der an die Küsten geschwemmt wird. Es können sich jedoch auch Ölkumpen bilden, die auf den Grund des Meeres sinken.²³¹

Von einer Ölverschmutzung sind vor allem Seevögel und Säugetiere wie Wale und Delfine, aber auch Schildkröten betroffen. Obwohl Fische durch den Ölteppich nicht direkt betroffen sind, wirkt sich dieser negativ auf deren Laich aus der durch die Giftstoffe zerstört wird.²³² Dadurch können auch zukünftig Ausfälle beim Fischfang entstehen. Der Fischfang selbst ist vor allem auch

²²⁹ Vgl. Middleton (2008): p. 9.

²³⁰ Stehr (2004): S. 77.

²³¹ Vgl. Kingston, Paul F. (2002): Long-term environmental impact of oil spills. In: Spill Science & Technology Bulletin, Vol. 7, No. 1-2, pp. 53ff.

²³² Vgl. Hatlen, Kristin [u.a.] (2010): Natural Sunlight and residual fuel oils are an acutely lethal combination for fish embryos. In: Aquatic Toxicology, Vol. 99, Issue 1, pp. 62.

dadurch betroffen, dass das Öl die Fischerboote und die Ausrüstung verschmutzt. Dadurch kommt es zu Einnahmeeinbußen. Davon wären auch die somalischen Küsten in hohem Maße betroffen. Darüber hinaus stellt eine Ölverschmutzung auch eine gesundheitliche Gefährdung für die Bevölkerung dar. Der Kontakt mit dem angespülten Öl kann neurologische Auswirkungen wie etwa Kopfschmerzen, Übelkeit, Schwindelanfälle, etc. verursachen, aber auch zu Hautausschlägen und Atemproblemen führen.²³³ Diese Symptome wurden bereits bei Aufräumarbeiten nach Ölverschmutzungen beobachtet. Bei einem längeren Kontakt, etwa durch eine verzögerte Reaktion auf ein Unglück, könnten sich die Auswirkung auf die Bevölkerung noch verschlimmern.

Da viele Reedereien das von Piraterie betroffene Gebiet umgehen möchten, wählen einige Schiffe den längeren Weg um das Kap der guten Hoffnung. Diese Route mag zwar sicherer sein, es bedeutet jedoch auch einen weitaus längeren Weg. Dadurch steigt automatisch auch der Treibstoffverbrauch was die Umwelt noch zusätzlich belastet.

6.1.3 Folgen für Somalia

Die somalische Piraterie am Horn von Afrika hat nicht nur Auswirkungen auf ausländische Reeder und Staaten, sie hat auch zu Veränderungen in Somalia selbst geführt. Durch die hohen Lösegeldzahlungen profitieren nicht nur die Piraten, auch einzelnen Sparten kommt dadurch Geld zu. Geschäfte, die Ersatzteile oder Boots-ausrüstung verkaufen, profitieren vom Handel mit Piraten, ebenso wie Barbesitzer, die für die Unterhaltung der Piraten sorgen. Piraten investieren ihr Geld oft in Häuser und Autos. Lokale Gemeinden profitieren daher ebenfalls von den Piraten, da einerseits das nötige Material für den Bau von Häusern etc. verkauft wird und Arbeitskräfte für den Bau zum Einsatz kommen. Doch diese Veränderungen sind nicht nur positiver Art. In den Piratenhochburgen floriert der Drogenhandel und auch die Prostitution nimmt zu. Von dieser Entwicklung ist vor allem Puntland betroffen.²³⁴

²³³ Vgl. Suárez, B. [u.a.] (2005): Acute health problems among subjects involved in the cleanup operation following the Prestige oil spill in Asturias and Cantabria (Spain). In: Environmental Research, Vol. 99, Issue 3, p. 414.

²³⁴ Vgl. Struwe (2009): pp. 17f, 27.

"Der bitterarmen Region Puntland, die sich im Verlauf des ewigen Bürgerkrieges eine Teilautonomie erkämpfte, hat die Piraterie nun einen kleinen Boom beschert: In heruntergekommenen Kleinstädten entstehen hinter hohen Mauern Villen, deutsche Luxuswagen brettern über die Schotterpisten. Der Heiratsmarkt ist wieder in Schwung gekommen, weil junge Männer plötzlich mit Dollarbündeln üppige Hochzeitsfeiern bezahlen können. Kleinhändler und Handwerker profitieren, weil Piraten bei ihnen ihre Schnellboote reparieren lassen, Diesel und Zigaretten kaufen. Kleinküchen, so berichten somalische Journalisten in der puntländischen Hauptstadt Garoowe, spezialisieren sich auf die Versorgung von Piraten und Geiseln. Doch was immer noch an legalem Handel über Somalias Häfen möglich war, hat die Piraterie endgültig zerstört."²³⁵

Hinzu kommt, dass „Pirat“ sich zu einem akzeptierten und wünschenswerten Beruf in Somalia entwickelt, der Reichtum und damit Aussicht auf ein besseres Leben verspricht. Dass dadurch legale Handelsmöglichkeiten zerstört werden, ist nur eine der Schattenseiten der Piraterie. Die Inflation ist eine andere. Durch den sorglosen Umgang der Piraten mit Geld werden Gebrauchsgüter wie Essen, aber auch Land, Häuser und Autos teurer. Nicht nur ihr Umgang mit Geld, auch das Verhalten der Piraten ist vielen Somalis ein Dorn im Auge. Sie fördern die Prostitution und den Drogenkonsum (*Khat*), und ihr Auftreten zeigt deutlich, dass sie keine Angst vor den Konsequenzen haben. Der Heiratsmarkt wird zwar gefördert, da die Piraten es sich leisten können zu heiraten und daher für viele Frauen erstrebenswerte Partner darstellen, allerdings folgen die Scheidungen oft eben so schnell.²³⁶

Inzwischen haben die Piraten jedoch auch eine Möglichkeit gefunden, die Bevölkerung in ihre Machenschaften mit einzubinden. In Haradhere wurde eine Art „Piratengenossenschaft“ gegründet. Diese funktioniert ähnlich der Börse. Durch die Unterstützung der Piraten können Anteile am Lösegeld erworben werden. Diese Unterstützung kann einerseits finanzieller Natur sein, aber auch in Form von Waffen, Ausrüstung, etc. erfolgen. Bei einer erfolgreichen Übernahme wird das Geld schließlich unter den Anteilseignern aufgeteilt. Der Bezirk in dem die Genossenschaften agieren ist ebenfalls Anteilseigner. Ein Teil des Lösegelds fließt damit in die Infrastruktur der Gegend. Diese Entwicklung ist unter anderem mitverantwortlich für die steigenden Lösegeldforderungen, da

²³⁵ Böhm/Wefing (2009)

²³⁶ Vgl. Greste (2009)

inzwischen viele Menschen in das Geschäft involviert sind. Obwohl die Piratenangriffe von Männern durchgeführt werden, können durch die Genossenschaften auch Frauen (z.B. Witwen) profitieren, in dem sie diese unterstützen. Die Zahl der Piratengruppen, die auf diese Art durch die Genossenschaft finanziert werden, ist von 15 auf 72 angestiegen. Davon waren zehn Gruppen bereits für erfolgreiche Entführungen verantwortlich.²³⁷

Obwohl dadurch zwar mehr Menschen von den Lösegeldzahlungen profitieren, ist der Anteil, der in die Infrastruktur der Gegend fließt, dennoch gering. Der Großteil der Einnahmen bleibt den Piraten und Haupt-Geldgebern vorbehalten.

6.1.4 Folgen für die Nachbarländer

Die Piraterie am Horn von Afrika hat jedoch nicht nur Auswirkungen auf Somalia selbst, sondern auch auf Nachbarländer wie Tansania und Kenia. Durch die Ausweitung des Operationsgebietes der somalischen Piraten, sind auch die Küsten dieser Länder längst nicht mehr sicher. Dadurch sind die Auswirkungen auch hier spürbar.

Kenia besitzt mit Mombasa einen wichtigen Handelshafen in der Region, der besonders für die Hilfslieferungen des *World Food Programme (WFP)* wichtig ist, da dadurch die Nahrungsmittelversorgung von mehreren Ländern sichergestellt wird. So werden über Mombasa nicht nur Somalia, sondern auch Kenia, Uganda, der Sudan und Kongo mit Lebensmittelhilfe versorgt.²³⁸ Doch nicht nur die Lebensmittelhilfe ist auf die Häfen in Ostafrika angewiesen. Neben Mozambique, Madagaskar, Mauritius und den Seychellen sind auch zentral gelegene Länder wie Äthiopien, Uganda und Zambia abhängig vom Seehandel. Auch hier steigen die Kosten für den Import und Export von Waren.²³⁹

Darüber hinaus stellen die steigenden Kosten, die durch die Piraterie entstehen ein weiteres Problem dar. Davon sind auch die Reedereien der Nachbarländer

²³⁷ Vgl. Ahmed, Mohamed (2009): Somali sea gangs lure investors at pirate lair. Reuters, 01.12.2009. <http://www.reuters.com/article/idUSGEE5AS0EV> [Zugriff: 29.08.2010]

²³⁸ Vgl. Axe, David (2009): Why the Somali pirates are winning. The Guardian, 09.04.2009. <http://www.guardian.co.uk/commentisfree/cifamerica/2009/apr/09/piracy-somalia-alabama-us-navy> [Zugriff: 08.06.2010]

²³⁹ Vgl. Knott (2010b)

betroffen. So verlangt die Reederei *Maersk Tanzania* für Schiffe die einen tansanischen Hafen ansteuern einen Risiko-Preisauflschlag, da die Gefahr eines Piratenangriffs zu hoch ist. Der Anstieg der Versicherungsprämien für das Gebiet am Horn von Afrika führt in einigen Ländern auch zu einem Anstieg der Preise für Verbrauchsgüter, da die steigenden Kosten durch einen Preisauflschlag kompensiert werden. Dadurch steigt wiederum das Risiko einer Hyperinflation. Besonders wirtschaftlich schwache Länder, wie etwa Tansania, sind durch diese Entwicklung gefährdet. Die Preise im Land selbst steigen, während Exportartikel wie Baumwolle, Cashewnüsse und Kaffee aufgrund der schlechten globalen Wirtschaftslage an Wert verlieren. Zusätzlich zu dem Preisanstieg bei Verbrauchsgütern kann es auch zu einem Anstieg des Ölpreises kommen. Wenn der Piraterie am Horn von Afrika nicht Einhalt geboten werden kann, könnten sich Ölfirmen gegen einen Transport durch dieses Gebiet entscheiden, da ihnen das Risiko einer Tanker-Entführung zu groß erscheinen könnte. In diesem Fall würde sich die Ölknappheit wiederum auf die Ölpreise im Land selbst auswirken.²⁴⁰

Die Piraterie am Horn von Afrika ist auch für Kenias Tourismusindustrie spürbar. Da selbst Kreuzfahrtschiffe nicht vor Piratenangriffen sicher sind, beginnen diese zunehmend die Ostküste Afrikas zu meiden. Im Zuge dessen gehen auch Arbeitsplätze im Tourismusbereich verloren.²⁴¹

Der Immobilienmarkt in Kenia ist ebenfalls direkt von der Piraterie betroffen, da die Piraten das gezahlte Lösegeld dazu nutzen, sich Land und Häuser in Nairobi zu kaufen. Die Preise spielen dabei keine Rolle, sondern werden bar entrichtet, was zu einem Preisanstieg auf diesem Sektor führt. Die Transaktionen können auch nicht zurückverfolgt werden, da sie bar auf die Hand erfolgen. Für die Wirtschaft Kenias ist diese Entwicklung allerdings nicht nur negativ behaftet. Durch die Wirtschaftskrise sanken auch hier die Geldsendungen der im Ausland tätigen Kenianer in die Heimat. Das Geld der Piraten kommt daher als eine Art Ersatz der Kenianischen Wirtschaft zugute.²⁴²

²⁴⁰ Vgl. Nincic (2009): p. 14.

²⁴¹ Vgl. Axe (2009)

²⁴² Vgl. Mugambi, Kaburu (2009): Piracy money distorting property prices. Daily Nation, 18.11.2009. <http://www.nation.co.ke/business/news/-/1006/687864/-/iekgm7z/-/index.html>
[Zugriff: 01.06.2010]

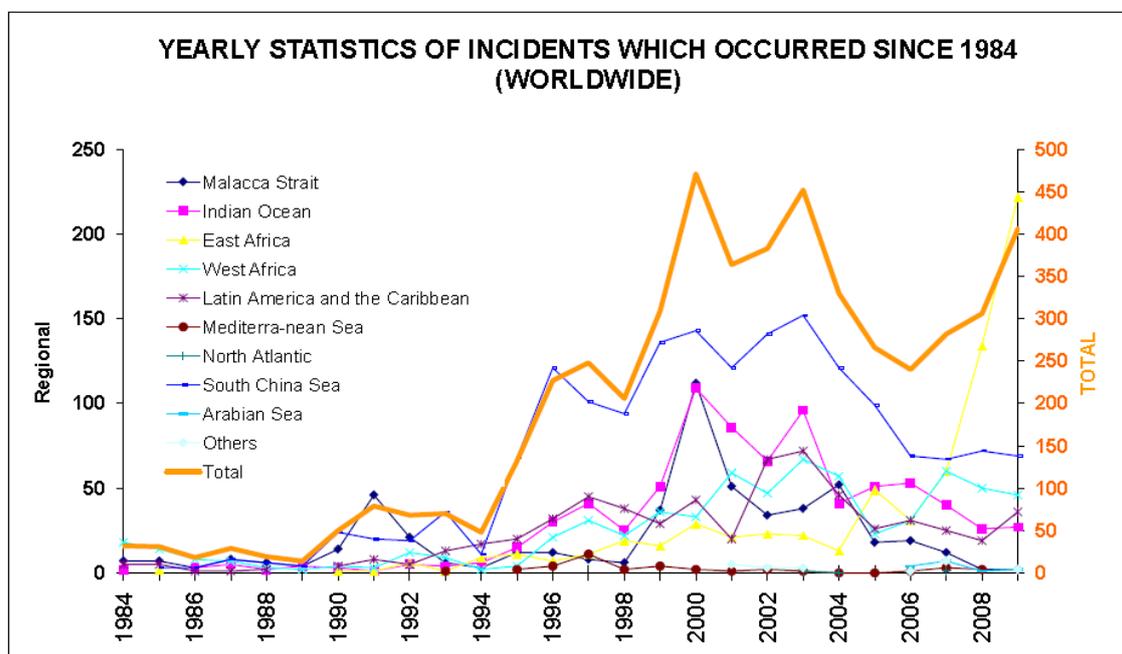
7 Statistische Analyse der Piraterie in Somalia

Wenn man sich die Statistik der *International Maritime Organisation (IMO)* über die gemeldeten Piratenvorfälle weltweit seit dem Jahr 1984 ansieht so wird deutlich, dass es zwischen 1984 und 1991 an der Ostküste Afrikas zu keinen gemeldeten Piratenangriffen kam. Auch im Indischen Ozean kam es zu dieser Zeit zu keinen nennenswerten Vorkommnissen. Ab dem Jahr 1995 jedoch beginnt die Piraterie sowohl in Ostafrika als auch im Indischen Ozean langsam zu steigen.²⁴³

"Die Statistiken weisen für somalische Gewässer 1991 zwei seeräuberische Angriffe aus, für 1992 und 1994 jeweils einen, für 1995 aber vierzehn."²⁴⁴

Natürlich kann nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass es auch vor 1991 schon zu Piratenangriffen an der Ostküste Afrikas kam, da die Statistiken nur die gemeldeten Angriffe dokumentieren.

Abbildung 3



Quelle: http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D28158/152.pdf

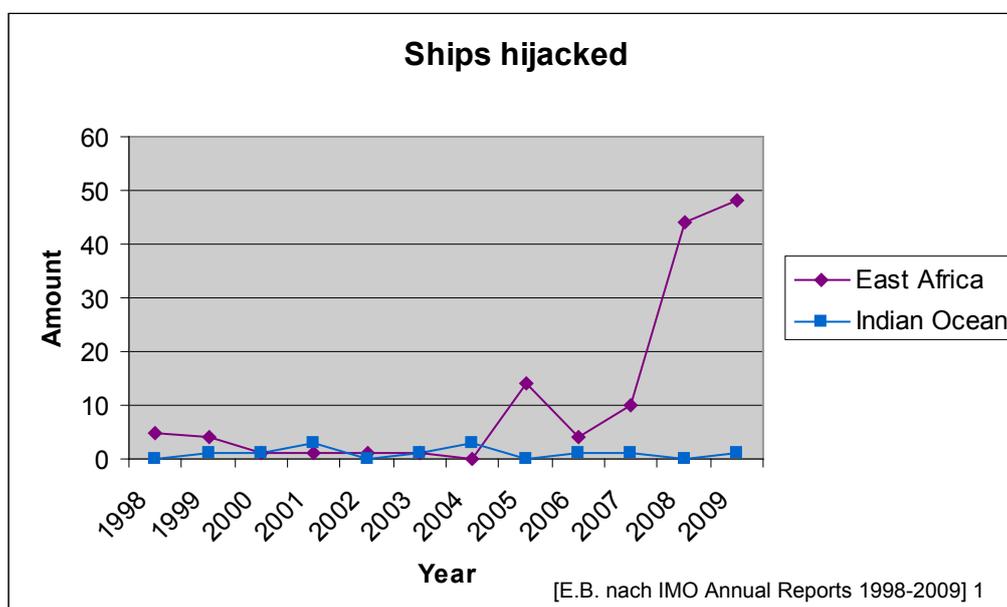
²⁴³ Vgl. International Organisation (IMO): Maritime Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships 1984-2009. <http://www.imo.org/> [Zugriff: 18.07.2010]

²⁴⁴ Stehr (2004): S. 35.

Die Jahre 1998, 2000 und 2005 markieren die Spitzen dieser Entwicklung, die sich seit 2007 in noch rasanterem Tempo gesteigert hat. Vergleicht man diese Spitzen nun mit den Geschehnissen im Land selbst, so könnte man diese Entwicklung darauf zurückführen, dass im Jahr 1998 Puntland seine Autonomie erklärte und im Jahr 2000 offiziell das *Transitional National Government (TNG)* gegründet wurde, das zwar von den Vereinten Nationen und der *Organisation of African Unity (OAU)* anerkannt wird, praktisch aber keinerlei Macht hat, was auch die Zahlen zur Piraterie deutlich machen. Der Anstieg der Piraterie an der Ostküste Afrikas im Jahr 2005 lässt sich wiederum auf den Tsunami im Dezember des Vorjahres zurückführen, der für Verwüstungen und Chaos entlang der Küste sorgte. Der Einbruch der Piraterie im darauffolgenden Jahr 2006 markiert hingegen die kurze aber fruchtbare Herrschaft der *UIC* in Somalia die verstärkt gegen die Piraterie vorging, welche im Zuge dessen auch stark abnahm.

Diese Entwicklung zeigt sich besonders deutlich, wenn man die erfolgreichen Schiffsentführung in diesem Gebiet über die letzten Jahre hinweg untersucht. Es zeigt sich, dass deren Zahl im Indischen Ozean weitgehend gleichbleibend geblieben ist. Betrachtet man dagegen die Zahl der erfolgreichen Entführungen in Ostafrika, so zeigt sich ganz deutlich der stetige Anstieg, besonders ab dem Jahr 2005 und der Einbruch im Jahr 2006.

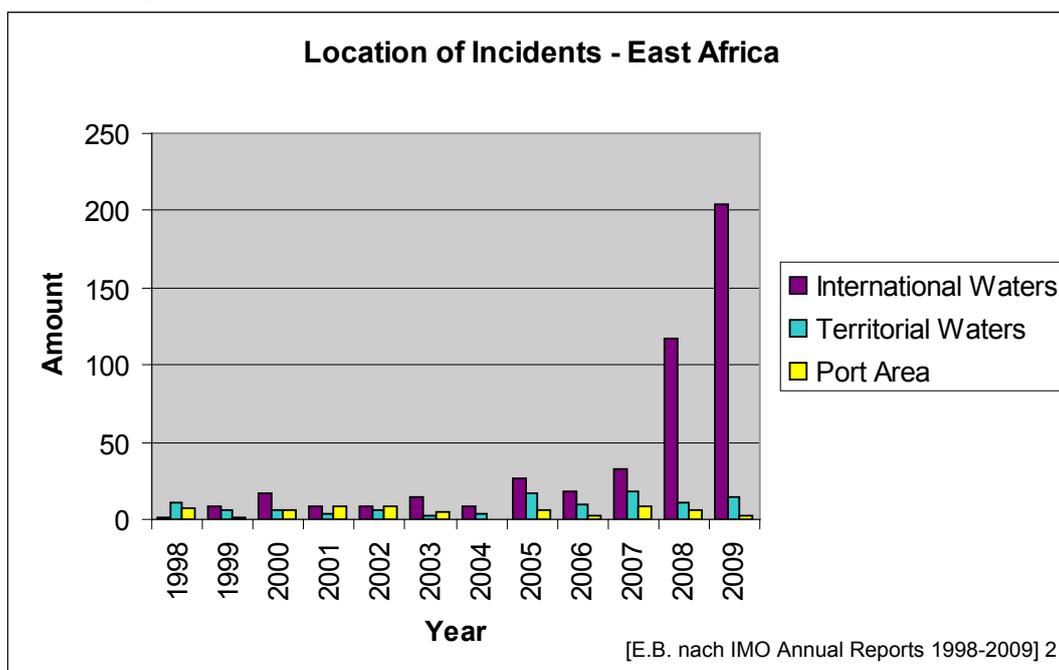
Abbildung 4



Von der Anzahl der Geiseln allein lässt sich nicht immer auch auf die Anzahl der Entführungen schließen. Im Jahr 2008 wurden in Ostafrika 703 Personen als Geiseln festgehalten, um Lösegeld zu erpressen. Im Jahr 2009 ging diese Zahl mit 668 Personen zwar etwas zurück, die Angriffe nahmen hingegen zu.²⁴⁵

Bei genauerer Betrachtung der Örtlichkeit der Überfälle zeigt sich, dass während die Überfälle im Hafen zwischen 1998 und 2009 einigermaßen gleichbleibend verlaufen sind, die Angriffe auf Hoher See innerhalb der letzten fünf Jahre deutlich zugenommen haben. Diese Entwicklung ist natürlich auch darauf zurückzuführen, dass Schiffe im Zuge der aufkommenden Piraterie am Horn von Afrika die Hoheitsgewässer Somalias großflächig umfahren haben, um das Gefahrengebiet nach Möglichkeit zu meiden.

Abbildung 5



Die Piraten waren dadurch gezwungen ihr Operationsgebiet auszuweiten, was mit Hilfe der Mutterschiffe auch kein Problem mehr darstellte. Nachdem sie nun nicht länger auf die somalische Küste als Basisstation angewiesen waren, stiegen auch die Angriffe in internationalen Gewässern stark an.

²⁴⁵ Vgl. International Maritime Organisation (IMO): Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships 2008, 2009. <http://www.imo.org/> [Zugriff: 18.07.2010]

Bei der Analyse der Anzahl der in einen Überfall involvierten Personen zeigt sich, dass bei den meisten Angriffen fünf bis zehn Personen beteiligt sind. Dieses Vorgehen hat sich als beste Möglichkeit herauskristallisiert. Während zwischen 2000 und 2004 die Zahlen über die in einen Angriff involvierten Personen nur leicht fluktuierten, so ist ab dem Jahr 2005 ein klarer Trend zu Gruppen mit fünf bis zehn Personen zu verzeichnen. Die Personenanzahl deutet auf eine Aufteilung der Piraten auf ca. zwei bis drei Boote wodurch einerseits für Ablenkung, andererseits für einen gezielten Angriff gesorgt ist. Obwohl man annehmen könnte, dass mehr als zehn Beteiligte gleichermaßen auch für mehr Ablenkung sorgen, macht eine höhere Personenzahl einen Angriff nicht unbedingt leichter, da die Piraten im Vorfeld ja zuerst unbemerkt an ihr Zielobjekt heranfahren müssen. Bei zu vielen Booten ist auch die Gefahr der Entdeckung größer. Es hat sich also bewährt einen Angriff mit weniger Booten durchzuführen, um dann bei erfolgreicher Übernahme noch zusätzliche Piratengruppen an Bord zu holen, um die Mannschaft zu bewachen.

7.1.1 Überblick

7.1.1.1 Piratenangriffe auf Kreuzfahrtschiffe

Der Anstieg der Piraterie am Horn von Afrika ab dem Jahr 2005 wird auch durch die damit beginnende Medienberichterstattung verdeutlicht. Obwohl es auch davor vereinzelte Berichte über Piratenangriffe gab, so wird das Thema erst seit dem Jahr 2005 in regelmäßigen Abständen behandelt, was ebenfalls die drastische Zunahme der Ereignisse widerspiegelt.

Einer der ersten Berichte der für mediale Aufmerksamkeit sorgte, war der versuchte Piratenangriff auf das Kreuzfahrtschiff *Seabourne Spirit* am 5. November 2005. Bis dahin waren sporadisch vor allem Angriffe auf Handelsschiffe vermeldet worden. Doch dieser Angriff auf ein Kreuzfahrtschiff sorgte für zunehmende Besorgnis. Im Gegensatz zu Handelsschiffen ist die Kaperung eines voll besetzten Kreuzfahrtschiffes samt Mannschaft ein waghalsiges Unterfangen da verhältnismäßig viele Menschen involviert sind.²⁴⁶

²⁴⁶ Vgl. Schott, Christiane (2005): 325 Überfälle im Jahr. Die Zeit 47.
http://www.zeit.de/2005/47/325_Ueberfaelle_im_Jahr [Zugriff: 26.06.2010]

"Ein voll besetztes Kreuzfahrtschiff zu kapern, wäre für eine Piratencrew der ganz große Wurf. Mehrere tausend Menschen wären ein wertvolles Faustpfand für Lösegeldverhandlungen. >>Dann spricht man nicht mehr mit Reedereien, dann spricht man mit Regierungen<<, soll einer der Piratenführer bereits in einem Telefongespräch mit einer Presseagentur gesagt haben. Andererseits ist es schwer, so viele Menschen mit einer kleinen Piratencrew in Schach zu halten."²⁴⁷

Anfangs hielt man die die versuchte Entführung vielleicht noch für einen Irrtum der Piraten, die das Kreuzfahrtschiff schlichtweg verwechselt haben könnten. Doch es kam im Laufe der Zeit immer wieder zu versuchten Entführungen wie die Angriffe auf das amerikanische Kreuzfahrtschiff *Nautica* im Jahr 2008 und das britische Kreuzfahrtschiff *Balmoral* im Jahr 2009 belegen. Durch die hohen Bordwände und hohe Geschwindigkeit der Kreuzfahrtschiffe sind diese jedoch schwierige Zielobjekte für die Piraten.²⁴⁸

7.1.1.2 Piratenangriffe auf Handelsschiffe

Die wohl spektakulärsten Angriffe gelangen den somalischen Piraten im Jahr 2008. In diesem Jahr sorgte einerseits die Kaperung des ukrainischen Frachters *Faina* als auch der erfolgreiche Angriff auf den saudi-arabischen Tanker *Sirius Star* für Aufmerksamkeit.

In Hinblick auf die Kaperung der *Faina* gab vor allem die Ladung des Schiffes Grund zur Sorge. Diese umfasste Waffen, wie Raketenwerfer und Gewehre, aber auch Panzer und Ersatzteile, die nach Kenia gebracht werden sollten. Die Piraten hätten sich dadurch also problemlos mit neuem Kriegsgerät ausrüsten können. Dennoch blieb es nach viermonatigen Verhandlungen lediglich bei der üblichen Lösegeldzahlung.²⁴⁹

Im November 2008 wurde schließlich der saudi-arabische Tanker *Sirius Star* entführt mit Öl im Wert von 70 Millionen Euro an Bord. Der Tanker war mit einer Länge von 332 Metern das bisher größte Schiff, das jemals von Piraten entführt worden war. Nach Bezahlung einer, im Vergleich zum Wert der Ladung

²⁴⁷ Wiese (2010): S. 113.

²⁴⁸ Vgl. Wiese (2010): S. 115f.

²⁴⁹ Vgl. Wiese (2010): S. 62ff.

niedrigen, Lösegeldsumme von drei Millionen Euro kam der Tanker schließlich wieder frei.²⁵⁰

Auch im Jahr 2009 sorgten die Piraten mit der Entführung der deutschen *Hansa Stavanger* und der amerikanischen *Maersk Alabama* für Schlagzeilen. In beiden Fällen sollte die Entführung durch Sondereinsatzkommandos beendet werden, allerdings mit unterschiedlichem Erfolg.

Die Entführung der *Hansa Stavanger* machte vor allem auch durch die zähen Lösegeldverhandlungen Schlagzeilen. Die Mannschaft hatte im Vorfeld zwar alle empfohlenen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen und hielt auch einen Sicherheitsabstand von 550 Meilen zur Küste Somalias ein, eine Entführung konnte jedoch trotzdem nicht verhindert werden. Die deutsche Regierung entschloss sich erstmals zu einem Eingreifen in Form eines Einsatzes der GSG9-Spezialeinheit. Bei den Vorbereitungen wurde jedoch nicht auf die nötige Diskretion geachtet und die Piraten wurden auf den geplanten Einsatz aufmerksam. Daher verteilten sie die Geiseln an Bord des Schiffes, sodass eine Befreiungsaktion als aussichtslos eingestuft und der Einsatz gestoppt wurde. Nach Zahlung von 2,75 Millionen Dollar Lösegeld kam die Mannschaft schließlich frei.²⁵¹

Mit der *Maersk Alabama* war erstmals ein amerikanisches Schiff direkt von Piraterie betroffen. Obwohl die Piraten erfolgreich an Bord des Schiffes gelangten und der Kapitän sich den Piraten ergab, stießen diese auf starken Widerstand der Mannschaft, die ihrerseits einen Piraten überwältigten und als Faustpfand nutzten, um den Kapitän freizupressen. Die Piraten willigten schließlich ein, das Schiff zu verlassen, sofern sie Nahrung, Treibstoff und ein Rettungsboot erhielten. Als der Kapitän ihnen die Bedienung des Rettungsbootes erklärte, wurde er erneut als Geisel genommen, und die Piraten verließen zusammen mit ihm das Schiff. Bei einem Fluchtversuch wurde er von den Piraten beschossen und musste aufgeben. Aufgrund von Treibstoffmangel willigten die Piraten schließlich ein vom amerikanischen Kriegsschiff *USS Bainbridge* zur Küste geschleppt zu werden. Einer der Piraten wurde an Bord

²⁵⁰ Vgl. Wiese (2010): S. 67f, 71.

²⁵¹ Vgl. Wiese (2010): S. 131f, 137.

des Kriegsschiffes geholt um medizinisch versorgt zu werden und um die Verhandlungen zu führen. Kapitän Phillips startete darauf erneut einen Fluchtversuch, bei dem die restlichen Piraten im Rettungsboot von Scharfschützen getötet wurden.²⁵²

²⁵² Vgl. Wiese (2010): S. 141ff.

8 Terrorismus und Piraterie

Es gäbe verschiedene Möglichkeiten die Piraterie als Terrorinstrument zu benutzen. Es könnten gezielte Angriffe auf Schiffe durchgeführt werden, um einerseits den Handel zu kontrollieren oder andererseits die Schiffe selbst als Waffen zu benutzen. Weiters könnten Geiseln als Druckmittel eingesetzt werden, um politische Gefangene freizupressen, ganz zu schweigen von den finanziellen Möglichkeiten, die die Piraterie bietet.²⁵³ Michael Stehr unterscheidet zwischen 4 Kategorien des Terrorismus auf See:

"Die Szenarien, in denen Terroristen die See zum eigenen Vorteil logistisch nutzen oder als Aktionsort gebrauchen können, sind vielfältig. Man kann sie in vier wesentliche Gruppen unterteilen:

1. Nutzung der See durch Terroristen als Transportweg;
2. Terrorangriffe auf Schiffe und andere Objekte auf See;
3. Terrorangriffe mit Hilfe von Schiffen von See gegen Landziele;
4. Verschärfung beider Angriffsszenarien durch Nutzung von Massenvernichtungswaffen."²⁵⁴

Es gibt Befürchtungen darüber, dass Somalia aufgrund seiner instabilen politischen Lage als Rückzugsort für Terroristen diene. Besonders in Zusammenhang mit der radikal islamistischen *al-Shabaab* Bewegung, die Kontakte zu *Al-Qaida* haben soll, werden immer wieder Stimmen laut, die auf die Nutzung der Piraterie als Terrorinstrument hinweisen. Es wird befürchtet, dass die *al-Shabaab* die Kontrolle über die somalische Piraterie übernehmen könnte und sie für terroristische Akte nutzen könnte wie etwa die Lenkung eines Tankers in einen Handelshafen. Allerdings muss dabei darauf hingewiesen werden, dass sich die Motive von Piraten und Terroristen von einander unterscheiden.²⁵⁵

"What distinguishes it [Maritime Terrorism] from piracy is mainly its aim, piracy being undertaken (...) for selfish reasons, whereas terrorism is best understood as one amongst several forms of armed rebellion for the sake of some higher cause."²⁵⁶

²⁵³ Vgl. Middleton (2008): p. 10.

²⁵⁴ Stehr (2004): S. 108f.

²⁵⁵ Vgl. Stehr (2004): S. 112 sowie Møller (2009a): p. 26.

²⁵⁶ Møller (2009a): p. 23.

Dieser Unterschied wird auch bei der persönlichen Einstellung der verschiedenen Seiten sichtbar. Für Terroristen rechtfertigt der höhere Zweck den Verlust des eigenen Lebens wie etwa bei einem Selbstmordanschlag. Für Piraten die in erster Linie in Hinblick auf ihren eigenen Nutzen agieren, steht diese Möglichkeit jedoch außer Frage. Sie riskieren nicht ihr Leben um ein Schiff zu kapern, wenn ein Angriff misslingt ziehen sie sich zurück und warten auf eine weitere Möglichkeit.²⁵⁷

Bisher standen in Somalia islamistische Gruppen, wie etwa auch die *UIC*, der Piraterie ablehnend gegenüber oder wie Arman es formuliert: "*After all, Islamic law has zero tolerance for banditry, whether sea-based or land based.*"²⁵⁸ Dadurch würde die Ablehnung der Piraterie die Glaubwürdigkeit der *al-Shabaab* in Somalia wohl eher noch untermauern. Allerdings entginge ihr dadurch auch eine lukrative Finanzierungsmöglichkeit.²⁵⁹

Wenn auch die Möglichkeit besteht, dass die *al-Shabaab* somalische Piraten anheuert um die Schifffahrtsroute für den westlichen Handel zum Erliegen zu bringen indem sie beispielsweise die Versenkung eines Schiffes anordnen, so wären die längerfristigen Interessen wohl zu verschieden, um zu diesem Mittel zu greifen. Immerhin sind die Piraten vom Schiffsverkehr abhängig, und es wäre nicht in ihrem Interesse, dass dieser abnimmt.²⁶⁰ Vielleicht bedient sich die *al-Shabaab* der Piraterie als Mittel der Geldbeschaffung, die Wahrscheinlichkeit der Piraterie als Terrorinstrument ist jedoch gering.²⁶¹

Interessant ist jedoch, dass die Piraterie am Horn von Afrika anfangs zwar besorgt zur Kenntnis genommen wurde, militärische Maßnahmen jedoch erst folgten, nachdem die *UIC* der Piraterie in Somalia im Jahr 2006 bereits einen Riegel vorschob, die Angriffe also bereits stark zurückgegangen waren. Nincic führt diese Veränderung im Vorgehen auf die Angst der westlichen Nationen vor einer Verbindung zwischen *UIC* und *Al-Qaida* zurück und folglich auch vor der

²⁵⁷ Vgl. Struwe (2009): p. 14.

²⁵⁸ Arman, Abukar (2008): Somali piracy and the enchanting water circus. In: International Movement for a Just World (JUST), Vol. 8, No. 12, 12/2008, p. 8.

²⁵⁹ Vgl. Menkhaus (2009a): pp. 24f.

²⁶⁰ Vgl. Møller (2009a): pp. 26f.

²⁶¹ Vgl. Cardaun (2009b): S. 2.

Verbindung zwischen Piraterie und Terrorismus.²⁶² Obwohl es bisher keine Vorkommnisse gab, die eine derartige Verbindung bestätigen, so sind die Ängste, dass Somalia als Stützpunkt für *Al-Qaida* dienen könnte, nicht ganz unbegründet.

Failed states wie Somalia werden oft als geeigneter Nährboden für den Terrorismus angesehen da es keine funktionierende Regierung gibt die für Recht und Ordnung sorgt. Bereits nach dem Fall Siad Barres versuchte *Al-Qaida* eine strategische Position am Horn von Afrika einzunehmen und ein Trainingslager für Separatisten in der somalischen Ogaden-Region zu errichten, scheiterte jedoch an der gegebenen Infrastruktur. Durch unregelmäßige Flüge, schlechte Straßen, die entlegene Region und die wiederholten Kämpfe der diversen Milizen stellte sich das „Vorhaben Somalia“ bald als weitaus kostenintensiver dar als angenommen.²⁶³

²⁶² Vgl. Nincic (2009): p. 9.

²⁶³ Vgl. Hastings (2009): p. 214.

9 Lösungsansätze

Um eine Lösung für das Piratenproblem zu finden, müssen Martin Janata zufolge erst die strukturellen Ursachen beseitigt werden, wie etwa die Armut, die illegale Fischerei und die Giftmüllverklappung. Weiters müsste der Aufbau staatlicher Behörden und einer Küstenwache in Angriff genommen werden. Das setzt allerdings voraus, dass die Entwaffnung des Landes erfolgreich verläuft und gegen korrupte Regierungsbeamte vorgegangen wird.²⁶⁴

"There is no military solution to this problem. The military option will only win the pirates more support and sustain the current state of lawlessness."²⁶⁵

Bjørn Møller hingegen sieht im Abzug der äthiopischen Truppen aus Somalia eine mögliche Lösung für das Piratenproblem. Durch die erneute Übernahme der Kontrolle durch islamische Gruppen könnte die Piraterie zurückgehen, wie bereits im Jahr 2006 als die *Union of Islamic Courts (UIC)* sich dem Problem annahm. Er stellt allerdings infrage, ob diese Lösung nicht zu anderen schlimmeren Problemen führen könnte. Sollten sich die Reedereien vermehrt entscheiden die längere Route um das südliche Afrika herum zu nehmen, so würde die Piraterie ebenfalls zurückgehen, aus dem einfachen Grund, da es an Angriffszielen mangelt.²⁶⁶

Ken Menkhaus nennt sieben mögliche Wege im Umgang mit der Piraterie am Horn von Afrika:

- 1) Die Piraterie als unvermeidbaren Störfaktor akzeptieren
- 2) Piratenangriffe durch den Einsatz von Kriegsschiffen verhindern/vereiteln
- 3) Bewaffnung der Schiffsmannschaft von Frachtschiffen in diesem Gebiet
- 4) Die Piraterie an Land bekämpfen/Zerstörung der Piratenstützpunkte
- 5) Zerschlagung der Piraterie durch Auskundschaftung/Festnahme der Hintermänner/Geldgeber
- 6) Lösegeldzahlungen einstellen

²⁶⁴ Vgl. Janata (2009): S. 16.

²⁶⁵ Arman (2008): p. 9.

²⁶⁶ Vgl. Møller (2009b): p. 4.

7) Unterstützung der somalischen Regierung beim Kampf gegen die Piraten
[Übersetzung E.B.]²⁶⁷

Für die Akzeptanz der Piraterie als unvermeidbares Übel spricht, dass im Vergleich zu den erwirtschafteten Beträgen durch die Handelsschiffahrt, die Piraterie verhältnismäßig niedrige Kosten verursacht, da sich die Anzahl der attackierten Schiffe in Grenzen hält.²⁶⁸

„The International Maritime Bureau in London says that last year [2009] 22,000 ships passed safely through waters in range of Somali pirates, whereas actual attacks were in the low hundreds. The bureau also reckons that, as ships take more precautions, the pirates' success rate will drop“.²⁶⁹

Die Situation könnte sich jedoch ändern, sofern keine langfristige Lösung für das Problem gefunden werden kann. Die Kosten würden zwangsläufig steigen, da einerseits die dauerhafte Stationierung von Kriegsschiffen im Golf von Aden finanziert werden muss und andererseits Investitionen für die Sicherung von Schiffe, die dieses Gebiet durchfahren, nötig werden. Hinzukommen die höheren Versicherungskosten, die durch die andauernde Gefahr noch weiter steigen könnten, sowie höhere Löhne für die Schiffsmannschaften die dieses Gebiet befahren müssen.²⁷⁰ Die Piraterie am Horn von Afrika als unvermeidbaren Störfaktor hinzunehmen, ist damit langfristig inakzeptabel.

Maßnahmen wie der Einsatz von Kriegsschiffen, die Bewaffnung der Schiffsmannschaft, die Einstellung der Lösegeldzahlungen und die Zerschlagung der Piratenstützpunkte wurden bereits untersucht und entpuppten sich als keine dauerhaften Lösungen für das Piratenproblem am Horn von Afrika.²⁷¹

²⁶⁷ Vgl. Menkhaus, Ken (2009b): The seven ways to stop piracy: And why none of them will work as well as we might hope. Washington News Review, 18.04.2009. <http://hanan-revue.blogspot.com/2009/04/seven-ways-to-stop-piracy.html> [Zugriff: 01.06.2010]

²⁶⁸ Vgl. Menkhaus (2009b)

²⁶⁹ Somalia's pirates: The Economist, 07.01.2010.

²⁷⁰ Vgl. Warner (2010): p. 66.

²⁷¹ Vgl. Menkhaus (2009b)

Obwohl die Zerschlagung der Piraterie durch Auskundschaftung und Festnahme der Hintermänner und Geldgeber sehr vielversprechend klingt, so ist dies ein äußerst schwieriges Unterfangen. Die Verfolgung von Lösegeld ist in einem Land wie Somalia, das zu einem Großteil von Auslandsüberweisung abhängig ist, schwierig. Zudem erfolgen Zahlungen meist in bar und sind dadurch ebenfalls nicht zurückzuverfolgen.²⁷² Insbesondere die USA sehen in der Verfolgung des durch Piraterie erwirtschafteten Geldes eine gute Möglichkeit mehr über die Organisationsstrukturen der Piratengruppen zu erfahren und diese so über kurz oder lang zum Erliegen zu bringen.²⁷³

Dieser Ansatz wurde bereits im Jahr 2001 verfolgt und stand damals noch in Zusammenhang mit George W. Bushs „war on terrorism“. Damals sollte durch die Blockade von Vermögenswerten die Finanzierung von Terrornetzwerken gestoppt werden. In Somalia geriet dabei vor allem das traditionelle *hawala* Geldüberweisungssystem und insbesondere die Agentur *al-Barakaat* in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit, da über sie der Großteil der Geldüberweisungen stattfand. Es konnten der Agentur jedoch keine terroristischen Verbindungen nachgewiesen werden.²⁷⁴ Es ist zweifelhaft, ob dieser Ansatz im Bezug auf die Piraterie erfolgversprechender ist, da das Lösegeld auch auf informellen Wegen verbreitet wird. Sollte diese Möglichkeit entfallen, ist es jedoch sehr wahrscheinlich, dass die somalischen Piraten andere Mittel und Wege finden würden, um zukünftig Angriffe zu finanzieren und der Verfolgung (ihrer Finanzen) zu entgehen.²⁷⁵

Damit ist und bleibt die Unterstützung der somalischen Regierung beim Kampf gegen die Piraten langfristig die beste Möglichkeit die Piraterie am Horn von Afrika in den Griff zu bekommen. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um eine rasche Lösung, sondern um einen graduellen Prozess der nur langsam Wirkung zeigen wird.²⁷⁶ Doch auch dieser Lösungsansatz wirft neue Fragen auf. Denn obwohl die Unterstützung der somalischen Regierung im Kampf gegen die

²⁷² Vgl. Menkhaus (2009b)

²⁷³ Vgl. Warner (2010): p. 67.

²⁷⁴ Vgl. Medani, Khalid M. (2002): Financing terrorism or survival? Informal finance and state collapse in Somalia, and the US war on terrorism. In: Middle East Report, No. 223, p. 3. <http://www.jstor.org/stable/1559456> [Zugriff: 17.03.2010]

²⁷⁵ Vgl. Warner (2010): pp. 67f.

²⁷⁶ Vgl. Menkhaus (2009b)

Piraterie am Horn von Afrika ein entscheidender Faktor ist, so bleibt die Frage, ob die Regierung überhaupt im Stande ist allein gegen die Piraten vorzugehen. Da der Machtbereich der somalischen Regierung nur sehr begrenzt ist, sollte auch eine Unterstützung der autonomen Regionen wie Somaliland und Puntland in Betracht gezogen werden.

10 Schlussbemerkung

Die Piraterie an der Ostküste Afrikas ist wie die Piraterie im Allgemeinen, kein neues Phänomen. Auch in Somalia selbst bediente sich im 19. Jahrhundert bereits der Clan der *Mijerteen* der Piraterie als Mittel zur Geldbeschaffung.

Die Moderne Piraterie wie wir sie heute kennen, hat sich jedoch erst in den 1980er Jahren entwickelt, hierbei vor allem in Asien und Westafrika. Im Zuge dieser Entwicklung kamen bei Überfällen immer modernere und tödlichere Waffen wie Mörser und Granaten zum Einsatz. Die Bedingungen und Voraussetzungen haben sich dabei im Laufe der Zeit jedoch nicht verändert. Vielbefahrene Handelsrouten und Meerengen bieten auch heute noch die Möglichkeit Schiffe zu überfallen und dadurch schnell an Geld zu kommen. Besonders vor den Küsten von Entwicklungsländern kam und kommt es vermehrt zu Überfällen.

Für moderne Piraten ist das Kriterium der Küstennähe nicht länger erforderlich. Diese Entwicklung steht in engem Zusammenhang mit der Modernen Piraterie am Horn von Afrika. Diese hat verhältnismäßig spät, erst in den 1990er Jahren, mit dem Sturz des somalischen Staatspräsidenten Siad Barres, begonnen. Dafür verlief ihre Entwicklung umso rasanter. Anfangs waren vor allem der einheimische Küstenverkehr und kleinere Handelsschiffe von Angriffen betroffen. Das änderte sich jedoch bald. Das Piraterie-Kriterium „Küstennähe“ wurde und wird durch den Einsatz von Mutterschiffen gekonnt umgangen. Damit eröffnete sich den Piraten eine riesige Angriffsfläche – nämlich das offene Meer.

Eine weitere Besonderheit, die die moderne Piraterie am Horn von Afrika von anderen für Piraterie bekannten Gebieten unterscheidet, ist das Vorgehen der Piraten. Während in Asien und Westafrika vor allem Wertsachen und schnell verkäufliche Güter das Ziel von Angriffen bilden, steht bei der Piraterie an der Küste Somalias die Erbeutung von Lösegeld an erster Stelle. So werden ganze Schiffe samt Mannschaft entführt und oft über Monate festgehalten. Der Faktor Zeit ist also ein weiteres Unterscheidungskriterium zu Piratenangriffen in anderen Gegenden. Obwohl die Gewinne durch die lang anhaltenden

Lösegeldverhandlungen erst relativ spät akquiriert werden, so liegt die Ertragshöhe weit über anderen Formen der modernen Piraterie.

Doch nicht bei jedem Piratenangriff ist die Geiselnahme der Mannschaft und die folgende Lösegelderpressung das Ziel des Überfalls. Oft stehen auch nur die Schiffe selbst im Blickpunkt des Interesses. Diese Schiffe, meist Fischtrawler, dienen den Piraten dann als Stützpunkte auf See, als Mutterschiffe.

Die Ursachen für die rasante Entwicklung der Piraterie am Horn von Afrika sind vielfältig. Meist werden vor allem soziökonomische Faktoren, wie die instabile politische Situation im Land, Armut und Arbeitslosigkeit, dafür verantwortlich gemacht. Obwohl diese Faktoren sicher für den Anstieg der Piraterie mitverantwortlich sind, liefern sie keine allumfassende Erklärung. Vor allem Puntland steht im Mittelpunkt des Piraterie-Geschehens. Gerade hier ist die politische Lage jedoch stabiler als im Süden des Landes.

Eine weitere Ursache für die Piraterie am Horn von Afrika ist der illegale Fischfang. Die Gewässer vor Somalia sind reich an marinen Ressourcen und so wurden bereits vor dem Zusammenbruch der staatlichen Strukturen Fischereilizenzen an ausländische Fangschiffe erteilt. Diese erhielten damit Zugang zur exklusiven Wirtschaftszone Somalias. Nach dem Staatszusammenbruch wurde jedoch weiter gefischt, allerdings ohne auf die vorgeschriebenen Fangquoten zu achten. Darüber hinaus wurden auch von Warlords ohne jegliche Legitimierung Lizenzen ausgestellt. Diese unkontrollierte Ausbeutung wirkte sich wiederum auf die einheimischen Fischer aus, die sukzessive aus ihren Fanggründen verdrängt wurden. Die Beschwerden von somalischen Vertretern bei den Vereinten Nationen, der EU, der AU und der Arabischen Liga über dieses Vorgehen stießen auf taube Ohren, vor allem auch deshalb, da gleich mehrere Nationen vom illegalen Fischfang profitierten. Durch die Missachtung der Fangquoten konnten höhere Einnahmen erwirtschaftet werden. Die Piraterie war daher auch eine direkte Reaktion auf dieses Vorgehen.

Ebenfalls mitverantwortlich für die Zunahme der Piraterie an der Küste Somalias war der Tsunami vom 26. Dezember 2004. Dadurch wurden nicht nur viele Fischerdörfer zerstört, auch die Versorgung der Bewohner mit Wasser und Nahrung wurde unterbrochen. Darüber hinaus wurden durch den Tsunami Giftmüllabfälle an die Oberfläche befördert, die bereits seit den 1980er Jahren vor der Küste Somalias verklappt wurden. Diese toxischen Abfälle stellten für die Bevölkerung eine zusätzliche Gefahr dar und es kam infolge dessen zu vermehrten Krankheitsfällen unter den Küstenbewohnern.

Hinzu kommt, dass die Piraterie zunehmend zu einem einträglichen Geschäft geworden ist, vor allem für die Clans der *Hawiye* und *Darod*, da sie nur einen niedrigen Aufwand erfordert und enorme Gewinne mit sich bringt. Aus diesem Grund entscheiden sich viele junge Männer für die Piraterie als neuen, wenngleich auch illegalen, Berufszweig. Durch die Piraterie profitierten schlussendlich auch andere Dienstleistungsindustrien, vor allem in den bekannten Piratenhochburgen wie Haradhere, Hobyó, Eyl und Bossaso.

Des Weiteren bleiben durch die instabile Lage in Somalia Vergehen wie Piraterie so gut wie straffrei, da es keine staatliche Küstenwache gibt, die sich dem Problem annehmen könnte. Die Übergangsregierung erhält zwar internationale Unterstützung, ist jedoch nicht in der Lage für Sicherheit zu sorgen, geschweige denn der Piraterie ein Ende zu setzen. Bei der Verfolgung und Verurteilung von Piraten, steht die oft undurchsichtige Rechtssprechung ebenfalls im Weg. So können nur auf hoher See begangene Überfälle als Piraterie eingestuft werden. Vorfälle innerhalb der Hoheitsgewässer eines Landes fallen lediglich unter die Kategorie Seeraub. Darüber hinaus sind nicht alle Schiffe gleichermaßen befugt gegen Piraten vorzugehen. Diese Aufgabe bleibt ausschließlich staatlichen Kriegsschiffen und Militärflugzeugen vorbehalten. Die von der EU geschlossenen Auslieferungsabkommen, unter anderem mit Kenia, sorgen zwar für eine schnelle Überstellung und Anklage der mutmaßlichen Piraten, sie übersteigen aber zum Teil auch die vorhandenen Kapazitäten der Partnerländer. Die Gefahr hierbei besteht vor allem in einer Missachtung der Menschenrechte der Angeklagten.

Die internationalen Operationen im Kampf gegen die Piraterie, wie etwa die EU-Operation Atalanta, bieten keinen Schutz gegen die Piraterie am Horn von Afrika, da das zu überwachende Gebiet für die Zahl der eingesetzten Schiffe schlichtweg zu groß ist. Private Sicherheitsfirmen und nationale Bestrebungen wie etwa von Puntland blieben bisher ebenfalls erfolglos. Obwohl die semi-autonome Region Puntland, aus der die meisten der Piraten stammen, selbst versucht gegen diese vorzugehen, besteht hier die internationale Unterstützung vor allem im Bau und der Sanierung der Haftanstalten. Die Küstenwache der Region wird hingegen finanziell vernachlässigt. Auch die extra eingerichtete Sicherheitszone mit ihrem Schifffahrtskorridor bietet nur einen eingeschränkten Schutz vor Piraten. Obwohl die Wahrscheinlichkeit auf ein rechtzeitiges Eingreifen im Falle eines Überfalls hier größer ist als auf offener See, Angriffe auf Handelsschiffe können dadurch nicht verhindert werden.

Ein weiteres Problem besteht in der Zahlung von Lösegeld selbst. Solange auch weiterhin auf die Forderungen der Piraten eingegangen wird, werden sie dieses Mittel zur Geldbeschaffung nutzen. Strenggenommen geht es bei einer Zahlung jedoch um den Austausch der aktuellen Geiseln gegen zukünftige Geiseln. Aus menschlicher Sicht ist eine Zahlungsverweigerung jedoch problematisch, da die Gefahr für die festgehaltene Mannschaft einfach zu groß ist.

Die Frage bleibt, wie lange ein Einsatz an Land noch hinausgeschoben werden kann. Gerade in den bekannten Piratenhochburgen wie Eyl, Hobyo, Haradhere etc. könnte ein hartes Durchgreifen die besten Erfolge erzielen. Das hat die Machtübernahme der *Union of Islamic Courts (UIC)* im Jahr 2006 klar gezeigt. Diese ging mit ihren eigenen Milizen hart gegen die Piraten vor und konnte dadurch die Piraterie vor der Küste Somalias stoppen. Das wurde jedoch nicht durch Einsätze auf See, sondern lediglich durch verstärkte Kontrollen der bekannten Piratenstützpunkte erreicht. Die Vollstreckung von harten Strafen basierend auf der Scharia trug ebenfalls zum Erfolg der *UIC* gegen die Piraterie in Somalia bei. Ein ausländisches Eingreifen an Land könnte jedoch negative Folgen haben, man denke nur an den *Black Hawk Down* Vorfall. Eine Alternative wäre die internationale Unterstützung der somalischen

Sicherheitskräfte an Land im Kampf gegen die Piraten. Diese Unterstützung müsste jedoch auch den Auf- bzw. Ausbau der Polizei in Somaliland und Puntland mit einschließen.

Die Piraterie am Horn von Afrika hat nicht nur Auswirkungen auf Somalia selbst, auch in andere Ländern der Region wie Ägypten, Kenia und Dschibuti sind die wirtschaftlichen Einbußen spürbar. Obwohl einige Sparten, wie z.B. die Baubranche, in Somalia eindeutig von der Piraterie profitieren, so hat diese jedoch legale Handelsmöglichkeiten zerstört. Darunter leidet in erster Linie die Bevölkerung, die nicht am illegalen Geschäft der Piraterie teilhat. Durch die Entführung von Tankern mit Einsatz von Granaten, Mörsern etc. stellt die Piraterie darüber hinaus auch eine Gefahr für die Umwelt dar.

Obwohl es auch immer wieder Vermutungen darüber gibt, dass die Piraten auch Kontakte zu Terroristen pflegen, so konnte bisher keine Verbindung zwischen Piraterie und Terrorismus nachgewiesen werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass bisher keine der angewandten Methoden im Kampf gegen die Piraterie einen wirklichen Erfolg vorweisen konnte. Eine ausschließliche Anerkennung und Unterstützung der somalischen Übergangsregierung wird an der Lage in Somalia auch in Zukunft nur wenig bewegen. Es wäre entscheidend, auch Somaliland und Puntland in den Kampf gegen die Piraterie mit einzubeziehen. Eine Anerkennung ihrer Autonomie wäre dabei ein Schritt in die richtige Richtung.

Darüber hinaus müsste die finanzielle Unterstützung über die Errichtung bzw. Erneuerung der Gefängnisse und den Ausbau des Strafjustiz-Systems hinausgehen. Denn so wird die Piraterie selbst nicht aufgehalten. Stattdessen könnten Investitionen in die Küstenwachen Puntlands und Somalilands entscheidend dazu beitragen, Herr über das Piratenproblem zu werden. Die Ausbildung und das Training der Küstenwache allein, sind jedoch nicht Ziel führend. Solange die Piraten besser ausgestattet sind als ihre Verfolger, wird sich an der Lage nichts ändern.

Neben der Ausbildung muss daher auch für die nötige Ausrüstung der Küstenwache gesorgt werden. Diese sollte nicht nur neue Einsatzschiffe beinhalten, sondern auch technisches Equipment und Waffen.

Gerade die Maßnahmen in Somalia selbst sind von entscheidender Bedeutung im Kampf gegen die Piraterie, da eine ausschließlich ausländische Überwachung des Golf von Aden und des Indischen Ozeans langfristig nicht möglich ist. Die andauernden Überfälle machen deutlich, dass die Piraterie am Horn von Afrika ein komplexeres Eingreifen erfordert. Die Piraten sind längst keine Fischer mehr, sondern eine ernstzunehmende Gefahr, die der Entwicklung Somalias noch zusätzlich im Weg steht.

11 Abkürzungsverzeichnis

AIS	Automatic Identification System
ARPCT	Alliance for Restoration of Peace and Counter Terrorism
ARS	Alliance for the Reliberation of Somalia
CTF	Combined Task Force
ESDP	European Security and Defence Policy
EUNAVFOR	European Union Naval Force Somalia Operation
FAO	Food and Agriculture Organisation
GPS	Global Positioning System
HDI	Human Development Index
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organisation
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
IUU	Illegal, unreported and unregulated [fishing]
LLAR	Low-Level Armed Robbery
LRAD	Long Range Acoustic Device
MCH	Major Criminal Hijack
MEND	Movement for the Emancipation of the Niger Delta
MLAAR	Medium-Level Armed Assault and Robbery
MSCHOA	Maritime Security Center Horn of Africa
MSPA	Maritime Security Patrol Area
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NAVCENT	Naval Forces Central Command
NGO	Non-Governmental Organisation
OAU	Organisation of African Unity
OLF	Oromo Liberation Front
ONI	Office of Naval Intelligence
ONLF	Ogaden National Liberation Front
PIDC	Puntland International Development Corporation
RRA	Rahanweyn Resistance Army
SHIFCO	Somali High Seas Fishing Company
SNA	Somali National Alliance
SNMG	Standing NATO Maritime Group

SOMCAN	Somali Canadian Coastguard
SRRC	Somali Reconstruction and Restoration Council
SSDF	Somali Salvation Democratic Front
SUA	Convention on Suppression of Unlawful Acts on the Sea
TFG	Transitional Federal Government
TFI	Transitional Federal Institution
TFP	Transitional Federal Parliament
TFUG	Transitional Federal Unity Government
TNG	Transitional National Government
UIC	Union of Islamic Courts
UNCLOS	United Nation Convention of the Law of the Sea
UNEP	United Nations Environment Programme
UNITAF	United Task Force
UNO	United Nations Organisation
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNOSOM	United Nations Operation in Somalia
UNSCR	United Nations Security Council Resolution
USC	United Somali Congress
WFP	World Food Programme

12 *Abbildungsverzeichnis*

Abbildung 1	Karte Somalia.....	6
Abbildung 2	Ausbreitung des Operationsgebietes der Piraten.....	49
Abbildung 3	Piratenüberfälle Weltweit seit 1984.....	87
Abbildung 4	Schiffsentführungen zwischen 1998-2009 im Indischen Ozean/Ostafrika.....	88
Abbildung 5	Ort des Überfalls in Ostafrika.....	89

13 Bibliographie

Monographien

Cordingly, David (1997): Piraten: Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren. Köln: Vgs.

Kuhn, Gabriel (1994): Leben unter dem Totenkopf: Anarchismus und Piraterie. Edition Wilde Mischung, Band 8. Wien: Monte Verita.

Lewis, I.M. (2002): A modern history of the Somali: Nation and state in the Horn of Africa. 4. Auflage. Oxford [u.a.]: James Curry Ltd.

Lewis, Ioan M. (2008): Understanding Somalia and Somaliland: Culture, history, society. London: Hurst Publishers Ltd.

Mondfeld, Wolfram zu (1976): Das große Piratenbuch. München: C. Bertelsmann.

Mondfeld, Wolfram zu/Wertheim, Barbara zu (2007): Piraten: Schrecken der Weltmeere. Stuttgart: Theiss.

Murphy, Martin N. (2007): Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security. Adelphi paper 388. Abingdon [u.a.]: Routledge.

Roder, Hartmut [Hrsg.] (2002): Piraten: Abenteuer oder Bedrohung? Bremen: Ed. Temmen.

Sattler, Christoph (1971): Die Piraterie im modernen Seerecht und die Bestrebungen der Ausweitung des Pirateriebegriffes im neueren Völkerrecht. Bonn: Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität.

Stehr, Michael (2004): Piraterie und Terror auf See: Nicht-staatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990 bis 2004. Ein Handbuch. Berlin: Dr. Köster.

Wiese, Eigel (2010): Piraterie: Neue Dimension eines alten Phänomens. Hamburg: Koehlers.

Zeitschriften/Sammelbände

Arman, Abukar (2008): Somali piracy and the enchanting water circus. In: International Movement for a Just World (JUST), Vol. 8, No. 12, 12/2008, pp. 8-11.

Arman, Abukar (2009): Piracy, Geopolitics & Private Security. In: International Movement for a Just World (JUST), Vol. 9, No. 5, 05/2009, pp. 8-9.

Dehéz, Dustin (2009): Die Vereinten Nationen und Somalia: Vorhersehbares Scheitern oder vielversprechender Neuanfang? In: Vereinte Nationen, 3/2009, S. 117-122.

Eikenberg, Kathrin (1993): Die UNO in Somalia: Zu den Hintergründen des Bürgerkriegs und den Stadien der Intervention. In: Blätter für deutsche und internationale Politik, 09/1993, S. 1061-1069.

Farrell, Theo (1995): Sliding into war: The Somalia imbroglio and US army peace operations doctrine. In: International Peacekeeping, Vol. 2, No. 2, pp. 194-212.

Hatlen, Kristin [u.a.] (2010): Natural Sunlight and residual fuel oils are an acutely lethal combination for fish embryos. In: Aquatic Toxicology, Vol. 99, Issue 1, pp. 56-64.

Janata, Martin (2009): Die vielen Gesichter von Somalias Piraten: Die Bekämpfung der Piraterie im Golf von Aden. In: International, 11/2009, S. 13-16.

Kingston, Paul F. (2002): Long-term environmental impact of oil spills. In: Spill Science & Technology Bulletin, Vol. 7, No. 1-2, pp. 53-61.

Mari, Francisco/Heinrich, Wolfgang (2009): Von Fischen, Fischern und Piraten. In: Wissenschaft und Frieden (W&F), 02/2009, S. 11-15.

Matthies, Volker (1994): Die UNO in Somalia: Operation enttäuschte Hoffnung. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung ‚Das Parlament‘, B 31/94, S. 3-13.

Menkhaus, Ken (2009a): Dangerous Waters. In: Survival, Vol. 51, No. 1, pp. 21-25.

Møller, Bjørn (2009a): Piracy, maritime terrorism and naval strategy. Danish Institute for International Studies (DIIS), DIIS Report, 2009:02, pp. 8-31.

Møller, Bjørn (2009b): Piracy off the coast of Somalia. Danish Institute for International Studies (DIIS), DIIS Brief, 01/2009, pp. 1-4.

Møller, Bjørn (2009c): The Somali conflict: The role of external actors. Danish Institute for International Studies (DIIS), DIIS Report, 2009:03, pp. 4-33.

Nord, Antonie (2002): Somalia und der internationale Terrorismus: Wie stark sind islamistische Fundamentalisten am Horn von Afrika? In: Afrika im Blickpunkt, 01/2002, S. 1-8.

Stehr, Michael (2009): Chaos am Horn von Afrika. Bürgerkrieg und organisierte Kriminalität sind die Ursachen der Piraterie. In: Internationale Politik (IP), Nr. 6, 06/2009, S. 63-67.

Suárez, B. [u.a.] (2005): Acute health problems among subjects involved in the cleanup operation following the Prestige oil spill in Asturias and Cantabria (Spain). In: Environmental Research, Vol. 99, Issue 3, pp. 413-424.

Uhl, Andreas (2009): Gemeinsam gegen die Piraten: Mit Atalanta auf Erfolgskurs am Horn von Afrika. In: Internationale Politik (IP), Nr. 6, 06/2009, S. 56-62.

Wilson, Brian (2009): Effectively confronting a regional threat: Somali piracy. In: Conflict Trends, Issue 1, pp. 11-17.

Zeitschriftenartikel/Sammelbände online

Bialuschewski, Arne (2005): Pirates, slaves, and the indigenous population in Madagascar, c. 1690-1715. In: The International Journal of African Historical Studies, Vol. 38, No. 3, pp. 401-425. Boston University African Studies Center. <http://www.jstor.org/pss/40033964> [Zugriff: 02.06.2010]

Davey, Michael (2010): A pirate looks at the twenty-third century: The legal status of Somali pirates in an age of sovereign seas and human rights. Notre Dame Law Review, Vol. 85, No. 3, pp. 1197-1230. http://www.nd.edu/~ndlrev/archive_public/85ndlr3/Davey.pdf [Zugriff: 03.08.2010]

Guilfoyle, Douglas (2010): Counter-piracy law enforcement and human rights. In: International and Comparative Law Quarterly, Vol. 59, pp. 141-169. http://www.law.ed.ac.uk/file_download/communities/204_d%20guilfoyle%20-%20counter%20piracy.pdf [Zugriff: 04.06.2010]

Hastings, Justin V. (2009): Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. In: Political Geography, Vol. 28, Issue 4, pp. 213-223. http://www.cistp.gatech.edu/publications/files/Hastings_Piracy.pdf [Zugriff: 13.04.2010]

Höhne, Markus V. (2007a): Die vorkoloniale Geschichte am Horn von Afrika. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 15-27. <http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Höhne, Markus V. (2007b): Kriegerische Konflikte im 20. Jahrhundert. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 98-101.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Hosseus, L. Daniel (2007): Seehandel und Piraterie. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 231-241.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Kraska, James/Wilson, Brian (2009): Combating pirates of the Gulf of Aden: The Djibouti Code and the Somali Coast Guard. In: Ocean & Coastal Management 52, Vol. 52, Issue 10, 10/2009, pp. 516-520.

<http://www.asil.org/files/KraskaWilson-OceanCoastalManagement.pdf> [Zugriff: 04.08.2010]

Leeson, Peter T. (2009): The invisible hook: The law and economics of pirate tolerance. In: New York University Journal of Law and Liberty, Vol. 4, No. 2, pp. 139-169. http://www.peterleeson.com/The_Invisible_Hook.pdf [Zugriff: 03.08.2010]

Mahnkopf, Birgit (2010): Piratenhutz am Horn von Afrika. Zur politischen Ökonomie eines Piratenkonflikts und seiner geopolitischen Bedeutung. In: Internationale Politik und Gesellschaft, 01/2010, S. 58-81.

http://library.fes.de/pdf-files/ipg/ipg-2010-1/05_mahnkopf.pdf [Zugriff: 31.03.2010]

Matthies, Volker (2007): Staatsbildung und Staatszerfall am Horn von Afrika. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 140-147.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Mattioli, Aram (2007): Das Horn von Afrika als Spielball der europäischen Mächte 1869-1941. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 67-75.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Medani, Khalid M. (2002): Financing terrorism or survival? Informal finance and state collapse in Somalia, and the US war on terrorism. In: Middle East Report, No. 223, pp. 2-9. <http://www.jstor.org/stable/1559456> [Zugriff: 17.03.2010]

Mückusch, Andreas (2007): Kriegerische Konflikte im 20. Jahrhundert. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 87-97.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Nincic, Donna (2009): Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension. In: African Security Review, Vol. 18, No. 3, 09/2009, pp. 2-16.

<http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0C54E3B3-1E9C-BE1E-2C24-A6A8C7060233&lng=en&id=112047> [Zugriff: 28.04.2010]

Pohl, Manfred (2001): Piraterie in Südostasien – ein Gewerbe mit staatlicher Unterstützung? In: Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2001, S. 61-73.

http://www.bmlv.gv.at/pdf_pool/publikationen/03_jb01_42_poh.pdf [Zugriff: 18.08.2010]

Ressler, Volker (2007): Einflussnahme der Supermächte USA und Sowjetunion während des Kalten Krieges. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 77-85.

<http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Roque, Paula Christina (2009): The battle for Mogadishu: Revealing Somalia's fluid loyalties and identities. In: African Security Review, Vol. 18, No. 3, 09/2009, pp. 74-79. <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0C54E3B3-1E9C-BE1E-2C24-A6A8C7060233&lng=en&id=112047> [Zugriff: 28.04.2010]

Silva, Mario (2010): Somalia: State failure, piracy, and the challenge to international law. In: Virginia Journal of International Law, Vol. 50, No. 3, pp. 554-576. <http://www.vjil.org/wp-content/uploads/2010/03/VJIL-50.3-Silva-Essay.pdf> [Zugriff: 08.06.2010]

Terlinden, Ulf (2007): Clanstrukturen und ethnische Gruppen am Horn von Afrika. In: Dieter H. Kollmer, Andreas Mückusch [Hrsg.]: Wegweiser zur Geschichte Horn von Afrika. Paderborn [u.a.]: Schöningh, S. 171-179. <http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/meuhvagesamtinter.net5.pdf> [Zugriff: 18.07.2009]

Warner, Lesley Anne (2010): Pieces of eight: An appraisal of U.S. counterpiracy options in the Horn of Africa. In: Naval War College Review, Vol. 63, No. 2, pp. 61-87. <http://www.usnwc.edu/getattachment/7eaf3023-526f-4d34-ae81-5233dc8694b1/Pieces-of-Eight--An-Appraisal-of-U-S--Counterpirac> [Zugriff: 03.08.2010]

Internetartikel

Abdinur, Mustafa Haji (2009): Life in Somalia's pirate army. Agence France-Presse, 30.04.2009. <http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=1549233> [Zugriff: 16.06.2010]

Academic Dictionaries and Encyclopedias: Galmudug. <http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/4521793> [Zugriff: 17.08.2010]

Academic Dictionaries and Encyclopedias: Maakhir. <http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/6781517> [Zugriff: 17.08.2010]

AFP (2010): Seychelles to set up UN-backed courts to prosecute 'pirates'. The Times of India, 06.05.2010. <http://timesofindia.indiatimes.com/world/rest-of-world/Seychelles-to-set-up-UN-backed-courts-to-prosecute-pirates/articleshow/5894871.cms> [Zugriff: 12.08.2010]

Ahmed, Mohamed (2009): Somali sea gangs lure investors at pirate lair. Reuters, 01.12.2009. <http://www.reuters.com/article/idUSGEE5AS0EV> [Zugriff: 29.08.2010]

Axe, David (2009): Why the Somali pirates are winning. The Guardian, 09.04.2009. <http://www.guardian.co.uk/commentisfree/cifamerica/2009/apr/09/piracy-somalia-alabama-us-navy> [Zugriff: 08.06.2010]

Bahadur, Jay (2010): Pirates, Inc. Financial Times, 23.06.2010. http://www.ft.com/cms/s/0/e5f60614-7d23-11df-8845-00144feabdc0_dwp_uuid=672232c6-1385-11de-9e32-0000779fd2ac.html [Zugriff: 12.08.2010]

Bengali, Shashank (2008): What's it like to be a pirate? In dirt-poor Somalia, pretty good. McClatchy, 18.12.2008. <http://www.mcclatchydc.com/2008/12/18/58111/whats-it-like-to-be-a-pirate-in.html> [Zugriff: 01.06.2010]

Bowden, Mark: Biography and Interview. Bookreporter. <http://www.bookreporter.com/authors/au-bowden-mark.asp> [Zugriff: 16.11.2010]

Böhm, Andrea/Wefing, Heinrich (2009): Wer ist hier der Pirat? Zeit online, 05.03.2009. <http://www.zeit.de/2008/49/Piraten> [Zugriff: 27.01.2010]

Cardaun, Uwe (2009a): Piraten effizient bekämpfen. Interview mit Captain Pottengal Mukundan. Im Auftrag der Hamburg Messe. http://www.hamburg-messe.de/presse/presse_msd/msd_interview_mukundan.pdf [09.07.2009]

Cardaun, Uwe (2009b): Stabile staatliche Strukturen in Somalia notwendig. Interview mit Flottillenadmiral Rainer Brinkmann. Im Auftrag der Hamburg Messe. http://www.hamburg-messe.de/presse/presse_msd/2009_Interview.pdf?PHPSESSID=4d5938962ff469243fb1edfed5bedd87 [09.07.2009]

Central Region Coastguard.
<http://centralregioncoastguard.com/readMORE.html> [Zugriff: 17.08.2010]

Clark, Joseph R. (2009): East African Piracy. The George Washington University Homeland Security Policy Institute, Issue Brief, 08.07.2009, pp. 1-9.
http://www.gwumc.edu/hspi/policy/IssueBrief_EastAfricanPiracy.pdf [Zugriff: 04.06.2010]

Coffen-Smout, Scott: Pirates, warlords and rogue fishing vessels in Somalia's unruly seas. <http://www.chebucto.ns.ca/~ar120/somalia.html> [Zugriff: 04.05.2010]

Dohrenbusch, Wim (2009): Die Korsaren aus einem zerfallenen Staat.
<http://www.tagesschau.de/ausland/piraten348.html> [Zugriff: 10.08.2009]

Fernando, Justice A. F. T. (2009): Piracy, under international law. Seychelles Nation Online, 26.09.2009. <http://www.nation.sc/index.php?art=17141> [Zugriff: 12.08.2010]

Gathii, James Thuo (2009): Jurisdiction to prosecute non-national pirates captured by third states under Kenyan and international law. pp. 3-27.
http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1015&context=james_gathii [Zugriff: 08.06.2010]

Gilpin, Raymond (2009): Counting the costs of Somali piracy. United States Institute of Peace Working Paper. pp. 1-20.
http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf [Zugriff: 27.01.2010]

Global Security: Pirates.

<http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm> [Zugriff: 14.07.2009]

Greste, Peter (2009): Puntland turns against Somali pirates. BBC News.

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8072188.stm> [Zugriff: 01.06.2010]

Grierson, Simpson (2008): Modern day piracy and international law. pp. 1-3.

<http://www.simpsongrierson.com/assets/publications/onthecase/ModernDayPiracyDec08.pdf> [Zugriff: 04.06.2010]

Heinlein, Stefan (2008): Die Marine kann ein robustes Mandat ausüben.

Interview mit Michael Stehr. Deutschlandfunk, 11.12.2008.

http://www.dradio.de/dlf/sendungen/interview_dlf/889495/ [09.07.2009]

Honcho/AFP (2010): Seychelles MPs adopt anti-piracy law. Haaba, 16.03.2010.

<http://www.haaba.com/news/2010/03/16/1-395898/seychelles-mps-adopt-anti-piracy-law> [Zugriff: 12.08.2010]

International Organisation (IMO): Maritime Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships 1984-2009. <http://www.imo.org/> [Zugriff: 18.07.2010]

Jamieson, Alan G. (2009): Fighting the Somali pirates: Daring deeds or boring blockade? Globe and Mail, 15.04.2009.

<http://v1.theglobeandmail.com/servlet/story/RTGAM.20090414.wcopirates15/BNStory/International> [Zugriff: 01.06.2010]

Jost, Patrick M./Sandhu, Harjit Singh (2000): The hawala alternative remittance system and its role in money laundering. Interpol General Secretariat, Lyon, January 2000.

<http://www.interpol.int/public/financialcrime/moneylaundering/hawala/default.asp#2> [Zugriff: 15.06.2010]

Knott, John (2010a): United Kingdom: Somalia and the Gulf of Aden: Piracy, terrorism and ransom. Mondaq, 11.01.2010.

<http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=92048> [Zugriff: 01.06.2010]

Knott, John (2010b): New strategies and ideas for countering piracy off Somalia; piracy prosecutions; human rights issues. Idarat Maritime, 22.07.2010.

<http://www.idaratmaritime.com/wordpress/?p=261> [Zugriff: 29.08.2010]

Lennox, Patrick (2008): Contemporary Piracy off the Horn of Africa. Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, pp. 1-18.

<http://www.cdfai.org/PDF/Contemporary%20Piracy%20off%20the%20Horn%20of%20Africa.pdf> [Zugriff: 27.01.2010]

Maritime Administration: Horn of Africa: Threat factors for commercial shipping and forecast of pirate activity through 2009. pp. 1-9.

http://www.marad.dot.gov/documents/Factors_Affecting_Pirate_Success_HOA.pdf [Zugriff: 19.08.2010]

Menkhaus, Ken (2009b): The seven ways to stop piracy: And why none of them will work as well as we might hope. Washington News Review, 18.04.2009.

<http://hanan-revue.blogspot.com/2009/04/seven-ways-to-stop-piracy.html>

[Zugriff: 01.06.2010]

Middleton, Roger (2008): Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars. Briefing paper. Chatham House, pp. 1-12.

http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf [Zugriff: 27.01.2010]

Middleton, Roger (2009): Pirates and how to deal with them. Briefing Note.

Africa Programme and International Law Discussion Group, Chatham House, pp. 1-8. http://www.chathamhouse.org.uk/files/13845_220409pirates_law.pdf

[Zugriff: 26.04.2010]

Mohamed, Abdullahi Elmi (2001): Somalia's degrading environment: Causes and effects of deforestation and hazardous waste dumping in Somalia.

<http://www.somwe.com/Essay.html> [Zugriff: 12.04.2010]

Mugambi, Kaburu (2009): Piracy money distorting property prices. Daily Nation, 18.11.2009. <http://www.nation.co.ke/business/news/-/1006/687864/-/iekqm7z/-/index.html>

[Zugriff: 01.06.2010]

National Security Council (2008): Countering piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan. pp. 2-18.

http://www.marad.dot.gov/documents/Countering_Piracy_Off_The_Horn_of_Africa_-_Partnership_Action_Plan.pdf [Zugriff: 18.08.2010]

Ploch, Lauren [u.a.] (2009): Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service, 09/2009, pp. 1-36.

<http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf> [Zugriff: 26.04.2010]

Richey, Daniel (2010): Mauritius to try accused Somali pirates. Jurist Legal News & Research, 13.06.2010. <http://jurist.org/paperchase/2010/06/mauritius-to-try-accused-somali-pirates.php>

[Zugriff: 12.08.2010]

Schott, Christiane (2005): 325 Überfälle im Jahr. Die Zeit 47.

http://www.zeit.de/2005/47/325_Ueberfaelle_im_Jahr [Zugriff: 26.06.2010]

Somalia's pirates: A long war of the waters. The Economist, 07.01.2010.

<http://www.economist.com/node/15214052> [Zugriff: 24.08.2010]

Struwe, Lars Bangert (2009): For a greater Horn of Africa sea patrol: A strategic analysis of the Somali pirate challenge. Danish Institute for Military Studies, 03/2009, pp. 2-44.

http://www.difms.dk/files/upload/20090313_141940_DIMS09_GreaterHornAfricaSeaPatrol_LarsStruwe.pdf [Zugriff: 27.01.2010]

United Nations Convention of the Law of the Sea (UNCLOS) (1982)

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

[Zugriff: 20.07.2009]

United Nations Development Programme (UNDP): Human Development Report Somalia 2001. pp. 4-222.

http://hdr.undp.org/en/reports/nationalreports/arabstates/somalia/Somalia_2001_en.pdf [Zugriff: 13.08.2010]

United Nations Division for Public Administration and Development Management (DPADM)/Department of Economic and Social Affairs (DESA) (2004): Republic of Seychelles: Public Administration Country Profile, 06/2004, pp. 1-15.

<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/un/unpan023285.pdf>

[Zugriff: 12.08.2010]

United Nations Environment Programme (UNEP): National Rapid Environmental Desk Assessment – Somalia. Pp. 126-137.

http://www.unep.org/bh/Publications/Somalia/TSUNAMI_SOMALIA_LAYOUT.pdf [Zugriff: 12.04.2010]

United Nations Food and Agriculture Organisation (FAO) (2005): Fishery Country Profile: The Somali Republic. p. 1-8.

ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/fcp/en/FI_CP_SO.pdf [Zugriff: 18.08.2010]

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (2009): Counter Piracy Programme. pp. 2-11.

http://www.unodc.org/documents/easternafrika//piracy/UNODC_Counter_Piracy_Programme.pdf [Zugriff: 10.08.2010]

United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (2010): Seychelles to establish centre for piracy trials.

<http://www.unodc.org/southerncone/en/frontpage/2010/05/11-ilhas-seychelles-estudam-criar-uma-corte-especifica-para-atos-de-pirataria.html> [Zugriff: 12.08.2010]

Wojdowski, Haley (2010): Kenya courts no longer accepting Somalia piracy cases. Jurist Legal News & Research, 01.04.2010.

<http://jurist.law.pitt.edu/paperchase/2010/04/kenya-courts-no-longer-accepting.php> [Zugriff: 12.08.2010]

Reportagen

Frontal 21 (2008): Der Weg der Abschreckung. Sendung vom 26.11.2008.

<http://www.zdf.de/ZDFmediathek/content/9602?inPopup=true> [Zugriff: 10.08.2009]

„121 Tage Angst – Gefangen auf der Hansa Stavanger“ – NDR Reportage vom 09.08.2009.

Abbildungen

Abbildung 1: Karte Somalia. http://atlas.bestpricetravel.de/somalia_rel02.jpg [Zugriff: 18.08.2010]

Abbildung 2: Ausbreitung des Operationsgebietes der Piraten. EU NAVFOR.

<http://www.bbc.co.uk/news/10401413> [Zugriff: 27.08.2010]

Abbildung 3: Piratenüberfälle Weltweit seit 1984. IMO Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual Report - 2009.

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D28158/152.pdf

Abbildung 4: Schiffsentführungen zwischen 1998-2009 im Indischen Ozean/Ostafrika. IMO Annual Reports on acts of piracy and armed robbery against ships 1998-2009. www.imo.org/circulars/mainframe.asp?topic_id=334 [Zugriff: 15.08.2010]

Abbildung 5: Ort des Überfalls in Ostafrika. IMO Annual Reports on acts of piracy and armed robbery against ships 1998-2009. www.imo.org/circulars/mainframe.asp?topic_id=334 [Zugriff: 15.08.2010]

14 Anhang

14.1 Abstract - Deutsch

Diese Arbeit untersucht die Ursachen und Hintergründe für den rasanten Anstieg der Piraterie am Horn von Afrika. Dabei werden nicht nur die sozioökonomischen Faktoren in Betracht gezogen, sondern auch exogene Faktoren, wie der illegale Fischfang und die Giftmüllverklappung vor der Küste Somalias sowie Naturkatastrophen, wie Dürre und der Tsunami im Jahr 2004.

Es wird weiters untersucht, wer die Akteure sind, und welche Mittel und Möglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen. Die rechtliche Situation wird in diesem Zusammenhang ebenso durchleuchtet, wie die Maßnahmen, die hinsichtlich dieses Problems ergriffen wurden.

Die Untersuchung umfasst dabei einerseits die allgemeine Rechtssprechung bezüglich Piraterie, andererseits die Rechtssprechung Kenias und der Seychellen. Diese zwei Länder wurden bezüglich bestehender Auslieferungsabkommen für eine genauere Analyse ausgewählt. Die untersuchten Maßnahmen umfassen nicht nur Marineoperationen, wie etwa die EU-Operation *Atalanta*, sondern auch nationale und regionale Bestrebungen im Kampf gegen die Piraterie. Die Rolle privater Sicherheitsfirmen wird dabei ebenso analysiert wie die Möglichkeiten zum Selbstschutz der Schiffe.

Darüber hinaus werden die Folgen der modernen Piraterie an der Küste Somalias sowohl für die Wirtschaft, aber auch die Umwelt, die Nachbarländer und Somalia selbst erforscht. Eine statistische Analyse liefert dabei einen genauen Einblick in die Entwicklung dieser Problematik.

Weiters wird der vieldiskutierte Zusammenhang zwischen Terrorismus und Piraterie genauer untersucht sowie die Lösungsansätze, die hinsichtlich der Piraterie am Horn von Afrika zur Debatte stehen.

14.2 Abstract - Englisch

This work examines the underlying causes for the rapid rise of piracy in recent years at the horn of Africa. The socioeconomic factors are considered as well as exogenous factors like the illegal, unreported and unregulated fishing, the garbage dumping at the coast of Somalia and natural disasters like drought and the tsunami of 2004.

Moreover, this study takes a look at the protagonists of piracy and the means that are available to them. The juridical situation is analyzed as well as the measures taken to stop this development.

On the one hand the general jurisdiction with regard to piracy is examined, on the other hand the jurisdictions of Kenya and the Seychelles are taken into account. These two states were selected with regard to existing agreements of understanding between the two states and the European Union. The reviewed measures against piracy enclose not only naval operations like the EU-operation *Atalanta*, but also national and regional efforts in the fight against piracy. Besides, the role of private security companies is analyzed as well as measures of self-protection for ships.

Moreover, the consequences of modern-day piracy are investigated referring to the economy, but also the environment, the neighbouring states and Somalia itself. A statistical analysis provides a deeper insight into the development of piracy in East-Africa.

Ultimately, the much-discussed connection between piracy and terrorism is examined more closely, as well as the different approaches for the resolution of the piracy-problem at the horn of Africa.

Bauer Elisabeth
 Untere Hauptstraße 64
 7041 Wulkaprodersdorf

✉ elisabeth_bauer@gmx.at



L • E • B • E • N • S • L • A • U • F

• Ausbildung

2008/2009 Seit 10/2003	5 monatiges Auslandssemester in Nizza/Frankreich Studium an der Universität Wien Hauptfach Afrikawissenschaften mit Schwerpunktmodul Internationale Entwicklung
1998-2003	Höhere Bundeslehranstalt für Wirtschaft und Tourismus, Neusiedl am See (Pannoneum)
1995-1998	Hauptschule Rosenthal, Eisenstadt
1994-1995	Bundesrealgymnasium Kurzwiese, Eisenstadt
1990-1994	Volksschule Wulkaprodersdorf

• Bisherige Tätigkeiten

- Praktika in der Raiffeisenlandesbank Burgenland
- Praktika im Tourismusbereich und Verkauf
- Mehrjährige Mitarbeit am Donauinselfest
- Veranstaltungsorganisation

• Sprachen

Deutsch	Ausgezeichnete Kenntnisse in Wort und Schrift
Englisch	Sehr gute Kenntnisse in Wort und Schrift
Französisch	Gute Kenntnisse in Wort und Schrift
Kroatisch	Grundkenntnisse
Swahili	Grundkenntnisse
Fulfulde	Grundkenntnisse

• Spezielle Qualifikationen

EDV	Microsoft Office Paket
Rhetorik	Grundkenntnisse