

Volker Matthies

PIRATEN VOR SOMALIAS KÜSTEN: KANONENBOOTDIPLOMATIE ODER FRIEDENSPOLITIK?

„Krieg, Handel und Piraterie – dreieinig sind sie, nicht zu trennen!“

(Mephisto in Goethes „Faust“)

Piraterie ist – „als eine Praxis der „ursprünglichen Akkumulation““ - (Mahnkopf 2009: 148) historisch kein neues, sondern ein uraltes Phänomen, das allerdings zur Zeit, nicht zuletzt durch die Eskalation der Seeräuber-Attacken am Horn von Afrika, wieder eine „Renaissance“ erlebt, internationale Aufmerksamkeit findet und als ein gravierendes Sicherheitsproblem für die globale Schifffahrt und den Seehandel eingeschätzt wird: „Der Raub auf See ist wahrscheinlich so alt wie die Seefahrt und der Seehandel... Alle historischen Reiche, die Seehandel trieben, kannten das Phänomen des Seeraubs als Äquivalent des organisierten Straßenraubs, der den Handelskarawanen drohte.“ (Stehr 2004: 5). In der Hochzeit der europäischen Seeräuberei vor allem in der Karibik entstand der bis heute (in vielen Hollywood-Filmen) kultivierte Mythos von der Romantik der Piraterie, der aus einer wohlschmeckenden „Melange aus salziger Meeresluft, Möwengeschrei, knarrenden Schiffsplanken, prächtigen Fregatten und abenteuerlichen Gestalten mit Augenklappen und Enterhaken“ bestand.¹ Ähnlichkeiten mit heutigen somalischen Piraten sind durchaus gegeben: „Sie sehen gewohnt verwegen aus, und so ein Angriff einer Nusschale mit Außenbordmotor auf einen Riesentanker macht in Cinemascope eine Menge her“; wenn gut gecastet wird, „könnten somalische Seeräuber als nächste Hollywood-Piraten „eine ähnliche Popularität gewinnen wie Errol Flynn als Peter Blood, Burt Lancaster als Roter Korsar oder Jonny Depp als Jack Sparrow“ (Kurjuweit 2009: 130).

1. PIRATENJAGD AM HORN VON AFRIKA

Die gegenwärtige spektakuläre Piratenjagd am Horn von Afrika wurde durch den explosionsartigen Anstieg der Piratenangriffe im Jahre 2008 ausgelöst. Dem „Internationalen Maritimen Büro“ („Piracy Reporting Centre“) zufolge gab es in den Gewässern vor Somalia 2008 insgesamt 111 Piraten-Attacken, fast doppelt so viele wie im Jahre 2007. Damit wurde

¹ Hamburger Abendblatt, Journal vom 14. März 2009.

das Horn von Afrika neben Westafrika, der Straße von Malakka und anderen Regionen zu einem „Hot Spot“ der weltweiten Piraterie und zu einer Bedrohung der Seefahrt in einem weltwirtschaftlich und sicherheitspolitisch hochsensiblen Seegebiet (Ceska/Ashkenazi 2009; Scholvin 2009). Denn hier finden sich mit dem Suezkanal, dem Ausgang des Roten Meeres, dem Golf von Aden und dem nordwestlichen Indischen Ozean die Seewege zwischen Europa, dem Mittleren Osten und Ostasien, auf denen ein erheblicher Teil des Welthandels (einschließlich des Rohölhandels) abgewickelt wird. Darüber hinaus sind etliche der Anrainerstaaten politisch instabil sowie in innere und äußere Konflikte verstrickt. Zugleich finden sich hier in Somalia die wesentlichen Bedingungsfaktoren für ein Aufblühen der Piraterie, die man auch in anderen Weltregionen ausgemacht hat: das Fehlen einer effektiven Staatsgewalt und Rechtsstaatlichkeit, lang anhaltende Gewaltkonflikte, die Verfügbarkeit von Waffen, eine verarmte Küstenbevölkerung, das Vorhandensein stark befahrener Schifffahrtswege in Küstennähe sowie günstige geographische Gegebenheiten in Gestalt von engen Meeresspassagen.

1.1 DIE BEUTE: SCHIFFE, MANNSCHAFTEN UND LÖSEGELDER

Die Jagd- und Fanggründe der Piraten erstrecken sich mittlerweile von den Gewässern vor der Somaliküste und dem Golf von Aden weit nach Osten und Süden in den Indischen Ozean hinein. Von 2007 bis 2008 war vor allem der Golf von Aden bevorzugtes Fanggebiet, da hier infolge des dichteren Schiffsverkehrs (16 - 20 000 Schiffe pro Jahr), der engeren Schiffspassage und der leichteren Lokalisierung der Schiffe die Aussicht auf fette Beute lockte. Die Beuteschiffe reichen von Luxusjachten, Sportbooten und Kreuzfahrtschiffen über Container- und Massengutfrachter sowie Schiffe des Welternährungsprogramms mit humanitären Hilfsgütern bis hin zu Chemikalien- und Rohöltankern. Als optimale Beuteschiffe gelten solche mit geringer Geschwindigkeit, niedrigem Freibord, wenig Mannschaft und wertvoller Ladung. In den Jahren 2008 und 2009 (bis Mitte Juni) soll es insgesamt wohl über 200 Piraten-Angriffe sowie Geiselnahmen von etwa 40 Schiffen und über 500 Seeleuten gegeben haben. Nach dem Ende der Monsunzeit haben die Piraten im Herbst 2009 ihre neue „Jagdsaison“ auf der Hohen See bis vor den Seychellen eröffnet und mittlerweile wiederum etliche Schiffe mit Dutzenden von Seeleuten erbeutet, darunter einen chinesischen Frachter und einen griechischen Supertanker. Insgesamt gab es im Jahr 2009 214 Piraten-Attacken, von denen 47 erfolgreich waren. Zu Anfang des Jahres 2010 hatten somalische Piraten noch 12 Schiffe mit 263 Personen in ihrer Gewalt. Die durch dieses „maritime Kidnapping“ erpressten Lösegeldzahlungen bewegen sich in der Regel zwischen 1

und 3 Mio US\$. Es wird geschätzt, dass sich die Gesamtsumme der Lösegelder im Jahre 2008 auf mindestens 30 Mio\$ belief, möglicherweise aber auch auf 50-80 oder gar 100 Mio\$, eine Summe, die auch für das Jahr 2009 veranschlagt wird.²

1.2 DIE GEJAGTEN: GELDGIERIGE SEERÄUBER ODER „MARITIME ROBIN HOODS?“

1.21 Zum Ursprung der Piraterie: Fischer-Piraten gegen Fisch-Piraten

Der Ursprung der Piraterie am Horn von Afrika liegt zweifellos in dem Widerstand lokaler somalischer Fischgemeinden gegen Raubfischer bzw. „Fisch-Piraten“ vor ihren Küsten. Somalia, mit einer der längsten Küstenlinien in Afrika (3 300 km), verfügt in seinen Küstengewässern über hochproduktive und international begehrte Fischbestände, neben Krabben und Hummern vor allem Thunfisch. Seit der Auflösung des somalischen Staates im Jahre 1991 drangen immer mehr Raubfischer in diese Küstengewässer ein. Zeitweise sollen dort nach Schätzungen der FAO rund 700 ausländische Fischereifahrzeuge illegal gefischt haben. Infolge der Überfischung von Fanggründen in Asien, der Einschränkung des Fischfangs in den Meeren der Europäischen Union und der steigenden Weltnachfrage nach Meeresprodukten haben diese sog. IUU- („Illegal, Unreported, Unregulated“) Flotten aus Europa und Asien (darunter Fischereischiffe aus Spanien, Italien, Frankreich, Japan, Südkorea, Taiwan, Pakistan und Saudi-Arabien), aber auch aus dem afrikanischen Nachbarland Kenia, die maritimen Ressourcen Somalias jahrelang rücksichtslos ausgebeutet. Dabei gab es durchaus Komplizenschaften zwischen mafiosen ausländischen Fischereiunternehmen, Exil-Somali und somalischen Warlords, die dubiose, scheinlegale „Lizenzen“ für die Raubfischer ausstellten. Schätzungen der Vereinten Nationen geben den jährlichen Marktwert des Fischfangs, der in somalischen Hoheitsgewässern abgefischt wird, mit rund 300 Mio US\$ an. Dieser Summe standen im Jahre 2008 geschätzte 120 Mio US\$ an Lösegeldzahlungen für von somalischen Piraten gekaperte Schiffe gegenüber (Mari/Heinrich 2009: 13). Zudem hat der australische Meeresforscher Clive Schofield ausgerechnet, „dass die fremden Fangflotten erheblich mehr Protein aus Somalias Gewässern entnommen haben als die Welt den Menschen in Somalia in Form humanitärer Hilfe zur Verfügung gestellt hat“ (zitiert in Mari/Heinrich 2009: 13f.). Schon frühzeitig kam es daher zwischen somalischen Fischern, die ihre Lebensgrundlage bedroht sahen, und ausländischen Raubfischern zu Konflikten und gewaltsamen Zwischenfällen, wie der Pirat Asad Booyah Abdullahi aus dem nordsomalischen Küstenort Eyl dem Guardian berichtete: „Als Fischer auf See wurden wir oft

² Der Spiegel 1/2010, S. 69.

von fremden Booten und Trawlern angegriffen. Manche hatten nicht einmal eine Fanglizenz, andere wiederum besaßen eine Erlaubnis der Behörden in Puntland und glaubten sich deshalb berechtigt, uns zu vertreiben. Sie drohten, unsere Boote zu zerstören.“³ Wurden dabei fremde Fischereifahrzeuge von Somali gekidnappt, so galt dies international als Akt der „Piraterie“, obwohl es sich tatsächlich eher um einen legitimen Akt des Widerstandes und der Selbsthilfe gegen ausländische „Fisch-Piraten“ handelte. Zusätzlich zu der Raubfischerei wurden die Lebensgrundlagen somalischer Fischer auch durch die illegale Verklappung von Chemieabfällen und von (zumindest schwach) radioaktivem Müll in den Küstengewässern bedroht, zumal die Tsunami-Katastrophe von 2004 diesen Giftmüll wieder an die Oberfläche schwemmte. Jahrelang hatten somalische Behörden, Nichtregierungsorganisationen und Fischer sowie internationale Organisationen sowohl die Raubfischerei als auch die Giftmüllentladung vor den Küsten des Landes publik gemacht, kritisiert, Handlungsbedarf angemahnt und um internationale Hilfe gegen diese Übel gebeten, leider allerdings ohne Erfolg. Erst durch die abschreckende Wirkung der Piraterie auf fremde Fangflotten und „Fischpiraten“ sollen sich die Fischbestände vor den somalischen Küsten mittlerweile wieder etwas erholt haben (Odenwald 2010).

1.22 Zur Legitimation der Piraterie: Piraten als „Sozialbanditen“

Nach etlichen Berichten scheint die Piraterie daher in weiten Teilen der somalischen (Küsten-) Bevölkerung akzeptiert und populär zu sein, denn viele Somali „sehen die Piraten als ganz legitime Küstenwache, die ihre Küste vor illegaler Fischerei schützt“ (Menkhaus 2009: 4). In dieser Sicht agieren die Piraten gleichsam als „Sozialbanditen“ im Gemeinwohlinteresse einer verarmten und von Gewalt geplagten Bevölkerung, der sie Schutz gewähren und zu einem bescheidenen Wohlstand verhelfen. In der Eintreibung von Lösegeldern für gekaperte Schiffe und Mannschaften wird kein krimineller Akt gesehen, sondern vielmehr eine Art von legitimer, kompensatorischer „Besteuerung“ der illegalen Plünderung maritimer Ressourcen durch ausländische Fangflotten in den Gewässern Somalias.

Doch gibt es zum Teil auch Begleiterscheinungen der Piraterie, die eher zu deren Delegitimierung beitragen: so vor allem Angriffe auf Schiffe des Welternährungsprogramms, die zur Beeinträchtigung der für viele Somali vitalen humanitären Hilfe führen; ferner die Behinderung des regionalen Schiffsverkehrs und der regionalen (legalen) Fischerei sowie nicht zuletzt die Verbindungen mit Gewaltakteuren im Hinterland und mit dem Waffenhandel

³ Zitiert nach Jochen Becker: Im Paradies der Meuterer, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 6, 9./10. Januar 2010, S. 14.

und Menschenschmuggel über den Golf von Aden an die Küste des Jemen.⁴ Zudem richtet sich die Piraterie ja auch gegen solche Mitglieder ausländischer Schiffsbesatzungen, die – wie die Piraten selbst aus Ländern der Dritten Welt stammend - nicht gerade zu den Begüterten zu rechnen sind (Mahnkopf 2009: 143).

1.23 Zur Professionalisierung der Piraterie: Mittel, Methoden und Strategien des „maritimen Kidnapping“

Das „maritime Kidnapping“ erfolgt mit kleinen, schnellen und wendigen Booten, die mit wenigen Piraten bemannt und in der Regel mit modernen Handfeuerwaffen, Sturmgewehren (z.B. AKs 47) und Panzerfäusten (RPGs) bewaffnet sind. Diese Piratenboote stellen gleichsam das maritime Gegenstück zu den sog. „Technicals“ dar, den aufgerüsteten „Pick-Ups“ des somalischen Bürgerkrieges (auf dem Land). Durch die Verwendung von sog. „Mutterschiffen“ (meist gekaperten größeren Fischerbooten oder Hochseeschleppern) konnten die Piraten ihren Aktionsradius weit auf die Hohe See in den Indischen Ozean ausdehnen. Vorwiegend nachts und im Radarschatten nähern sich die Piratenboote ihren Opfern, schüchtern diese durch Warnschüsse ein und entern sie dann über das Achterdeck. Zwischen der Sichtung der Piraten und deren Entern des Schiffes vergehen meist nur 15 Minuten. Anschließend wird das Beuteschiff in einen sicheren Hafen gebracht, wo die gekidnappte Mannschaft solange ausharren muss, bis eine Lösegeldzahlung erfolgt ist. In der Regel und im Unterschied etwa zu nigerianischen Piraten scheinen somalische Piraten ihre Gefangenen vergleichsweise relativ gut zu behandeln, zumal sie ja für diese auch ein Lösegeld erpressen wollen (Ceska/Ashkenazi 2009: 37).⁵ Als Operationsbasen der Mutterschiffe gelten die somalischen Häfen Boosasso im Norden und Mogadishu im Süden sowie die jemenitischen Küstenorte Al Kukalla und Ashi Shir. Im Jemen werden meist auch die erforderlichen Ersatzteile und Treibstoffe sowie die Waffen besorgt.

1.24 Zur politischen Soziologie und Ökonomie der Piraterie

Die typischen somalischen Piraten-Gemeinden bestehen aus einer Symbiose von ehemaligen Fischern, ehemaligen Milizionären und technischen Experten. Während die ersten beiden Gruppen nautische und navigatorische sowie militärische Kompetenzen einbringen, können letztere mit Computern, Satelliten-Telefonen und GPS-Systemen umgehen. Verschiedenen Berichten zufolge (Ploch u.a. 2009) soll es mehrere größere, gut organisierte und hoch

⁴ Siehe den eindrucksvollen Bildbericht zu den somalischen „boat people“ von Christian Schüle (Text) und Alixandra Fazzina (Fotos): „Für eine Million Shilling“, in: Mare, No. 73, April/Mai 2009, S. 38-60.

⁵ Zu der eigentlich unüblichen Härte somalischer Piraten gegenüber der Mannschaft der „Hansa Stavanger“ siehe Hauke Friederichs: „Ein ehrenwerter Kaufmann“, in: Die Zeit, Nr.36, 27. August 2009, S. 7.

professionalisierte Piraten-Gemeinden bzw. Piraten-Netzwerke geben, zum einen die wohl aktivste und fähigste Piratengruppe im Distrikt Eyl in Puntland, zum anderen die sog. „Somali Marines“ im Distrikt von Harardhere in den Regionen Mudug und Galguduud (nördlich von Mogadishu), und zum dritten die sog. „Somali National Volunteer Coastguard“ auf der Koyaama-Insel südlich von Kismayo. Darüber hinaus operieren zahlreiche kleinere Piratengruppen, die man (mit Clive Schofield 2007: 46) „Subsistenz-Piraten“ nennen könnte, von diversen somalischen Küstenorten und Häfen aus: Boosasso, Qandala, Caluula, Bargaal, Hobyo, Garad und Mogadishu. Die weit verbreitete Jugendarbeitslosigkeit, Armut und Perspektivlosigkeit in Somalia sorgen für einen stetigen Nachschub an Piraten.

Während die Piraten in Puntland überwiegend der Clan-Gruppe der Darod angehören, handelt es sich weiter südlich vor allem um Clan-Angehörige der Hawiye. Die also verschiedenen Clan-Gruppen angehörenden Piraten sind meist junge Männer im Alter von 25 bis 30 Jahren, die in der Regel ein relativ friedliches Miteinander pflegen, da sie das gemeinsame Interesse an reicher Beute vereint. Durch die erpressten Lösegeldsummen, die zu einem Drittel in cash an die Piraten verteilt werden, während die restlichen Anteile an diverse Unterstützer fließen und auf Bankkonten transferiert werden, können sie es zu einem vergleichsweise bescheidenen Wohlstand bringen, über Geld verfügen, große Häuser bauen, neue Autos und Waffen erwerben sowie die schönsten Mädchen oder gar mehrere Frauen heiraten.

Mittlerweile scheinen Tausende Familien der verarmten Küstenbevölkerung indirekt vom Boom der Piraterie zu leben. Doch werden unter den Clan-Ältesten und Geistlichen auch kritische Stimmen laut, die negative Begleitaspekte dieses Booms beklagen: einen wachsenden Mangel an Sicherheit durch den Zustrom von Hunderten bewaffneter junger Männer, die Verteuerung der Lebenshaltungskosten für die einfachen Leute durch den Zustrom von riesigen Mengen von US Dollar in die lokale Ökonomie, sowie den bedenklichen Lebensstil vieler Piraten in Gestalt des Konsums von Drogen und Alkohol. Für das eigentliche Piratengeschäft bedarf es einer Infrastruktur, Informationsbeschaffung, Logistik und eines lokalen und internationalen Unterstützernetzes: „Um effektiv zu sein, benötigen Piraten nicht nur schnelle Boote, sondern auch eine funktionierende Lagerbasis und ein weit verzweigtes, verlässliches Netzwerk auf dem Land. So benötigen Piraten Informationen über die Routen und Ladungen der Schiffe, ihre Staupläne, Besatzungen und über eventuell installierte Abwehrmechanismen. Zudem müssen Ankerplätze und Ablademöglichkeiten vorhanden sein“ (Petretto 2008: 77). Schließlich brauchen Piraten auch willige und reiche Geldgeber, die ihre Operationen finanzieren, kooperationsbereite Warlords und Milizenführer, die ihnen Waffen beschaffen, sowie einflussreiche Persönlichkeiten der

lokalen Verwaltungen, die ihre Unternehmungen gegen ein Entgelt zumindest tolerieren oder gar aktiv unterstützen. So sollen betuchte somalische Geschäftsleute in Kenia, in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie in Europa und Nordamerika und Teile der somalischen Diaspora in London, aber auch dubiose englische Rechtsanwälte, durch Investitionen im Mittleren Osten und in westlichen Ländern sowie durch legale Finanztransfers über westliche Banken an dem Geschäftsmodell der Piraterie maßgeblich beteiligt sein. Zudem gehen von einer gezahlten Lösegeldsumme in der Regel auch Anteile an lokale Autoritäten.

1.3 DIE JÄGER: AUFMARSCH UND SCHAULAUFEN AUSLÄNDISCHER KRIEGSMARINEN

1.3.1 Zu den Akteuren und Motiven des Flottenaufmarsches

Seit dem Jahr 2008 und im Sommer 2009 befanden sich rund 40 Kriegsschiffe aus etwa 20 Staaten vor den Küsten Somalias, darunter Marineeinheiten aus den USA, Ländern der Europäischen Union, Russland, China, Indien, Korea, Japan, Malaysia und Iran. Neben nationalen Patrouillen fanden drei multilaterale Marine-Operationen im Einsatzgebiet statt. Zum einen widmete sich die „Combined Task Force 150“, die maritime Komponente der Anti-Terror-Operation „Enduring Freedom“, gleichsam „nebenamtlich“ auch der Piratenjagd. Ferner entsandte die NATO unter dem Dach der Operation „Allied Provider“ eine „Maritime Group-2 (SNMG2) zur Eskortierung von Handelsschiffen und Versorgungsschiffen des Welternährungsprogramms. Schließlich führte die Europäische Union seit Dezember 2008 mit der „Operation Atalanta“ die erste multilaterale maritime Mission ihrer Geschichte durch, die ebenfalls allgemeinen Eskortierungs- und Konvoischutzzwecken dienen soll, insbesondere auch dem Schutz der Schiffe des WFP, und deren Einsatzgebiet bis zu den Seychellen ausgeweitet wurde (Uhl 2009; Bittner 2009).

Welche Interessen und Motive lassen sich nun hinter diesem imposanten Flottenaufmarsch ausmachen? Womöglich ließe sich hier von einem Interessens- und Motivationsgeflecht der sog. „maritimen Komplexe“ westlicher Industrieländer sprechen, in denen „Politik, Wirtschaft und Militär eng miteinander vernetzt sind“ (Pfeiffer 2009: 7), also Interessen (von Reedern, Häfen, Werften, Gewerkschaften, Fischerei-, Zuliefer- und Logistikunternehmen, Finanzdienstleistern, Seetourismusunternehmen sowie staatlichen Agenturen und Kriegsmarinen) der maritimen Wirtschaft, staatlichen Agenturen und Kriegsmarinen gebündelt werden. Zum einen handelt es sich dabei um ökonomische Interessen. Die Bedrohung durch Piraten führt zu erheblichen zusätzlichen wirtschaftlichen Kosten, die zwar

für den über See abgewickelten Welthandel insgesamt kaum relevant sind (Ploch u.a. 2009: 10f), jedoch für einzelne Schifffahrtsgesellschaften und deren Kunden durchaus zu Buche schlagen: dies sind Kosten für gekaperte Schiffe und Güter sowie Lösegeldzahlungen, höhere Versicherungsprämien, höhere Kosten für Ausweichrouten (vor allem um das Kap der Guten Hoffnung herum) sowie Kosten für Fahrtverzögerungen und verspätete Auslieferung von Frachtgütern. Seit Anfang 2008 sollen der Schifffahrtsindustrie auf diese Weise durch die Piraterie am Horn von Afrika Zusatzkosten in Höhe von insgesamt 200 Mio US\$ entstanden sein. Dabei war nicht zuletzt auch Deutschland betroffen, das als eine der wichtigsten Exportnationen die größte Container- und drittgrößte Handelsflotte der Welt unterhält sowie den Großteil seines Außenhandels einschließlich des Rohölimports über den Seeweg abwickelt. Etwa 100 Milliarden Euro stecken in deutschen Schiffsfinanzierungen, und rund 400 000 Menschen sind in der maritimen Wirtschaft beschäftigt. Daher ist nach Aussage von Burkhard Lemper vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik die „Schifffahrt von strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland als Drehscheibe des Welthandels.“⁶ So wird nachvollziehbar, dass ein starker öffentlicher Druck von Teilen der deutschen Reeder ausging, energischer gegen die Piraterie im Golf von Aden vorzugehen (Uhl 2009: 189).⁷ Deutschland war daher eine treibende Kraft hinter der Atalanta-Mission der EU, um seine nationalen Wirtschaftsinteressen abzusichern (Weber 2009: 78). Auch andere Nationen wollen mit der Entsendung von Kriegsschiffen offensichtlich ihre ökonomischen Interessen sichern, ihre Handelsschiffe und Fischereiflotten schützen, aber dabei zugleich auch ihre Durchsetzungs- und Handlungsfähigkeit demonstrieren.

Von geo-ökonomischer Bedeutung scheint auch die Befürchtung zu sein, dass die Piraterie am Horn von Afrika womöglich einen „World Oil Choke Point“ bedrohen könnte: „Da etwa die Hälfte des weltweit geförderten Öls auf dem Seeweg transportiert wird, sind für die Versorgungssicherheit mit Energie besonders die Nadelöhre der Seetransportrouten wichtig ... Eine Unterbrechung des See-Transportes an den „Choke Points“ hätte gewichtige Auswirkungen für die westlichen Industriestaaten“ (Haydt 2009: 108).

Zu den bereits genannten Motiven und Interessen kommen wohl noch die Furcht vor einer möglichen Verbindung von Piraterie und maritimem Terrorismus, vor gefährlichen Umweltkatastrophen im Gefolge von Gewaltakten gegen Öl- oder Chemietanker, sowie die Hoffnung auf eine Abschreckung der Piraterie durch ein martialisches Schaulaufen

⁶ Siehe Jonas Viering: Jedes Schiff ist ein Kampf, in: Die Zeit, Nr. 2, 7. Januar 2010, S.23.

⁷ Siehe beispielsweise die Aussage des Reeders des gekaperten Hamburger Schiffs „Hansa Stavanger“ : „Reeder Leonhardt fordert mehr Marineeinsätze gegen Piraten“, in: Hamburger Abendblatt, 12. August 2009, S.9.

ausländischer Kriegsflotten. Doch sind all die genannten Gründe kaum plausibel genug, um die Massivität des internationalen Flotteneinsatzes zu erklären.

Diese deutet darauf hin, „dass der Kampf gegen somalische Piraten im Kontext weitergehender (geo-)strategischer Überlegungen gesehen werden kann“ (Mahnkopf 2009: 139ff). Dies könnte womöglich die sich verschärfende Rivalität zwischen den „alten“ westlichen Mächten und den „neuen“ asiatischen Mächten Indiens und insbesondere der VR China sein:⁸ „Dabei geht es ... nicht nur um die ungehinderte Nutzung von Seeverbindungen durch die Handel treibenden Nationen und um die Kontrolle einer wichtigen Meerenge als Voraussetzung dafür, den eigenen Handel ausweiten und schützen zu können, sondern letztlich auch um die Frage, wer zukünftig die Region des „Greater Indian Ocean“ beherrschen und daher in der Lage sein wird, Konkurrenten (und potenzielle Feinde) zu schwächen“ (Mahnkopf 2009: 157). Die VR China hat mittlerweile deutlich gemacht, dass sie die traditionelle Aufgabe des Küstenschutzes hinter sich lässt und eine „Blue Water Navy“ anstrebt, also eine hochseetaugliche Marine zum Schutz und zur Kontrolle der Versorgungssicherheit des Landes auf den Weltmeeren.⁹ Dieser neue Anspruch der asiatischen Großmacht wird nicht zuletzt durch die Anwesenheit chinesischer Kriegsschiffe in den Gewässern am Horn von Afrika unterstrichen. So geht es der NATO, der Europäischen Union, den USA, aber auch Russland, Indien und der VR China womöglich darum, ihre jeweilige militärische Präsenz und Kontrolle in der geo-strategisch und geo-ökonomisch gegenwärtig und künftig bedeutsamen Meeresregion des Indischen Ozeans auszuweiten (Pfeiffer 2009: 188).

Schließlich spielen bei der Entsendung von Kriegsschiffen auch Status- und Prestigefragen eine Rolle, ebenso der durch eine dramatisierende Medienberichterstattung erzeugte öffentliche Handlungsdruck auf staatliche Akteure, die dann mit den militärischen Marschbefehlen ihre Entschlossenheit und Handlungsfähigkeit zum Ausdruck bringen können. Für Marinestreitkräfte bietet die Piraterie zudem einen willkommenen Anlass, ihre Nützlichkeit unter Beweis zu stellen, neue Aufgaben zu definieren, dafür mehr Mittel für Aufrüstungszwecke einzufordern und in einem global wichtigen Operationsgebiet ihre Fähigkeiten zu erproben. Dies gilt beispielsweise für die deutsche Marine auf ihrem Weg hin

⁸ Siehe hierzu Jörg Himmelreich: Das schwierige Dreieck der pazifischen Mächte, in: Neue Zürcher Zeitung (Int. Ausgabe), Nr. 8, 12. Januar 2010, S. 13.

⁹ Siehe hierzu Stefan Kornelius: Auftritt auf der großen Bühne. Niemals zuvor war die Volksrepublik so mächtig – und sie baut ihren Einfluss sogar noch weiter aus, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 263, 14./15. November 2009, S. 9.

zu einer weltweit einsatzfähigen „Expeditionary Navy“ (Expeditions-Marine).¹⁰ Auch die hinsichtlich ihrer zukünftigen Existenz verunsicherte NATO hat in der Bekämpfung der Piraterie zumindest eine neue (Teil)Aufgabe gefunden, während sich die Europäische Union offenbar mit einer ersten gemeinsamen maritimen Operation profilieren möchte.

1.32 Zur Legitimation der Piratenjagd: Seerecht, VN-Resolutionen und Begleitschutz humanitärer Hilfslieferungen

Nach dem Seerechtsabkommen der VN von 1982 gilt Piraterie als eine „private“, also keinem Staat zuzuordnende „kriminelle Handlung“ auf hoher See, der nicht durch „Krieg“, sondern durch Kriminalitätsbekämpfung zu begegnen ist, bei der allerdings auch militärische Mittel eingesetzt werden können: „Der Einsatz von Militär ändert nichts am Charakter des Anlasses – er bleibt strafrechtlicher, polizeilicher Natur“ (Oshana2008: 21). Somit erklärt das Seerechtsabkommen also „den Piraten zum Feind der Völkerrechtsordnung“ (Schiedermaier 2008/2009), gegen deren Gewaltakte jeder Staat berechtigt ist, vorzugehen. Angesichts der aktuellen Eskalation der Piraterie am Horn von Afrika haben die Vereinten Nationen im Jahre 2008 mit mehreren Resolutionen die rechtlichen Grundlagen zur Piratenjagd noch weiter ausgebaut. Insbesondere mit der Sicherheitsrat-Resolution 1816/2008 vom 2. Juni 2008 wurde „eine neue internationale Dimension in der Bekämpfung der Piraterie eröffnet“ (Maihold/Petretto 2008: 3). Mit dieser Resolution wurden „die Staaten ermächtigt, auch in den Hoheitsgewässern jener Staaten, die eine entsprechende Erklärung abgeben, Maßnahmen gegen die Piraten zu ergreifen, die das Völkerrecht sonst nur auf Hoher See zulässt.“ (Schiedermaier 2008/2009). Die schwache, hochgradig außenabhängige (Übergangs-)Regierung Somalias hat sich entsprechend erklärt. Damit ist die somalische Küste zur Piratenjagd freigegeben. Nachfolgende Resolutionen erlaubten sukzessive die Anwendung aller notwendigen Mittel einschließlich des Einsatzes von Kriegsschiffen und militärischer Gewaltanwendung sowie das Einlaufen in die Territorialgewässer Somalias. Im Dezember 2009 wurde vom VN-Sicherheitsrat das Mandat zur Bekämpfung der Piraterie vor Somalias Küsten um ein Jahr verlängert (S/RES/1846) und den Staaten die Erlaubnis erteilt, bei der Jagd auf Piraten auch Einsätze vom Festland aus zu führen (S/RES/1851). Eine weitere Legitimierung der Piratenjagd am Horn von Afrika wird aus dem Geleitschutz für die humanitären Hilfslieferungen des Welternährungsprogramms abgeleitet, dessen Schiffe anfänglich wiederholt durch Piraten-Angriffe bedroht wurden.

¹⁰ Siehe hierzu Pfeiffer 2009b: 59.

1.33 Zu den Mitteln, Methoden und Strategien der Piratenabwehr und Piratenjagd

Als defensive Ansätze zur Piratenabwehr sind zunächst etliche technische Mittel bzw. der Einsatz diverser „Weniger letaler Waffen“ (WLW) zu nennen (Schürkes/Marischka 2009: 7): sog. „Schallkanonen“ zur akustischen Abwehr, Gleitschaum sowie Wasserdruckschläuche und elektrische Zäune entlang der Bordwände zur Abwehr der Enterung, ständige Beleuchtung an Deck sowie durchgängige Piratenwachen. Darüber hinaus sollen auch einige Handelsschiffe der USA, Russlands und Israels bewaffnete Mannschaften an Bord haben. Dem Schutz von Schiffen des Welternährungsprogramms dienen an Bord stationierte reguläre (Kriegs-)Marine-Kommandos. Allgemein jedoch wird die Bewaffnung von Mannschaften überwiegend kritisch gesehen und weithin abgelehnt, da eine solche sowohl rechtliche Probleme aufwirft als auch vor allem das Risiko der Gewalteskalation und damit der Gefahr für Leib und Leben der Seeleute bei Piratenattacken erheblich erhöht.

Einzelne Staaten wie Frankreich, die USA und Indien haben allerdings bereits mehrfach offensive und militärische Gewalt gegen Piraten angewendet, verdächtige Schiffe beschossen, Geiseln gewaltsam befreit und Piraten gezielt getötet. Deutschland hat (im Fall der gekaperten „Hansa Stavanger“) eine gewaltsame Geiselfreiung geplant und auf den Weg gebracht, jedoch vorzeitig wieder abgebrochen.¹¹ Bei all diesen Aktionen wurde der mögliche Tod von zu Unrecht verdächtigten Personen, von Angehörigen der eigenen Sicherheitskräfte oder von zu befreienden Geiseln offenbar billigend in Kauf genommen. Zusätzlich erwogene Angriffe auf Basen der Piraten an Land würden infolge von Abwehrmaßnahmen erhebliche Risiken für die Angreifer mit sich bringen, ferner zivile Opfer in den Küstenorten fordern und zudem konterproduktive Folgen für politische Befriedungs- und Stabilisierungsmaßnahmen in Somalia haben sowie den radikalen Islamisten willkommene Vorwände für eine anti-westliche Mobilisierungsstrategie liefern. Plausibler dagegen erscheinen Ansätze, die Wege des Transfers der erpressten Lösegelder aufzudecken und womöglich zu behindern. Allerdings wäre hierbei auch die Gefahr zu bedenken, bei dem „hohen Grad von Auslandsüberweisungen einen Grossteil der Bevölkerung in Somalia zu kriminalisieren, da ein erheblicher Teil der Lösegeldeinnahmen direkt oder indirekt durch die Hände vieler Somali in den Rest der somalischen Küstenwirtschaft fließen“ (Ken Menkhaus 2009: 4). Bislang ungelöste Probleme gibt es auch bei der Festnahme und (nationalen) Strafverfolgung von Piraten, da sich hierbei juristische, politische und auch ganz praktische offene Fragen ergeben. Bei etlichen westlichen Staaten und so auch in Deutschland besteht die Furcht, dass somalische Piraten nach ihrer Haftverbüßung einen Asylantrag stellen und im Lande bleiben

¹¹ Siehe hierzu Der Spiegel 19/2009 („Mission Impossible“), S. 22-28.

könnten. Ein „fauler Kompromiss“ im Sinne einer „Justizflucht“ (Mahnkopf 2009: 142) ist daher die Übergabe von festgesetzten somalischen Piraten an die Behörden in Kenia zwecks Strafverfolgung nach rechtsstaatlichen Grundsätzen. Eine nationale Strafverfolgung haben unter den europäischen Staaten bislang beispielsweise Frankreich und die Niederlande betrieben.

1.34 Zur Privatisierung der Sicherheit auf See – Bewaffnung und Anheuern privater Sicherheitsdienste

Die Piraterie erweist sich auch immer mehr als eine große und hochwillkommene „Chance der Sicherheitsindustrie“ (Schürkes/Marischka 2009: 7).¹² Denn die Eskalation der Piraterie am Horn von Afrika hatte, nicht zuletzt angesichts des absehbar auslaufenden Geschäfts im Irak, auch ein verstärktes kommerzielles Interesse von privaten Militär- und Sicherheitsunternehmen wie (ehemals) Blackwater (nun: Xe), Aegis, Control Risks, Templar Titan, Drum und Secopex (Africa Confidential 2009: 3) und sonstigen Sicherheitsfirmen zur Folge, die den bedrohten Reedern und Schiffahrtsgesellschaften ihre Dienste zur Piratenabwehr anboten, etwa in Gestalt von Ausrüstung, Ausbildung, Beratung oder bewaffnetem Wachdienst. Etliche Angehörige solcher Unternehmen sollen bereits gleichsam als „Seesöldner“ auf verschiedenen Schiffen im Einsatz sein. Gute Geschäfte machen solche Sicherheitsunternehmen vor allem auch mit der Durchführung von Lösegeldverhandlungen und der Übergabe der vereinbarten Summe. Solche Verhandlungen können 2 bis 3 Monate dauern und sind nicht zuletzt durch den immensen Anfall von teuren (Satelliten-) Telefonaten sehr kostenintensiv. Die nachfolgende Übergabe des Geldes erfolgt in der Regel mit Hilfe von gecharterten Flugzeugen per Fallschirmabwurf auf das Deck des gekaperten Schiffes („drop“) oder auch per Boot, und gilt als ein gefährlicher, riskanter Job, der seinen Preis hat und daher zwischen einer halben und einer Million US\$ kostet. So ist mittlerweile eine verdeckt bzw. diskret arbeitende Klein-Industrie aus Anwälten, Verhandlungsspezialisten und Sicherheitsteams entstanden, die maßgeblich an den Aushandlungen von Lösegeldern und Übergabeaktionen beteiligt ist.

1.35 FAZIT: DIE PIRATENJAGD AM HORN VON AFRIKA ALS ASYMMETRISCHER KONFLIKT

¹² Allein im September und Oktober 2009 sollen mindestens fünf große Konferenzen und Messen zur Maritimen Sicherheit abgehalten worden sein, die sich explizit mit der Piraterie befassen (Schürkes/Marischka 2009: 7).

Unverkennbar ist die hochgradige Asymmetrie zwischen den mit modernsten nautischen und Aufklärungs-Mitteln sowie Waffen hochgerüsteten high tech-Flotten der ausländischen Mächte und den vergleichsweisen low tech-Booten der somalischen Piraten. Reguläre staatliche Gewaltakteure stehen hier irregulären nichtstaatlichen Gewaltakteuren gegenüber: „Doch die für den Kalten Krieg hochgerüstete Flotte erscheint unfähig, den von einer Handvoll rostiger Mutterschiffe aus operierenden somalischen Piraten das Handwerk zu legen“ (Pelda 2008: 5). Der „maritimen Partisanenstrategie“ und dem ausgedehnten Aktionsradius der somalischen Piraten hat die Kriegsflotte ausländischer Staaten mit ihrem „Schaulaufen“ und ihrer „Kanonenbootdiplomatie“ bislang keine effektive Strategie entgegensetzen.¹³ Zudem ist es schon „ausgesprochen ironisch“, dass viele der Nationen, deren Kriegsschiffe derzeit am Horn von Afrika patrouillieren..., unmittelbar mit den Fischereiflotten verbunden sind, die geschäftig Somalias Meeresschätze plündern (so Clive Schofield in: Böhm/Wefing 2008: 6). Dies gilt insbesondere für Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Auch der maritimen EU-Mission Atalanta ist es bisher nicht gelungen, die somalische Piraterie effektiv und nachhaltig einzudämmen, da sie nicht in einen politischen Prozess eingebunden ist, der deren Ursachen in den Blick nimmt (Weber 2009: 88). Darüber hinaus haben europäische Nationen in Verfolgung ihrer ökonomischen und sicherheitspolitischen Eigeninteressen seit vielen Jahren gegenüber Somalia eine eher destruktive Politik verfolgt, die dort weder dem Frieden gedient noch dem Aufkommen der Piraterie rechtzeitig Einhalt geboten hat. Auch die Vereinten Nationen haben hierbei weithin versagt (Dehez 2009). Dies bezieht sich auf die Indifferenz und Inaktivität gegenüber der Raubfischerei und Müllverklappung ebenso wie auf die mangelnde politische Unterstützung einer im Lande anerkannten und handlungsfähigen somalischen Regierung. Daher muss die internationale Gemeinschaft nun vielleicht mit der Piraterie als einem unvermeidlichen Ärgernis umgehen (Menkhaus 2009: 3). Doch besteht leider weiterhin die Gefahr, dass Teile der internationalen Gemeinschaft im Gefolge einer Dramatisierung und Überschätzung der Piraterie auch weiterhin eine militärisch-kriegerische Eskalation der Piratenjagd betreiben.

2. PERSPEKTIVEN DER KONFLIKTLÖSUNG:

DIE LÖSUNG LIEGT AUF DEM LAND UND NICHT AUF DEM MEER!

Unstreitig gibt es einen breiten internationalen Konsens darüber, dass der Kampf „gegen die Piraterie nicht allein auf dem Wasser, durch Militär und Polizei gewonnen“ werden kann:

¹³ Allerdings wird von offizieller Seite (der Atalanta-Mission) behauptet, die internationale Flottenpräsenz und die verbesserten Sicherheitsvorkehrungen an Bord der Handelsschiffe hätten zumindest die Erfolgsquote der Piraten abgesenkt; vgl. Der Spiegel, Nr. 45/09, S. 109.

„Piraterie muss vielmehr in ihrem größeren Problemkontext analysiert und bekämpft werden“ (Petretto 2008: 78). Denn sie ist letztlich Folge und Symptom des Staatszerfalls und langjährigen Bürgerkrieges in Somalia und der dadurch bedingten Plünderung der natürlichen Ressourcen des Landes durch einheimische Gewaltakteure und deren ausländische Komplizen. Daher wird ein Ende der Piraterie wohl nur über eine dauerhafte Befriedung Somalias und eine Verbesserung der Lebensverhältnisse für die dortige Bevölkerung zu erreichen sein. Zu dieser Einschätzung gelangt auch Annette Weber von der Stiftung Wissenschaft und Politik: “Den Seeräubern kann nur Einhalt geboten werden, wenn es gelingt, regionale Ordnungsstrukturen zu stärken, die prekären Demokratieversuche in Somaliland zu festigen und die neue Administration in Puntland mit Küstenwachen- und Polizeiausbildung zu unterstützen“ (Weber 2009: 90).

2.1 Die kurzfristige kaufmännisch-pragmatische Option: „Lieber Geld als Leben“!

Eine nüchterne Kosten/Nutzen-Analyse macht deutlich, dass der durch die Piraterie angerichtete finanziell-ökonomische Schaden keinesfalls den immens teuren Einsatz von Kriegsschiffen sowie die hohen Aufwendungen für militärische Befreiungsoperationen rechtfertigt. Allein Deutschland soll für den einjährigen Einsatz seiner Anti-Piraterie-Kräfte eine Summe von rund 50 Millionen Euro veranschlagt haben (Weber 2009: 81). Selbst wenn die somalischen Piraten in den Jahren 2008 und 2009 jeweils bis zu 100 Mio US\$ an Lösegeld verdient haben sollten, so ist dies zwar ein ansehnlicher Betrag in einer der ärmsten Gegenden der Welt, „aber ein lächerlicher Betrag für die internationale Schifffahrtsindustrie.“ (Menkhaus 2009: 3). Diese Relation bekräftigt auch eine Studie zum globalen Problem der Piraterie: „Wenn von zehntausend Schiffen fünfzehn oder zwanzig überfallen und beraubt werden... ist dies wohl eher ein marginaler Verlust, gemessen am Gesamtvolumen der Seefahrt“; auch die direkten jährlichen Schäden aus den Überfällen scheinen ein verschmerzbarer Aderlass zu sein, „der keine besonderen Gegenmaßnahmen rechtfertigt, insbesondere, weil deren Finanzierung die Verlustsummen schnell übersteigen könnten.“ (Stehr 2004: 76). Diesbezüglich liegt ein historischer Vergleich nahe, der sich gut zur Relativierung der Piraten-Bedrohung eignet: „Das Erblühen der Piraterie von etwa 1650 bis 1850 konnte das rasante wirtschaftliche Wachsen der europäischen Seefahrernationen - Niederlande, Großbritannien, Frankreich und weiterer kleinerer europäischer Mächte- nicht verhindern“ (Stehr 2004: 77). Zudem ist das Risiko eines einzelnen Schiffes, Opfer von Piratenangriffen zu werden, immer noch relativ gering. Auch wurden gekaperte Schiffe, Güter und Mannschaften bislang nach Lösegeldzahlungen immer noch unversehrt wieder

freigegeben. Daher lehnen die meisten Reeder und Schiffseigner vermehrte Gewaltanwendung gegen Piraten auch weiterhin ab.

2.2 Die technokratische Option: Aufbau einer regionalen oder somalischen Küstenwache
Plausibel, aber konzeptionell noch nicht ausgereift und politisch wohl zu kurz gedacht ist die Idee der Schaffung einer regionalen Einsatzgruppe zur Herstellung maritimer Sicherheit („Greater Horn of Africa Sea Patrol“; dazu Mahnkopf 2009: 154) oder der Aufbau einer effizienten somalischen Küstenwache, ausgebildet, ausgerüstet und finanziert von der internationalen Gemeinschaft (Middleton, 2008: 10): „Junge Leute, die eine Laufbahn als Fischer oder als Pirat erwägen, sollen stattdessen zu Beamten der Küstenwache ausgebildet werden“ lautet der Vorschlag (Leymarie 2008: 17). Ein solcher Vorschlag ließe sich wohl nur im Kontext einer positiv veränderten politischen Lage in Somalia bzw. in der Gesamtregion realisieren. Zweifellos aber ist es unumgänglich, die somalischen Küstengewässer effektiver als bisher gegen Raubfischerei und illegale Müllverklappung zu schützen. Hierbei tatkräftig zu helfen, wäre eine lohnende Aufgabe für die Europäische Gemeinschaft, die sich bei der Bearbeitung dieses Problems und mit ihrer Fischereipolitik in der Vergangenheit eher unrühmlich verhalten hat.

2.3 Die politische Option: die Befriedung Somalias

Ein weitgehender Konsens besteht darüber, dass letztendlich nur auf dem Wege einer Befriedung und politischen Stabilisierung Somalias der Piraterie Einhalt geboten werden kann. Auf diesem Wege sollte man „eine Regierung in Somalia unterstützen, die als Teil ihrer Durchsetzung von Recht und Ordnung auch die Piraterie ausmerzt. Jeder stimmt zu, dass dies auf lange Sicht die einzige aussichtsreiche Strategie ist. Die meisten werden aber auch einräumen, dass dies in einem Land, das seit 19 Jahren keine funktionierende Zentralregierung gehabt hat, ein sehr langsamer, kleinschrittiger Prozess sein wird“ (Menkhaus 2009: 5). Zwei Fälle der Eindämmung von Piraterie am Horn von Afrika stützen die These, dass allein handlungsfähige somalische Autoritäten selbst das Problem der Piraterie nachhaltig lösen können: so gab es infolge einer effektiven Kontrolle von Häfen und Küstengewässern durch Patrouillenboote in der seit 1991 faktisch unabhängigen „Republik Somaliland“ im Nordwesten Somalias keinerlei Akte von Piraterie. Wahrscheinlich wollten die dortigen Autoritäten der internationalen Gemeinschaft auch ihre Durchsetzungsfähigkeit demonstrieren und damit um völkerrechtliche Anerkennung werben. Zu einer Unterdrückung der Piraterie kam es zeitweilig auch im Süden Somalias, als im Jahre 2006 die Union

islamischer Gerichtshöfe (UIC) während ihrer sechsmonatigen Herrschaft massiv gegen die Piraten vorging, „zumindest teilweise mit der Absicht, der Welt zu beweisen, dass sie für die Wiederkehr von Gesetz und Ordnung ... stand und aus diesem Grund unterstützt werden sollte“ (Menkhaus 2009: 5). Doch da die USA und andere Länder eine „Talibanisierung“ Somalias und ein „zweites Afghanistan“ befürchteten, ermunterten sie im Kontext des Anti-Terror-Krieges am Horn von Afrika das Nachbarland Äthiopien zu einer Militärintervention mit dem Zweck der Zerschlagung der islamischen Gerichtshöfe. Man hätte also seinerzeit durch eine Kooperation mit dem UIC politisch einfacher und kostengünstiger als heute eine Eindämmung der Piraterie erreichen können. In beiden Fällen waren es also „wichtige politische Anliegen der lokalen Autoritäten, die sie motivierten, gegen die Piraterie vorzugehen“ (Menkhaus 2009: 5). So bleibt nur zu hoffen, dass die Gewaltkonflikte in Somalia endlich ein Ende finden und eine innerhalb und außerhalb des Landes anerkannte Regierung aus eigenem Antrieb gegen die Piraterie vorgeht, den Piraten dabei aber zu attraktiven alternativen Beschäftigungs- und Existenzmöglichkeiten in einem befriedeten Umfeld verhilft.

LITERATURHINWEISE

- Africa Confidential 2009: Somalia. Anti-pirate alliance, vol. 50, no. 6, S. 8-9.
- Ashkenazi, Michael 2009: „Made in the Developed World“: Piraterie, Fischfang und Giftmüll in Somalias Gewässern, in: Friedensgutachten 2009 (hrsg.v. Jochen Hippler et al.), Berlin, S. 149-160.
- Becker, Jochen: Im Paradies der Meuterer, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 6, 9./10. Januar 2010, S. 14.
- Bittner, Jochen 2009: Piratenjagd, ganz sanft, in: Die Zeit, Nr. 33, 6. August, S. 5.
- Böhm, Andrea/Wefing, Heinrich 2008: Wer ist hier der Pirat? In: Die Zeit, Nr. 49, 27. November, S. 6-7.
- Bronsert, Anne-Kathrin: Wasserkanone gegen Panzerfaust, in: Die Zeit, Nr. 41, 1. Oktober 2009, S. 26.
- Ceska, Edward A. / Ashkenazi, Michael 2009: Piraterie vor den afrikanischen Küsten und ihre Ursachen, in: Aus Politik und Zeitgeschichte 34-35, S. 33-38.
- Chiari, Bernhard 2007: Von der Escort Navy zur Expeditionary Navy: Der deutsche Marineeinsatz am Horn von Afrika, in: Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika, Paderborn usw., S. 127-139.
- Dagne, Ted 2009: Somalia: Current Conditions and Prospects for a Lasting Peace, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, Washington, D.C., 18. Februar.
- Dehez, Dustin 2009: Die Vereinten Nationen und Somalia. Vorhersehbares Scheitern oder vielversprechender Neuanfang? In: Vereinte Nationen 3, S. 117-122.
- Grosse-Kettler, Sabrina 2004: External actors in stateless Somalia. A war economy and its promoters, Bonn International Center for Conversion (BICC), Bonn.
- Guilfoyle, Douglas 2008: Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy, in: International & Comparative Law Quarterly, vol. 5, no.3, Juli, S. 690—699.

Häusler, Thomas 2008: Die gerechten Rüpel, in: Die Zeit, Nr. 42, 9. Oktober, S. 50.

Haydt, Claudia 2009: Globalisierung, Armut und Konfliktodynamik, in: Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung (Hg.): Globale Armutsbekämpfung – ein Trojanisches Pferd? Auswege aus der Armutsspirale oder westliche Kriegsstrategien? Wien usw., S.104-118.

Heesch, Gunnar/Wiegold, Thomas 2008: Die Verbrecher der Meere, in: Focus: das moderne Nachrichtenmagazin, H. 47, S. 186-190.

Hermann, Rainer 2009: Auch am anderen Ende des Meeres gibt es kein Glück, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 98, 28. April, S. 3.

Hinrichs, Per et alia 2008: Duell am Tor der Tränen, in: Der Spiegel 48, S. 22-26.

Hosseus, L. Daniel 2007: Seehandel und Piraterie, in: Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika, Paderborn usw., S. 231-241.

International Crisis Group: Somalia: The Trouble with Puntland, Africa Briefing No. 64, 12. August 2009.

Koch, Klaus C. 2008: Freibeuter im Fadenkreuz, in: Süddeutsche Zeitung, Nr. 290, 13./14. Dezember, S. V2/3.

Kollmer, Dieter H./Mükusch, Andreas/Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hrsg.) 2007: Horn von Afrika. Wegweiser zur Geschichte, Paderborn usw.

Kurbjuweit, Dirk 2009: Wir Piraten. Der Kampf gegen einen Romantischen Mythos, in: Der Spiegel 3, S. 130-131.

Leymarie, Philippe 2008: Flotten gegen Piraten. Vor Somalias Küste wird aufgerüstet, in: Le Monde diplomatique, November, S.17.

Löwenstein, Stephan 2009: Sicherer durch Waffen an Bord? In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 98, 28. April, S. 7.

Mahnkopf, Birgit: Piraten am Horn von Afrika – Eine Neue Gefahr für die Globale Sicherheit? In: Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung (Hg.) / Thomas Roithner 2009: Söldner, Schurken, Seepiraten. Von der Privatisierung der Sicherheit und dem Chaos der „neuen“ Kriege, Wien-Berlin, S. 139-164.

Maihold, Günther/Petretto, Kerstin 2008: Gefahrenabwehr auf See. Piraterie an der Küste Somalias-nationale und internationale Antworten, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Aktuell 56, Berlin, Juni.

Marchal, Roland: Changing paradigm in Somalia, Institute for Security Studies, Situation Report,14. Dezember 2009.

Mari, Francisco/Heinrich, Wolfgang 2009: Von Fischen, Fischern und Piraten, in: Wissenschaft & Frieden 2, S. 11-14.

Matthies, Volker 2005: Kriege am Horn von Afrika. Historischer Befund und friedenswissenschaftliche Analyse, Berlin.

Menkhaus, Ken 2009: Sieben Optionen, mit der Piraterie am Horn von Afrika umzugehen – und warum keine die erhofften Ergebnisse bringen wird, in: Evangelischer Entwicklungsdienst/EED info Konflikte und Friedensarbeit, Nr. 39, Mai, S. 3-5.

Meyer, Berthold 2007: Von der Entgrenzung nationaler deutscher Interessen. Die politische Legitimation weltweiter Militäreinsätze, HSFK-Report 10/2007, Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung, Frankfurt am Main.

Middleton, Roger 2008: Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars, Chatham House, briefing paper, London, Oktober.

Middleton, Roger 2009: Pirates and How to Deal With Them, Chatham House, Briefing Note, 22, London, April.

Möller, Björn 2009: Piracy off the Coast of Somalia, Danish Institute for International Studies, DIIS Brief, Kopenhagen, Januar.

Möller, Björn 2009: Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy, Danish Institute for International Studies, DIIS Report 2009:02, Kopenhagen.

Odenwald, Michael: Unterwasserparadiese dank Piraten, FOCUS Online, 14. 01. 2010.

Oshana, Maria 2008: Krieg gegen Piraten, in: Blätter für deutsche und internationale Politik 12, S. 20-24.

Pabst, Martin 2008: Piraterie: Neuer Schwerpunkt Sub-Sahara-Afrika, in: Europäische Sicherheit, 57, H. 10, S. 23-27.

Pelda, Kurt 2008: Kein Mut im Kampf gegen die Piraterie am Horn von Afrika, in: Neue Zürcher Zeitung (Internationale Ausgabe), Nr. 223, 24. September, S. 5.

Petretto, Kerstin 2008: Renaissance der Piraterie, in: Blätter für deutsche und internationale Politik, Nr. 5, S. 71-78.

Pfeiffer, Hermannus 2009a: Seemacht Deutschland. Die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex, Berlin.

Pfeiffer, Hermannus 2009b: Jenseits von Irak und Afghanistan. Die Marinestrategie des Exportweltmeisters Deutschland reicht weit in die Zukunft hinein, in: Wissenschaft&Frieden, 4, S. 58-60.

Ploch, Lauren u.a.2009: Piracy off the Horn of Africa, Congressional Research Service, CRS Report for Congress, Washington, D.C., 21. April.

Preuß, Olaf 2009: Das lukrative Geschäft mit der Piraten-Abwehr, in: Hamburger Abendblatt, 25/26. April, S. 28.

Puddu, Luca 2009: Piracy in Somalia and the response of the international community, in: Horn of Africa Bulletin, Mai, S. 1-3.

Rink, Martin 2007: Die europäische Expansion in den Indischen Ozean bis zum 18. Jahrhundert, in: Wegweiser zur Geschichte. Horn von Afrika, Paderborn usw., S. 29-41.

Schiedermaier, Stephanie 2008/2009: Gegenbewegung. Seit jeher verbannt das Völkerrecht Seeräuber aus der internationalen Gemeinschaft. Mit neuen Rechtsmitteln will Europa die Piraten am Horn von Afrika jetzt effizienter jagen, in: Mare, No. 71, Dezember/Januar, S. 44-45.

Schofield, Clive 2007: Plaguing the waves. Rising piracy threat off the Horn of Africa, in: Jane's Intelligence Review, Juli, S. 45-47.

Scholvin, Sören 2009: Indonesiens und Somalias Piraterie. Ein Vergleich wirtschaftlicher und politischer Ursachen, Arbeitsgemeinschaft Kriegsursachenforschung (AKUF), Analysen, Nr. 6, Hamburg, Mai.

Schüle, Christian/Fazzina, Alixandra 2009: Für eine Million Shilling, in: Mare, No. 73, April/Mai, S. 38-60.

Schürkes, Jonna/Marischka, Christoph 2009: Weniger tödliche Soldaten? Die Wirkmittel der Weltinnenpolitik, Beilage zu Wissenschaft und Frieden 4/2009.

Security Council 2009: Report of the Secretary-General on Somalia pursuant to Security Council resolution 1863 (2009), United Nations, S/2009/210, New York, 16. April.

Spangenberg, Andre 2009: "Wir dürfen, aber können nicht". Atalanta-Mission, in: Das Parlament, Nr. 26 vom 22. Juni, S. 3.

Stehr, Michael 2008: Piraten am Horn von Afrika-nicht nur ein "Business": EU beschließt Aktion gegen Piraterie am Horn von Afrika, in: Marine-Forum. Ausgabe A: Zeitschrift für maritime Fragen, 83, H. 11, S. 5-6.

Stehr, Michael 2004: Piraterie und Terror auf See. Nicht-Staatliche Gewalt auf den Weltmeeren 1990-2004, Berlin.

Uhl, Andreas 2009: Operation ATALANTA. Erste Maritime Operation der EU-Schutz der Schifffahrt vor Piraterie am Horn von Afrika, in: Österreichische Militärische Zeitschrift 2, S. 187-190.

Varwick, Johannes 2009: NATO. Auf dem Weg zum Weltpolizisten? In: Aus Politik und Zeitgeschichte (NATO), Heft 15-16, 6. April, S.5-9.

Waldo, Mohamed Abshir 2009: Die zwei Arten von Piraterie in Somalia: warum ignoriert die Welt die zweite? (SaarBreaker: Sonntag, 19. April, 12.45; <http://www.saarbreaker.com>, 20.05. 2009).

Weber, Annette 2009: Die Marineoperation der EU im Golf von Aden (EU NAVFOR Atalanta): Vorbei am Problem – die Piraterie nimmt zu, die Ursachen bleiben, in: Muriel Asseburg/Ronja Kempin (Hg.): Die EU als strategischer Akteur in der Sicherheits- und Verteidigungspolitik? Eine systematische Bestandsaufnahme von ESVP-Missionen und –operationen, SWP-Studie S 32, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlin, Dezember, S. 77-91.

Wefing, Heinrich 2009: Eine Brise Terror, in: Die Zeit, Nr. 17, 16. April, S.1.

Wencker-Wildberg: Raubritter des Meeres. Die Weltgeschichte der Seeräuberei, Paderborn, o.J.