



## Gefährliche Gewässer Piraterie vor der Küste Somalias

Foto: NATO/ZZPRV

"If you had told me five years ago that I would be sending US warships to conduct anti-piracy patrols off Africa, I am certain I would have been sceptical. But the truth is that piracy can no longer be viewed as someone else's problem. It is a global problem because of its deepening ties to international criminal networks and the disruption of vital commerce". Diese Aussage des heutigen Vorsitzenden der Joint Chiefs of Staff der USA, Michael "Mike" Mullen, trifft den Kern der Problematik im Umgang mit der modernen Piraterie. Fristete die Beachtung der Piraterie lange Zeit ein Schattendasein, so tritt sie spätestens seitdem auch die Interessen der Industrienationen tangiert sind, auf die sicherheitspolitischen Agenden.

Von David Petrovic

Seit 1984 wurden weltweit mehr als 4.500 Überfälle auf Schiffe gemeldet. Im Jahr 2008 wurden durch das International Maritime Bureau (IMB) 293 Überfälle auf Schiffe registriert. Mit insgesamt 42 gekaperten Schiffen, 850 festgehaltenen Besatzungsmitgliedern, zwei toten und 14 vermissten Seeleuten führen die Gewässer vor der somalischen Küste die Statistiken an. Im ersten Quartal 2009 wurden in dieser Region bereits 102 Attacken gegen Handelsschiffe verzeichnet, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Anstieg von nahezu 100 Prozent. Derzeit befinden sich etwa zwanzig Schiffe in der Gewalt von Seeräuberbanden.

Das Spannungsverhältnis von Krieg, Handel und Piraterie findet sich sowohl in der antiken Welt, im frühen 19. Jahrhundert als auch heute wieder. Dort, wo Handel auf den Seewegen prosperierte, blühte auch der Raub auf See. Wirksam bekämpft wurde der Seeraub durch das Zusammenspiel von maritimer Präsenz großer (See-)Mächte und gezielten Landoperationen gegen die Ausgangsbasen der Piraten. Bereits die Seemacht Athen sicherte ihre Handelsinteressen im

östlichen Mittelmeer durch die Präsenz der Flotte des delisch-attischen Seebundes. Der Machtgegensatz der europäischen Kolonialmächte im frühen 16. Jahrhundert ließ die Piraterie in ihr "Goldenes Zeitalter" eintreten. Erst das Auftreten der Seemacht Großbritannien setzte der Piraterie im 19. Jahrhundert vorerst ein Ende - Britannia rule the waves.

Piraterie ereignet sich heute im Besonderen entlang des Krisenbogens von Südostasien über den Nahen Osten bis hin zum Golf von Aden. Auch die westafrikanischen Gewässer zählen ebenso wie die lateinamerikanischen zum Operationsgebiet moderner Seeräuber. Eine einheitliche Verteilung der Piraterie ist weltweit nicht erkennbar, sie ist jedoch kein regionales, sondern ein globales Problem.

Insbesondere entlang der Küstenlinien fragiler oder zerfallener Staaten oder der Gebiete, in denen ein umfassender Schutz der Schifffahrtswege aufgrund geographischer Gegebenheiten, mangelnden politischen Willens oder schwacher maritimer Fähigkeiten der Anrainerstaaten derzeit nicht gewährleistet werden kann, tritt Piraterie in Erscheinung. Korruption, ethnische, religiöse und soziale Spannungen

sowie zwischenstaatliche Konflikte sind weitere Faktoren, die die Sicherung der Seewege erschweren. In ihrem Auftreten regional begrenzt, entfaltet Piraterie in der wirtschaftlich verwobenen Welt globale Implikationen.

Im Jahr 2008 wurden die Gewässer vor Somalia zur Piracy Prone Area schlechthin

Entlang der Küstenlinie des Horns von Afrika verläuft eine der weltweit wichtigsten seewärtigen Handelsstraßen. Sie verbindet Europa mit der arabischen Halbinsel und ist zugleich Ausgangspunkt für die Kaproute, welche die arabische Welt mit den USA verbindet. Weiterhin ist sie für den Warentransport von Europa in die asiatischen Staaten unerlässlich. Rund 20.000 Schiffe nutzen diese "Sea line of Communication" jährlich, nahezu 12 Prozent des seegestützten Öltransports verlaufen entlang dieser Wasserstraße, die hierbei über den Suezkanal, das "Tor der Tränen" (das Bab el Mandeb am südlichen Ausgang des Roten Meeres) sowie den Golf von Aden verläuft. Die 3.300 Kilometer Küstenlinie Somalias eröffnen Piraten ein Operationsgebiet von 2,5 Millionen Quadratkilometern.

Somalia stellt das Paradebeispiel für einen gescheiterten Staat dar. Die Trias staatlicher Ordnung "Sicherheit-Wohlfahrt-Legitimation/Rechtsstaatlichkeit" ist auf dem somalischen Territorium zusammengebrochen, eine weitgehend machtlose Regierung agiert aus dem Exil in Kenia. Das Land ist in drei Einflussphären zerbrochen: Somaliland im Norden, Puntland im Nordosten und ein von der islamistischen Organisation al-Schabaab größtenteils kontrolliertes Süd-Zentral-somalia

Die Entwicklung der Piraterie in den Gewässern vor Somalia ging einher mit der Destabilisierung und dem Zerfall des Landes. Seit der Zeitenwende 1989/90 fanden sich die somalischen Gewässer regelmäßig in den Piraterie-Warnungen des IMB wieder. In Küstennähe oder in den Hafenanlagen von Mogadischu wurden Schiffe, angegriffen und geplündert, derartige Übergriffe aber nur selten gemeldet. Gleichwohl warnte etwa das IMB seit Ende der 1990er Jahre vor der Piraterie in den somalischen Gewässern und empfahl, diese im Abstand von 50 Seemeilen zu umfahren. Der versuchte Überfall auf den US-Luxuskreuzer *Seaborne Spirit* im Juni 2005 brachte das Phänomen der Piraterie an der Küste Somalias auch in den Blickpunkt der westlichen Medien. Rund

25 Piraten beschossen den Luxuskreuzer etwa 100 Seemeilen vor der somalischen Küstenlinie mit AK-47-Gewehren und RPGs (Rocket Propelled Grenades). Der Überfall scheiterte, doch zeigte er deutlich auf, dass das Operationsgebiet somalischer Piraten schon damals bis weit über die 50-Seemeilengrenze hinausging. Im Jahr 2005 wurde das Gebiet auf 200 Seemeilen ausgeweitet, mittlerweile empfiehlt das IMB, die Gewässer weitestgehend zu meiden und Somalia im Abstand von mindestens 600 Seemeilen zu umfahren.

Im Jahr 2008 wurden die Gewässer vor Somalia zur Piracy Prone Area schlechthin, und dies trotz der in diesen Gewässern operierenden internationalen Kriegsschiffe der Combined Task Force 150 (CTF 150) im Rahmen der Operation Enduring Freedom (OEF). Im Unterschied etwa zu der Region Südostasien, wo alle Erscheinungsformen moderner Piraterie zu finden sind, beschränkt sie sich in Somalia seit 2006 vornehmlich auf das Hijacking ganzer Schiffe, da dies durch Lösegeldforderungen den höchsten monetären Gewinn verspricht und zudem die Infrastruktur für den Verkauf ganzer Schiffsladungen in Somalia nicht vorhanden ist. Die Schiffe werden auf Hoher See geentert und vor den Basen an Land vor

Anker gelegt, so dass der Zugang zu Nahrung, Wasser, Drogen und Munition gesichert ist.

Die Implikationen der Piraterie vor Somalia veranlasste die Industrienationen im Frühjahr 2008, im UN-Sicherheitsrat auf ein Mandat zur Bekämpfung der Piraterie hinzuwirken, um die eigenen Interessen in der Region zu sichern. Denn die Auswirkungen der somalischen Piraterie erstrecken sich über mehrere Ebenen.

Die Piraten Somalias sind ein Gemisch aus einfachen Familienclans und organisierten Banden

So ist *erstens* die Versorgung der rund drei Millionen Flüchtlinge durch die Piraterie betroffen und *zweitens* trägt die Piraterie zu einer weiteren Destabilisierung des Landes bei, festigt die Einflussgebiete von Warlords und Clanführern.

*Drittens* betrifft Piraterie die Interessen der Industrienationen. So berührte die Situation vor Somalia spanische und französische Fischereinteressen, da die Fangflotten beider Staaten die Gewässer der Seychellen vor Somalia regelmäßig auf der Jagd nach

Handelsblatt  
Veranstaltungen

15. und 16. September 2009, Berlin

6. Handelsblatt Konferenz

# Sicherheitspolitik und Verteidigungsindustrie.

Diskutieren Sie unter anderen Themen auch die Herausforderungen und Wege zur Zukunftssicherung der maritimen Wirtschaft Deutschlands mit:






**Friedrich Lürssen**, Geschäftsführender Gesellschafter, Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG

**Michael Behrendt**, Vorstand, Verband Deutscher Reeder und Vorstandsvorsitzender, Hapag-Lloyd AG

**Dr. Markus Hellenthal**, CEO/Vorsitzender der Geschäftsführung, Thales Deutschland

**Vizeadmiral Wolfgang E. Nolting**, Inspekteur der Marine

[www.defence-conference.de](http://www.defence-conference.de)

Handelsblatt

Substanz entscheidet.

„Die Handelsblatt Konferenz ist ein fester Termin im Jahreskalender aller Führungskräfte aus Politik, Bundeswehr, Verbänden und der Industrie geworden.“

**Dr. Franz Josef Jung**, Verteidigungsminister

Thunfisch anlaufen. Zudem wurde das Gebiet von den Versicherungen entsprechend eingestuft, so dass die Versicherungsprämien rapide anstiegen. Dies traf im Besonderen die deutschen Reeder, die die weltweit größte Containerflotte führen und im internationalen Ranking den dritten Platz der Seefahrernationen einnehmen. Entsprechend sind auch die Außenhandelsinteressen des Exportweltmeisters Deutschland tangiert.

Weiterhin wird auch die Versorgungssicherheit beispielsweise der USA mit arabischem Öl und der Handel mit der arabischen Welt durch die Piraterie berührt. Die Alternativroute etwa für kleinere Tanker aus dem Persischen Golf zu jener durch den Golf von Aden und den Suezkanal verläuft entlang der afrikanischen Küste hin zum "Kap der Guten Hoffnung" an der Südspitze Afrikas und dann in die USA. Diese Route ist im Vergleich zu der durch den Suezkanal und das Mittelmeer um 2.700 Seemeilen länger und würde die Betriebskosten der Schiffe erheblich steigern. Bei einer jährlichen Kapazität von sechs Törns via Suezkanal und Mittelmeer in die USA würde die Kaproute einen Törn im Jahr kosten, so das US-Departement of Transportation.

### Der Erfolg der Piraten führte zu einem Wandel im Piraterie-Business

Somalia ist im Inneren stark geprägt durch Stammes- und Clanstrukturen. Entsprechend sind die Piraten Somalias ein Gemisch aus den Familienclans und organisierten Banden. Zu den organisierten Gruppen zählen neben Fischern auch Angehörige der Küstenwache und der Marine, die im Zerfallsprozess ihre Einkommensgrundlage verloren und in ihre Dörfer zurückkehrten. Entsprechend verfügen diese Gruppen über ein hohes Maß maritimer Kenntnisse, etwa bezüglich der Eigenheiten der regionalen Gewässer, der Navigation und der taktischen Erfordernisse auf See. Der Erfolg der Piraten in den letzten Monaten sowie der Versuch einer Eindämmung durch die maritime Präsenz der Handelsnationen führten zu einem Wandel im Piraterie-Business:

*Erstens* professionalisieren sich die Gruppen zusehends. Regionale Warlords und Clanführer stehen einem Netzwerk vor, an dessen Ende die somalischen Fischer die Überfälle ausführen. Diese Syndikate verfügen über das nötige Equipment, einen Supertanker wie die Sirius Star zu orten und zu boarden, und



Gefährden die Sicherheit der Seewege im Golf von Aden: Somalische Piraten

Foto: NATO/Marine

verfügen zudem über die Fähigkeit, ein solches Schiff in den Zielhafen zu segeln. Um ein Schiff wie die Sirius Star mit einem Gegenwert von mehreren Milliarden Dollar in punkto Lösegeldforderungen zu betreiben, sind entsprechende Strukturen an Land von Nöten.

*Zweitens* wird die Piraterie aufgrund ihrer gewinnbringenden Möglichkeiten zu einem Wirtschaftszweig, dem sich nicht nur die Fischer und ehemaligen Angehörigen der Marine bzw. Küstenwache verschrieben haben. Die "Piratenstädte" Eyl, Haradheere und Hobyo sind, im somalischen Sinne, Boomtowns. Piraten haben Schätzungen zufolge im Jahr 2008 durch Lösegelder rund 30 Millionen US-Dollar eingenommen. Das Geschäft der Piraterie floriert und so drängen immer mehr junge Männer aus dem Landesinneren an die Küste, um sich den Piraten anzuschließen, ähnlich wie in den frühen 90er Jahre die Moryaan in Mogadischu.

*Drittens* verdeutlichen die Überfälle, dass die somalischen Piraten sich taktisch den Gegebenheiten angepasst haben. Denn trotz des Umstandes, dass ausländische Kriegsschiffe in der Region patrouillieren und gezielt gegen Piraten vorgehen, gelingt es den somalischen Seeräubern immer wieder, spektakuläre Überfälle durchzuführen. So werden Ablenkungsmanöver ausgeführt und das Operationsgebiet wird, das zeigen die Überfälle im 1. Quartal 2009, deutlich über die 500-Seemeilengrenze ausgeweitet.

*Viertens* besteht die Gefahr, dass sich somalische Piraten und deren Clans im Süden der islamistischen Gruppe al-Schabaab annähern oder zumindest mit ihr kooperieren. Je weiter die Möglichkeiten zur

Piraterie durch die maritime Präsenz ausländischer Staaten eingeschränkt werden, umso mehr könnten sich die Piraten anderen Einkommensquellen zuwenden, etwa dem Menschen- und Waffenschmuggel.

Piraten agieren zwar regional, doch die Implikationen ihrer Attacken sind von einem globalen Ausmaß, wie ein Blick auf die Staaten zeigt, die vor der Küste Somalias operieren. So engagiert sich die EU neben Russland, den Vereinigten Staaten, Südkorea und weiteren in einer gemeinsamen Aktion zur Sicherung der Seewege und der eigenen Handelsinteressen. Die Herausforderung liegt in den Ursachen der Piraterie begründet, im Besonderen dem Phänomen der schwachen Staatlichkeit. Erst wenn die Ursachen der Piraterie von den Handelsnationen auf der politischen Ebene bekämpft werden, kann sich die Lage entlang der Seewege entspannen. Marineoperationen wie die europäische Mission ATALANTA, die Combined Task Force 151 der USA oder die NATO Mission Allied Protector alleine, so notwendig sie auch sind, reichen im Kampf wider die Piraterie nicht aus. Wie lange die Staaten zudem bereit sind, die kostenintensiven Marineoperationen weiter durchzuführen, bleibt abzuwarten.

Eine wirksame, nachhaltige Bekämpfung der Piraterie muss auf die Ursachen abzielen, d.h. auf politischer Ebene dem Staatszerfall entgegenwirken. Zudem müssten in Somalia zwingend Operationen zu Lande durchgeführt werden, um einerseits der Piraten habhaft zu werden, andererseits das Land zumindest lokal zu stabilisieren. Denn die Bekämpfung von Piraterie, dies zeigt der Blick in die Geschichte, beginnt von See aus und setzt sich zu Lande fort.