



Benjamin-Tedla Hecker hat Politische Wissenschaft, Amerikanistik und Romanistik an der Universität Bonn studiert. Er forscht über die deutsche Entwicklungszusammenarbeit in Afrika und Südostasien.

## KAMPF GEGEN PIRATERIE AM HORN VON AFRIKA

*Benjamin-Tedla Hecker*

Das Thema maritime Sicherheit und ihre flächendeckende Gefährdung am Horn von Afrika ist durch die jüngsten Ereignisse in der Arabischen Welt seit Beginn des Jahres 2011 etwas in den Hintergrund der Medienberichterstattung gerückt. Dennoch bleibt die Region in Ostafrika aufgrund der andauernden Dürrekatastrophe und nun auch wegen der Entführungen in Kenia durch somalische Milizen von Bedeutung. Die somalischen Piraten haben ihren Einsatzradius, den internationalen Gegenoffensiven zum Trotz, erweitert. Täglich listet der Live-Monitor, den das Piracy Reporting Center (PRC) des International Maritime Bureau (IMB) mit Sitz in Kuala Lumpur veröffentlicht, neue und teils schwerwiegende Angriffe von Piraten auf, vornehmlich im Golf von Aden und nahe der somalischen Küste.<sup>1</sup>

Insgesamt meldete das PRC bereits im Jahr 2009 217 Piratenüberfälle im Indischen Ozean, dem Roten Meer und dem Golf von Aden.<sup>2</sup> Der Trend zu Überfällen vor der somalischen Küste hat seitdem statistisch gesehen sogar noch zugenommen. So gab das PRC allein im ersten Halbjahr 2011 125 Überfälle bekannt.<sup>3</sup> Im Golf von Aden dagegen gehen die Überfälle stetig zurück, was wohl auf den koordinierten Einsatz der internationalen maritimen Streitkräfte zurückzuführen ist.

- 1 | Siehe auch das Abkürzungsverzeichnis am Ende des Textes. Die Definition der Piraterie der Vereinten Nationen findet sich im Artikel 101 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS); Malcom D. Evans, *International Law Documents*, Oxford, Oxford University Press, 2007.
- 2 | *ICC Annual Report*, „Piracy and Armed Robbery against Ships“, <http://ddata.over-blog.com/xxxyyy/0/50/29/09/Docs-Textes/Pirates2008RAP-BMI0901.pdf> [09.09.2011].
- 3 | Ebd.

Trotz detaillierter Statistiken des PRC weisen Experten auf eine hohe Dunkelziffer von Überfällen durch somalische Piraten auf nicht gemeldete Privatunternehmen und illegale Fischerboote hin.<sup>4</sup> Manche von diesen Unternehmen bevorzugen die stillschweigende Zahlung von Lösegeldern, um nicht in das Fadenkreuz der Ermittler gegen illegale Fischerei und illegales Abladen von Müll zu gelangen. So ist das eigentliche Ausmaß der Piraterie vor Somalia schwer einschätzbar.

Durch die Unsicherheit in den Küstengewässern Somalias führt der zerfallene Staat aktuell nicht nur auf dem Land die Liste der gefährlichsten Länder an, sondern auch zur See, wie es die aktuelle Statistik zu Piratenüberfällen zeigt. Die Angriffe somalischer Piraten beeinträchtigen einen der weltweit wichtigsten maritimen Handelswege, der jährlich von ca. 20.000 Schiffen und von zwölf Prozent der Weltöltransporte passiert wird.<sup>5</sup> Die US Energy and Information Administration stufte die Wasserstraße, die vorbei an Ostafrika durch den Suezkanal führt, im Jahr 2010 als zweitwichtigste maritime Handelsroute der Welt ein.<sup>6</sup> Eine verheerende Konsequenz aus der somalischen Piraterie für die globale Wirtschaft und für die Anrainerstaaten ist die Deklaration der somalischen Küste als *war risk zone* durch die britische Versicherungsbörse Lloyd's of London.<sup>7</sup>

**Eine verheerende Konsequenz aus der somalischen Piraterie für die globale Wirtschaft und für die Anrainerstaaten ist die Deklaration der somalischen Küste als „war risk zone“ durch die Versicherungsbörse Lloyd's of London.**

Der Großeinsatz der internationalen Marinekräfte zur Bekämpfung der Piraten am Horn von Afrika setzt sich hauptsächlich aus Einheiten der NATO<sup>8</sup>, der Combined Maritime

4 | Sam Bateman, „Sea piracy – some inconvenient truth“, <http://unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf> [25.11.2011].

5 | Kerstin Petretto, „Piraterie als Problem der internationalen Politik“, in: *Piraterie und maritime Sicherheit*, SWP-Studie, Stefan Mair (Hrsg.), Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), Berlin, 7/2010, [http://swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2010\\_S18\\_mrs\\_ks.pdf](http://swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2010_S18_mrs_ks.pdf) [08.12.2011].

6 | United States Energy Information Administration (EIA), „World oil transit chokepoints“, Country Analysis Brief, 02/2011, <http://205.254.135.24/countries/regions-topicscfm?fips=WOTC#sumed> [08.12.2011].

7 | Lord Levene, „Today's piracy problem“, 27.04.2009, [http://lloyds.com/Lloyds/Press-Centre/Speeches/2009/04/Todays\\_piracy\\_problem](http://lloyds.com/Lloyds/Press-Centre/Speeches/2009/04/Todays_piracy_problem) [09.12.2011].

8 | North Atlantic Treaty Organization, „Counter-Piracy Operations“, 17.06.2011, [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48815.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm) [25.11.2011].

Force (CMF), der europäischen EUNAVFOR ATALANTA-Mission und weiteren Missionen, etwa aus China, Russland und Indien, zusammen. Ein von den USA geführtes Shared

**Die entsandten Schiffe patrouillieren in einem festgelegten Rotationsprinzip und versuchen, die Angriffe von Piraten auf internationale Handelsschiffe abzuwehren.**

Awareness and Deconfliction Meeting (SHADE)<sup>9</sup> der CMF hat sich zur Aufgabe gemacht, die verschiedenen Missionen besser zu koordinieren und auch die arabischen und afrikanischen Einheiten einzubinden.<sup>10</sup> Die schätzungsweise 30 bis 40 entsandten Schiffe<sup>11</sup>

patrouillieren in einem festgelegten Rotationsprinzip der jeweiligen Missionen in speziell zugewiesenen Korridoren und versuchen, die Angriffe von Piraten auf internationale Handelsschiffe abzuwehren.

Und doch scheinen selbst modernste Kriegstechnik, ein bewachter Transitkorridor (IRTC)<sup>12</sup>, speziell eskortierte Frachtschiffe des World Food Program (WFP) und privat angeheuerte Sicherheitsunternehmen<sup>13</sup> die Angreifer wenig zu beeindrucken. Hinzu kommt die Tatsache, dass der fast viertausend Kilometer lange somalische Küstenstreifen mit seinen zahlreichen versteckten Piratenhochburgen auch für die höchst modern ausgerüsteten Marineeinheiten schwer zugänglich und kontrollierbar ist.<sup>14</sup>

9 | Alastir Clark, „Combined Maritime Forces Operations. Counter piracy operations, challenges, shortfalls and lessons learned“, 04.06.2009, <http://www.nato.int/structur/AC/141/pdf/PS-M/Combined%20Maritime%20Forces%20Ops.pdf> [25.11.2011].

10 | Hemmer Jort Van Ginkel, Susanne Kammerling und Frans Paul Van der Putten, „Pioneering for Solutions to Somali Piracy – Facing the Challenge, Seizing the Opportunity“, CSCP Policy Brief, Nr. 3, 03.08.2009, [http://www.clingendael.nl/publications/2009/20090800\\_cscp\\_policybrief\\_3.pdf](http://www.clingendael.nl/publications/2009/20090800_cscp_policybrief_3.pdf) [25.11.2011].

11 | Michelle Nakamura, „Piracy off the Horn of Africa. What is the most effective method of repression?“, 04.05.2009, <http://dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA503032&Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf> [25.11.2011].

12 | Petretto, Fn. 5.

13 | Weitere Informationen zu der Frage der privaten Sicherheitsunternehmen, die im Golf von Aden tätig sind werden in einem Beitrag der *Deutschen Welle* diskutiert: Darren Mara, „German shippers reject British plan for private anti-piracy battleships“, Nancy Isenson (Hrsg.), 27.10.2010, <http://dw-world.de/dw/article/0,,6153192,00.html> [25.11.2011].

14 | Ebd.

## „MARITIMER TERRORISMUS“ AM HORN VON AFRIKA

Mit Blick auf die angespannte Lage auf dem somalischen Festland und die andauernde terroristische Bedrohung durch die fundamentalistische Al-Shabaab, die im Jahr 2010 Anschläge in Uganda verübte und derzeit die Hilfstransporte in die somalische Krisenregion erschwert, stellt sich die Frage, inwieweit die Erfolge der somalischen Piraten auch weitere Phänomene der transnationalen organisierten Kriminalität (TOK)<sup>15</sup> beeinflussen könnten. So sprechen Experten von Kooperationen zwischen Piraten und Terroristen. Konkrete Hinweise finden sich in einem Bericht des VN-Sicherheitsrates von 2008, in dem die Zusammenarbeit zwischen der fundamentalistischen Allianz für die Wiederbefreiung Somalias (ARS) und führenden Piraten hervorgehoben wird.<sup>16</sup> In diesem Bericht ist auch von der Existenz gemeinsam genutzter Trainingscamps von Al-Shabaab und Piraten die Rede. Während diese Informationen auf eine mögliche Kooperation zwischen Piraten und terroristischen Vereinigungen hinweisen, deuten andere Quellen auf eine Verdrängung der Piraten durch islamistische somalische Kräfte in bestimmten Gebieten hin. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass der deutliche Anstieg der somalischen Piraterie von manchen Experten mit dem Zusammenbruch der Union Islamischer Gerichte (ICU) in Zusammenhang gebracht wird.<sup>17</sup> Die in Somalia durchgeführten Maßnahmen gegen terroristische Gruppierungen werden von Vertretern dieser Position mit Bezug auf die Frage der Piraterie kritisch betrachtet. So bestätigt der Somaliaexperte des Royal Chatham House, Roger Middleton, dass die einzige Unterbrechung der Überfälle die sechsmona-

**In einem Bericht des VN-Sicherheitsrates von 2008 wird die Zusammenarbeit zwischen der fundamentalistischen Allianz für die Wiederbefreiung Somalias und führenden Piraten hervorgehoben.**

15 | Weitere Informationen zu der Frage der transnationalen organisierten Kriminalität (TOK) finden sich im Beitrag von: Jeanne Giraldo und Harold Trinkunas, „Transnational Crime“, in: *Contemporary security studies*, Alan Collins (Hrsg.), Oxford, Oxford University Press, 2010, 428-447.

16 | Dumisani Shadrack Kumalo, „Letter dated 10 December 2008 from the Chairman of the Security Council Committee established pursuant to resolution 751 (1992) concerning Somalia addressed to the President of the Security Council“, <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S2008%20769.pdf> [25.11.2011].

17 | Ebd.

tige Herrschaft der somalischen ICU war.<sup>18</sup> Der dänische Forscher Bjørn Møller geht noch einen Schritt weiter und stellt fest, dass man ungewollt mit der Bekämpfung des radikalen Islams in Somalia einen rechtsfreien Raum für die Piraten geschaffen habe.<sup>19</sup>

Zweifelsohne stellt beides, Piraterie und Terrorismus, eine Bedrohung für die dauerhafte Stabilität Somalias und für die Wasserstraße im Golf von Aden dar. Die Verbindung beider krimineller Netzwerke erhöht die Gefahr eines reibungsloseren Waffenhandels, die laut der jährlich durchgeführten Arms Trade Survey<sup>20</sup> am Horn von Afrika ohnehin sehr groß ist. Obwohl von einer grundlegenden Bereitschaft zur Zusammenarbeit zwischen einigen Vertretern aus Piraterie und Terrorismus auszugehen ist, erscheint die von Osama

**Die Tatsache, dass somalische Piraten in erster Linie profitorientiert handeln, zeigt, dass nicht von politisch motivierter Piraterie auszugehen ist.**

bin Laden ausgerufene Einheit der „Mujahedeen at Sea“<sup>21</sup> mit Bezug auf die somalische Piraterie dennoch zu weit gegriffen. Denn die Tatsache, dass die somalischen Piraten in erster Linie profitorientiert handeln und private

Handelsunternehmen bedrohen, zeigt, dass nicht von politisch motivierter Piraterie auszugehen ist. Inwiefern einzelne somalische Milizen oder fundamentalistische Gruppierungen von den Erlösen der Piraterie profitieren, bleibt in diesem Zusammenhang offen.

Mit Bezug auf Piraterie in Südostasien bestätigt Mark Valencia in seinem Beitrag für das Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS) die Annahme, dass Piraten im Gegensatz zu Terroristen zumeist profitorientiert und weniger politisch motiviert handeln.<sup>22</sup> Dennoch haben Angriffe von

18 | Roger Middleton, „Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars“, Chatham House Briefing Paper, 10/2008, <http://chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf> [25.11.2011].

19 | Bjørn Møller, „Piracy of the Coast of Somalia“, DIIS Brief, 01/2009, [http://diis.dk/graphics/Publications/Briefs2009/bmo\\_piracyofsomalia2.pdf](http://diis.dk/graphics/Publications/Briefs2009/bmo_piracyofsomalia2.pdf) [25.11.2011].

20 | Rahel Stohl und Doug Tuttle, *The Challenges of Small Arms and Light Weapons in Africa*, Conflict Trends, 2009.

21 | Peter Lehr, „Somali piracy. The next iteration. Perspectives on Terrorism“, <http://terrorismanalysts.com/pt/index.php/pot/article/view/80/164> [25.11.2011].

22 | Mark J. Valencia, „The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia“, in: *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Graham Gerard Ong-Webb (Hrsg.), ISEAS Publishing, 2006, 84-103.

Piraten im Jemen und in mehreren Fällen in Südostasien gezeigt, dass Kooperationen zwischen lokal operierenden Piraten und terroristischen Gruppierungen nie abgeschlossen werden können. Bedingt durch die Tatsache, dass angrenzende Staaten wie der Jemen, Eritrea oder Dschibuti gleichwohl einer terroristischen Gefahr ausgesetzt sind, sollte die Bekämpfung von Piraterie mit der von Terrorismus auf regionaler Ebene in einigen Punkten verknüpft werden. Nur auf diese Weise lassen sich mögliche Anschläge von islamistischen Gruppierungen auf dem Seeweg wie 2001 in Jemen dauerhaft unterbinden.

Soviel steht fest: Das Jahr 2011 war ein weiteres ertragreiches Jahr für somalische Piraten und ihre Hintermänner. Es besteht jedoch auch die Hoffnung, dass sich auf Seiten der Gegenoffensive neue und nachhaltige Maßnahmen entwickeln. In Fachkreisen und auch in den Medien werden vermehrt Stimmen laut, die mitunter eine regionale Kooperation zum Schutz der somalischen Küsten fordern, um den kostspieligen Aufwand der internationalen Marineeinheiten zu verringern.<sup>23</sup>

**In Fachkreisen wird eine regionale Kooperation zum Schutz der somalischen Küsten gefordert, um den kostspieligen Aufwand der internationalen Marineeinheiten zu verringern.**

Somalia selbst und seine Nachbarstaaten verfügen über äußerst begrenzte Möglichkeiten, ihre Gewässer zu schützen.<sup>24</sup> Da ein dauerhafter Marineeinsatz im Golf von Aden und dem Roten Meer jedoch keine Alternative ist, muss der Frage, wie Somalia das Piraterieproblem eigenständig lösen kann, trotz verständlicher Bedenken der internationalen Staatengemeinschaft nachgegangen werden. Sicherlich kann eine endgültige Lösung des Piraterieproblems am Horn von Afrika nur gelingen, wenn sich die Verhältnisse an Land stabilisieren. Darüber hinaus scheint aber auch die Vertiefung regionaler Kooperation einer schnellen Konfliktminderung zuträglich zu sein.

23 | Lutz Feld, „Moderne Piraterie. Antworten der internationalen Staatengemeinschaft“, <http://ims-magazin.de/index.php?p=artikel&id=1264438955,1,srahn> [25.11.2011].

24 | Julia Galaski, „Chancen und Grenzen der Pirateriebekämpfung. Die Straße von Malakka und der Golf von Aden Im Vergleich“, 03/2009, SWP (Hrsg.), Berlin, [http://swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/ arbeitspapiere/galaski\\_piraterie\\_format\\_ks.pdf](http://swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/ arbeitspapiere/galaski_piraterie_format_ks.pdf) [25.11.2011].

## DIE SITUATION DER OSTAFRIKANISCHEN UND ARABISCHEN ANRAINERSTAATEN

Die Liste der Streitpunkte und bewaffneten Konflikte am Horn von Afrika ist lang. Grenzkonflikte und Stellvertreterkriege<sup>25</sup> zwischen Staaten wie Eritrea und Dschibuti stehen an der Tagesordnung. Es kostet die Anrainerstaaten einige Überwindung, sich gemeinsam gegen die Piraten zu engagieren. Der Dialog auf zwischenstaatlicher Ebene erfolgt besonders durch die regional zuständige Organisation Intergovernmental Authority on Development (IGAD)<sup>26</sup> mit Sitz in Dschibuti, die zur Afrikanischen Union (AU) gehört und ein regionales Forum der ostafrikanischen Staaten bildet.

Das Thema Piraterie und ihre wirtschaftlichen und politischen Folgen für die ostafrikanischen und arabischen Anrainerstaaten wurden bereits in mehreren Foren und Konferenzen diskutiert. Der im Jahr 2009 verabschiedete, regional angelegte Djibouti Code of Conduct zur Bekämpfung von Piraterie zeigt, dass sich selbst Staaten mit grundlegenden Differenzen an einen Tisch bringen lassen, wenn es um sicheren maritimen Handel und wirtschaftliche Stabilität geht.<sup>27</sup>

**Die Gefahr der Piraterie und der daraus resultierende Rückgang von Schiffspassagen durch den Suezkanal lösten schon vor Beginn der internationalen Gegenmaßnahmen heftige Diskussionen in Ägypten aus.**

Neben den ostafrikanischen Staaten bereitet die somalische Piraterie auch der Arabischen Welt ernst zunehmende Sorgen. So lösten die Gefahr der Piraterie und der daraus resultierende Rückgang von Schiffspassagen durch

den Suezkanal schon vor Beginn der internationalen Gegenmaßnahmen heftige Diskussionen in Ägypten aus. Zwar versicherte der ehemalige Premierminister Ahmad Nazif im Jahr 2009, dass Piraterie nicht die staatliche Wirtschaft beeinträchtigt<sup>28</sup>, obgleich diese im besonderen

25 | Marius Kahl, „Piraterie um Somalia. Ein Blick durch die Brille der vernetzten Sicherheit“, Konrad-Adenauer-Stiftung (Hrsg.), *Analysen & Argumente*, Nr. 71, 12/2009, [http://kas.de/wf/doc/kas\\_18238-544-1-30.pdf?091203144248](http://kas.de/wf/doc/kas_18238-544-1-30.pdf?091203144248) [25.11.2011].

26 | Mehr Informationen zu der Entstehung und Zusammenarbeit von IGAD: [http://igad.int/index.php?option=com\\_content&view=article&id=938&Itemid=124](http://igad.int/index.php?option=com_content&view=article&id=938&Itemid=124) [25.11.2011].

27 | Siehe die Liste der Unterzeichnerländer.

28 | Egypt State Information Service, „Egypt and sea piracy“, [http://www.sis.gov.eg/en/LastPage.aspx?Category\\_ID=92](http://www.sis.gov.eg/en/LastPage.aspx?Category_ID=92) [25.11.2011].

Maße von den Einnahmen des Suezkanals abhängig ist. Doch sprach die ägyptische Tageszeitung *Daily News* im Jahr 2009 schon von einem der Piraterie geschuldeten Rückgang der Einnahmen durch den Suezkanal von bis zu acht Prozent am Horn von Afrika.<sup>29</sup>

In der Tat haben größere Reedereien wie die norwegische Odfjell verlauten lassen, dass sie aufgrund der Gefahr von somalischen Piraten und der zusätzlichen finanziellen Belastung durch gestiegene Versicherungsbeiträge den längeren Weg vorbei am Kap der Guten Hoffnung für ihre Flotte bevorzugen.<sup>30</sup> Des Weiteren hat beispielweise die französische Reederei CMA CGM eine Liste der gestiegenen Versicherungsbeiträge aufgrund von Piratenangriffen in Somalia veröffentlicht.<sup>31</sup> Nichtsdestotrotz zeigt sich in einem Bericht des Baltic and International Maritime Council (BIMCO), dass im Allgemeinen die längeren Transportwege um das Kap der Guten Hoffnung einen hohen wirtschaftlichen Verlust bedeuten.<sup>32</sup> Die Umgehungsmaßnahmen seitens der Reedereien hatten bereits im Jahr 2009 erste Konsequenzen. So verzeichnete die Suez Canal Authority in Port Said mit 17.228 Passagen im Jahr 2009 einen deutlichen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (2008: 21.415).<sup>33</sup> Zweifelsohne ist dies nicht ausschließlich auf die weltweite Finanzkrise zurückzuführen. Piraterie bedeutet in diesem Zusammen-

**In einem Bericht des Baltic and International Maritime Council zeigt sich, dass im Allgemeinen die längeren Transportwege um das Kap der Guten Hoffnung einen hohen wirtschaftlichen Verlust bedeuten.**

- 29 | Alex Dziadosz, „Suez Canal revenues down 8 pct on piracy threat“, *Daily News Egypt*, 19.01.2009, <http://thedailynewsegyp.com/suez-canal-revenues-down-8-pct-on-piracy-threat.html> [25.11.2011].
- 30 | Brian Wilson, „Effectively Confronting a Regional Threat: Regional Piracy“, *Conflict Trends*, Nr. 1, 2009, 11-19.
- 31 | CMA CGM, „Customer Advisory #107 – 2010. Piracy Risk Surcharge – East Africa & Indian Ocean Islands“, 02.07.2010, <http://www.cma-cgm.com/Images/ContentManagement/en-US/WorldwideNetwork/Local/USA/Documentation/2010-CA-107-Piracy-Surcharge-East-Africa-and-Indian-Ocean-Islands-Aug-2010.pdf> [30.11.2011].
- 32 | BIMCO kalkuliert, dass beispielsweise der Transport vorbei an Südafrika für ein Containerschiff bis zu 2,4 Millionen Euro Verlust bedeutet: The Baltic and International Maritime Council, „Avoiding piracy by sailing round the Cape of Good Hope is a costly business“, 23.11.2009, [https://bimco.org/en/News/2009/11/23\\_Avoiding\\_piracy.aspx](https://bimco.org/en/News/2009/11/23_Avoiding_piracy.aspx) [30.11.2011].
- 33 | Suez Canal Authority, „Suez Canal Traffic Statistics. Brief Yearly Statistics“, <http://suezcanal.gov.eg/Files/Publications/44.pdf> [30.11.2011].



hang eine volkswirtschaftliche Belastung für die einheimische Wirtschaft der Staaten am Golf von Aden.

Auch die jemenitische Regierung hat sich nicht nur wegen der geographischen Nähe zur somalischen Küste, sondern auch aus finanziellen Interessen im Kampf gegen die somalischen Piraten engagiert. Wirtschaftsexperten sprechen von hohen ökonomischen Einbußen in jemenitischen Häfen, bedingt durch die hohen Versicherungskosten, die Unternehmen zahlen müssen, um sich in jemenitischen Gewässern aufzuhalten.<sup>34</sup> Des Weiteren befürchten Experten des in Addis Abeba und Pretoria beheimateten Institute for Security Studies (ISS) einen „Spill-Over-Effekt“ der Gewalt durch Piraterie von der schlecht gesicherten somalischen Seemeilengrenze in die jemenitischen Gewässer.<sup>35</sup> Jetzt schon ist von Angriffen somalischer Piraten auf jemenitische Fischerboote die Rede, um diese wiederum für eigene Zwecke einzusetzen.<sup>36</sup> Zudem haben die Entführungen von mehreren Touristen und zwei Entwicklungshelfern aus Kenia durch somalische Fundamentalisten Ende Oktober 2011 zu einer militärischen Gegenoffensive der kenianischen Regierung im Süden Somalias geführt.<sup>37</sup>

Auch die Golfstaaten fühlen sich, nicht zuletzt seit dem Überfall auf den saudischen Riesentanker *Sirius Star* im November 2008, von der Piraterie zunehmend betroffen. Zu den ohnehin schon großen Herausforderungen, bedingt durch Terrorismus und somalische Flüchtlingsströme<sup>38</sup>,

34 | Brian Fort, „Transnational Threats and the Maritime Domain“, in: *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Ong-Webb Graham Gerard (Hrsg.), Institute for Southeast Asian Studies, 2006, 23-37.

35 | El Jamila Abdellaoui, „Yemen: Part of the problem, part of the solution“, 28.04.2010, [http://www.iss.co.za/iss\\_today.php?ID=937](http://www.iss.co.za/iss_today.php?ID=937) [30.11.2011].

36 | Stig Jarle Hansen, „Piracy in the greater Gulf of Aden. Myths, Misconceptions and Remedies“, Norwegian Institute for Urban and Regional Research (Hrsg.), 10/2009, <http://estaticos.elmundo.es/documentos/2009/11/12/piratas.pdf> [31.12.2011].

37 | Zusätzliche Informationen über diese Gegenoffensive unter: *The Economist*, „Kenya invades Somalia. A big gamble“, 29.10.2011, <http://economist.com/node/21534828> [30.11.2011].

38 | Alleine für 2004 und 2005 spricht die saudische Regierung von mehr als 1.500 Flüchtlingen, die versuchten, über die jemenitische Grenze nach Saudi Arabien zu gelangen. Gulf Research Center, „The Gulf and Africa. Developing a New Strategic Partnership“, 2009, [http://www.grcevent.net/gulfafrica/files/event\\_paper.pdf](http://www.grcevent.net/gulfafrica/files/event_paper.pdf) [09.09.2011].

kommt jetzt womöglich noch eine lang andauernde Gefährdung der somalischen Wasserstraße zwischen Ägypten und dem Indischen Ozean. Dies stellt für die gesamte Arabische Welt ein Sicherheitsproblem dar.

In Folge der Terroranschläge auf die USS Cole im Oktober 2000 und die MV Limburg im Oktober 2002 vor der Küste des Jemen wurde 2003 die Küstenwache des arabischen Staates mit Hilfe der US-Regierung modernisiert und aufgestockt. Das könnte ein Hoffnungsschimmer in der Pirateriebekämpfung sein. Nichtsdestotrotz betont Maria Bos, Expertin des Gulf Research Centers (GRC), zu Recht, dass auch fünfzehn moderne jemenitische Schiffe bei Weitem nicht ausreichen, um die langen Küstenstreifen des Jemen zu überwachen, ganz zu schweigen von der gegenüberliegenden somalischen Küste.<sup>39</sup>

**Mit Hilfe der US-Regierung wurde die Küstenwache des Jemen modernisiert und aufgestockt. Das könnte ein Hoffnungsschimmer in der Pirateriebekämpfung sein.**

Neben den ostafrikanischen Staaten sind auch südlicher gelegene Staaten wie die Seychellen und Mauritius von der enormen Operationsreichweite der somalischen Piraten betroffen. Trotz tagespolitisch unterschiedlicher Interessen verbindet die Regierungen von Kairo bis Dar-es-Salam das Anliegen, ihre maritimen Handelswege zu sichern und Beeinträchtigungen des Tourismusgeschäfts zu verhindern. Andererseits bleibt das Hauptaugenmerk der Anrainerstaaten auf der Wahrung ihrer territorialen Souveränität gegenüber der globalen Staatenwelt. Für die Seychellen, Mauritius und Kenia gibt es bereits technische Unterstützung für die betroffenen Küstenwachen seitens der Europäischen Union und der Vereinten Nationen in einem gemeinsamen Projekt der EU und UNODC.<sup>40</sup> Im Kampf gegen die Truppen der Al-Shabaab in Südsomalia hat nun Kenia mit der Ende Oktober 2011 eingeleiteten Operation „Linda Nchi“ eine neue Front gegen das organisierte Verbrechen in Somalia eröffnet.<sup>41</sup> Die von der kenianischen Regierung angestrebte

39 | Ebd.

40 | Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechenbekämpfung (UNODC), „Counter Piracy Program. Support to the trial and related treatment of piracy suspects“, Nr. 3, 07/2010, [http://unodc.org/documents/easternafrika/piracy/20100701\\_CPP\\_Brochure\\_3.pdf](http://unodc.org/documents/easternafrika/piracy/20100701_CPP_Brochure_3.pdf) [30.11. 2011].

41 | Weitere Informationen zu dieser Militäroperation: Andrews Atta-Asamoah und Emmanuel Kisiangani, „Implications of Kenya’s military offensive against Al-Shabaab“, 25.10.2011, [http://www.iss.co.za/iss\\_today.php?ID=1377](http://www.iss.co.za/iss_today.php?ID=1377) [30.11.2011].

Pufferzone in Südsomalia übersteigt jedoch laut Aussage mancher Experten die Toleranz der somalischen Übergangsregierung unter Sheikh Sharif Ahmad.<sup>42</sup> Zwar richtet sich die Mission vornehmlich gegen die terroristische Gefahr durch Al-Shabaab, jedoch griffen die kenianische und die französische Marine auch Piratenhochburgen an.<sup>43</sup> Inwieweit die militärischen Maßnahmen seitens der kenianischen Regierung, die vornehmlich gegen somalische islamische Fundamentalisten gerichtet sind, auch die dort operierenden Piraten betreffen, bleibt abzuwarten. Die Operation „Linda Nchi“ steht zweifelsohne für eine neue Dimension des regionalen Engagements, ausgehend von einem ostafrikanischen Land, das bisher ein nichtmilitärisches Vorgehen gegen Gefahren aus Somalia bevorzugt hatte. Besonders nach diesem entschiedenen Vorgehen der kenianischen Regierung gegen Terrorismus und organisierte Kriminalität könnte sich das regionale Engagement der ostafrikanischen Staaten gegenüber der Bedrohung durch somalische Piraten grundlegend ändern.

**Nach dem entschiedenen Vorgehen der kenianischen Regierung gegen Terrorismus und organisierte Kriminalität könnte sich das regionale Engagement der ostafrikanischen Staaten grundlegend ändern.**

Im Sinne einer nachhaltigen Maßnahme gegen Piraterie am Horn von Afrika spricht Lars Bangert Struwe in seinem Bericht für das Dänische Institut für Militärstudien gar von der Errichtung einer Greater Horn of Africa Sea Patrol (GHASP), u.a. aufgebaut mit Hilfe der dänischen Marine.<sup>44</sup> Was für manche angesichts der prekären Sicherheitslage am Horn von Afrika und dem Zustand der lokalen Küstenwachen wie Zukunftsmusik klingt, könnte eine nachhaltige und sinnvolle Initiative sein, um den kostenintensiven Einsatz der internationalen Marinestreitkräfte zumindest zu entlasten.

42 | Ebd.

43 | Jamestown Foundation, „Kenya’s navy joins counterterrorist operations off Somalia“, *Terrorism Monitor*, 11.11.2011, [http://www.jamestown.org/programs/gta/single/?tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=38661&cHash=0c5136b37cc7a5854bef757bf6f6a55](http://www.jamestown.org/programs/gta/single/?tx_ttnews[tt_news]=38661&cHash=0c5136b37cc7a5854bef757bf6f6a55) [30.11.2011].

44 | Lars Bangert Struwe, „For a Greater Horn of Africa Sea Patrol. A Strategic Analysis of the Somali Pirate Challenge“, Dansk Institut for Militære Studier, 03/2009, [http://humansecuritygateway.com/documents/DIMS\\_GreaterHornOfAfricaSeaPatrol\\_StrategicAnalysisOfTheSomaliPirateChallenge.pdf](http://humansecuritygateway.com/documents/DIMS_GreaterHornOfAfricaSeaPatrol_StrategicAnalysisOfTheSomaliPirateChallenge.pdf) [09.12.2011].

Zudem ist die Idee einer regionalen Marinekooperation nicht neu, wie das Beispiel der von Indonesien, Malaysia und Singapur gegründeten Malacca Strait Patrol (MSP) zeigt. Die zwischen den drei Staaten gelegene Straße von Malakka war besonders zwischen 2002 und 2006 Zielscheibe für zahlreiche Piratenangriffe.<sup>45</sup> Auf Druck der internationalen Staatengemeinschaft zur Sicherung des international wichtigen Handelswegs haben sich die betroffenen Anrainerstaaten der Problematik mit ihren lokalen Küstenwachen selbst angenommen.<sup>46</sup> Wenn die Regierungen in Jakarta, Kuala Lumpur und Singapur auch anfänglich für ihr striktes Verbot der Grenzüberschreitung der Küstenwachen außerhalb der Seemeilengrenze kritisiert wurden, unterstreicht die Sicherheitsexpertin Catherine Zara Raymond in ihrem Artikel für das Naval War College doch den erheblichen Rückgang der Piratenüberfälle in der Straße von Malakka mit nur einem geglückten und drei vereitelten Überfällen im Jahr 2009.<sup>47</sup> Die Statistiken des PRC in Kuala Lumpur zeigen, dass sich die gemeinsamen Bemühungen gegen die Piraterie gelohnt haben und die Straße von Malakka weitgehend sicher geworden ist.<sup>48</sup>

Bemerkenswerterweise ist der Djibouti Code of Conduct zur Bekämpfung von Piraterie in Somalia nach dem Vorbild der südostasiatischen Kooperation gegen Piraterie (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCaap) aufgebaut.<sup>49</sup> Für die Mitgliedstaaten des Verbands Südostasiatischer Nationen (ASEAN) spielt besonders die Nichteinmischung staatsfremder Einheiten in eigenen maritimen Territorien eine übergeordnete Rolle.<sup>50</sup> Dieses Prinzip spiegelt sich

45 | ICC Annual Report, Fn. 2.

46 | Howard Loewen und Anja Bodenmüller, „Straße von Malakka“, in: *Piraterie und maritime Sicherheit*, SWP-Studie, Stefan Mair (Hrsg.), SWP, Berlin, 2010, 46, [http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2010\\_S18\\_mrs\\_ks.pdf](http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/studien/2010_S18_mrs_ks.pdf) [30.11.2011].

47 | Catherine Zara Raymond, „Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. A problem solved?“, in: *Piracy and Maritime Crime, Naval War College Newport Papers*, Nr. 35, 2010, <http://www.usnwc.edu/Publications/Naval-War-College-Press/Newport-Papers/Documents/35.aspx> [09.09.2011].

48 | ICC Annual Report, Fn. 2.

49 | Nakamura, Fn. 11.

50 | Mel Cabarelo-Anthony, *Regional Security in Southeast Asia. Beyond the ASEAN way*, Singapore, ISEAS-Publishing, 2006.

**Mögliche Einschränkungen der territorialen Souveränität stellen generell ein Hindernis zu einer effektiveren Piratenbekämpfung für betroffene Anrainer dar.**

auch in den Artikeln des Codes von Dschibuti wieder. Artikel 4 (Absatz 5)<sup>51</sup> betont darin die Souveränitätsrechte jedes einzelnen Mitgliedstaates bezüglich der Piratenjagd. Es scheint, als ob mögliche Einschränkungen der territorialen Souveränität generell ein Hindernis zu einer effektiveren Piratenbekämpfung für betroffene Anrainerstaaten darstellen. Auch ist es internationalen maritimen Streitkräften nach Informationen des Maritime Security Center am Horn von Afrika (MSCHOA) untersagt, somalische Piraten bis in jemenitische Gewässer zu verfolgen.<sup>52</sup> Aus diesem Grund haben sich zahlreiche Küstenstaaten weltweit nicht dazu durchringen können, ein progressives Abkommen zur besseren Bekämpfung von Piraterie zu unterzeichnen, die „Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Of Violence Against The Safety Of Maritime Navigation“ (SUA).

Adam Young, ein Experte für maritime Angelegenheiten, verweist darauf, wie dringlich es ist, dass Staaten, die dieses Abkommen unterzeichnen, die Verfolgung durch nicht einheimische Marineeinheiten in den eigenen territorialen Gewässern akzeptieren.<sup>53</sup> In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass von Piraterie stark betroffene Staaten wie Indonesien und Malaysia genau abwägen müssen, inwiefern sie Bekämpfung von Piraterie ihrer territorialen Souveränität unterordnen. Die Rivalität zwischen Jakarta und Kuala Lumpur um einzelne Inselgruppen beeinträchtigt bis heute die Bereitschaft beider Staaten, sich durch gemeinsame Patrouillen des Problems der Piraterie anzunehmen.<sup>54</sup>

51 | Weitere Informationen zu dem Verhaltenskodex: Djibouti Code of Conduct, „Advance Copy“, <http://www2.mfa.gr/softlib/Kώδικας%20του%20Τζιμπουτί.pdf> [30.11.2011].

52 | Maritime Security Center – Horn of Africa (MSCHOA), „Best Management Practice 3. Piracy off the Coast of Somalia and Arabian Sea Area“, Nr. 2, 06/2010, [http://secure-marine.com/bmp3/bpm3\\_pdf.pdf](http://secure-marine.com/bmp3/bpm3_pdf.pdf) [30.11.2011].

53 | Adam J. Young, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia in Southeast Asia*, Singapore, ISEAS-Publishing, 2008.

54 | Prabhakaran Paleri, „The capacities of coastguards to deal with maritime challenges in Southeast Asia“, RSIS Working Papers, Nr. 178, 2009, <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&lng=en&id=100184> [30.11.2011].

Vor ähnlichen Problemen steht auch die Pirateriebekämpfung am Horn von Afrika, bedingt durch Artikel 4 des Codes. Um sie effektiv zu betreiben und eine freie kommerzielle Seeschifffahrt zu gewährleisten, empfiehlt es sich, territoriale Machtfragen zu vermeiden.

**Um die Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika effektiv zu betreiben und eine freie kommerzielle Seeschifffahrt zu gewährleisten, empfiehlt es sich, territoriale Machtfragen zu vermeiden.**

Das Vorgehen der Malacca Strait Patrol (MSP) könnte auch im Golf von Aden zwischen Nairobi, Sanaa und Dschibuti zum Tragen kommen. Allerdings sind die militärischen und wirtschaftlichen Kapazitäten der ostafrikanischen Staaten nicht mit denen der ASEAN-Mitgliedstaaten gleichzusetzen.<sup>55</sup> Ein vollkommener Alleingang einer GHASP ist nur auf lange Sicht realisierbar und benötigt erhebliche Unterstützung aus dem Ausland, weil ein überwiegender Teil der potentiellen regionalen Akteure mit inneren politischen Problemen zu kämpfen hat.

Da Somalia über keine Kontrolle seines Staatsterritorium verfügt, ist die Erfolgswahrscheinlichkeit einer GHASP nur dann gewährleistet, wenn regionale Küstenwachen Piraten auch innerhalb der somalischen Seemeilen-Grenze verfolgen können. In einem weiteren Treffen zwischen den Anrainerstaaten sollte diese juristische Frage in jedem Fall neu verhandelt werden, wenn es sich auch um eine politisch schwer umsetzbare Angelegenheit handelt. Im Übrigen könnte durch eine engere Kooperation, beispielsweise zwischen der jemenitischen und der kenianischen Küstenwache, auch illegaler Waffen- und Menschenhandel von und nach Somalia mit größerem Erfolg als bislang bekämpft werden.

Nun erscheint es auf den ersten Blick unwahrscheinlich, dass arabische und ostafrikanische Staaten etwas vollbringen sollen, das globalen Marineeinheiten anscheinend nur mit großem Aufwand gelingt. Neben dem mangelnden Engagement einiger afrikanischer Staaten fehlt es laut Experten des ISS, mit Ausnahme von Südafrika, allen Betroffenen an verfügbaren maritimen Einheiten in Subsahara-Afrika zur Bekämpfung der gut ausgestatteten somalischen Piraten.<sup>56</sup>

55 | Anton Kruger, „Illegal fishing and the rising threat of piracy“, 20.10.2010, [http://www.iss.co.za/iss\\_today.php?ID=1048](http://www.iss.co.za/iss_today.php?ID=1048) [30.11.2011].

56 | Ebd.

**Eine umfangreiche Erneuerung der Küstenwachen der Anrainer Somalias nach Vorbild der jemenitischen Küstenwache und eine Zusammenlegung dieser Streitkräfte sind unumgänglich.**

Die Regierung in Pretoria konzentriert sich jedoch bisher vornehmlich auf den multilateralen Marineeinsatz vor der Küste der Mitgliedstaaten der Südafrikanischen Entwicklungsgemeinschaft (SADC).<sup>57</sup> Eine umfangreiche Erneuerung der Küstenwachen der somalischen Anrainerstaaten nach Vorbild der jemenitischen Küstenwache und eine Zusammenlegung dieser Streitkräfte sind in dieser Frage unumgänglich. Einen entscheidenden Vorteil einer regional organisierten Küstenwache stellen zweifelsohne die Ortskenntnisse in der schwer überschaubaren Region des Horns dar.

Wenn die Unterzeichnerstaaten des Codes die Frage der Souveränität auch nicht lösen konnten, beschlossen sie doch einige grundlegende Schritte hin zu einer regionalen Kooperation. So wird die Einrichtung von Anti-Piraterie-Überwachungszentralen im Jemen, in Kenia und in Tansania geplant. Des Weiteren wollen die Unterzeichnerländer „focal points“, also erfahrene lokale Akteure,<sup>58</sup> entsenden, um die internationalen Truppen im Golf mit zusätzlichen Informationen zu unterstützen. Die Gründung einer GHASP nach Vorbild der MSP dagegen ist in dem Abkommen bisher nicht vorgesehen.

### **CHANCEN UND SCHWÄCHEN IM SOMALISCHEN EINSATZ GEGEN PIRATERIE**

Somalia verfügt über keinen funktionierenden Staat, der sich auch der küstennahen Probleme annehmen könnte. Dennoch verweist Marius Kahl in einem Beitrag für die Konrad-Adenauer-Stiftung zur Frage der maritimen Sicherheit auf lokale somalische Strukturen, auf die internationale und regionale Anti-Piraterie-Einheiten aufbauen könnten.<sup>59</sup> Seit Langem ist im Norden Somalias die Puntland Coastguard stationiert, die von der selbsterklärten autonomen Region Puntland aus die internationalen maritimen Streitkräfte unterstützt. Obgleich diese Truppen eine somalische Antwort auf die Piraterie darstellen sollten, räumt der VN-Sicherheitsrat ein, dass die im Jahr 2000 mit Hilfe einer

57 | Ebd.

58 | Robin Geiß und Anna Petrig, „UN-mandatierte Piraterie-Bekämpfung im Golf von Aden“, *Zeitschrift für die Vereinten Nationen und ihre Sonderorganisationen*, 01/2010, 3-8.

59 | Kahl, Fn. 25

britischen Sicherheitsfirma gegründete Küstenwache mit schätzungsweise 300 Mitarbeitern womöglich selbst in Piratennetzwerke verwickelt ist.<sup>60</sup> Sollte dies zutreffen, bleibt offen, ob diese Küstenwache eher den Piraten oder der Gegenoffensive dienlich ist. Stirlé Hansen, Experte für maritime Angelegenheiten in Norwegen, spricht von korrupten puntländischen Behörden, die Schmiergelder von puntländischen Piraten akzeptiert haben sollen.<sup>61</sup>

Die somalische Übergangsregierung (TFG) unter Sheikh Sharif Ahmad gilt als Befürworter, sogar als Initiator des internationalen Einsatzes<sup>62</sup>, wengleich die Interessen der lokalen Fischer mit Bezug auf illegale Fischerei und Umweltverschmutzung ebenfalls auf der Agenda stehen. Zudem ist die TFG selbst auf die militärische Unterstützung der Mission der Afrikanischen Union (AMISOM) in der Hauptstadt Mogadischu angewiesen und kaum in der Lage, den Kampf auf hoher See zu führen.<sup>63</sup> So gerieten laut einem Bericht des Nachrichtensenders *Al Jazeera* die Truppen von AMISOM erst jüngst in das Kreuzfeuer des somalischen Al-Shabaab.<sup>64</sup> Der bekannte Somalia-Experte Ken Menkhaus weist außerdem auf die Tatsache hin, dass eine staatliche somalische Küstenwache mit Basis in Mogadischu schon aus Gründen der geographischen Entfernung für eine effektive Pirateriebekämpfung wenig hilfreich.<sup>65</sup> Neben den Vorwürfen gegen die Regierung in Puntland verweisen Kritiker auch auf eine mögliche Zusammenarbeit zwischen Funktionären der somalischen Übergangsregierung und einzelnen Piratengruppen.<sup>66</sup>

**Die somalische Übergangsregierung ist in Mogadischu auf die militärische Unterstützung der Afrikanischen Union angewiesen und kaum in der Lage, den Kampf auf hoher See zu führen.**

60 | Kumalo, Fn. 16.

61 | Hansen, Fn. 36.

62 | Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (UNSC), „Resolution 1814 (2008). The situation in Somalia“, [http://un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions08.htm](http://un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm) [09.12.2011].

63 | Ken Menkhaus, John Prendergast und Colin Jensen, „Beyond Piracy. Next steps to stabilize Somalia“, Strategy Papers, 2009, <http://enoughproject.com/publications/beyond-piracy-nextsteps-stabilize-somalia> [30.11.2011].

64 | *Al Jazeera*, „Al-Shabab claims peacekeepers' killings“, 21.10.2011, <http://english.aljazeera.net/news/africa/2011/10/2011102141422988953.html> [30.11.2011].

65 | Ebd.

66 | Mulugeta Kidist und Mesfin Berouk, „Piracy off the Somali coast“, 2009, <http://interafricagroup.org/pdf/Human%20Security%20Program/Briefing13%20on%20Piracy%20off%20the%20Socali%20coast.pdf> [30.11.2011].



**Trotz eines ähnlich langen Küstenstreifens wie im benachbarten Puntland ist der nördlich gelegene Streifen von Somaliland frei von Piratenhochburgen. Experten führen dies auf die relativ stabile Regierungsführung zurück.**

Während Regionen wie Puntland und Südsomalia den Piraten wenig entgegenzusetzen haben, scheint die Region Somaliland diesbezüglich eine Ausnahme darzustellen. Trotz eines ähnlich langen Küstenstreifens wie im benachbarten Puntland ist der nördlich gelegene Streifen des Landes frei von Piratenhochburgen. Experten führen diese Tatsache auf die im Vergleich relativ stabile Regierungsführung zurück.<sup>67</sup> Regionale und internationale Kräfte sollten die Bemühungen und Erfolge der Regierung von Somaliland in ihre Anti-Piraterie-Maßnahmen einbeziehen. Mit dem Wissen der dort ansässigen Behörden könnten übergreifende Piratennetzwerke auch in benachbarten Regionen des zerfallenen Staates womöglich dauerhaft zerschlagen werden.

### **PRÄVENTIVE MASSNAHMEN GEGEN SOMALISCHE PIRATEN**

Meist konzentriert sich die internationale Presse auf die Gegenmaßnahmen der internationalen Marineeinheiten. Dagegen bleiben meist die Selbstverschuldung der internationalen Unternehmen und Reedereien sowie die Frage der Senkung des Sicherheitsrisikos von Piratenangriffen auf der Strecke. Um eine regionale Kooperation effektiver zu gestalten, erscheint eine noch engere Zusammenarbeit mit internationalen Schifffahrtsgesellschaften und die Einhaltung der speziell für Reedereien entwickelten Best Management Practice (BMP 3) des MSCHOA unabdingbar.<sup>68</sup> Das BMP 3 schreibt den Schiffen beispielsweise die Einhaltung einer Richtgeschwindigkeit (18 Knoten) und die Passage durch einen festgelegten Korridor vor.

Die Unternehmen und Reedereien selbst klagen oft über den Mangel an internationalem Interesse an maritimer Sicherheit, aus ihrer Sicht ganz im Gegensatz zu einem hohen Interesse an der Sicherheit in der Luft. In einer Stellungnahme mehrerer Reedereien, deren Flotten den Golf von Aden durchqueren, bezeichnet der Vorsitzende der Internationalen Schifffahrtskammer, Spyros M. Polemis, die Gefahrenlage von Reedern und ihren Schiffen in der

67 | Ulf Terlinden, „Somalia, Geschichte des Konflikts“, 04.10.2011, <http://bpb.de/themen/SMLQ7U,1,0,Somalia.html> [30.11. 2011].

68 | MSCHOA Fn. 52.

betroffenen Zone vor dem Horn als untragbar.<sup>69</sup> Kritiker weisen den Reedereien in diesem Zusammenhang jedoch auch einen Teil der Schuld an einigen Übergriffen durch Piraten zu. So geben Experten an, dass manche Schiffe die Regeln der internationalen Marineeinheiten nicht einhalten. Um Benzin zu sparen, fahren sie in gefährdeten Gewässern zu langsam, und auch durch Abkürzungen außerhalb des überwachten Transitkorridors (IRTC) gefährden sie sich selbst. In einer Publikation der Genfer Abrüstungskonferenz (UNCOD) nimmt Sam Bateman besonders diejenigen Reedereien in die Kritik, die aus Kostengründen langsame, alte und schlecht gewartete Schiffe einsetzen, und deren teils unterbezahlte und schlecht ausgebildete Crews oft unvorbereitet auf mögliche Angriffe sind.<sup>70</sup> Hingegen sei es für somalische Piraten erheblich schwieriger, ein modernes Containerschiff, das mit normalem Tempo fährt, zum Anhalten zu zwingen. Hier bezieht sich der Experte auch auf den Vorfall mit dem saudischen Tanker Sirius Star, der aus bisher ungeklärten Gründen zur Zeit des Angriffs sehr langsam gefahren sein oder sogar kurzzeitig gestanden haben soll.<sup>71</sup> Er stellte dadurch zweifelsohne eine leichte Beute für die gut ausgerüsteten Piraten dar.

**Kritiker weisen den Reedereien einen Teil der Schuld an einigen Übergriffen durch Piraten zu. So geben Experten an, dass manche Schiffe die Regeln der internationalen Marineeinheiten nicht einhalten.**

Im Zuge der Verbesserung der maritimen Sicherheit am Horn von Afrika müssen auch diese Kritikpunkte in der neuen regionalen Zusammenarbeit gründlich erforscht und durchdacht und der Kontakt zwischen den Reedereien und den maritimen Zentren in Sanaa, Dar-es-Salam und Mombasa verbessert werden. Eine Möglichkeit wäre in diesem Zusammenhang die Errichtung eines regional gesteuerten Vessel Traffic Service (VTS), in dem, nach dem Vorbild der Behörden in der Straße von Malakka<sup>72</sup>, die Anzahl der passierenden Schiffe erfasst wird.

69 | International Chamber of Shipping (ICS), „Somali Piracy – Governments must do more“, 2010, <http://www.marisec.org/pressreleases.html#18/1/10> [30.11.2011].

70 | Sam Bateman, „Sea piracy – some inconvenient truth“, 2010, <http://unidir.org/pdf/articles/pdf-art2960.pdf> [30.11.2011].

71 | Ebd.

72 | Abdul Zubir Karim, „The Strategic Significance of the Straits of Malacca“, *Australian Defence Journal*, Nr. 172, 2007, [http://www.adfjournal.adc.edu.au/UserFiles/issues/172%202007%20Mar\\_Apr.pdf](http://www.adfjournal.adc.edu.au/UserFiles/issues/172%202007%20Mar_Apr.pdf) [30.11.2011].

**In einem Bericht zur illegalen Fischerei in Entwicklungsländern sticht besonders Somalia als betroffene Region hervor. Auch spanische und italienische Flotten bedienen sich an den somalischen Beständen.**

Ein weiterer Streitpunkt, der auch bestimmte Reedereien und Unternehmen betrifft, ist der Vorwurf der illegalen Fischerei und des Abladens von Giftmüll vor der Küste Somalias.<sup>73</sup> In einem Bericht der britischen Marine Resource Assessment Group Ltd. (MRAG) zum Thema illegale und nicht gemeldete Fischerei in Entwicklungsländern sticht besonders Somalia als betroffene Region hervor. So vermutet MRAG, dass alleine im Jahre 2005 mehr als 300 nicht angemeldete Schiffe innerhalb der somalischen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gefischt haben. In einem Versuch, die später identifizierten Schiffe aufzulisten, stellte sich heraus, dass sich – neben taiwanesischen Fischereifloten – auch spanische und italienische Unternehmen unangemeldet an somalischen Fischbeständen bedienen haben.<sup>74</sup>

Politisch spielen den Piraten diese internationalen illegalen Machenschaften insofern in die Hände, als dass sie ihre Angriffe auf die kommerzielle Schifffahrt als Verteidigungsmaßnahmen vor illegalem Fischhandel rechtfertigen können. So bezeichnet sich eine Piratengruppe selbst als National Volunteer Coastguard (NVCG).<sup>75</sup> Selbst wenn jedoch der Schutz der somalischen Gewässer vor illegaler Fischerei und dem Abladen von Müll anfangs Grund für die Überfälle auf internationale Schiffe gewesen sein sollte, ist die Tatsache, dass heutzutage vornehmlich riesige Tankschiffe und Transporter attackiert werden, ein Indikator für die profitorientierten Interessen der somalischen Piraten. Von einem politischen Engagement im Sinne der verarmten Fischer kann in diesem Zusammenhang nicht mehr gesprochen werden.

### **ARABISCH-AFRIKANISCHER PAKT GEGEN VERBRECHER?**

Ein Blick auf den Live-Piracy-Report aus Kuala Lumpur genügt, um zu zeigen, dass trotz punktueller Verbesserungen der maritimen Sicherheit mit kostenaufwendigen

73 | Marius Kahl, Fn. 25.

74 | Marine Resource Assessment Group Ltd. (MRAG) „Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries“, *Synthesis Report*, 2005, [http://imcsnet.org/imcs/docs/iuu\\_fishing\\_synthesis\\_report\\_mrag.pdf](http://imcsnet.org/imcs/docs/iuu_fishing_synthesis_report_mrag.pdf) [30.11.2011].

75 | Møller, Fn. 19.

internationalen Seestreitkräften und einem Korridor ein Ende der Piraterie vorerst nicht in Sicht ist. Zudem weiß niemand genau, ob die VN-Mandate zur internationalen Bekämpfung von Piraterie, ausgesprochen u.a. in den Resolutionen 1814, 1816, 1838 und 1846 von 2008, aufrecht erhalten werden können. Obgleich die derzeitige Hungerskatastrophe das Hauptaugenmerk der Resolution vom 30. September 2011<sup>76</sup> zu der Situation in Somalia ist, wird darin auch die Besorgnis durch die anhaltende Gefahr durch somalische Piraten hervorgehoben.

Auf juristischer Basis bestehen bislang spezielle Abkommen zwischen der EU, Kenia und den Seychellen, die im Jahr 2010 von der EU-Außenbeauftragten Catherine Ashton bei ihrem Besuch in der Region bekräftigt wurden.<sup>77</sup> Die beiden afrikanischen Staaten ermöglichten es bisher den internationalen Streitkräften, die gefangenen Piraten noch vor Ort vor unabhängigen Gerichten anzuklagen. Kenia hat seinerseits jedoch das Abkommen gekündigt, weshalb nur noch die Seychellen als Auslieferungsland übrig bleiben. Die Aufnahmekapazitäten des Inselstaates sind allerdings limitiert. So sucht Ashton derzeit nach Alternativen. Mit Mauritius und Südafrika laufen Gespräche. Die Verurteilung der Piraten in der Region ist eine Maßnahme, die in Somalia selbst bislang undenkbar ist. 450 Millionen Euro<sup>78</sup>, so eine Schätzung, lässt sich die Europäische Union allein die ATALANTA-Mission kosten. Vor diesem Hintergrund kritisiert das United States Institute of Peace (USIP) die im Vergleich geringe finanzielle Entwicklungshilfe der EU an Somalia mit lediglich 212 Millionen Euro zwischen 2008 und 2012.<sup>79</sup> Treffen die Zahlen zu, so scheint die Priorität der internationalen Staatengemeinschaft aus finanzieller Sichtweise lediglich auf der Sicherung der Handelswege und weniger auf einer nachhaltigen Entwicklung auf dem somalischen Festland zu liegen.

**Die Priorität der Staatengemeinschaft scheint aus finanzieller Sicht lediglich auf der Sicherung der Handelswege als auf einer nachhaltigen Entwicklung auf dem somalischen Festland zu liegen.**

76 | UNSC, Fn. 62.

77 | Europäische Union (EU), „High Representative Catherine Ashton to visit Kenya, Tanzania and the Republic of Seychelles“, 2010, [http://consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_Data/docs/pressdata/EN/foraff/114482.pdf](http://consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/114482.pdf) [30.11.2011].

78 | Raymond Gilpin, „Counting the Costs of Somali piracy“, United States Institute of Peace Working Paper, 2009, [http://usip.org/files/resources/1\\_0.pdf](http://usip.org/files/resources/1_0.pdf) [30.11.2011].

79 | Ebd.

Die Sicherung der territorialen Küstengewässer ist laut des Seerechtsabkommens von 1982 (UNCLOS) immer noch Angelegenheit des betroffenen Staates. Im somalischen Kontext sollte sie zumindest regional von den arabischen

**Die Küstenwachen der Nachbarstaaten müssten aufgestockt und Know-how von den großen Marinen an die regionalen Einsatzkräfte vermittelt werden.**

und afrikanischen Nachbarstaaten in Angriff genommen werden. Dass dies möglich ist, zeigt das asiatische Beispiel der MSP in der Straße von Malakka, wobei in jedem Fall die Küstenwachen der engagierten Nachbarstaaten aufgestockt und Know-how von den großen Marinen an die regionalen Einsatzkräfte vermittelt werden müssten. Denn auch der koordinierte Einsatz der indonesischen, singapurischen und malaysischen Küstenwachen wäre ohne die Unterstützung von Japan, den USA, Australien und weiteren Staaten nicht möglich.

Und auch vor der somalischen Küste gab es bereits multinationale Ansätze zur Bekämpfung von Piraten, wie das Projekt SOMCAN zeigt, eine Art somalische Küstenwache, aufgebaut mit kanadischer Hilfe.<sup>80</sup> Längerfristig verspricht ein umfassendes regionales Engagement nachhaltige Sicherheit und, nicht zu vergessen, die Möglichkeit, Nachahmungstaten im Jemen oder anderen Anrainerstaaten im Keim zu ersticken. Auch kleinere, für die internationalen Marineeinheiten schwer zu überwachende Häfen könnten durch eine verbesserte Hafenaufsicht (Port State Control) für illegalen Handel und Piraterie unattraktiv werden. Eine bessere Vernetzung der Anrainerstaaten in puncto *intelligence sharing* könnte neben dem Problem der Piraterie auch weitere Elemente der transnationalen organisierten Kriminalität, wie z.B. Terrorismus und illegalen Waffenhandel, angehen.

Die arabische Welt könnte in diesem regionalen Ansatz eine noch wichtigere Rolle übernehmen. So sind Staaten wie Bahrain und Saudi-Arabien bereits ein wichtiger Bestandteil der Combined Maritime Forces (CMF)<sup>81</sup>, sie könnten jedoch durch einen verstärkten individuellen Einsatz die maritime Sicherheit am Horn selbst in die Hand nehmen. Keine Nation in Ostafrika und in der arabischen Welt kann es sich leisten, durch organisierte Kriminalität vor der Haustür weitere schwere finanzielle Verluste einzufahren,

80 | Struwe, Fn. 44.

81 | Alastir, Fn. 9.

wie die derzeitige Reaktion aus Kenia unmissverständlich verdeutlicht.

Auf lange Sicht liegt es an der internationalen Staatengemeinschaft, die humanitäre Situation, die fragile Staatlichkeit und die terroristische Gefahr auf dem somalischen Festland in Angriff zu nehmen, um auch die Piraterie langfristig bekämpfen zu können. Auch eine verbesserte regionale Kooperation kann nicht über die verheerenden Missstände an Land und auf dem Wasser in Somalia hinwegtäuschen oder sie gar beseitigen. Viele von diesen Missständen sind nicht unbedingt selbstverschuldet. Die Auswirkungen des Tsunami im Jahr 2004, der die somalischen Fischer besonders getroffen hat<sup>82</sup>, und anhaltende Dürrekatastrophen sind hier zu nennen. So gilt es auch auf lokaler und regionaler Ebene, den somalischen Fischern, die zum Teil in das Piratengeschäft involviert sind, Alternativen und Perspektiven aufzuzeigen und gemeinsam mit ihnen die Wasserstraße vor Somalia sicherer zu gestalten. Wenn man den Berichten einiger Experten glauben schenkt, engagieren sich auch manche Piratengruppen für das Gemeinwohl ihrer Fischerdörfer und übernehmen kleinere, aber wirksame Infrastrukturprojekte, die eigentlich von den lokalen Regierungen zu erwarten wären.<sup>83</sup> Die Übernahme politischer Aufgaben in verarmten Piratenhochburgen erhöht in einzelnen Fällen die Glaubwürdigkeit dieser Gruppierungen in den Augen der Bevölkerung und könnte langfristig die Bekämpfung von Piraterie auf lokaler und regionaler Ebene erschweren. Ein langsamer Abzug der großen Marineeinheiten aus dem Krisengebiet soll und kann im Übrigen nicht die internationale Gemeinschaft aus der Pflicht nehmen. Ganz im Gegenteil, nun gilt es, die Anrainerstaaten bei ihrer Mission zu unterstützen.

**Viele der Missstände in Somalia sind nicht selbstverschuldet. Die Auswirkungen des Tsunami 2004 und anhaltende Dürrekatastrophen sind hier zu nennen.**

Das Treffen und die Unterzeichnung des Djibouti Code of Conduct im Jahr 2009 markieren einen ersten Meilenstein für eine zukünftig erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen den afrikanischen und den arabischen Staaten. Weitere Schritte müssen dennoch bald auch seitens der Anrainerstaaten folgen, um den hilflosen Nachbarn auch auf hoher See zu unterstützen. Der Vormarsch kenianischer Truppen

82 | Møller, Fn. 19.

83 | Young, Fn. 53.

in Südsomalia verdeutlicht die Kampfbereitschaft des Nachbarlandes, sein Territorium gegen Terroristen und auch Piraten zu schützen. Er birgt jedoch auch Gefahren vor verheerenden Vergeltungsschlägen, vor denen Experten bereits warnen und denen die Anrainerstaaten geschlossen begegnen sollten.<sup>84</sup> Eine gemeinsame regionale Strategie und eine Erweiterung des Djibouti Code of Conduct muss nun schnellstmöglich dazu beitragen, Piraterie und Terrorismus nachhaltig einzudämmen und der notleidenden Bevölkerung schnelle Hilfe zu leisten.

### ABKÜRZUNGEN

AMISOM	Mission der Afrikanischen Union in Somalia
ARS	Allianz für die Wiederbefreiung Somalias
ASEAN	Verband Südostasiatischer Nationen
AU	Afrikanische Union
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BMP 3	Best Management Practice
CMF	Combined Maritime Force
GHASP	Greater Horn of Africa Sea Patrol
GRC	Gulf Research Center
ICU	Union Islamischer Gerichte
IGAD	Intergovernmental Authority on Development
IMB	International Maritime Bureau
IRTC	International Recommended Transit Corridor, überwachter Transitkorridor im Golf von Aden
ISEAS	Institute of Southeast Asian Studies
ISS	Institute for Security Studies
MRAG	Marine Resource Assessment Group Ltd.
MSCHOA	Maritime Security Centre – Horn of Africa
MSP	Malacca Strait Patrol
NVCG	National Volunteer Coastguard
PRC	Piracy Reporting Center
SADC	Southern African Development Community, Südafrikanische Entwicklungsgemeinschaft mit Sitz in Gaborone
SHADE	Shared Awareness and Deconfliction Meeting
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation
TFG	Transitional Federal Government, somalische Übergangsregierung unter Sheikh Sharif Ahmad
TOK	Transnationale Organisierte Kriminalität
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea, Seerechtsabkommen von 1982
UNCOD	Genfer Abrüstungskonferenz 1932-1934
USIP	United States Institute of Peace
VTS	Vessel Traffic Service
WFP	World Food Program

84 | Atta-Asamoah und Kisiangani, Fn. 41.