



2.2 Piraterie

Torsten Geise/Patricia Schneider*



Piraterie vor Somalia als sicherheitspolitische Herausforderung

Die Gewässer am Horn von Afrika zählen seit Jahren zu den unsichersten Seegebieten der Welt. Nirgendwo sonst durchqueren die heutigen Seehandelsflüsse ein in der Intensität der Gefahren feindlicheres Terrain, prallt die Globalisierung von Handels- und Wirtschaftsinteressen derart heftig mit den Folgen lokalen Staatsversagens zusammen. Der UN-Sicherheitsrat hat sich des Sachverhalts angenommen. Viele der Handel betreibenden Staaten haben Kriegsschiffe entsandt. Der langfristige Erfolg eines solchen Vorgehens muss sich erst noch erweisen, liegen die weiter reichenden Ursachen doch nicht auf See, sondern an Land.

„Somalia“: Die lang vergessene Krise

Somalia wird in der Literatur gemeinhin unter dem Schlagwort eines *failed state* diskutiert. Schon zu Zeiten des Diktators Siad Barre war die politische Lage im Land alles andere als unproblematisch. Seit seinem Sturz im Jahr 1991 hat sich die Situation in Somalia in vielerlei Hinsicht verschärft: Es herrschen Krieg, Gewalt, Zerstörung, Hunger und Armut. Die Loyalitäten der Menschen gelten Clanstrukturen und der radikalere Islamismus gewinnt an Kraft. Der international anerkannten Regierung fehlt es an Einfluss. Es ist niemand in Sicht, der das Land von innen zu stabilisieren vermag. Der frühere Staat Somalia ist heute de facto ein *Nichtstaat*, dessen geostrategische Lage ihn zu etwas Besonderem macht: Sein Scheitern strahlt aus, nicht nur an Land, sondern auch seewärts – und erst durch die Folgen der Piraterie ist die internationale Gemeinschaft aus ihrer Lethargie gegenüber der somalischen Krise erwacht.

Als nach Verhandlungen zwischen einigen der verfeindeten Gruppen – unter Ausschluss der Islamisten – 2004 das *Transitional Federal Government* (TFG) gebildet wurde, geschah lange Zeit viel zu wenig, um dieses Gremium zu unterstützen. Das TFG gilt als schwach, korrupt und in sich zerstritten. Sein Einfluss und seine Kontrolle gelten als allenfalls vage und brüchig. Es verfügt nicht über die Mittel, um das Machtvakuum zu füllen. Insbesondere war es nicht in der Lage, im Konflikt gegen die islamistischen Kräfte der *Union of Islamic Courts* (UIC) zu bestehen, die vom Süden her nach Zentralsomalia zu drängen begannen, um bald schon die frühere Hauptstadt Mogadischu und weite Teile des umliegenden Kernlands zu kontrollieren.

Die Piraterie vor Somalias Küsten ist ein Auswuchs der verfahrenen Lage an Land. Die „Friedensprozesse“ haben das Land nicht befriedet. Auch nach der Einbindung der moderateren UIC-Kräfte in das TFG bleibt die Situation in Somalia angespannt. Die al-Shabaab-Milizen streben von ihrer Basis im Süden nach der Ausweitung des von ihnen kontrollierten Gebiets. Erfolgreich waren sie in 2007 und 2008 unter anderem in Gegenden südlich der Provinz Puntland, die bis vor Kurzem noch als „regierungsnah“ eingestuft worden sind. Gemeinsam mit dem ans autonome Somaliland grenzenden Puntland im Nordosten sind diese Regionen Somalias „Piratengebiet“. Allerdings sind Islamisten bisher eher als Gegner denn als Verbündete der Piraten aufgetreten. Piraterie verstößt prinzipiell gegen den islamischen Glauben und islamisches Recht.¹

* Dr. Patricia Schneider ist wissenschaftliche Referentin am IFSH, Kontakt: schneider@ifsh.de. Dipl.-Pol., MPS, Torsten Geise ist Doktorand und wissenschaftlicher Mitarbeiter am IFSH. Im Rahmen des Zentrums für Europäische Friedens- und Sicherheitsstudien befasst er sich mit Fragen der globalen See- und Seehandelssicherheit.

1 Zur Ironie der Entwicklungen zählt, dass der Macht- und Einflussgewinn der UIC vor 2006 mit einem zwischenzeitlichen Rückgang der Piraterie vor den Küsten Somalias verbunden war. Erst nachdem die UIC militärisch besiegt und in ihrer „Autorität“ zurückgedrängt worden war, verlor auch das Steuerungspotenzial des islamischen Rechts an Bedeutung und stieg die Piraterie in den regionalen Gewässern abermals an.



Piraterie vor Somalia: Einflussfaktoren

Die Verbreitung der Piraterie vor Somalia geht nicht ausschließlich auf innersomalische Faktoren zurück. Zwar sind wesentliche Problemdimensionen direkt mit der Situation in Somalia verbunden, doch rücken neben den lokalen Folgen der dortigen Krise auch Fehler der internationalen Gemeinschaft in den Blick.

Erstens: *Verbrechen wie die heutige Piraterie verbreiten sich dort, wo ein Staat nicht willens oder in der Lage ist, seine Kontroll-, Ordnungs- und Sicherheitsfunktionen nach innen und nach außen zu erfüllen.* Blickt man nicht nur auf Somalia, wird schnell deutlich, dass sich die Piraterie auf den südlichen Teil der Welt konzentriert.² Viele betroffene Seegebiete grenzen an schwache Staaten, Somalia ist der *worst case* staatlicher Prekarität. Anders als etwa die südostasiatischen Staaten verfügt Somalia über keine funktionierenden staatlichen Institutionen. Diplomatischer Druck und/oder die Stärkung maritimer Ordnungspräsenzen bilden kurzfristig mithin keine realistischen Handlungsoptionen. Während es den Staaten Südostasiens heute in weiten Teilen gelungen ist, ihre Seeordnungskräfte zu stärken und deren Vorgehen zu koordinieren, gilt mit Blick auf Somalia, dass Vergleichbares im Land nicht zu finden ist – es fehlt die Basis, um den Schutz und die Überwachung der lokalen Seewege zu intensivieren. Der „Staat“ Somalia verfügt über keine Küstenwache. Auch ist es der schwachen Regierung nicht möglich, von Land her gegen die Piraterie vorzugehen. „Strafverfolgung“ – nicht nur von Piraten – ist weniger Praxis als ein mit Blick auf die fernere Zukunft anzustrebendes Ziel.

Zweitens: *Piraterie ist zuvorderst ein Verbrechen, das auf persönliche Bereicherung abzielt.* Was sich anfänglich als „Gelegenheitspiraterie“ aus primär individuellen Notlagen entwickelt, wird bei anhaltender Armut und Straflosigkeit schon bald zu einer Form des organisierten Gewaltverbrechens auf See. Die Piraterie vor Somalia hat ihr Frühstadium schon lange überschritten. Sie ist über Grenzen, wenn nicht gar Kontinente hinweg strukturiert. Die Hintermänner und Auftraggeber bleiben beflissen in Deckung. Für die schmutzige Arbeit auf See werden „Glücksritter“ rekrutiert. Der vor Ort verbleibende „Erlös“ sorgt für Loyalitäten. Er besteht nur aus einem Teil des gewaltsam erpressten „Gewinns“. So lassen sich Basen schaffen und Rückzugsräume etablieren. Die Korruption der lokalen Führer stellt überdies sicher, dass diese nach aller Voraussicht nicht in das Treiben intervenieren.

Neben der Abwesenheit staatlicher Institutionen ist mithin auch die desaströse Wirtschaftslage im Land ein Faktor, der als maßgeblich für die Verbreitung der Piraterie vor Somalia herausgestellt werden kann. Transparency International spricht von Somalia als einem der ärmsten und korruptesten Räume der Welt. Die Wirtschaft des Landes liegt seit vielen Jahren am Boden und ist weitgehend der Logik zeitgenössischer „Bürgerkriegsökonomien“ unterstellt. Zugleich hat die humanitäre Not, verstärkt auch durch Dürren, in Somalia vielerorts ein katastrophales Ausmaß erreicht.

Drittens: *Die internationale Staatengemeinschaft hat die Verbreitung der Piraterie in ihren Ursprüngen mit provoziert und durch ihr Verhalten eine Basis dafür geschaffen, die Piraterie im Selbstbild vieler somalischer Küstenbewohner als einen vertretbaren Akt der Notwehr und des Selbstschutzes gegenüber externen Verletzungen ihrer Rechte zu sehen.* In ihrer frühen Phase, etwa ab Mitte der 1990er Jahre, war die Piraterie vor Somalia nicht zuletzt ein Reflex auf das, was mit einigem Recht als „decades of (...) illegal fishing and dumping of toxic waste in Somali waters“ kritisiert worden ist (zit. nach EU Observer: 21.04.2009). Vor allem europäische Fischereiflotten haben sich jahrelang an den Thunfischbeständen bereichert und den somalischen Küstenbewohnern ihre Lebensgrundlagen weggefischt. Dass die Industriestaaten darüber hinaus in großem Umfang Giftmüll in somalischen Gewässern entsorgt haben, vertiefte das Gefühl, ungerecht behandelt zu werden noch. Es mangelte keinesfalls an Protesten, geschehen ist allerdings nichts – weshalb die Piraterie vor Somalia heute gewiss eine andere, ihre Rechtfertigung jedoch dieselbe geblieben ist.

2 Vor allem auf Afrika, den Indischen Subkontinent und Südostasien; vereinzelte Zwischenfälle wurden und werden auch für die Karibik und Südamerika registriert (vgl. IMB 2007, 2008, 2009).



Die Angriffe der Piraten richten sich kaum mehr gegen die Trawler, die inzwischen auf andere Seegebiete ausgewichen sind. Dafür werden Luxusyachten, Stück- und Massengutfrachter, Containerschiffe, Öl- und Gastanker attackiert und sind auch Kreuzfahrtschiffe, die den Golf von Aden durchqueren, wiederholt ins Visier der Piratenbanden gerückt, die nicht mehr einfach nur rauben, was die Gelegenheit ihnen bietet, sondern Schiffe und Besatzungen zu Lösegeldzwecken entführen. Dabei präsentieren sich Teile des Bandengewerbes als *Somali National Volunteer Coast Guard*. Die Staatengemeinschaft, beklagen sie, messe noch immer mit zweierlei Maß. Ihnen ginge es darum, so behaupten sie, den Schaden zu kompensieren, den die Kombination von Raubfischerei und Entsorgung giftigen Abfalls innerhalb der Ausschließlichen Wirtschaftszone Somalias für die heimischen Fischer und Küstenbewohner verursacht hat.

Und viertens: *Die Fokussierung der Staatengemeinschaft auf die Bedrohung des Terrorismus spätestens seit 2001 hat dazu geführt, die Verschärfung der Piraterie in den regionalen Gewässern als eine nachrangige Herausforderung anzusehen.* Maßnahmen internationaler Akteure, soweit sie überhaupt ergriffen wurden, zielten in erster Linie auf die Terrorbekämpfung ab, wobei bereits die Regierung von US-Präsident Bill Clinton den Süden Somalias als einen Rückzugsraum der al-Qaida-Operateure hinter den Anschlägen auf die US-amerikanischen Botschaftsgebäude in Kenia und Tansania 1998 wahrgenommen hat. Nach „9/11“ hat sich dieses Wahrnehmungsmuster verstetigt. Es war leitend für das Vorgehen der US-Regierung George W. Bushs. 2007 gerieten islamistische Stellungen in den Südpfeilen Somalias wiederholt unter massiven US-Raketenbeschuss.

Doch auch auf See wurde die westliche Staatengemeinschaft unter Führung der USA militärisch gegen den Terrorismus aktiv. Im Rahmen der nach „9/11“ beschlossenen *Operation Enduring Freedom* (OEF) wurden die regionalen Gewässer von Kriegsschiffen patrouilliert, deren Auftrag darin bestand, die Logistik des Terrorismus empfindlich zu schwächen und als Abschreckung gegenüber Anschlägen auf den Seehandel zu fungieren.

Obwohl seither OEF-Schiffe im Seegebiet patrouillierten, entwickelte es sich zum Hauptaktionsraum der Piraterie. Ein Mandat auch zu ihrer Bekämpfung wurde lange bewusst vermieden und erst diskutiert, als sich die Situation vor Somalia sukzessive verschärfte und im Jahr 2008 schließlich außer Kontrolle geriet.

Eskalation und Reaktionen

Seit etwa 2005 nahm die Gefahrenlage vor Afrika neue Ausmaße an: Somalia wurde zum *Hot Spot* an den ostafrikanischen Küsten – Nigeria zu seinem westafrikanischen Pendant.³ 2005 hielten somalische Piraten über Wochen einen Frachter in ihrer Hand, der sich im Auftrag des *World Food Programme* (WFP) der Vereinten Nationen mit Hilfsgütern auf dem Weg nach Somalia befand. Im selben Jahr wurde ein Kreuzfahrtschiff angegriffen. Die *Seaborne Spirit* fuhr weit vor den Küsten, sie entkam unter Beschuss. Die Beispiele zeigen, dass man spätestens seit 2005 mit Blick auf Somalia mit weiteren Verschärfungen rechnen musste und muss. 2006 wurden „nur“ sechs, 2007 dann schon ein Dutzend, in 2008 insgesamt 42 und 2009 – trotz der militärischen Sicherungsmissionen – gar 49 Schiffe entführt. Allein 46 Entführungen fanden 2009 im Golf von Aden und in somalischen Gewässern statt. Insgesamt haben somalische Piraten 2009 196 gemeldete Angriffe durchgeführt. Waren es 2007 lediglich 44 Attacken gewesen steigerte sich die Zahl der Angriffe in 2008 bereits erheblich auf 111. Vor allem im Golf von Aden hat sich die Lage dramatisch verschärft: Nach „nur“ 13 Übergriffen 2007 wurden für 2008 92 Fälle notiert und steigerte sich die Zahl der Übergriffe im Jahr 2009 auf 116 Fälle⁴. Betroffen hiervon waren in erster Linie Seehandelsschiffe. Auch Schiffe des WFP gerieten wiederholt ins Visier.

3 Resultiert die Brisanz der Situation vor Somalia aus der Bedeutung des Golfs von Aden für das globale Handelssystem, sind mit Blick auf Nigeria (und Westafrika insgesamt) primär die Ölindustrie und ihre Förderinteressen betroffen. Auch hier lässt sich für die zurückliegenden Jahre eine Verschärfung (inklusive erster Entführungen) feststellen. Überdies wurden vereinzelte Übergriffe und Akte der Sabotage gegen in Küstennähe gelegene Ölförderplattformen verübt.

4 Zahlen aus: ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships – annual report: 1 January - 31, December 2009.



Das Interesse der Staatengemeinschaft nahm deutlich zu. Der UN-Sicherheitsrat hat in verschiedenen Resolutionen dazu aufgerufen, alles für den Schutz der Seewege vor Somalia und zur Sicherung der humanitären Hilfslieferungen zu tun. Mit den Resolutionen 1814, 1816, 1838 und 1846 legte das höchste Sicherheitsgremium der internationalen Gemeinschaft die Basis für die Androhung und Anwendung militärischer Gewalt. Noch 2007 war im System der Vereinten Nationen vor allem die *International Maritime Organization* (IMO) mit der Problematik befasst. 2008 hat sie Eingang in die höchsten UN-Hierarchien gefunden: Die Lethargie hatte ein Ende, „Somalia“ erhielt seinen Platz in den Medien und politischen Arenen. Als Folge haben zahlreiche Staaten Seeordnungskräfte entsandt. Darunter sind China, Indien, Malaysia, Japan und Russland. Die USA haben die Zahl ihrer Kriegsschiffe in der Region erhöht. Die NATO beteiligt sich mit der *Operation Allied Protector*,⁵ die EU ist mit der *Operation Atalanta* aktiv.⁶

Wirkungen und Planspiele

Die Erfolge der Militäreinsätze blieben in ihrer Wirkung punktuell: Piratenschiffe wurden versenkt, Angreifer konnten abgeschreckt werden, Täter wurden verhaftet und ihre Waffen sichergestellt. Unter dem Strich allerdings bleibt deutlich: Somalia bleibt auch trotz der kurzfristigen Erfolge der militärischen Operationen vor der Küste längerfristig ein Quell immer neuer An- und Übergriffe auf Schiffe. Beobachter führen hierfür verschiedene Gründe ins Feld. Sie nennen die Weite des Raums und die Knappheit verfügbarer Mittel, die Vielfalt der Ziele und die Notwendigkeit, zügig zu intervenieren.⁷ Haben Piraten ihr Zielschiff gekapert, erübrigt sich fast jedes Handeln, ist man nicht willens, Leib und Leben der Besatzungen zu riskieren. Darüber hinaus sind die Piraten selbst im Vorgehen äußerst flexibel: Technisch gut ausgestattet, wissen sie meist genau, wo sich die Kriegsschiffe der Gegenseite befinden und weichen entsprechend in andere Operationsgebiete aus. Auch ihre Taktiken wurden angepasst und verfeinert. Mutterschiffe fahren mit kleineren Angriffsbooten hinaus. Satellitennavigation hilft ihnen, die Zielschiffe zu orten. Es wird schneller und häufiger geschossen – und dies gilt durchaus für beide Seiten. Das Konfliktgeschehen verschärft sich. Die Kampfzone weitet sich aus. Ende April 2009 befanden sich 17 Schiffe in der Hand von Piraten. Eine weitere Eskalationsstufe wurde im selben Monat erreicht: der Fall der *Maersk Alabama*, die Befreiung von Kapitän Philipps, der Einsatz von Scharfschützen und im Gegenzug die Ankündigung von Racheakten seitens der Piraten.⁸ Es droht eine Militarisierung des Konfliktaustrags – und mit ihr gewinnen auch Pläne zur Intensivierung des Vorgehens der Staatengemeinschaft gegen die Piraterie vor Somalia schrittweise an Gestalt.

In dem Maße nämlich, in dem die Piraterie vor Somalia den versammelten Seestreitkräften ihre Wirkungsgrenzen aufzeigt, mehren sich die Debatten um ein resoluteres Handeln, machen die Planer selbst vor der Möglichkeit von Landeinsätzen nicht halt. Sollte auch ein robusteres Vorgehen auf See nicht zur gewünschten Stabilisierung der Sicherheitslage führen, sei es erforderlich, die Piraten in ihren Schlupfwinkeln anzugreifen und direkt unter Einsatz militärischer Mittel in die verworrene Situation vor Ort zu intervenieren. Als mögliche Angriffsziele gelten Eyl oder Harardhere, Hobyo und einige andere Orte, vor deren Strand die von Piraten entführten Schiffe heute vor Anker liegen. Es scheint, als gewannen entsprechende Planspiele an Relevanz. Anfangs primär von den Präsidenten Bush und Medwedew vorgeschlagen,⁹ zieht auch die Regierung Obama die Mög-

5 *Operation Allied Protector* ist seit März 2009 vor Somalia präsent. Sie folgt ihrem Vorläufer *Operation Allied Provider* (Oktober bis Dezember 2008). Letztere wurde von der EU-Mission abgelöst.

6 *Atalanta* wurde im November 2008 vom Europäischen Rat beschlossen und noch im Dezember desselben Jahres als erste maritime Mission im Rahmen der ESVP in ihr Einsatzgebiet entsandt. Zuvor hatte eine *Naval Coordination Cell* (NAVCO) den Beitrag der EU-Mitgliedstaaten koordiniert.

7 Der zuständige US-Vizeadmiral William Gortney etwa beklagt, dass die multinationalen Verbände für einen ausreichenden Schutz der Handelsschifffahrt vor Somalia bei Weitem nicht gut genug ausgestattet seien (Vgl. FAZ-Net 13.04.2009). Ähnlich äußert sich etwa Winfried Nachtwei (Bündnis 90/Die Grünen), der zugleich auf das Problem der Reaktionszeiten verweist (vgl. Nachtwei 2008).

8 Auf die Frage nach den Folgen der gewaltsamen Geiselnbefreiung durch die USA gab Vizeadmiral William Gortney bekannt, es bestünden keinerlei Zweifel, dass derlei Schritte zu einer Verschärfung der Situation beitragen können (vgl. ZEIT Online 13.04.2009).

9 Der auf dem APEC-Gipfel in Lima im November 2008 erarbeitete gemeinsame Vorschlag der Präsidenten der USA und Russlands bildet die Grundlage der UN-Sicherheitsratsresolution 1851 (2008).



lichkeit in Betracht, mit allen nur denkbaren Mitteln gegen die Landbasen vorzugehen – einschließlich der Anwendung militärischer Macht.¹⁰

Gefahrenszenarien

Bedenkt man die Komplexität der innersomalischen Krise, liegen die Risiken und Gefahren der Umsetzung entsprechender Planspiele auf der Hand.

Erstens: Jede Landintervention – und vielleicht auch jede Verschärfung des militärischen Vorgehens gegen die Piraterie auf See – birgt die Gefahr, die bislang als relativ gut und stabil beschriebene Lage der momentan etwa 300 Geiseln auf den entführten Schiffen zu verschlechtern.

Zweitens: Bislang gelten Islamismus und Piraterie als zwei in Somalia getrennt zu betrachtende Risikolagen. Es ist nicht auszuschließen, dass sich diese Trennung durch die infrage stehenden Pläne sukzessive verwischt und sich beide künftig stärker als bisher füreinander öffnen, um in der Abwehr der „Invasoren“ miteinander zu kooperieren.¹¹

Drittens: Beschleunigt durch die erwartbaren „Kollateralschäden“ liefern die intervenierenden Mächte Gefahr, sich abermals in Verwicklungen wiederzufinden, die keine von ihnen zu steuern oder zu kontrollieren vermag.

Und schließlich viertens: Es besteht die reale Gefahr, die Sicherheitslage auf See weiter zu verschärfen und sowohl die Kriegsschiffe als auch den seewärtigen Handel in ein gänzlich neues Gefährdungsniveau hineinzumanövrieren.

Was tun?

Zwar liegt die Lösung des Problems nicht auf dem Wasser, Landinterventionen sind jedoch ein extrem gefährlicher Weg. Über welche Alternativen verfügt die Staatengemeinschaft, um die Situation vor Somalia wirksam zu stabilisieren?

Längerfristige Orientierung. Ein erster Schritt bestünde zunächst darin, den Zeit- und Erwartungsrahmen dadurch zu entzerren, dass man künftig nicht länger mit lediglich kurzfristigen Erfolgen, sondern längerfristigen Verpflichtungen kalkuliert. Für den Seehandel hätte ein solcher Schritt freilich zur Folge, dass er auch weiterhin mit gewaltsamen Störungen rechnen muss. Doch scheint dies auch unter den jetzigen Bedingungen nicht sehr viel anders. Es geht um die Frage, ob man bereit ist, mit der Piraterie vor Somalia zu leben oder ob man einen Zustand von „Piraterie plus“ riskieren will?

Entwicklung einer politischen Strategie. In der so gewonnenen Zeit ließen sich Strategien entwickeln, die es der Staatengemeinschaft erlauben, ihr Vorgehen grundlegend zu ändern und ihr bislang primär militärisches Handeln stärker als bisher auch mit politischen Perspektiven zu kombinieren. Die Lösung des Problems liegt im Land – sie ist politisch. Sie liegt darin, den „Staat“ Somalia wirksam zu stabilisieren.

Bearbeitung der Kernprobleme. Erst auf der Basis einer solchen Neuorientierung der internationalen Politik gegenüber Somalia wird es dann möglich sein, jene Kernprobleme zu bearbeiten, die Somalia und seine Menschen schon seit so vielen Jahren plagen und unter denen auch die dortige Piraterie floriert. Hierfür sind ein umfassendes Konzept und erhebliche Anstrengungen notwendig. Dazu gehören vorrangig entwicklungspolitische, aber auch Maßnahmen zum Aufbau eines somalischen Sicherheitssektors. Der Aufbau somalischer Sicherheitsinstitutionen wird jedoch scheitern,

10 Zugleich erklärte Obama, Somalia müsse selbst für seine Seesicherheit sorgen und es sei seine Absicht, das TFG dabei zu unterstützen.

11 Es gibt schon heute erste Anzeichen einer Kooperation „zwischen den clanübergreifend vorgehenden Piraten und den militanten Islamisten der al-Shabaab“ gibt. Zwar ist deren Verlässlichkeit nicht eindeutig zu überprüfen, doch soll es um Schutzgeld, Waffenlieferungen aus Eritrea und militärisches Training für die Piraten gehen (vgl. FAZ-Net 02.05.2009). Zugleich mehren sich Meldungen, nach denen die Islamisten den Erfolg der Piraten feiern und sich – zumindest auf der verbalen Ebene – mit ihnen solidarisieren (vgl. ZEIT Online 13.04.2009).



wenn es kein legitimes politisches Machtzentrum gibt und die ökonomische und humanitäre Lage der Menschen nicht sichtbar verbessert wird.

Stärkung und Wahrung der Legitimität. Ein umfassendes Vorgehen ist nicht nur sicherheitspolitisch dringend geboten. Es würde auch die Glaubwürdigkeit der externen Akteure erhöhen, die bisher nur im kurzfristig verstandenen Eigeninteresse gegen die Piraterie vor Somalias Küsten vorgehen. Die Frage der Glaubwürdigkeit ist keinesfalls nachrangig. Es geht darum, das eigene Handeln wirksam zu legitimieren. Auch in Somalia gilt es, „Herzen und Köpfe zu gewinnen“. Nur so lässt sich ein mittelfristig verlässlicher Fortschritt in der Verminderung der Piraterie erzielen. Der erste Kritikpunkt betrifft den Umstand, dass während die internationale Staatengemeinschaft relativ schnell bereit war, mit militärischen Mitteln gegen die Piraterie vor Somalia vorzugehen, nie auch nur ansatzweise vergleichbare Initiativen entstanden, um mit der humanitären Not und der weit verbreiteten Armut auch die Perspektivlosigkeit im Land zu reduzieren. Der zweite Kritikpunkt zielt im Kern in dieselbe Richtung: Die Staatengemeinschaft legt unterschiedliche Maßstäbe an. Sie geißelt die Piraterie gegen die globale Handelsschifffahrt – ihren auch externen Dimensionen gegenüber herrscht Ignoranz! So kommt es, dass Staaten, deren Hochseefischereiflotten noch bis vor Kurzem rechtswidrig vor Somalia gefischt haben, nunmehr – mandatiert durch den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen – Kriegsschiffe entsenden, um den dortigen Seeraum zu patrouillieren. Folglich besteht seitens vieler somalischer Küstenbewohner zu Recht ein erhebliches Maß an Skepsis gegenüber der Staatengemeinschaft und sie verstehen deren Vorgehen als Ausdruck eines fehlenden moralischen Bewusstseins gegenüber den somalischen Herausforderungen. Die Piraterie verfügt über Rückhalt entlang den Küsten. Sie spült immerhin etwas Geld in einen vergessenen Teil der Welt, dem es ohne die Piraterie wirtschaftlich besser gehen muss als mit ihr.

Fazit

Es gibt keine kurzfristige Lösung für „Somalia“. Ordnung und Stabilität sind als Fernziele zu verstehen. Wer aufgrund kurzfristiger Erwartungen scheinbare Lösungen über das Knie bricht, läuft Gefahr, sich in den Realitäten des Staatszerfalls zu verlieren und durch sein Handeln eine weitere, vielleicht folgenschwere Verschlimmerung der Situation in und vor Somalia zu provozieren. Wer aber längerfristig planen will, der sollte begreifen: längerfristig bedeutet „über eine sich stetig verlängernde Zeit“. Ein solches Vorgehen ist nach aller Voraussicht mit Rückschlägen verbunden. *Ist die internationale Gemeinschaft bereit, die benötigten Mittel und die Geduld für ein langfristiges Engagement aufzubringen?* Anderenfalls wäre ein erneutes Scheitern vorprogrammiert.

Der Umgang mit dem Problem der Piraterie offenbart sich als ein Dilemma. Es bewegt sich im *Spannungsfeld zwischen Kurz- und Langfristigkeit*. Handel und internationale Öffentlichkeit verlangen nach kurzfristigen Erfolgen. Wirklich nachhaltige Fortschritte brauchen jedoch ihre Zeit. Erfolgversprechende Strategien sind komplex, wirkungslos und teuer. Schon kleinere Fehleinschätzungen können zu schweren Verwerfungen führen. Dabei müssen *Staats- und Institutionenaufbau* den lokalen Bedürfnissen entsprechen, dürfen Unkenntnis, Vorbehalte oder verzerrte Wahrnehmungsmuster weder die Verhandlungsbereitschaft der internationalen Gemeinschaft hemmen noch die Auswahl ihrer Verhandlungspartner dominieren. Gefragt ist ein längerfristig-pragmatischer Lösungsansatz. Dogmatisches und kurzsichtiges Vorgehen sind Hemmnisse auf dem Weg zu einer politischen, legitimen und letztlich auch tragfähigen Lösung für das somalische Seesicherheitsproblem.