



Indonesiens und Somalias Piraterie

Ein Vergleich wirtschaftlicher und politischer Ursachen

Sören Scholvin

In den vergangenen Monaten sind die Küsten Somalias durch spektakuläre Piratenüberfälle und den dortigen Einsatz von Kriegsschiffen zahlreicher bedeutender Staaten ins öffentliche Interesse gerückt. Das International Maritime Bureau (IMB) Piracy Reporting Centre (2008) hebt neben Bangladesh und Nigeria die zwischen Malaysia und der indonesischen Insel Sumatra gelegene Straße von Malakka sowie die Küsten Somalias einschließlich des Golfs von Aden als besonders pirateriegefährdet hervor. Mittlerweile wird gefordert, ausländische Marineeinheiten sollten offensiv gegen somalische Piraten vorgehen. Wie dieser Vergleich der Situation in Somalia und Indonesien zeigt, hat der internationale Einsatz aber aufgrund fehlender Voraussetzungen auf dem somalischen Festland, der Abwesenheit eines Staates, kaum Aussichten auf Erfolg.

Staatsversagen und Gewaltmärkte

In dieser Analyse wird die These vertreten, dass Piraterie die Folge politischer und ökonomischer Fehlentwicklungen ist. Als politische Fehlentwicklung gilt extrem schwache Staatlichkeit, d.h. eine Situation, in der kein Gewaltmonopol existiert und staatliche Herrschaftsstrukturen lokalen, Gewaltmittel kontrollierenden Gruppen nichts entgegengesetzten können. Als wirtschaftliche Fehlentwicklung wird hier der Wegfall von Erwerbsmöglichkeiten in der regulären, nicht gewalttätigen Ökonomie für einen signifikanten Teil der Bevölkerung verstanden.

Tab. 1: Entwicklung der Piraterie

Jahr	vor Somalia	vor Indonesien	weltweit
2002	17	119	370
2003	21	149	445
2004	10	132	329
2005	45	91	276
2006	20	61	239
2007	44	50	263
2008	111	30	293

Quelle: IMB 2007, 2008, 2009

Zwar beschränkt sich stabile Staatlichkeit in einem engen Verständnis auf die Erste Welt. Nichtsdestotrotz liegen bei Schwellen- und Entwicklungsländern teils erhebliche Unterschiede hinsichtlich Stabilität und interner Souveränität vor – die Fähigkeit dieser Staaten, repressiv gegen illegale Tätigkeiten wie Piraterie vorzugehen, schwankt enorm.

Die Abwesenheit eines Gewaltmonopols führt zu *gewaltoffenen Räumen*, in denen Raub zur Grundlage wirtschaftlicher Tätigkeit wird. Infolgedessen bilden sich *Gewaltmärkte*. Sie treten mit der regulären Ökonomie in Verbindung und verdrängen diese, wenn sie nicht von Instanzen, die Sicherheit als öffentliches Gut bereitstellen, eingeschränkt werden. Gewaltmärkte behindern regulärwirtschaftliche Erwerbstätigkeiten derart, dass diese kein zum Überleben ausreichendes Einkommen mehr bieten. Durch die Einbindung in die Gewaltmärkte eröffnet sich hingegen für einige Menschen vor Ort die Chance, einen

rasanten sozialen Aufstieg zu erleben. Viele werden zumindest in ein stabiles Sozialsystem eingebunden. Dementsprechend führen gewalttätige Räume in durch Armut gekennzeichneten Regionen zu sich selbst zementierenden Gewaltmärkten (Elwert 1997: 87-91, 92-94).

Piraterie vor den Küsten Somalias

Mehr als ein Drittel aller Piratenüberfälle des vergangenen Jahres fand vor den Küsten Somalias einschließlich des

Landesdaten Somalia

Regierungsform: parlamentarische Übergangsregierung

Bevölkerung: 9,8 Millionen

Fläche: 637.657 km²

BIP pro Kopf: 600 US-Dollar (2008)

Wirtschaftswachstum 2006-2007-2008: 2,6%-2,6%-2,6%

Human Development Index: nicht gewertet

Gini-Index: nicht gewertet

Corruption Perceptions Index: Rang 179 von 179 (2007)

ethnische Gruppen: 85% Somali, 15% Bantu und andere (Bedeutender für die Identitätskonstruktion sind Clans und Sub-Clans. Die traditionell nomadisch lebenden Dir (7%), Darod (20%), Isaaq (22%) und Hawiye (25%) gelten als „wirkliche“ Somalis. Die sesshaft-bäuerlichen Rahanweyn (20%) werden vielfach als „unechte“ Somalis diskriminiert.)

Religion: fast ausschließlich sunnitisch-islamisch (80% Schiiten, 20% Hanafiten)

Golfs von Aden statt, der jährlich von etwa 16.000 Schiffen durchquert wird. Im Jahr 2008 stieg die Anzahl der Überfälle auf 111 gegenüber 44 im Vorjahr. Immer wieder gelang es Piraten, sich Schiffen mit teils hochsensibler Fracht zu bemächtigen: Im September kaperten sie den Frachter MV Faina auf dem Weg nach Kenia, der 33 mit scharfer Munition bestückte russische Panzer geladen hatte. Als Lösegeld forderten sie anfänglich 35 Millionen US-Dollar. Roger Middleton (2008: 5) vom britischen Think Tank Chatham House schätzt, dass somalische Piraten im Jahr 2008 zwischen 18 und 30 Millionen US-Dollar Lösegeld erpresst haben.

Als der somalische Staat die Fähigkeit verlor, seine thunfischreichen Gewässer zu patrouillieren, begannen ausländische Flotten, diese leer zu fischen. Darüber hinaus sollen ausländische Schiffe Abfälle im somalischen Hoheitsbereich abgelassen haben. Infolgedessen wurden die somalischen Fischer ihrer Existenzgrundlage beraubt. Ab Mitte der 1990er Jahre sahen sie sich veranlasst, fremde Fischerboote in wenig organisierten Aktionen anzugreifen. Dies änderte sich, als 1998 eine Rebellengruppe eines Sub-Clans der Darod in Nordost-Somalia (Puntland) eine pro-

to-staatliche Kontrolle etablierte und eine rudimentäre Küstenwache schuf. Diese griff Fischer ohne Fanglizenzen an, kaperte ihre Boote und forderte von den Eignern Lösegelder. Mit der Zeit wurden die Lösegelder zum dominanten Motiv. Auch legal operierende Schiffe wurden angegriffen und neue Akteure engagierten sich im „Küstenschutz“. Bis heute rechtfertigen sie sich allerdings damit, illegale Fischerei und das Ablassen von Abfällen zu unterbinden.

Die Piraterie fußt darauf, dass in Somalia keine Autorität fähig und willens ist, ihr Einhalt zu gebieten. Die Führung Puntlands war durchweg zu schwach, um Gewaltmittel in ihrem Territorium zu monopolisieren, und in hohem Maße auf Kooperation mit lokalen Machthabern angewiesen. Allgemein haben Machtstrukturen auf dem Territorium eine schwache finanzielle Basis. Die Kooperation mit in der Piraterie engagierten Akteuren ist daher sowohl für die Machthaber in der Hauptstadt Garowe als auch lokale Autoritäten äußerst attraktiv. Die Verbindung ist zum beiderseitigen Vorteil: Piraten führen einen Großteil ihrer kriminellen Handlungen zu Land durch und bedürfen dort Handlungsfreiheit. An Land haben die Piraten ihre Rückzugsplätze, von dort beziehen sie Lebensmittel während der oft monatelangen Lösegeldverhandlungen, und über Landwege wird das Bargeld schließlich in andere Orte überführt.

Neben den Autoritäten sind auch Teile der Bevölkerung in die Piraterie eingebunden. Fischer arbeiten mit Kombattanten der Rebellengruppen zusammen, wodurch militärisches mit seefahrerischem Know-How verbunden wird. Bewohner der Küstendörfer beliefern Piraten mit Lebensmitteln und profitieren von ihrer Kaufkraft. Piraten wiederum bezahlen die oft selbst bewaffneten Küstenbewohner, um ihre Strände und Dienste nutzen zu können (vgl. Hunter 2008).

Piraterie ist damit zunehmend in die sozialen Organisationsmuster der Region eingebunden und vor allem bedeutendster Weg gesellschaftlichen Aufstiegs. Reichtum und Einfluss der im Durchschnitt 25 bis 30 Jahre alten Piraten wüchsen, sie heirateten die hübschesten Frauen, besaßen die größten Häuser und kauften sich neue ausländische Autos, so ein Bewohner Garowes. Die reguläre Ökonomie biete hingegen kaum Aussicht auf Sicherung des Lebensunterhalts, geschweige denn auf Ruhm und Reichtum (Hunter 2008). Vor diesem Hintergrund ist die Zahl der Piraten von etwa 100 im Jahr 2003 Schätzungen zufolge mittlerweile auf 1.200 angestiegen (Hassan 2008).

Abbildung 1: Somalia



Zudem ist die Piraterie zunehmend in Strukturen der internationalen organisierten Kriminalität eingebunden. Dies dürfte die Gewaltmärkte Somalias festigen. Somalias Piraten verfügen mittlerweile über weltumspannende Netzwerke an Hintermännern. Angestellte von Schifffahrtsunternehmen in London sollen sie mit Informationen über die Routen von Schiffen versorgen (Menden 2009). Angehörige der somalischen Diaspora stellen nach Entführungen die notwendigen Kontakte zu den Schiffseignern her und sind dabei behilflich, Lösegelder zu transferieren. Piraten in Somalia sind mit Geschäftspartnern in Kenia, den Vereinigten Arabischen Emiraten, aber auch in Europa und Nordamerika verbunden, über die Gelder gewaschen und angelegt werden (Hassan/Kennedy 2008). Besonders anschaulich werden diese Verbindungen dadurch, dass somalische Piraten in Nairobi ganze Straßenzüge in besseren Wohngebieten aufkaufen. Mit ihrer wirtschaftlichen Macht steigt der Einfluss dieser internationalen kriminellen Netzwerke in Kenia selbst (Engelhardt 2009).

Verbindungen zwischen Piraten und Islamisten sind sicherheitspolitisch Besorgnis erregend, aber selten eindeutig und stabil. Die islamistische *Union of Islamic Courts* (UIC), die Mogadishu und weite Teile Somalias in der zweiten Jahreshälfte 2006 beherrschte, ging gegen die Piraten vor und dämmte die Piraterie nahezu vollständig ein (Middleton 2008:3). Abdullahi Yussuf, zunächst Präsident Puntlands und von 2004 bis 2008 Präsident der vom

Westen unterstützten und als legitim angesehenen Übergangsregierung, wurden dagegen stets enge Verbindungen zur Piraterie nachgesagt (Clayton 2008). Nachdem die UIC im Dezember 2006 von äthiopischen Truppen aus Mogadishu vertrieben wurden, gingen aus ihr entstandene islamistische Gruppen, insbesondere die Shabaab-Miliz, zweckorientierte Verbindungen mit Piraten ein. Wie andere bewaffnete Gruppen können sie wegen ihrer Gewaltkontrolle in den Gewaltmarkt eintreten. Neben der Finanzierung ihres Kampfes können Islamisten durch diese Zusammenarbeit gute Kontakte zum internationalen Waffenmarkt knüpfen. Ausbildung im Kampf auf See und Waffentransporte per Schiffe stellen vermutlich weitere Motive dar (Plaut 2008).

Darüber hinaus verschärft die Piraterie die humanitäre Krise in Somalia. Wegen der Überfälle, zu deren Ziel auch Schiffe mit Nahrungsmitteln und anderen Hilfsgütern werden, war das World Food Programme im vergangenen Herbst gezwungen, seine Lieferungen temporär einzustellen. In wirtschaftlicher Hinsicht könnte die Piraterie mittelfristig eine Verlagerung der Handelsrouten weg vom Golf von Aden zur Folge haben. Dies zöge erhebliche ökonomische Einbußen für die Hafenstädte der Region nach sich und würde den Handel weltweit verteuern. Außerdem besteht ein nicht zu vernachlässigendes ökologisches Risiko, denn Piratenangriffe auf Öltanker können zu Schäden an deren Laderäumen führen. Sollte infolgedessen Öl austreten, wären die Auswirkungen auf Natur und Fischerei mangels kurz- und langfristiger Reaktionsmöglichkeiten der Staaten der Region verheerend.

Die Bedrohung der internationalen Schifffahrt hat zu einer primär militärischen Reaktion einer Reihe von Drittstaaten geführt. Auf Grundlage der UN-Sicherheitsratsresolution 1816 (2008) haben sie Schiffe ans Horn von Afrika entsandt und bekämpfen Piraten zu See. So gab die indische Marine im November an, ein Piratenmutterschiff¹ versenkt zu haben. Kurze Zeit später stellte sich allerdings heraus, dass es sich hierbei um ein thailändisches Fischerboot gehandelt hatte. Deutsche und russische Kriegsschiffe wehrten echte Piratenangriffe ab. Zivile Schiffe werden zunehmend von der Marine ihrer

¹ Als Mutterschiffe nutzen Piraten alte Fischtrawler. Von dort aus starten sie mit kleinen Schnellbooten zu ihren Überfällen. Auf Grund des Einsatzes dieser Mutterschiffe haben sie ihren Aktionsradius von vormals 50 Seemeilen Distanz zur Küste auf über 200 erweitert. Weil Piratenüberfälle mit Schnellboten selten länger als 15 Minuten dauern, kann herbeigerufene Hilfe durch die Küstenwache oder internationale Marineeinheiten nur durch Zufall rechtzeitig vor Ort sein (Middleton 2008: 4).

Staaten durch die Gewässer in der Nähe Somalias eskortiert. Seit Dezember 2008 ist die EU-Mission Atalanta einsatzbereit. Ihr UN-legitimiertes Mandat berechtigt sie, zivile Schiffe zu schützen. Nicht vorgesehen ist, Piraten an Land zu verfolgen oder über den Schutzcharakter hinaus zu bekämpfen. Trotzdem ist die Zahl der zivilen Schiffe, die das Gebiet passieren, so groß und die Überfälle geschehen so schnell, dass nicht alle geschützt werden können.

Diese umfassende Bedrohung der zivilen Schifffahrt eröffnet einen interessanten Markt für private Sicherheitsfirmen und fügt sich somit in einen allgemeinen Trend zur kommerziellen Privatisierung von Sicherheit. Unternehmen wie Blackwater bieten Sicherheitsteams an, die auf den Schiffen ihrer Kunden mitreisen, und denken dar-

Landesdaten Indonesien

Regierungsform: Präsidentschaftliche Demokratie
Bevölkerung: 240 Millionen
Fläche: 1.919.440 km²
BIP pro Kopf: 3.900 US-Dollar (2008)
Wirtschaftswachstum 2006-2007-2008: 5,5%-6,4%-6,1%
Human Development Index: 0,726 (Rang 109 von 179) (2008)
Gini-Index: 39,4 (Rang 54 von 131) (2005)
Corruption Perceptions Index: Rang 143 von 179 (2007)
ethnische Gruppen: Javanesen 40,6%, Sundanesen 15,0%, Maduresen 3,3%, Minangkabau 2,7%, andere 38,4 %
Religion: Islamisch 86,1%, Protestantisch 5,7%, Katholisch 3,0%, Hindu 1,8%, andere 3,4%

über nach, eigene Schiffe, speziell ausgerüstet für ihre Sicherheitsteams, einzusetzen. Die britische Hart Security schult seit dem Anschlag auf den Tanker Limburg die jemenitische Marine für den Kampf gegen Piraten und Terroristen. Verschiedene Versicherungsgesellschaften haben angekündigt, die Gebühren für Schiffe mit Sicherheitsteams zu senken. Allerdings wird so den Ursachen der Piraterie nicht entgegengewirkt. Die Transportkosten werden steigen und die Gefahren für Schiffe ohne Sicherheitsteams zunehmen. Wegen der anhaltenden Unsicherheit fordern Politiker und Militärs immer öfter, die Befugnisse ihrer Marine auszuweiten, so dass sie nicht lediglich Piratenangriffe abwehren, sondern auch Angreifer verfolgen und deren Mutterschiffe angreifen darf.

Doch wie das Versagen des somalischen Staates und die damit verbundenen gewalttätigen Räume zeigen, kann Piraterie auf Dauer nur zu Land bekämpft werden. Es ist jedoch nicht erkennbar, wer hierzu willens und in der Lage wäre. Extern durchgesetzter Staatsbildung stehen

zwei Aspekte entgegen: Erstens mangelt es in Somalia an Grundlagen für einen staatlichen Zusammenhalt. Traditionelle Autoritäten sowie Warlords widerstreben diesem, und die Islamisten, denen auf Grund ihrer einenden Ideologie noch die besten Chancen für Staatsbildung in Somalia zugesprochen werden müssen, stoßen im Westen auf sicherheitspolitisch begründete Ablehnung. Diese reicht soweit, dass Tendenzen der Einigung Somalias unter islamistischen Vorzeichen militärisch, wie durch die vom Westen gebilligte äthiopische Intervention im Dezember 2006, entgegengewirkt wird. Zweitens müsste Staatsbildung durch bewaffnete Interventionskräfte gegen diejenigen durchgesetzt werden, die von den gewalttätigen Räumen profitieren – eine angesichts des desaströsen Scheiterns der westlichen Intervention in Somalia Anfang der 1990er Jahre weder wahrscheinliche noch wünschenswerte Aussicht.

Piraterie in Südost-Asien

Durch die Straße von Malakka, die den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer verbindet, werden ein Viertel des Welthandels und ein Viertel des gehandelten Erdöls transportiert. Rund 60.000 Schiffe passieren sie jährlich. Sie ist der Schwerpunkt der Piraterie in Südost-Asien, gefolgt von der nahe gelegenen Straße von Singapur und den Philippinen. Insgesamt fanden 2004 vor Indonesiens Küsten 132 der 329 weltweit registrierten Piratenüberfälle statt. Während jedoch vor Somalia die registrierten Überfälle in den letzten Jahren stark angestiegen sind, sind sie zumindest vor Indonesien stark rückläufig (Tabelle 1).

Auch in Südost-Asien ist Piraterie das Ergebnis politischer und wirtschaftlicher Probleme (Liss 2007a, Raymond 2005, Young 2007: 12-14, 57-113). Allerdings haben schwache Staatlichkeit und Armut andere Dimensionen als in Somalia, was sich in Struktur und Ausmaß der Piraterie zeigt.

Die südost-asiatischen Piraten lassen sich in drei Gruppen unterteilen: Gelegenheitspiraten, die kleinere Überfälle durchführen, organisierte Banden, die mit High-Tech-Equipment wie GPS-Systemen ausgestattet sind und geplante Angriffe umsetzen, um besonders wertvolle Waren zu erbeuten oder Lösegeld zu erpressen, und Piraten, in deren Hintergrund politisch motivierte Gruppen stehen. Einen besonderen Fall stellt piraterieähnliches Verhalten staatlicher Sicherheitskräfte von Marine und Küstenwache

dar. Diese erheben z.T. eigenmächtig Gebühren fürs Fischen ohne Lizenz oder rauben Fischer aus. Die Möglichkeit, Behörden zu bestechen, hat zur Folge, dass auf Fischerbooten erhebliche Mengen Bargeld transportiert werden. Dies macht sie zu lukrativen Zielen für Piraten.²

Bei den Gelegenheitspiraten handelt es sich zumeist um verarmte Fischer bzw. Küstenbewohner. In der Regel rauben sie bei Nacht vor Anker gegangene Schiffe aus und überfallen andere Fischer. Hilfreich ist, dass viele ihrer Opfer illegal fischen und somit kaum Anzeige erstatten können. Es ist daher davon auszugehen, dass die Dunkelziffer dieser Piraterieform hoch ist. Auf leicht höherem Organisationsniveau sind nächtliche Überfälle auf fahrende Schiffe anzusetzen, bei denen sich etwa 10.000 bis 20.000 US-Dollar pro Überfall erbeuten lassen. Hierbei nutzen die Piraten die Unübersichtlichkeit der südost-asiatischen Inselwelt.

Die organisierten Piraten haben ihren Ursprung in den kriminellen Netzwerken der Region, von denen die chinesischen Triaden und die japanischen Yakuza nur einige sind. Diese rekrutieren verarmte Fischer (Liss 2007a) oder beauftragen erfahrene Piraten, lukrative Ziele wie beispielsweise den Tanker *Selayang* im Juni 2001 zu kapern und fordern für ihre Beute Lösegeld. Teils versuchen Piraten, wertvolle Güter wie Erdöl von gekaperten Schiffen zu entladen oder die Papiere von Schiffen und Ladung zu fälschen, um die Waren verkaufen zu können. Diese hoch organisierten, in die internationale organisierte Kriminalität eingebundenen Aktivitäten sind allerdings rückläufig und tragen ohnehin nur einen sehr geringen Teil zur Piraterie in Südostasien bei.

Die dritte Kategorie der Piraten stellen politisch motivierte Gruppen dar, die Schiffe überfallen, um ihren Kampf zu finanzieren. Sie benötigen hierfür ebenfalls das Fachwissen lokaler Fischer. Das Bedürfnis von Rebellengruppen nach Finanzierung ihrer politischen und militärischen Strukturen geht in diesen Fällen mit privaten Profitmotiven einher. Die *Abu-Sayyaf*-Gruppe und die *Moro Islamic Liberation Front* der Philippinen sowie die bis 2004 aktive, indonesische *Bewegung für ein freies Aceh* sind diesbezüglich zu nennen (vg. McGeown 2003, Raymond 2005: 1). Sie verüben zumeist organisatorisch wenig aufwendige Überfälle mit dem Ziel der Geiselnahme.

Einfache Fischer sind also in hohem Maße in die südost-asiatische Piraterie verwickelt. Sie sind vielfach Modernisierungsverlierer und von der massiven Steigerung der Fangkapazitäten der Fangflotten der Region negativ betroffen. Die Gewässer gelten als überfischt (Liss 2007a). Einen weiteren wirtschaftlichen Schock stellte für die Küstenbewohner die Asienkrise 1997 dar. Armut veranlasste einige, ein Einkommen in kriminellen Erwerbszweigen zu suchen. Die reguläre indonesische Wirtschaft bietet ihnen trotz der mittlerweile wieder hohen Wachstumsraten von rund 6 Prozent nur geringe Perspektiven, da die Entwicklung in hohem Maße regional ungleich verläuft.

Parallel zur Wirtschaftskrise erfuhr der Staat eine

Abbildung 2: Indonesien und Malaysia



massive Schwächung seiner Repressionskapazitäten. Infolge der Asienkrise musste der Präsident, General Suharto, abtreten, womit ein relativer Machtverlust des Zentrums einsetzte. Allerdings verfügt Indonesien historisch über ein starkes Militär mit massiven Repressionskapazitäten. Mit der Wahl des General a.D. Susilo Bambang Yudhoyono zum Präsidenten 2004 wurde die zentrale Kontrolle über dieses wieder gestärkt. Angesichts der in hohem Maße auf Exporten beruhenden Wirtschaft Indonesiens und der Doppelfunktion hochrangiger Militärs als Wirtschaftseliten bestehen Interessen an einer Sicherung der Seewege.

Die Reaktionen der Staaten der Region auf Piraterie variieren entsprechend der militärischen Kapazitäten der einzelnen Länder stark: In Indonesien mangelt es bei Marine und Luftwaffe an Equipment und Personal. Folglich konzentrieren sich Maßnahmen gegen Piraten auf sporadische Aktionen gegen deren Lager zu Land. Die Philippinen und Thailand haben nur geringe Kapazitäten bezüglich

² Zur Piraterie auf den Philippinen: Amirell (2006) und Santos (2006). Beide arbeiten Armut und instabile Staatlichkeit beziehungsweise regionale Aufstände als Ursachen heraus.

Marine und Küstenwache. Malaysia und Singapur gehen mit größerem Aufwand zur See gegen Piraten vor. Doch trotz gemeinsamer Patrouillen bleibt ein enormer Unterschied hinsichtlich der Erfolge. Während Singapur als gefestigter Staat mit Gewaltmonopol seine Gewässer effektiv sichern kann und Malaysia nicht weit von einem solchen Zustand entfernt ist, existieren in Indonesien signifikante gewalttätige Räume (Emmers 2007: 10-11, Liss 2007b). Im Gegensatz zu Somalia ist der indonesische Staat jedoch ein ernstzunehmender Gegner privater Gewaltakteure.

Auf Grund seiner hohen Abhängigkeit von Transporten durch die Straße von Malakka ist Japan seit dem Anstieg der dortigen Piraterie im Gefolge der Asienkrise bemüht, zusammen mit den Anrainerländern gegen Piraten vorzugehen. Japans Küstenwache patrouilliert vor Ort und führt gemeinsame Manöver mit der Wasserschutzpolizei Indonesiens, Malaysias und Singapurs durch. Japan finanzierte multilaterale Institutionen des Kampfes gegen Piraten, unter anderem ein Anti-Piraterie-Zentrum in Kuala Lumpur und die Einführung des „International Ship and Port Facility Security Code“ (Sato 2007). Die Regionalorganisation *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) wird als Forum zur Kooperation gegen Piraterie genutzt. Im Gefolge der Anschläge vom 11. September wurde der Informationsaustausch intensiviert. Die Grundlage stellt das 2004 von sechzehn asiatischen Staaten erarbeitete „Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia“ (ReCAAP) dar (Emmers 2007: 16-17, Mak 2006, Shie 2006: 171-179).

Multinationale Patrouillen wurden bereits Mitte der 1990er Jahre effektiv gegen Piraten eingesetzt. Im Vergleich zu Somalia wird deutlich, dass die relative Stärke der südost-asiatischen Staaten die Eindämmung der Piraterie durch repressive Maßnahmen ermöglicht. Neben diesen sind private Sicherheitsfirmen auch in Südost-Asien aktiv. Sie bieten von Beratung, Risikokalkulation und Training für die Besatzung über Begleitschutz bis zu Befreiungsaktionen alle erdenklichen Sicherheitsdienste an (Liss 2006: 111-113, Liss 2008).

Insgesamt ist in den Konzepten südost-asiatischer Staaten gegen Piraterie ein deutliches Übergewicht repressiver Maßnahmen festzustellen. Lediglich in den Anti-Piraterie-Konzepten Indonesiens tauchen Armutsbekämpfung und staatliche Wohlfahrt auf (Raymond 2005: 15-19).

Auch regionsexterne Staaten wie Australien, China, Großbritannien, Japan und die USA sind auf die sicherheitspolitische Seite konzentriert. Alle diese Staaten haben zwar angeboten, polizeiliche und militärische Unterstützung zu leisten (Liss 2007b). Ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Pirateriebekämpfung, das eine Armutsreduzierung der Küstenbewohner mit einbeziehen müsste, bieten sie aber genauso wenig wie die Staaten der Region. Angesichts der kaum vollständig zu überwachenden Insellandschaft werden die Seewege damit insbesondere für Schiffe unbedeutender Eigner, an deren Schutz nur geringe Eliteninteressen bestehen, unsicher bleiben. Eine dauerhafte Lösung müsste den indonesischen Fischern attraktive Perspektiven in der regulären Wirtschaft eröffnen.

Schlussfolgerungen

Wie gezeigt wurde, ist die Piraterie vor den Küsten Indonesiens und Somalias das Ergebnis politischer und wirtschaftlicher Vorgänge, die Perspektivlosigkeit für viele Küstenbewohner bedeuten. In beiden Fällen stand am Anfang der Piraterie das Problem, dass die Fischerei den Küstenbewohnern kein ausreichendes Einkommen mehr verschaffte. In Somalia setzten sich einheimische Kräfte gewaltsam gegen ausländische Fangflotten zur Wehr. In Indonesien stiegen viele in die bereits vorhandene Piraterie ein.

Fehlen in einer derartigen wirtschaftlichen Krise staatliche Kontrollkapazitäten teils oder ganz, sind die Bedingungen für Kriminalität und Gewaltmärkte gegeben. Dabei bestehen zwischen Somalia und Südost-Asien aber erhebliche Unterschiede: Während die somalische Piraterie auf ausgedehnten gewalttätigen Räumen fußt und tief in Strukturen lokaler sozialer Organisation und Herrschaft eingebunden ist, hat die in Südost-Asien vorhandene Fähigkeit und der Wille der Regierungen, repressiv gegen Piraterie vorzugehen, diese gerade in ihrer hoch professionellen Form erheblich eingeschränkt. Schwache Staatlichkeit zeigt sich hier insbesondere in kriminellen Tendenzen der Sicherheitskräfte, die statistisch kaum erfasst werden. Die Verbindungen von Piraterie und politisch motivierter Gewalt sind in Südost-Asien, ganz im Gegensatz zu Somalia, nur ein vergleichsweise unbedeutender Bestandteil des Gesamtkomplexes. Rein kriminelle Gelegenheitspiraterie ohne politische Motive überwiegt. Die Piraterie existiert in rechtlichen und sicherheitspolitischen Nischen, während

sie in Somalia einen bedeutenden Faktor der politischen Macht und Weg sozialen Aufstiegs darstellt.

Diese Differenz bedeutet grundverschiedene Perspektiven für Somalia und Südost-Asien. Während am Horn von Afrika eine Lösung des Piraterieproblems trotz des umfangreichen internationalen Marineengagements in weiter Ferne liegt, besteht in Südost-Asien zumindest eine realistische Möglichkeit, die als repressive Maßnahme erfolgreiche sicherheitspolitische Kooperation in ein sozio-ökonomisches Gesamtkonzept einzubinden, um Armut und Perspektivlosigkeit in der regulären Ökonomie entgegenzuwirken und so auch der Gelegenheitspiraterie ihre Grundlage zu entziehen.

Literatur

- Amirell, Stefan (2006): Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines, in: Ong-Webb, Graham (Hrsg.): Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, IIAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IIAS / ISEAS, S. 52-67
- Clayton, Jonathan (2008): Millions are starving in Somalia, but in Eyl piracy is big business. The Times, 19.11.2008
<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article5183663.ece> (10.5.2009)
- Elwert, Georg (1997): Beobachtungen zur Zweckrationalität der Gewalt, in: von Trotha, Trutz (Hrsg.): Soziologie der Gewalt, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 37, S. 86-101
- Emmers, Ralf (2007): Comprehensive Security and Resilience in Southeast Asia: ASEAN's Approach to Terrorism and Sea Piracy. IDSS Working Paper
<http://se1.isn.ch/serviceengine/FileContent?serviceID=ISN&fileid=B0AAE484-3754-8AB7-0488-83D3986D5236&lng=en> (5.6.2009)
- Engelhardt, Marc (2008): Somalias Islamisten gegen Piraten, taz.de, 24.11
<http://www.taz.de/1/politik/afrika/artikel/1/somalias-islamisten-gegen-piraten> (17.5.2009)
- Engelhardt, Marc (2009): Die Schatulle der Piraten, taz, 22.4.2009, S. 3
- Frécon, Eric (2006): Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands, in: Ong-Webb, Graham (Hrsg.): Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, IIAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IIAS / ISEAS, S. 68-83
- Hassan, Abdiqani (2008): Ransoms Bring Wealth to Somali Pirate Bases. East Africa Forum, 23.11.2008
<http://www.eastafricaforum.net/2008/11/24/ransoms-bring-wealth-to-somali-pirate-bases/> (30.4.2009)
- Hassan, Mohamed / Kennedy, Elizabeth (2008): Somali Piracy Backed by International Network, East Africa Forum, 10.12.2008
<http://www.eastafricaforum.net/2008/12/11/somali-piracy-backed-by-international-network/> (30.4.2009)
- Hunter, Robyn (2008): Somali Pirates Living the High Life, BBC Online News, 28.10.2008
<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7650415.sm> (29.4.2009)
- IMB (2007): Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2006, London: IMB
- IMB (2008): Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2007, London: IMB
- IMB (2009): Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2008, London: IMB
- IMB Piracy Reporting Centre (2008): Piracy Prone Areas and Warnings
http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58 (1.5.2009)
- Liss, Carolin (2006): Private Military and Security Companies in the Fight against Piracy in Southeast Asia, in: Ong-Webb, Graham (Hrsg.): Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, IIAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IIAS / ISEAS, S. 103-133
- Liss, Carolin (2007a): The Roots of Piracy in Southeast Asia. Austral Policy Forum 07-18A, Nautilus Institute, Austral Peace and Security Network
<http://www.globalcollab.org/Nautilus/australia/apsnet/policy-forum/2007/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/> (2.5.2009)
- Liss, Carolin (2007b): The Challenges of Piracy in Southeast Asia and the Role of Australia, Austral Policy Forum 07-19A, Nautilus Institute, Austral Peace and Security Network
<http://www.globalcollab.org/Nautilus/australia/apsnet/policy-forum/2007/the-challenges-of-piracy-in-southeast-asia/>

- [southeast-asia-and-the-role-of-australia/?searchterm=piracy](#) (2.5.2009)
- Liss, Carolin (2008): Privatising the Fight Against Somali Pirates. Asia Research Centre, Working Paper Nr. 152, Murdoch University, Perth
<http://www.warc.murdoch.edu.au/wp/wp152.pdf>
(30.4.2009)
- Mak, Joon (2006): Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Straits, in: Ong-Webb, Graham (Hrsg.): Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, IAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IAS / ISEAS, S. 134-162
- McGeown, Kate (2003): Aceh rebels blamed for piracy, BBC News Online, 8.11.2003
<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/3090136.stm> (24.4.2009)
- Menden, Alexander (2009): Von London aus gesteuert, Süddeutsche Zeitung, 13.5.2009, S. 8
- Middleton, Roger (2008): Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars, Chatham House Briefing Paper
http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008_piracysomalia.pdf (5.6.2009)
- Petretto, Kerstin (2008): Weak States Off-Shore: Piracy in Modern Times. East African Security Forum Discussion Paper, Hanns Seidel Foundation Kenya
<http://www.hss.or.ke/documents/Piracy.pdf>
(5.6.2009)
- Plaut, Martin (2008): Pirates 'working with Islamists', BBC News Online, 19.11.2008
<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/7737375.stm>
(27.4.2009)
- Raymond, Catherine (2005): Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues and Responses. Institute of Defense and Strategic Studies, Working Paper Nr. 89
<http://se1.isn.ch/serviceengine/FileContent?serviceI>
- [D=ISN&fileid=A89F916A-F798-8B74-1081-B6BF9E902BB7&lng=en](#) (5.6.2009)
- Santos, Eduardo (2006): Piracy and Armed Robbery against Ships in the Philippines, in: Ong-Webb, Graham (Hrsg.): Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, IAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IAS / ISEAS, S. 37-51
- Sato, Yoichiro (2007): Southeast Asian Receptiveness to Japanese Maritime Security Cooperation. Asia-Pacific Centre for Security Studies
<http://www.apcss.org/Publications/Maritime%20security%20cooperation%20Japan-SE%20Asia%20Sato.pdf> (28.4.2009)
- Shie, Tamara (2006): Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and Progress of Intra-ASEAN Cooperation, in: Ong-Webb, Graham (Hrsg.): Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, IAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IAS / ISEAS, S. 163-189
- Young, Adam (2007): Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies, IAS / ISEAS Series in Maritime Issues and Piracy in Asia, Leiden: IAS / ISEAS

Informationsquellen im Internet

International Chamber of Commerce – Commercial Crime Services: <http://www.icc-ccs.org>

Impressum:

Die Arbeitsgemeinschaft Kriegsursachenforschung (AKUF) wurde 1978 am Institut für Politische Wissenschaft der Universität Hamburg zur empirischen und theoretischen Erforschung von Kriegsursachen ins Leben gerufen. Als Projekt „Forschenden Lernens“ beruht sie wesentlich auch auf den Forschungsleistungen von Studierenden. Durch die Herausgabe des Jahrbuchs „Das Kriegsgeschehen“ stellt die AKUF kontinuierlich aktuelle Daten zu zeitgenössischen Konflikten für Wissenschaft und Öffentlichkeit bereit.

Die **AKUF Analysen** erscheinen unregelmäßig und bieten Informationen zu einzelnen Konflikten und Themen des weltweiten Kriegs- und Konfliktgeschehens. Sie sind in elektronischer Form und als Druckversion verfügbar.

ISSN 1867-0792

Redaktion: Felix Gerdes, Stephan Hensell, Wolfgang Schreiber; Gesamtverantwortlicher der Reihe: Felix Gerdes

Kontakt: Postanschrift: AKUF, Institut für Politikwissenschaft der Universität Hamburg, Allende-Platz 1, 20146 Hamburg

E-Mail: akuf@sozialwiss.uni-hamburg.de

Web: www.akuf.de