

Moderne Piraterie vor Ostafrika

Vorwissenschaftliche Arbeit verfasst von

Tobias Purschke

Klasse 8B

Betreuer: Dr. Roland Kadan

Februar 2021

BG13 Fichtnergasse

1130 Wien, Fichtnergasse 15

Abstract

Diese vorwissenschaftliche Arbeit hat es sich zum Ziel gesetzt, die moderne Piraterie am Horn von Afrika genauer zu betrachten und zu analysieren. Im ersten Teil beschreibt die Arbeit zwei historische Abschnitte, die für die Piraterie besonders relevant waren. Ein besonderes Augenmaß gilt dabei der Zeit der Römer. Anschließend gibt die Arbeit einen Überblick über drei Fälle des aktuellen Jahrhunderts, in denen somalische Piraten ein Schiff erfolgreich eroberten. Auch der weitere Verlauf und die Folgen dieses Angriffes werden beleuchtet. Im dritten Teil werden Gründe dargestellt, die für die Piraterie verantwortlich sein könnten. Insbesondere wird dabei die politische und wirtschaftliche Situation in Somalia analysiert, andere Faktoren werden auch nicht außer Acht gelassen. Im vierten und letzten Kapitel werden einige Gegenmaßnahmen betrachtet und deren Erfolg analysiert. Besonders geht die Arbeit dabei auf Operation Atalanta, eine Mission der EU, sowie auf den Einsatz von privaten Sicherheitskräften ein. Im Schlusskapitel werden alle gesammelten Informationen zusammengefasst und präsentiert, eine eventuelle Erkenntnis wird aufgezeigt.

Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG	4
2.	PIRATERIE IN DER GESCHICHTE	5
2.1.	Piraterie im römischen Reich	5
2.2.	Seeräuber im Auftrag der Krone	7
3.	PROMINENTE FÄLLE SEIT 2000	10
3.1.	Die Entführung der <i>Le Ponant</i> (2008)	10
3.2.	Der Angriff auf die <i>Maersk Alabama</i> (2009)	11
3.3.	Der Überfall auf die <i>Taipan</i> (2010)	14
4.	HINTERGRÜNDE UND URSACHEN	16
4.1.	Politische Situation in Somalia	16
4.2.	Wirtschaftliche Lage in Somalia	18
4.3.	Sonstige Gründe	20
5.	LÖSUNGSANSÄTZE UND GEGENMAßNAHMEN	22
5.1.	Operation Atalanta	22
5.2.	Private Sicherheitskräfte	24
5.3.	Sonstige Maßnahmen	25
6.	SCHLUSS	29
	LITERATURVERZEICHNIS	30
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	33

1. Einleitung

In dieser vorwissenschaftlichen Arbeit geht es um die moderne Piraterie am Horn von Afrika, die nach wie vor ein präsentisches Thema ist. Obwohl die meisten beim Wort Seeräuberei eher an die Vergangenheit und an Holzschiffe mit Piratenflaggen am Mast denken, ist die Piraterie immer noch ein fester Bestandteil des Lebens vieler Menschen.

Diese Arbeit versucht, drei Fragen zu beantworten. Erstens: Wer sind die Täter? Gibt es einen Zusammenhang zwischen den Menschen, die der Piraterie verfallen, insbesondere auch geschichtsübergreifend? Zweitens: Warum ist die Piraterie gerade am Horn von Afrika ein Problem? Welche sozialen, wirtschaftlichen oder geschichtlichen Aspekte haben dazu geführt, dass gerade Somalia als Hochburg moderner Piraten gilt? Drittens: Wie kann man Piraterie bekämpfen? Welche Maßnahmen gab es, auch in der Geschichte, um effektiv gegen Seeräuber vorzugehen?

Diese vorwissenschaftliche Arbeit gliedert sich in 4 Kapitel. Zuerst gibt die Arbeit einen kurzen Überblick über die historische Entwicklung von Piraterie. Insbesondere zwei Epochen werden genau betrachtet. Anschließend zeigt die Arbeit drei Fälle der Neuzeit auf und versucht, eventuelle Gemeinsamkeiten oder Unterschiede zu finden. Drittens versucht die Arbeit, die Gründe für Piraterie zu finden. Ein wesentlicher Punkt ist die Klärung der Frage, warum die Seeräuberei gerade am Horn von Afrika floriert. Abschließend zielt die Arbeit auf die Beantwortung der dritten Leitfrage ab. Es werden einige Gegenmaßnahmen und ihren Erfolg betrachtet.

Zur Beantwortung der drei Leitfragen benutzt die Arbeit Bücher und Internetquellen.

2. Piraterie in der Geschichte

2.1. Piraterie im römischen Reich

Im ersten Jahrhundert vor Christus waren Seeräuber im adriatischen Meer ein Problem, das sehr oft auf der Tagesordnung von Handelsschiffen stand. Durch Funde von römischen Schiffwracks wurde herausgefunden, was die wertvollen Gegenstände waren, die per Boot transportiert wurden und die die Piraten anlockten: Seide, Marmor, Schmuck. Auf der Insel Delos gab es sogar einen Großmarkt für gestohlene Güter. Auch Entführungen waren nichts Ungewöhnliches.¹

Dieses Schicksal wurde auch einem der wohl bekanntesten Römer überhaupt zuteil: Gaius Julius Caesar, Konsul und später Diktator des römischen Reiches. Als junger Mann verstand er sich aufgrund seiner Familie nicht besonders gut mit Sulla, der damals einer der mächtigsten Männer der Stadt war. Deshalb unternahm er, um den Gefahren in Rom nicht ausgesetzt zu sein, oft lange Reisen, unter anderem an die türkische Westküste, um dort zu arbeiten. Auf einer Fahrt nach Rhodos wurde sein Schiff von Piraten gekapert, Caesar gefangen genommen und auf die heute unbewohnte Insel Farmakonisi gebracht. Als Lösegeld forderten die Seeräuber 20 Talente Silber, was bereits eine Menge Geld war. Zum besseren Verständnis: Ein normales Segelschiff kostete ungefähr ein Talent. Caesar allerdings fühlte sich von der seiner Meinung nach viel zu geringen Summe beleidigt, und verlangte, für einen Mann seines Standes mindestens 50 Talente zu verlangen. 38 Tage später wurde das geforderte Lösegeld von seinen Freunden bezahlt, Caesar befreit und in den nächsten Hafen gebracht. Dort heuerte er eine große Flotte und Soldaten an und steuerte geradewegs auf die Insel zu, auf der er eingesperrt war. Die Piraten hatten keine Chance und wurden gefangen genommen. Wie Caesar ihnen während seiner Gefangenschaft mehrmals angedroht hatte, ließ er alle Piraten einsperren und später kreuzigen.²

Verantwortlich für diesen Zwischenfall war der Piratenbund der Kilikier. Dieser machte das Mittelmeer auch sonst unsicher. Es war neben den Sklavenaufständen einer der

¹ Vgl. Seewald, Berthold, Die WELT vom 26.04.2016, <https://www.welt.de/geschichte/article154748460/Wie-Piraten-die-Roemische-Republik-ruinierten.html>, 13.01.2021

² Vgl. Zerjadtke, Michael, Focus Online vom 15.12.2015, https://www.focus.de/wissen/experten/zerjadtke/grausame-rache-caesar-und-die-piraten_id_4519042.html, 14.01.2021

wenigen Organisationen, die dem Römischen Reich ernsthaft schaden. Die Kilikier bildeten sich, nachdem Rom viele Völker zerschlagen hatte und deren politische Systeme ausgesetzt hatte. Kilikien, das gegenüber Zypern an der Südküste der heutigen Türkei liegt, war durch die felsige Küste und die zahlreichen Höhlen, Inseln und Buchten ideal als Piratenversteck geeignet. Bis zum Jahr 100 vor Christus hatten die Kilikier ein System von befestigten Häfen, Stützpunkten und Verstecken aufgebaut, welches durch die prominente Position auf der Steilküste praktisch uneinnehmbar war.

102 vor Christus mobilisierten die Römer erstmals eine große Flotte, um die Piraten zu bekämpfen. In einer Seeschlacht mussten die Kilikier eine Niederlage einstecken, woraufhin die Piratenübergriffe in der Region für eine kurze Zeitspanne weniger wurden. Diese Ruhe vor dem Sturm hielt allerdings nicht sehr lange. Schon bald verzeichneten die Kilikier wieder Erfolge, auch ihre Flotte wuchs an. Kommandiert wurden sie mittlerweile von Strategen, sie beschränkten sich nicht mehr auf einzelne Handelsschiffe. Belagerungen von befestigten Städten oder Angriffe auf eine ganze Flotte waren keine Seltenheit. Heutzutage weiß man, dass die Kilikier im östlichen Mittelmeer ungefähr 400 Städte überfielen.³

Im Jahr 78 vor Christus erhielt Prokonsul Publius Servilius Vatia die Mission, eine Flotte zur Bekämpfung der Kilikier aufzustellen. In den darauffolgenden drei Jahren konnte er einige Stützpunkte vernichten, das Problem der Piratenplage war jedoch nicht gelöst. 74 vor Christus erteilte der Senat Marcus Antonius, dem Vater des berühmten Feldherren, ein Imperium Infinitum, eine Vollmacht, die Kilikier im Mittelmeer zu bekämpfen. Es stellte das erste Mal in der Geschichte Roms dar, dass ein einzelner Feldherr eine solche Macht erhielt. Die Mission allerdings scheiterte am Geld. Marcus Antonius verfügte über zu wenig Mittel, um einen effektiven Krieg zu führen. 72 vor Christus fügten ihm die Kilikier eine schwere Niederlage zu, die mit dem Tod eines großen Teils der Römer endete.

Ein weiterer wichtiger Name in der Geschichte der Kilikier ist Gaius Verres, der Statthalter von Sizilien. Er ermöglichte es den Piraten, ihre Straftaten ohne Konsequenzen durchführen zu können, er raubte selber eine Vielzahl an Kunstgegenständen und

³ Vgl. Felkel, Alain: Operation Piratenjagd: Von der Antike bis zur Gegenwart. - Hamburg: Osburg Verlag GmbH, 2014, S. 36ff.

Schätzen. Schlussendlich allerdings wurde Verres überführt und nach Rom gebracht, um sich dort einem Gericht zu stellen. Der Ankläger war kein geringerer als Marcus Tullius Cicero, der mit diesem Fall seinen Durchbruch erlebte. Seine Reden vernichteten Verres praktisch, er verzichtete sogar auf das Ende des Prozesses. Der ehemalige Statthalter wurde verbannt und starb in Massilia.⁴

All das löste jedoch nicht das Problem. 67 vor Christus schlug der Tribun Gabinus einen Gesetzesentwurf vor, die Lex Gabinia, der den jungen Feldherren Gnaeus Pompeius Magnus mit einer Vollmacht zur Piratenbekämpfung ausstatten sollte. Seine Vollmacht sollte noch größer sein als die von Marcus Antonius, im Unterschied zu diesem sollte Pompeius nämlich auch die Möglichkeit haben, den Staatsschatz nach seinem Ermessen zu nutzen. Die Vorbereitungen fingen an. Pompeius' Armee bestand aus 120.000 Mann Infanterie und 5.000 Reitern, außerdem noch 500 Schiffen. Sein Einsatzgebiet, das Mittelmeer, wurde in 13 Gebiete aufgeteilt, in jedes wurde ein Teil der Flotte geschickt. Im Frühjahr fing einer der größten Piratenkriege der Geschichte an. Das erste Ziel von Pompeius waren die westlichen Stützpunkte im Mittelmeer, um die Getreideversorgung für Rom wiederherzustellen. Diese war nämlich davor durch die Piraten fast zur Gänze abgeschnitten worden, was ein Grund für die große Zustimmung zur Lex Gabinia war. Die römische Armee hatte es leicht. Die Kilikier gaben eine große Zahl ihrer Stützpunkte auf, ohne sich einen bedeutenden Kampf mit Pompeius zu liefern. Nach 40 Tagen war das westliche Mittelmeer frei von Piraten.

Nun war es an der Zeit, auch im Osten zu kämpfen. Dort leisteten die Piraten sogar bewaffneten Widerstand, gegen die kampferprobte Armee hatten sie jedoch keine Chance. Die Piraten kapitulierten nach einer kurzen Schlacht. Pompeius stieß nun in das Hinterland vor und eroberte viele Piratenfestungen. 49 Tage später hatte die römische Armee einen gigantischen Sieg über die Piraterie errungen.⁵

2.2. Seeräuber im Auftrag der Krone

Eine weitere wichtige Zeitepoche für die Piraterie war die Zeit der Kaperei, die vom 12. Jahrhundert bis ins 19. Jahrhundert reicht. Als Kaperei wird Seeräuberei im staatlichen

⁴ Vgl. Felkel, 2014, 47ff.

⁵ Vgl. Felkel, 2014, 49ff.

Auftrag bezeichnet, zum Beispiel, um den Gegner in einem Krieg zu schwächen. In der Regel lief das folgendermaßen ab: Ein Kapitän eines Schiffes erhielt von einer Stadt, einem Land oder einem Herrscher einen sogenannten Kaperbrief. Dieser berechtigte ihn, ohne Angst vor Strafverfolgung im Herkunftsland Jagd auf feindliche Handelsschiffe zu machen. Das Diebesgut wurde aufgeteilt, meistens blieb allerdings die überwiegende Mehrheit oder gar die gesamte Beute beim Kaperkapitän.⁶

Das wohl bekannteste Beispiel ist England unter Königin Elisabeth I. im 16. Jahrhundert. Zu dieser Zeit befand sich England in einem bewaffneten Konflikt mit Spanien, was hauptsächlich an den religiösen Differenzen lag. Königin Elisabeth stattete schließlich Sir Francis Drake und andere Kapitäne mit einem Kaperbrief aus, um spanische Handelsschiffe zu attackieren und die Armee des spanischen Königs Philipp II. zu schwächen. Drake hatte extremen Erfolg. Er eroberte zahlreiche Schiffe und tötete eine hohe Zahl an Spaniern. Allerdings beschränkte er sich nicht nur auf Schiffe: Er griff auch spanische Hafenstädte an. Beispielsweise eroberte er Cartagena, eine kleine Stadt im Südosten Spaniens. Bevor Drake wieder abzog, verlangte er 100.000 Dukaten Lösegeld.⁷

Was oft im Schatten seiner Seeräuberei steht, ist die Tatsache, dass Francis Drake auch ein Forscher war, der zum Beispiel als erster Engländer die Welt umsegelte. Auf seiner fast drei Jahre langen Reise besuchte er Südamerika, Mexiko, Polynesien und Südafrika. Eine interessante Anekdote ist außerdem überliefert: Bei seiner Ankunft war Drake nicht sicher, ob Königin Elisabeth noch an der Macht war. Wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, hätte Drake einen Prozess riskiert, da er auf seiner Reise spanische Schiffe attackiert hatte. Er weigerte sich, sein Schiff im Hafen zu verlassen, bis die Königin persönlich zu ihm kam und ihn zum Ritter schlug.⁸

Eine weitere Gruppe von Seeräubern, die im Auftrag des Staates die Meere unsicher machten, waren die Flibustier und Bukanier. Im 17. Jahrhundert war die Karibik zum größten Operationsgebiet von Piraten geworden. Die Bukanier und Flibustier, die hauptsächlich aus europäischen Emigranten, die keine Arbeit in ihrem neuen Zuhause fanden,

⁶ Vgl. Dolderer, Winfried, Deutschlandfunk vom 16.04.2016, https://www.deutschlandfunk.de/vor-160-jahren-die-abschaffung-der-kaperei.871.de.html?dram:article_id=351411, 18.01.2021

⁷ Vgl. Murphy, Elaine, University of Plymouth, <https://www.plymouth.ac.uk/courses/undergraduate/ba-history/elaine-murphy>, 17.01.2021

⁸ Vgl. Shady Isle Pirate Society, <http://bbprivateer.ca/?q=node/11#:~:text=Privateer%20History%3A%20A%20General%20Overview,privateer%20was%20a%20private%20warship.>, 18.01.2021

bestanden, waren von Nordamerika bis zu den Antillen aktiv. Die Bukanier standen im Dienst der Engländer, die Flibustier waren ihr französisches Gegenstück.⁹

Die Kaperei fand ihr Ende, als am 16. April 1856 die Pariser Seerechtsdeklaration beschlossen wurde. Ihr erster Leitsatz lautet: „Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.“⁴

⁹ Vgl. Kempe, Michael, bpb.de vom 22.11.2012, <https://www.bpb.de/apuz/149607/schrecken-der-ozeane-eine-kurze-globalgeschichte-der-piraterie>, 17.01.2021

3. Prominente Fälle seit 2000

3.1. Die Entführung der *Le Ponant* (2008)

2008. Das Luxuskreuzfahrtsegelschiff *Le Ponant* wurde am 4. April am Vormittag genau um 11:15 von zwölf somalischen Seeräubern, ausgerüstet mit Speeren und Sturmgewehren, überfallen und übernommen. Glücklicherweise waren zur Zeit der Tat keine Passagiere an Bord, da der luxuriöse Segelkreuzer unterwegs zu einem Hafen war. Die dreißig Besatzungsmitglieder jedoch wurden von den Piraten als Geiseln genommen.¹⁰ Darunter waren 22 Franzosen, sechs Philippiner, eine Ukrainerin und ein Kameruner.¹¹ Noch am selben Tag um 13:30 Uhr rief der Premierminister von Frankreich, François Fillon, den Notfallplan „pirate-mer“ (franz. „Piraten-See“) aus. Dieser Plan bewirkte die sofortige Mobilisierung aller verfügbaren Kräfte in der betreffenden Umgebung.¹⁵ Am Donnerstag, den 5. April 2008 wurde die Fregatte *Le Commandant Bouan* von ihrer eigentlichen Fahrtroute abgezogen, um der *Le Ponant* zu folgen und eventuelle Verhandlungen mit den Entführern zu führen. Zusätzlich flog am Samstag, den 7. April 2008 eine Sondereinsatztruppe des GIGN (Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale) nach Dschibuti, um das Schiff notfalls unter Anwendung von Gewalt zu befreien.¹² Diese Möglichkeit war zuvor von der somalischen Regierung ausdrücklich genehmigt worden:¹³

1. Le GFT de Somalie autorise la marine française à entrer dans les eaux territoriales de Somalie.
2. Le GFT de Somalie autorise des forces françaises à prendre toutes les mesures nécessaires – y compris l'usage proportionné de la force – dans le contexte de la crise.

Übersetzt aus dem Französischen:

1. Die somalische GFT ermächtigt die französische Marine, in somalische Hoheitsgewässer einzureisen.

¹⁰ Vgl. Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte, 04.12.2014, <https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-148290>, 22.09.2020

¹¹ Vgl. Scheen, Thomas, FAZ vom 11.04.2008, <https://www.faz.net/1.546692>, 22.09.2020

¹² Vgl. Der Spiegel vom 07.04.2008, <https://www.spiegel.de/panorama/justiz/piraten-vor-somalia-franzoesisches-einsatzkommando-erreicht-dschibuti-a-545805.html>, 23.09.2020

¹³ siehe Fußnote 10

2. Die somalische GFT ermächtigt die französischen Streitkräfte, im Rahmen der Krise alle erforderlichen Maßnahmen - einschließlich des angemessenen Einsatzes von Gewalt - zu ergreifen.
(Anm.: „GFT“ steht hier für „gouvernement fédéral de transition“ = „Übergangsregierung“)

Gegen Zahlung eines Lösegelds in Höhe von 2.150.000 US-Dollar wurde die Besatzung schließlich am 11. April freigelassen. Die sechs Piraten, die gefasst werden konnten, wurden zwischen dem 15. und dem 16. April nach Frankreich gebracht und erst vier Jahre später, am 14. Juni 2012, wurde vom Schwurgericht in Paris das Urteil gesprochen. Zwei der Seeräuber wurden freigesprochen und erhielten Entschädigungen. Die anderen vier wurden jeweils zu Haftstrafen im Ausmaß von 4 bis 10 Jahren verurteilt.¹⁰

3.2. Der Angriff auf die *Maersk Alabama* (2009)

Am Mittwoch, den 8. April des Jahres 2009, wurde die *Maersk Alabama* 350 Seemeilen von der somalischen Küste entfernt von einer Gruppe Piraten attackiert.¹⁴ Das Schiff war zur Tatzeit unter US-amerikanischer Flagge unterwegs und wurde von Kapitän Richard Phillips aus Massachusetts befehligt. Der 155 Meter lange Frachter kam aus Salala, einer der größten Hafenstädte im Oman, hatte Dschibuti bereits angelaufen und war nun auf dem Weg nach Mombasa in Kenia. Die mehr als 5.000 Tonnen schwere Ladung bestand aus Hilfslieferungen für Länder in Ostafrika des Welternährungsprogramms (WFP).¹⁵ Um 3:45 Uhr in der Früh erblickten die Seemänner drei kleine Skiffs, die auf direktem Kurs auf den Frachter zusteuerten. Nach kurzer Zeit drehten diese jedoch wieder ab, die Mannschaft empfing folgenden Funkspruch:¹⁶

"Stop ship. Stop ship. This is Somali pirate."

¹⁴ Vgl. Der Stern vom 09.04.2009, <https://www.stern.de/panorama/angriff-auf--maersk-alabama-vier-piraten-gegen-us-kriegsschiff-3561972.html>, 29.09.2020 und Nauticus vom 11.12.2009, <https://web.archive.org/web/20131203010259/http://www.nauticus.org/about-us/piracy-today-modern-terror-high-seas-open-nauticus>, 29.09.2020

¹⁵ Vgl. FOCUS vom 16.11.2013, https://www.focus.de/panorama/vermishtes/piraten-maersk-alabama-piraten-nehmen-kapitaen-von-us-frachter-als-geisel_aid_388709.html, 29.9.2020

¹⁶ Murphy, Shane: "I'm Your Worst F**king Nightmare". <https://www.gq.com/story/shane-murphy-maersk-alabama-somali-pirates>, 03.10.2020

Um 6:30 Uhr waren die Piraten zurück. 3,5 Seemeilen entfernt nahm die Crew auf der Brücke ein Schiff auf dem Radar wahr. Die Besatzung wusste genau: Jetzt sind sie auf sich alleine gestellt. Das nächste US-Schiff befand sich mehr als 400 Seemeilen entfernt, der Frachter war den schnellen und wendigen Booten der Piraten hilflos unterlegen. Um 7:13 Uhr ertönte auf der *Maersk Alabama* das Alarmsignal. 14 der 20 Crewmitglieder wurden in den gesicherten Raum in der Maschinenhalle geschickt. Sechs Männer, darunter Kapitän Phillips und der erste Offizier Murphy verblieben auf der Brücke. Die ersten Schüsse der Piraten fielen. Zurückschießen war nicht möglich, da die Firma aus finanziellen Gründen keine Waffen an Bord erlaubt. Um circa 8 Uhr in der Früh enterten die Seeräuber die Brücke. 20 Minuten nachdem die ersten Piraten das Containerschiff bestiegen, gingen auf dem Schiff die Lichter aus. Die Crew im Maschinenraum hatte die Motoren abgestellt, die elektrische Versorgung gekappt und das Ruder fixiert.¹⁷

Um 9 Uhr eine erste gute Nachricht: Die Mannschaft im gesicherten Raum hatte einen der Piraten geschnappt. Sie haben ihn in einem dunklen Tunnel gefesselt, geknebelt und in den Maschinenraum gebracht. Um 1 Uhr mittags gelang es dem ersten Offizier Murphy, einen Mayday-Funkspruch abzusetzen. Dieser wurde jedoch nicht nur von möglichen anderen Schiffen gehört, sondern auch von einem der Piraten auf der Brücke. „Wer ist da?“, fragte er in gebrochenem Englisch. Offizier Shane Murphy, vom Adrenalin durchströmt, antwortete:¹⁵

"I'm your worst fucking nightmare, pal. I'm in charge of this ship now, and if you want to see your friend again, you talk to *me* now."

Um 4 Uhr fielen die Seeräuber auf einen gefälschten Funkspruch eines angeblichen US-Kriegsschiffes herein. Sie erklärten sich bereit, den Frachter mit 30.000 US-Dollar, dem Beiboot und ihrem gefangen genommenen Freund zu verlassen. Erneut hatte die Crew der *Alabama* kein Glück. Der Motor des Beibootes funktionierte nicht mehr. Nun forderten die Piraten das Rettungsboot, welches im Gegensatz zum Beiboot geschlossen ist. Das machte es natürlich deutlich schwerer, das Boot aufzuhalten.

Um 7 Uhr abends, ungefähr elf Stunden, nachdem die Piraten die Brücke der *Maersk Alabama* eroberten, befanden sie sich im Rettungsboot im Wasser, bereit zur Abfahrt.

¹⁷ Vgl. Murphy, 2009

Mit ihnen im Boot: Zwei Crewmitglieder des Frachters, außerdem Kapitän Richard Phillips. Er wurde als Geisel genommen, um den Piraten, der von der Mannschaft überwältigt wurde, auszugleichen. Der Plan sah wie folgt aus: Die beiden Seeleute des Containerschiffes klettern über die Leiter auf die *Alabama* zurück. Somit verbleibt nur noch Kapitän Phillips mit den Piraten. Als nächstes wird der gefangen genommene Pirat, ein junger Somalier namens Abduwali Muse nach unten geschickt, und Kapitän Phillips kommt rauf. Er wollte jedoch noch kurz auf dem Rettungsboot verbleiben, um den Piraten die Steuerung zu erklären. Obwohl ihm seine Mannschaft davon abrät, befahl er, Muse nach unten zu schicken. Plötzlich schloss sich die Luke des Rettungsbootes und es legte ab. Mit Kapitän Phillips an Bord. Es begann eine circa fünf Tage lange Schreckensfahrt durch das arabische Meer.²⁰

In der Nacht auf den 9. April 2009 um 01:00 Uhr erreichte der US-amerikanische Zerstörer *USS Bainbridge* den Frachter, der zu dem Zeitpunkt noch das Rettungsboot verfolgte. Auf Befehl der US Navy und der Reederei setzten sie jedoch, nach Angaben des ersten Offiziers widerwillig, ihre Fahrt nach Mombasa fort. Am Freitag, den 10. April wagte Kapitän Phillips einen Fluchtversuch. Er sprang vom Rettungsboot und versuchte, die *Bainbridge* zu erreichen, wurde jedoch von seinen Bewachern aufgegriffen.¹⁸ Am selben Tag traf die Fregatte *USS Halyburton* gemeinsam mit dem Angriffsschiff *USS Boxer* zur Unterstützung der *Bainbridge* ein.¹⁹

Im Laufe des 12. Aprils näherte sich das Rettungsboot gefährlich der somalischen Küste. Die US Navy wollte auf jeden Fall verhindern, dass der Kapitän an Land verschleppt wurde. In der unzugänglichen Berglandschaft Somalias hätte sich seine Rettung erheblich erschwert.²⁰ Zum Glück für die Marine war die See sehr unruhig. Die Piraten waren damit einverstanden, in Schlepptau genommen und in ruhigere Gewässer gezogen zu werden. Außerdem kam Abduwali Muse, der verletzt war, für ärztliche Versorgung an Bord der *Bainbridge*.

¹⁸ Vgl. Die Süddeutsche vom 10.04.2009, <https://web.archive.org/web/20090413150731/http://www.sueddeutsche.de/panorama/180/464777/text/>, 03.10.2020

¹⁹ Vgl. n-tv.de vom 10.04.2009, <https://web.archive.org/web/20091210200213/http://www.n-tv.de/politik/Halyburton-trifft-ein-article66771.html>, 03.10.2020

²⁰ Vgl. Die Welt vom 12.04.2009, <https://www.welt.de/vermischtes/article3543808/Piraten-mit-US-Kapitaen-naehern-sich-der-Kueste.html>, 03.10.2020

Als der Kommandant der *Bainbridge* merkte, dass die Piraten kurz davor waren, Phillips zu töten, gab er den Feuerbefehl. Drei Kampfschwimmer mit Scharfschützengewehren lagen bereits am Heck der *Bainbridge* bereit und gaben aus circa 30 Metern Entfernung gleichzeitig drei tödliche Schüsse auf die Seeräuber ab.²¹ Kapitän Richard Phillips wurde unmittelbar danach befreit.

3.3. Der Überfall auf die *Taipan* (2010)

Am 5. April des Jahres 2010 wurde das Mehrzweckfrachtschiff *Taipan*, welches zum Zeitpunkt unter deutscher Flagge unterwegs war, von zehn Piraten aus Somalia attackiert.²² Das vier Jahre alte Schiff war zur Zeit des Überfalls auf dem Weg von Dschibuti nach Mombasa, der zweitgrößten Stadt Kenias und wichtigsten Hafenstadt Ostafrikas, und hatte Container geladen.

Die Piraten enterten das Schiff circa 500 Seemeilen, also ungefähr 900 Kilometer, von der Küste entfernt.²³ Die 14 Mitglieder der Crew, darunter zwei Seeleute aus Deutschland, konnten sich unter der Führung von Kapitän Dierk Eggers aus Holland²⁴ rechtzeitig in den geschützten Sicherheitsraum begeben.² Kapitän Eggers wurde zusätzlich von einem besonderen Schicksalsschlag getroffen: Der ursprüngliche Kapitän, ein Pole, legte sein Amt wenige Tage vor dem Zwischenfall ab, weil seine Familie Angst vor der Route hatte, die durch ihr hohes Aufkommen an Seeräubern und Piraten bekannt war.²⁵

Die Besatzung der *Taipan* hatte Glück im Unglück: Die niederländische Fregatte *Hr. Ms. Tromp* empfing den Notruf des Containerschiffs und nahm die Verfolgung auf.²⁶ Diese patrouillierte zum Zeitpunkt 40 Seemeilen entfernt und suchte ein verschwundenes Fischerboot. Ebendieser Kutter wurde als Operationsbasis für die Piraten benutzt, als sie die *Taipan* überfielen.²⁷

²¹ Vgl. Gelinsky, Katja, FAZ vom 13.04.2009, <https://www.faz.net/1.790577>, 03.10.2020

²² Vgl. Müller, Kai, Tagesspiegel vom 22.11.2010, <https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/vor-gericht-piratenprozess-ende-einer-kaperfahrt/3156824.html>, 15.9.2020

²³ Vgl. Der Spiegel vom 05.04.2010, <https://www.spiegel.de/panorama/spektakulaere-aktion-vor-somalia-niederlaender-befreien-deutsches-containerschiff-a-687323.html>, 20.9.2020

²⁴ Vgl. Ritter, Johannes, FAZ vom 22.10.2020, <https://www.faz.net/1.1078741>, 15.9.2020

²⁵ Vgl. DVZ vom 03.01.2011, <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/kapitaenswechsel-auf-der-taipan-kurz-vor-ueberfall.html>, 15.9.2020

²⁶ Vgl. Müller, 2010

²⁷ Vgl. Der Spiegel, 2010

Die *Tromp* versuchte zunächst, über Funk mit den Piraten zu verhandeln. Als diese nicht darauf reagieren, beschloss die niederländische Marine, das Schiff gewaltsam zu erobern. Die Piraten hatten keine Chance gegen die ausgebildeten Soldaten der Fregatte. Nach einem kurzen Schusswechsel, bei dem ein niederländischer Soldat leichte Verletzungen davonträgt, ist die *Taipan* befreit.⁵ Kapitän Dierk Eggers und seine Mannschaft verweilten im Sicherheitsraum, bis er die Soldaten hört, die sich auf niederländisch unterhalten. Die Brücke war zwar beschädigt, allerdings war das Schiff durch die Hilfe von Ingenieuren der *Tromp* noch am selben Abend wieder fahrtüchtig und konnte seine Reise fortsetzen.²⁸

²⁸ Vgl. Ritter, 2010

4. Hintergründe und Ursachen

4.1. Politische Situation in Somalia

Am 1. Juli 1960 wurde Somalia durch Vereinigung der beiden Kolonialgebiete Britisch-Somalia, welches bereits fünf Tage zuvor, am 26. Juni, souverän wurde, und Italienisch-Somalia unabhängig. Der erste demokratisch gewählte Präsident des neuen Staates wurde Aden Abdullah Osman Daar. Er führte, wenn auch nicht ganz freiwillig, da es im Land große nationalistische Strömungen gab, das Streben nach Gebieten in benachbarten Staaten, die von Somali bewohnt wurden, fort. 1967 wurde Osman von seinem Parteikollegen Abdirashid Ali Shermarke abgelöst. Auch unter ihm hielten die innenpolitischen Spannungen an. Das Parlament war geprägt von Nepotismus und Korruption.²⁹ Ungefähr neun Jahre nachdem Somalia unabhängig wurde, am 15. Oktober 1969, wurde Shermarke von einem seiner Leibwächter ermordet. Mohammed Haji Ibrahim Egal, der Premierminister von Somalia, versuchte in der nächsten Woche vergeblich, einen neuen Präsidenten zu finden. Siad Barre, ein ranghoher Offizier, übernahm die Macht.³⁰ Barre stärkte die Beziehungen Somalias mit der Sowjetunion, förderte die Bildung und standardisierte die somalische Sprache und schwächte den Einfluss der Clans. Maßnahmen wie diese waren zunächst populär, allerdings wurden unter seiner Herrschaft auch Beschuldigungen, Menschenrechte zu verletzen, laut.³¹ Im Laufe der Jahre schwand sein Einfluss auf das Land zunehmend, bis er schließlich am 26. Januar 1991 abgesetzt wurde. Am darauffolgenden Tag war klar: Siad Barres Herrschaft war vorüber.³²

Die zurzeit mächtigsten Befehlshaber, Ali Mahdi und Mohammed Aidid, fingen kurz darauf brutale Kämpfe um die Oberhand in Somalia an. 1992 kam es auf Drängen der UN zu einem Waffenstillstand, der jedoch nicht in allen Landesteilen beachtet wurde. Nach einigen Auseinandersetzungen wandte sich die USA spezifisch gegen Mohammed Aidid. Dieser Konflikt resultierte 1993 in 19 verstorbenen Soldaten und mehr als 500

²⁹ Vgl. Nelson, Harold D.: Somalia, a Country Study. - Washington D.C.: Headquarters, Department of the Army, 1982, S. 44f.

³⁰ Vgl. Nelson, 1982, S. 45f.

³¹ Vgl. Encyclopedia Britannica vom 01.01.2020, <https://www.britannica.com/biography/Mohamed-Siad-Barre>, 07.11.2020

³² Vgl. Rühl, Bettina, Deutschlandfunk vom 21.01.2016, https://www.deutschlandfunk.de/somalia-vor-25-jahren-der-sturz-von-diktator-siad-barre.871.de.html?dram:article_id=343469, 08.11.2020

somalischen Zivilisten in der sogenannten Schlacht von Mogadischu. Dieses Ereignis zwang die UN dazu, sich aus Somalia zurückzuziehen. 1995 verließen die letzten UN-Soldaten das Land.³³

Im Jahr 2000 wurde in Dschibuti der Versuch unternommen, eine Übergangsregierung zu bilden. Allerdings wurde diese Regierung nicht von allen Beteiligten anerkannt. So wurden zum Treffen in Dschibuti wesentliche Machthaber nicht eingeladen. Außerdem stand die Übergangsregierung im Ruf, korrupt zu sein, somit konnte sie ihren Einflussbereich nie auf den ganzen Staat erweitern. In Kenia wurden 2002 neue Verhandlungen aufgenommen und 2004 wurde schließlich eine neue Regierung gebildet. Außerdem wurde ein Parlament eingesetzt, in dessen Zusammensetzung alle relevanten Clans und Kriegsherren einbezogen wurden.³⁴

2006 marschierte das christlich regierte Äthiopien unter Unterstützung der USA in Somalia ein, als das Land in Folge der Ereignisse am 11. September 2001 als Zufluchtsort für Terroristen und Islamisten galt. Außerdem hatte die Union Islamischer Gerichte, die in den von ihnen kontrollierten Gebieten die Scharia durchsetzten, weite Teile des Landes eingenommen. Äthiopien konnte die Union aus der Hauptstadt verdrängen, war aber bis zum Abzug der Truppen im Jahr 2009 weiterhin von islamistischen Angriffen bedroht.³⁵

Am 1. August 2012 stimmte das Parlament mit 96 % Zustimmung für eine neue Verfassung. Diese sollte das islamische Recht als Grundlage haben, Frauen und Männer jedoch gleichstellen. Somalia wurde in eine Bundesrepublik umgewandelt und hatte damit seit 1969 (= seit 43 Jahren) erstmals wieder eine demokratisch gewählte, einigermaßen stabile Regierung.³⁶

Auch heute noch werden einige Regionen in Somalia von der Milizgruppe al-Shabaab beherrscht, die aus dem radikalen Flügel der Union Islamischer Gerichte hervorging.³⁷ Ebenfalls ungeklärt ist der Status von Somaliland. Somalia betrachtet die Region als

³³ Vgl. Spilker, Dirk / Harneit-Sievers, Axel: Somalia: Alte Konflikte und neue Chancen zur Staatsbildung. - Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung, 2008, S. 21f

³⁴ Vgl. Dirk / Harneit-Sievers, 2008, S. 24f

³⁵ Vgl. epo.de vom 21.07.2006, https://www.epo.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1779:somalia-intervention-durch-aethiopien-und-eritrea-laesst-lage-eskalieren&catid=27&Itemid=69, 10.11.2020

³⁶ Vgl. FAZ vom 01.08.2012, <https://www.faz.net/1.1840029>, 10.11.2020

³⁷ Vgl. Bertelsmann Stiftung: Somalia: BTI 2020 Country Report. - Gütersloh: Bertelsmann Stiftung, 2020.

abhängigen Teilstaat, Somaliland versucht weiterhin, internationale Anerkennung als unabhängiger Staat zu erhalten.

4.2. Wirtschaftliche Lage in Somalia

Auch heute noch gilt Somalia als „Failed State“, also „gescheiterter Staat“. Unter anderem hat das Land gravierende wirtschaftliche Probleme. 2019 hatte Somalia ein Bruttoinlandsprodukt von 7,7 Milliarden Dollar erwirtschaftet.³⁸ Bei einer Bevölkerung von ungefähr 12,3 Millionen Einwohnern ergibt das ein Bruttoinlandsprodukt pro Kopf von circa 620 US-Dollar. Zum Vergleich: In Österreich beträgt das BIP pro Kopf über 50.000 US-Dollar, der EU-Durchschnitt liegt bei rund 35.000 US-Dollar.³⁹

Die offizielle Währung von Somalia ist der Somalia-Schilling. Die Währung gilt als äußerst instabil, der Wechselkurs von Euro zu Somalia-Schilling liegt derzeit (Stand 28. August 2020) bei 1:682. Obwohl in den 1980er Jahren auch Scheine zu 5, 10, 20, 50 und 100 Somalia-Schilling gedruckt und ausgegeben wurden, sind diese heute praktisch wertlos. Der einzige Schein, der sich noch im Umlauf befindet, ist der 1000-Schilling-Schein. Der Falschgeldanteil an diesen wird vom internationalen Währungsfonds auf fast 98 Prozent geschätzt. Aufgrund dieser Schwierigkeiten wird in Somalia fast nur mit ausländischen Währungen bezahlt, darunter US-Dollar, Euro und Dirham, die Währung der Vereinigten Arabischen Emirate. Außerdem ist mobiles Bezahlen in Somalia sehr populär. Der größte Telekommunikationsanbieter des Landes, Hormuud, spricht von über 2,5 Millionen Nutzern des firmeneigenen Bezahlsystems. Laut der Weltbank haben über 37 Prozent der Menschen in Somalia ein Konto für mobiles Zahlen, damit zählt das Land in dem Bereich zu den aktivsten der Welt.⁴⁰

Der bedeutendste Sektor der Wirtschaft in Somalia ist nach wie vor die Landwirtschaft, 2020 sind ungefähr 80 Prozent der Bevölkerung darin tätig. 2018 war sie für über 60 Prozent der Wirtschaftskraft des Staates verantwortlich, mehr als zwei Drittel der

³⁸ Vgl. Trading Economics von 2020, <https://tradingeconomics.com/somalia/gdp>, 28.11.2020

³⁹ Vgl. The World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=AT> und <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>, 25.01.2021

⁴⁰ Vgl. Dahir, Abdi Latif, Quartz Africa vom 22.02.2017, <https://qz.com/africa/915763/somalia-is-a-leader-in-mobile-money-but-still-wants-to-print-its-first-cash-notes-in-25-years/>, 30.11.2020

gesamter Landfläche des Staates werden für Ackerbau, Viehzucht und Plantagenanbau benutzt.

Ein weiterer wichtiger Wirtschaftszweig in Somalia ist der Fischfang. Vor allem an der Nordostküste des Landes sind viele Einwohner auf die Fischerei angewiesen, doch auch hierbei gibt es Probleme. Ausländische Unternehmen, vor allem aus China, aber auch aus anderen asiatischen Staaten wie Russland und Ländern außerhalb von Asien wie zum Beispiel Spanien, fischen illegal Somalias Gewässer leer. Regelungen oder Gesetze, die gegen die Überfischung etwas bewirken könnten, gibt es aufgrund der äußerst instabilen Regierung nicht. Daraus resultiert ein Teufelskreis. Die einheimischen Fischer verlieren ihre Lebensgrundlage an riesige Trawler aus dem Ausland. Viele von ihnen werden deshalb dazu verleitet, ihren Lebensunterhalt durch Piraterie zu verdienen. Die Stabilität des Landes leidet wiederum stark unter der Piraterie, gegen die man fast nichts unternehmen kann.⁴¹

Besonders in den Regionen Puntland und Somaliland ist das Land reich an Bodenschätzen. Dennoch ist dieser Sektor sehr unterentwickelt und trägt nur geringfügig zur Wirtschaft des Staates bei. Uran ist die Ressource, die in Somalia hauptsächlich abgebaut wird, allerdings gibt es unberührte Reserven an Kupfer, Gold, Quarz und vielen anderen Bodenschätzen. Außerdem interessant sind die Ölvorkommen, die es in Somalia mit hoher Wahrscheinlichkeit gibt. Auch Erdgas soll es, größtenteils in Puntland, geben.⁴²

Somalia leidet außerdem noch unter einem sehr speziellen Problem: Insbesondere in den großen Städten blüht der Waffenhandel. In Mogadischu, der Hauptstadt des Landes, geht es angeblich so weit, dass man neben Handgranaten, Pistolen und Gewehren sogar Flugabwehrgeschütze bekommt, wenn man nur genug Geld auf den Tisch legt. Obwohl der Waffenhandel in Somalia offiziell verboten ist – 1992 wurde vom UN-Sicherheitsrat sogar ein Waffenembargo gegen das Land verhängt – machen gut ausgerüstete Clan-Milizen ein Vermögen mit illegalen Schusswaffen. Effektive Kontrollen, um das zu unterbinden, gibt es nicht.⁴³

⁴¹ Vgl. Staude, Linda, Deutschlandfunk vom 02.01.2016, https://www.deutschlandfunk.de/somalia-wie-illegaler-fischfang-die-piraterie-befeuert.799.de.html?dram:article_id=341337, 29.11.2020

⁴² Vgl. Trimmer III, Loyd M.: The Mineral Industry of Somalia. - Washington, D.C.: U.S. Department of the Interior, 2018, Vgl. Soutter, Will, AZoMining vom 12.09.2012, <https://www.azomining.com/Article.aspx?ArticleID=151>, 30.11.2020

⁴³ Vgl. Mubarak, Mohamed, Welt-Sichten vom 10.03.2014, <https://www.welt-sichten.org/artikel/21228/somalias-armee-ruestet-den-feind-auf>, 26.11.2020

4.3. Sonstige Gründe

Neben den in den letzten zwei Unterkapiteln genannten Gründen, die stark dazu beitragen, dass die Region am Horn von Afrika und insbesondere das Land Somalia als Hotspot der Piraterie bekannt ist, gibt es noch einige weitere Ursachen.

Ein wichtiger Faktor ist natürlich die Lage von Somalia. Das Land liegt am Golf von Aden, an den ansonsten auch noch die Länder Jemen und Dschibuti angrenzen. Der Golf von Aden hat insofern eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung, als er Europa mit dem indischen Ozean verbindet. Diese Route führt nämlich durch das Rote Meer, welches wiederum über den Suezkanal mit dem Mittelmeer verbunden ist. Der 136 Kilometer lange Suezkanal gehört neben Panama-Kanal und Bosphorus zu den wichtigsten Verbindungen in der Schifffahrt. 2012 wurde er von ungefähr 17.000 Schiffen befahren, die Güter im

Gewicht von über 700 Millionen Tonnen transportierten. Diese Schiffe müssen alle auch durch den Golf von Aden fahren.⁴⁴ Die einzige Ausweichmöglichkeit für die zahllosen Schiffe, von denen die Mehrheit Öltanker sind und Rohöl von den arabischen Ländern nach Europa transportieren wäre es, Afrika zu umrunden. Das stellt aber einen immensen Umweg (siehe Abb. 1) dar, der sich in Treibstoffkosten, Fahrtzeit und Personalkosten widerspiegeln würde. Ein Beispiel:

Ein Schiff, welches von Rotterdam in den Niederlanden nach Ras Tanura, Saudi-Arabiens größtem Ölhafen fährt, muss für diese Strecke 8766 Kilometer überwinden. Fährt das gleiche Schiff aber um Afrika herum, vergrößert sich die Fahrtstrecke auf 20.685 Kilometer.⁴⁵

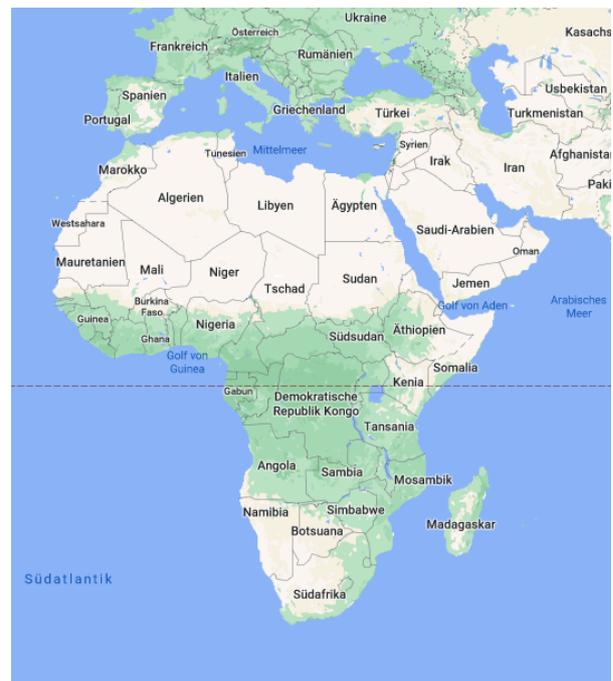


Abb. 1: Karte von Afrika und insbesondere dem Suezkanal

⁴⁴ Vgl. tagesschau.de vom 16.08.2013, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/suez-kanal100.html>, 02.12.2020

⁴⁵ Vgl. Schuhmann, Clemens, nachrichten.at vom 04.02.2011, <https://www.nachrichten.at/politik/aussenpolitik/Suezkanal-Lebensader-fuer-den-Welthandel;art391,548484>, 02.12.2020

Ein weiterer Grund, der möglicherweise bei einigen Vorfällen eine Mitschuld am Geschehenen trägt, ist die Sparsamkeit der Reedereien. Piratenübergriffe sind logischerweise wahrscheinlicher, je

näher das Schiff an der Küste fährt. Besonders in Somalia ist die Versuchung groß, da es eine Menge Zeit sparen kann, den Abstand zum Festland gering zu halten (siehe Abb. 2). Wenn ein Frachter das Horn von Afrika nicht mit genügend Ab-



Abb. 2: Lage von Somalia und geographische Beschaffenheit des Horns

Risiko, Opfer einer Piratenattacke zu werden, natürlich sehr viel höher. Das sieht man auch am Beispiel *Maerks Alabama*, die in dieser Arbeit schon Erwähnung gefunden hat. Nach dem Vorfall wurde die Reederei des Schiffes von einigen Crewmitgliedern verklagt, unter anderem weil Kapitän Richard Phillips trotz mehrerer Warnungen, mehr Abstand vom somalischen Festland zu halten, am vorgelegten Kurs festhielt.⁴⁶

⁴⁶ Vgl. Callahan, Maureen, New York Post vom 13.10.2013, <https://nypost.com/2013/10/13/crew-members-deny-captain-phillips-heroism/>, 02.12.2020

5. Lösungsansätze und Gegenmaßnahmen

5.1. Operation Atalanta

Im Jahr 2008 wurde auch der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen (UN) sowie die Europäische Union auf das immer größer werdende Problem der Piraterie im Bereich des Hornes von Afrika aufmerksam. Insbesondere für das Welternährungsprogramm, welches besonders in Somalia sehr aktiv war, stellten die Angriffe ein großes Risiko dar. Als Reaktion von der EU wurde im Dezember 2008 die sogenannte EUNAVFOR Somalia - Operation Atalanta ins Leben gerufen. Sie war ursprünglich für eine Dauer von einem Jahr ausgelegt und erhielt für diese Zeitspanne ein Budget von rund 8,3 Millionen Euro. Aufgrund des großen Erfolges erteilte die EU der Operation 2009 ein Mandat für ein weiteres Jahr.

Im zweiten Jahr der Operation Atalanta waren mehr als 20 Schiffe und Flugzeuge im Rahmen der Mission aktiv, 14 Staaten (davon 10 Mitglied der Europäischen Union, Stand April 2010) waren permanent am Projekt beteiligt: Spanien, Deutschland, die Niederlande, Frankreich, Italien, Griechenland, Schweden, Belgien, Portugal, Luxemburg, Kroatien, Montenegro, Ukraine und Norwegen.⁴⁷

Obwohl Operation Atalanta ursprünglich nur für ein Jahr ausgelegt war, wurde sie seitdem immer wieder verlängert, das letzte Mal am Mittwoch, den 27.5.2020 vom deutschen Bundestag. Deutschland unterstützt die Mission mit einer personellen Wehrkraft von 400 Soldaten und einem Seeaufklärer des Typs P-3C Orion.⁴⁸

Im Rahmen der EU-Verordnung *EU Council Joint Action 851* sind die Aufgaben der Operation Atalanta:

- Der Schutz von Schiffen, hauptsächlich von Frachtern des World Food Programmes (WFP). Allerdings gilt die Aufmerksamkeit der Mission auch der African Union Mission in Somalia (AMISOM), die versucht, den Bürgerkrieg in Somalia zu stoppen, außerdem allen anderen Schiffen mit wertvoller oder wichtiger Fracht.

⁴⁷ Vgl. House of Lords: Combating Somali piracy: the EU's Naval Operation Atalanta. - London: House of Lords, 2010, S. 7f.

⁴⁸ Vgl. Bundesministerium der Verteidigung, BMVG vom 28.05.2020, <https://www.bmvg.de/de/aktuelles/bundestag-verlaengert-atalanta-260502>, 15.12.2020

- Der passive Schutz vor bewaffneten Überfällen und Piratenattacken im Golf von Aden, wenn nötig auch das aktive Eingreifen in Kampfhandlungen.
- Die Überwachung, Kontrolle und Regulierung der Fischerei in den Hoheitsgewässern des Staates Somalia. Diesen Zusatz gibt es hauptsächlich wegen des Problems der ausländischen Überfischung und der damit verbundenen Entziehung der Lebensgrundlage vieler Einwohner.
- Die Zusammenarbeit mit anderen Missionen der Europäischen Union, aber auch anderen Bündnissen. Zusammen soll die Präsenz im Risikogebiet Horn von Afrika gestärkt werden.

Seit dem Start der Operation Atalanta im Dezember 2008 hat die Mission große Erfolge verzeichnet, die Zahlen der Übergriffe im Operationsgebiet gingen rapide zurück. Im Januar 2011 wurde der bisherige Höchststand an Attacken durch somalische Piraten verzeichnet, 32 Schiffe und über 700 Geiseln waren in Gewalt der Seeräuber. Etwas weniger als 6 Jahre später, im Oktober des Jahres 2016, konnte man diese beiden Indikatoren erstmalig mit 0 beziffern.

An der Mission EU NAVFOR - Operation Atalanta sind permanent rund 600 Soldaten beteiligt, außerdem 1-3 Kriegsschiffe und ein oder zwei Aufklärungsflugzeuge. Die genaue Zusammensetzung der Mission und der beteiligten Nationen ist nicht genau festzustellen, da sie sich oft ändert. Derzeit (Stand: Dezember 2020) arbeitet Operation Atalanta mit einer spanischen Fregatte der Santa Maria-Klasse, der *ESPS REINA SOFIA*, die zusätzlich noch einen Helikopter Seahawk SH-60 transportiert. Außerdem im aktiven Dienst ist ein ebenfalls spanisches Aufklärungsflugzeug des Typs Lockheed P-3M Orion.⁴⁹

Das Kommando der Mission übernimmt stets ein Offizier mit dem Rang Generalmajor oder Konteradmiral. Ursprünglich war das Hauptquartier von Operation Atalanta in der Nähe von London stationiert, durch den EU-Austritt von Großbritannien wurde es jedoch nach Spanien, in die Küstenstadt Rota verlegt. Seitdem ist Spanien auch das Land, welches den Kommandanten der Mission stellt. Seit dem 1. Oktober 2019 übernimmt diesen Posten der Generalmajor Antonio Planells Palau.⁵⁰

⁴⁹ Vgl. EU Naval Forces von 2020, <https://eunavfor.eu/mission/>, 17.12.2020

⁵⁰ Vgl. Bruns, Sebastian, RiskIntelligence vom November 2011, https://www.sldinfo.com/wp-content/themes/sldinfo/samples/Strategic_Insights_36.pdf, 19.12.2020

5.2. Private Sicherheitskräfte

Zusätzlich zu den offiziellen militärischen Maßnahmen wie Operation Atalanta entschieden sich viele Schiffseigner auch dazu, private Sicherheitsfirmen zu beauftragen, die die Frachter bewachen sollten, meistens auch bewaffnet. Etwa seit dem Jahr 2012 machen solche Agenturen ein sehr gutes Geschäft, auch sind sie sehr erfolgreich. In den letzten Jahren gab es einen merklichen Rückgang an Übergriffen im Golf von Aden. Leider ist nicht genau festzustellen, zu welchen Teilen dieser Erfolg privaten Sicherheitskräften zuzuschreiben ist, da der Start der EU-Mission Operation Atalanta circa mit dem Beginn der Ära privater Milizen zusammenfällt. Wieviel Arbeit Operation Atalanta und wieviel Arbeit private Sicherheitskräfte geleistet haben, ist daher fraglich.⁵¹

Die Rechtslage von solchen Firmen hängt ausschließlich vom Staat ab, unter dessen Flagge ein Schiff unterwegs ist. In Deutschland beispielsweise wird das unter § 34a der Gewerbeordnung geregelt, die das gewerbliche Bewachen von Leben oder Besitz erlaubt. Allerdings gibt es hierbei Einschränkungen. Vollautomatische Waffen zum Beispiel fallen in Deutschland unter das Kriegswaffenkontrollgesetz, Sicherheitskräfte auf deutschen Schiffen dürfen daher maximal halbautomatische Schusswaffen mit sich führen. Das hat dazu geführt, dass viele Reeder der deutschen Flagge den Rücken zukehren und besonders für Fahrten durch Risikogebiete eine andere Flagge hissen, beispielsweise die des Staates Liberia. Dieser erlaubt nämlich, im Gegensatz zu Deutschland, auch vollautomatische Waffen. Auch ist es bereits vorgekommen, dass ein Schiff nur für Abschnitte die deutsche Flagge abnimmt, in denen private Sicherheitsfirmen von Nöten sind.⁵²

Außerdem sind in manchen Ländern auch private Sicherheitskräfte zum Schutz vor Piratenübergriffen staatlich geregelt. 2011 gab das Innenministerium der Bundesrepublik Deutschland dazu eine Erklärung ab, in der der Einsatz von kommerziell geführten Sicherheitsfirmen ausdrücklich befürwortet wird, allerdings nur von jenen Firmen, die

⁵¹ Vgl. Friederichs, Hauke, Die Zeit vom 14.02.2013, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2013-02/piraten-somalia/seite-2>, 25.12.2020

⁵² Vgl. Salomon, Tim René, Legal Tribune Online vom 22.08.2011, <https://www.lto.de/recht/hintergruende/h/sicherheitsdienste-gegen-somalische-piraten-wettruesten-als-fragwuerdige-strategie/>, 25.12.2020

eine staatliche Zulassung vorweisen können. Ein solches Zertifikat wird von der Bundespolizei ausgestellt, nachdem das fragliche Unternehmen geprüft wurde.⁵³

Ein Punkt, der immer noch nicht vollständig geklärt ist, bleibt die Frage nach der Strafbarkeit bei privaten Sicherheitskräften. Was passiert zum Beispiel, wenn ein bewaffneter Wächter eines Containerschiffes unter deutscher Flagge einen Piraten erschießt? Der erste fragliche Punkt war hierbei die Staatszugehörigkeit des Schiffes, da dieses kein deutsches Territorium darstellt. Nach § 4 StGB wurde allerdings schnell klar, dass ein unter deutscher Flagge fahrendes Schiff nach dem Flaggenrechtsgesetz als deutsches Staatsgebiet angesehen werden darf. Der wesentliche Punkt, auf den es bei diesem Thema ankommt, ist der Tatbestand der Notwehr. Dieser erlaubt den Einsatz von Gewalt, um Gefahr von Leben oder Eigentum abzuwenden, auch zu Gunsten dritter Parteien. Hierbei gibt es allerdings immer noch häufig genannte Kritikpunkte, die den Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften erschweren. Ein Beispiel ist der Umgang mit Irrtümern des Sicherheitsorgans. Was passiert, wenn ein Mitglied einer privaten Sicherheitsfirma irrtümlich annimmt, ein Angriff finde statt, und daraufhin das Feuer eröffnet. Laut deutschem Recht ist der Täter nur strafbar, wenn er persönlich die Schuld am Irrtum trägt, nicht aber dann, wenn seine Kollegen auch daran beteiligt waren.⁵⁴

5.3. Sonstige Maßnahmen

Unternehmungen, die Piraterie in der Region zu stoppen, gab es auch vom Staat Somalia selbst. Die Übergangsregierung, die Somalia bis 2012 regierte, hatte keine Marine und verfügte damit nicht über Seestreitkräfte, sämtliches Personal der Armee bestand aus Landstreitkräften. 2009 wurde in Somaliland, dem de facto unabhängigen Teilstaat im Norden Somalias, eine Marine gebildet. Diese erhielt massive Unterstützung durch das Vereinigte Königreich, welche sich in bewaffneten Schnellbooten, gepanzerten

⁵³ Vgl. Carstens, Peter, FAZ vom 25.08.2011, <https://www.faz.net/1.1125198>, 01.01.2021

⁵⁴ Vgl. König, Doris / Salomon, Tim René: Private Sicherheitsdienste im Einsatz gegen Piraten – Feuer mit Feuer bekämpfen? In: RW Rechtswissenschaft Nr. 3/2011, S. 325f.

Transportwagen und intensivem Training für die Soldaten zeigte. Mit dieser Hilfe konnte die Marine von Somaliland mehrere Hundert Piraten festsetzen und vor Gericht stellen.⁵⁵

Auch gab es vereinzelt Vorfälle, bei denen die Übergangsregierung von Somalia anderen Staaten die offizielle Erlaubnis gewährte, Militäroperationen in somalischen Hoheitsgewässern vorzunehmen. Ein Beispiel hierfür ist die in dieser Arbeit bereits erwähnte Entführung des Luxuskreuzfahrtschiffes *Le Ponant* (Seite 10f.).

Als Reaktion auf die Ereignisse am 11. September 2001 starteten die Vereinigten Staaten die sogenannte Operation Enduring Freedom, um den Terrorismus zu bekämpfen. Eine Teilmission dieser Operation ist die Combined Task Force 150 (CTF 150), die laut eigenen Angaben kriminelle und terroristische Vereinigungen sowie deren Pläne stört. CTF 150 überwacht eine Fläche von über zwei Millionen Quadratmeilen sowie wichtige Hauptschiffsrouten wie den Suezkanal. Das Kommando über die Mission wechselt alle 4 Monate, seit dem 5. August 2020 stellt das Königreich Saudi-Arabien zum zweiten Mal den Befehlshaber.⁵⁶

Die Combined Task Force 150 war ursprünglich nicht ausschließlich für den Einsatz gegen Piraten vorgesehen, durch das häufige Auftreten von Piratenübergriffen in ihrem Einsatzgebiet wurde das Verhindern dieser allerdings schnell zu ihrer Hauptaufgabe. Um es der CTF 150 wieder möglich zu machen, sich ihrer Hauptaufgabe, kriminelle und terroristische Vereinigungen zu beobachten und behindern, zu widmen, trat am 8. Januar 2009 die Combined Task Force 151 (CTF 151) ihren Dienst an. Diese durchkreuzt die Gewässer am Horn von Afrika mit der spezifischen Aufgabe, Piraten davon abzuhalten, Schiffe zu attackieren. Die Combined Task Force 151 arbeitet außerdem mit anderen Missionen wie der europäischen Operation Atalanta eng zusammen. Wie bei der CTF 150 wechselt der Befehlshaber der Mission öfters, alle drei bis sechs Monate wird er ausgetauscht. Seit dem 9. Dezember 2020 stammt der Kommandant zum 9. Mal aus Pakistan.⁵⁷

⁵⁵ Vgl. Hussein, Abdi, SomaliaReport vom 13.08.2011, https://somalireport.com/index.php/post/1299/Somalilands_Military_Is_A_Shadow_of_the_Past_, 03.01.2021

⁵⁶ Vgl. Combined Maritime Forces von 2020, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>, 03.01.2021

⁵⁷ Vgl. Combined Maritime Forces von 2020, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 03.01.2021

ebenfalls, den Anrainerstaaten dabei zu helfen, Kräfte aufzubauen, um selbst im Kampf gegen die Piraterie aktiv werden zu können. Die Mission zeigt Erfolg: Während es 2012 noch sieben Fälle gab, in denen Piraten ein Schiff erobern konnten, reduzierte sich diese Zahl im nächsten Jahr auf null.⁶¹

Neben den Einsätzen der EU, der NATO und den Missionen der Vereinigten Staaten gab es zusätzlich noch einzelne Staaten, die selbst Kriegsschiffe in den Einsatz schickten, um die Schiffsrouten am Horn von Afrika zu sichern. Darunter sind der Iran, der im Dezember 2008 ein Schiff vor die somalische Küste abstellte, nachdem im November 2008 zum wiederholten Male ein iranischer Frachter angegriffen wurde.⁶² Am 13. März 2009 stachen auch zwei japanische Zerstörer, die Sazanami und die Samidare, auf Befehl des Verteidigungsministers Yasukazu Hamada in Richtung Somalia in See. Gleichzeitig wurde dem Parlament ein Gesetzesentwurf zu Maßnahmen gegen die Piraterie vorgelegt.⁶³

⁶¹ Vgl. North Atlantic Treaty Organization vom November 2014, https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf, 04.01.2021

⁶² Vgl. Redaktion, NZZ, Neue Zürcher Zeitung vom 21.12.2008, https://www.nzz.ch/iranisches_kriegsschiff_nach_somalia-1.1531679, 04.01.2021

⁶³ Vgl. Japanische Botschaft, Pressebericht vom 15.03.2009, https://www.de.emb-japan.go.jp/presse/jb_090315.html, 04.01.2021

6. Schluss

Im Hauptteil dieser Arbeit wurde versucht, die drei in der Einleitung gestellten Leitfragen so präzise wie möglich zu beantworten. In fast allen Kapiteln wurde die Frage geklärt, wer die Täter sind, im historischen und im modernen Vergleich. Das dritte Kapitel zielte hauptsächlich darauf ab, zu beantworten, warum die moderne Piraterie gerade am Horn von Afrika ein Problem ist, während das vierte Kapitel zu einem großen Teil dazu beitrug, effektive Gegenmaßnahmen und die Bekämpfung der Piraterie zu betrachten.

Moderne Piraterie ist nicht ausgestorben. Im Gegenteil: In den letzten zwei Jahrzehnten gab es einen sehr starken Aufschwung, der mittlerweile aber wieder abgeschwächt wurde. Diesen Aufschwung konnte man vor allem am Horn von Afrika erleben, was unter anderem an der geographischen Beschaffenheit der Region liegt. Eine große Gemeinsamkeit ist mit den Kilikiern in der Antike zu beobachten. Beide Gruppen, sowohl die kilikischen Seeräuber als auch die somalischen Piraten verfielen der Seeräuberei aus ähnlichen Gründen. Während die Herkunftsländer der Kilikier von den Römern zerstört und deren Systeme gekippt wurden, gilt Somalia immer noch als "Failed State", und erlitt ein vergleichbares Schicksal. Auch profitierten beide Gruppen immens von ihrer Lage; die Kilikier durch die steile Felsküste der südlichen Küste der heutigen Türkei, die Somalier dadurch, dass eine der wichtigsten Handelsrouten der Welt quer durch ihr Einflussgebiet läuft.

Ein wichtiger Aspekt, der dazu geführt hat, dass Somalia lange Zeit und auch heute noch als Hochburg der modernen Piraterie gilt, ist die politische Situation. Durch den Bürgerkrieg, der in den 1990er Jahren begann, ist das politische System noch immer sehr aufgewühlt und nicht besonders stabil. Die Lage bessert sich allerdings, und gleichzeitig mit der Verbesserung ist ein Rückgang in Piratenattacken in der Region zu beobachten.

Dieser Rückgang hat allerdings auch etwas mit dem Erfolg gewisser Missionen zu tun, die in den letzten Jahren durchgeführt worden. Den größten und nachhaltigsten Erfolg hatte vermutlich Operation Atalanta, die seit 2008 im Golf von Aden von der Europäischen Union durchgeführt wurde. Die Maßnahmen der NATO, der somalischen Regierung selbst und die kleineren Missionen der einzelnen Staaten, sowie der Einsatz von privaten Sicherheitskräften an Bord trug mit Sicherheit auch dazu bei, dass moderne Piraterie in ihrer derzeitigen Form bald ein viel kleineres Problem sein wird.

Literaturverzeichnis

Literaturquellen

Felkel, Alain: Operation Piratenjagd: Von der Antike bis zur Gegenwart. - Hamburg: Osburg Verlag GmbH, 2014.

House of Lords: Combating Somali piracy: the EU's Naval Operation Atalanta. - London: House of Lords, 2010.

König, Doris / Salomon, Tim René: Private Sicherheitsdienste im Einsatz gegen Piraten – Feuer mit Feuer bekämpfen? In: RW Rechtswissenschaft Nr. 3/2011, S. 325-330.

Nelson, Harold D.: Somalia, a Country Study. - Washington D.C.: Headquarters, Department of the Army, 1982.

Spilker, Dirk / Harneit-Sievers, Axel: Somalia: Alte Konflikte und neue Chancen zur Staatsbildung. - Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung, 2008.

Trimmer III, Loyd M.: The Mineral Industry of Somalia. - Washington, D.C.: U.S. Department of the Interior, 2018.

Internetquellen

Bruns, Sebastian, RiskIntelligence vom November 2011, https://www.sldinfo.com/wp-content/themes/sldinfo/samples/Strategic_Insights_36.pdf, 19.12.2020.

Bundesministerium der Verteidigung, BMVG vom 28.05.2020, <https://www.bmvg.de/de/aktuelles/bundestag-verlaengert-atalanta-260502>, 15.12.2020.

Callahan, Maureen, New York Post vom 13.10.2013, <https://ny-post.com/2013/10/13/crew-members-deny-captain-phillips-heroism/>, 02.12.2020.

Carstens, Peter, FAZ vom 25.08.2011, <https://www.faz.net/1.1125198>, 01.01.2021.

Combined Maritime Forces von 2020, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>, 03.01.2021.

Combined Maritime Forces von 2020, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, 03.01.2021.

Dahir, Abdi Latif, Quartz Africa vom 22.02.2017, <https://qz.com/africa/915763/somalia-is-a-leader-in-mobile-money-but-still-wants-to-print-its-first-cash-notes-in-25-years/>, 30.11.2020.

Dolderer, Winfried, Deutschlandfunk vom 16.04.2016, https://www.deutschlandfunk.de/vor-160-jahren-die-abschaffung-der-kaperei.871.de.html?dram:article_id=351411, 18.01.2021.

DVZ vom 03.01.2011, <https://www.dvz.de/rubriken/see/detail/news/kapitaenswechsel-auf-der-taipan-kurz-vor-ueberfall.html>, 15.9.2020.

Encyclopedia Britannica vom 01.01.2020, <https://www.britannica.com/biography/Mohamed-Siad-Barre>, 07.11.2020.

epo.de vom 21.07.2006, https://www.epo.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1779:somalia-intervention-durch-aethiopien-und-eritrea-laesst-lage-eskalieren&catid=27&Itemid=69, 10.11.2020.

EU Naval Forces von 2020, <https://eunavfor.eu/mission/>, 17.12.2020.

FAZ vom 01.08.2012, <https://www.faz.net/1.1840029>, 10.11.2020.

Ritter, Johannes, FAZ vom 22.10.2020, <https://www.faz.net/1.1078741>, 15.9.2020.

FOCUS vom 16.11.2013, https://www.focus.de/panorama/vermishtes/piraten-maersk-alabama-piraten-nehmen-kapitaen-von-us-frachter-als-geisel_aid_388709.html, 29.9.2020.

Friederichs, Hauke, Die Zeit vom 14.02.2013, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2013-02/piraten-somalia/seite-2>, 25.12.2020.

Gelinsky, Katja, FAZ vom 13.04.2009, <https://www.faz.net/1.790577>, 03.10.2020.

Hussein, Abdi, SomaliaReport vom 13.08.2011, https://somalireport.com/index.php/post/1299/Somalilands_Military_Is_A_Shadow_of_the_Past_, 03.01.2021.

Japanische Botschaft, Pressebericht vom 15.03.2009, https://www.de.emb-japan.go.jp/presse/jb_090315.html, 04.01.2021.

Kempe, Michael, bpb.de vom 22.11.2012, <https://www.bpb.de/apuz/149607/schrecken-der-ozeane-eine-kurze-globalgeschichte-der-piraterie>, 17.01.2021.

Mubarak, Mohamed, Welt-Sichten vom 10.03.2014, <https://www.welt-sichten.org/artikel/21228/somalias-armee-ruestet-den-feind-auf>, 26.11.2020.

Müller, Kai, Tagesspiegel vom 22.11.2010, <https://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/panorama/vor-gericht-piratenprozess-ende-einer-kaperfahrt/3156824.html>, 15.9.2020.

Murphy, Elaine, University of Plymouth, <https://www.plymouth.ac.uk/courses/undergraduate/ba-history/elaine-murphy>, 17.01.2021.

Murphy, Shane: "I'm Your Worst F**king Nightmare".
<https://www.gq.com/story/shane-murphy-maersk-alabama-somali-pirates>, 03.10.2020.

Nauticus vom 11.12.2009, <https://web.archive.org/web/20131203010259/http://www.nauticus.org/about-us/piracy-today-modern-terror-high-seas-open-nauticus>, 29.09.2020.

Neue Zürcher Zeitung vom 21.12.2008, https://www.nzz.ch/iranisches_kriegsschiff_nach_somalia-1.1531679, 04.01.2021.

North Atlantic Treaty Organization vom November 2014,
https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf, 04.01.2021.

North Atlantic Treaty Organization, <https://shape.nato.int/page13974522.aspx>, 04.01.2021.

n-tv.de vom 10.04.2009, <https://web.archive.org/web/20091210200213/http://www.n-tv.de/politik/Halyburton-trifft-ein-article66771.html>, 03.10.2020.

ReliefWeb vom 12.12.2008, <https://reliefweb.int/report/somalia/somalia-successful-completion-nato-mission-operation-allied-provider>, 04.01.2021.

Rühl, Bettina, Deutschlandfunk vom 21.01.2016, https://www.deutschlandfunk.de/somalia-vor-25-jahren-der-sturz-von-diktator-siad-barre.871.de.html?dram:article_id=343469, 08.11.2020.

Salomon, Tim René, Legal Tribune Online vom 22.08.2011, <https://www.lto.de/recht/hintergruende/h/sicherheitsdienste-gegen-somalische-piraten-wettruesten-als-fragwuerdige-strategie/>, 25.12.2020.

Scheen, Thomas, FAZ vom 11.04.2008, <https://www.faz.net/1.546692>, 22.09.2020.

Schuhmann, Clemens, nachrichten.at vom 04.02.2011, <https://www.nachrichten.at/politik/aussenpolitik/Suezkanal-Lebensader-fuer-den-Welthandel;art391,548484>, 02.12.2020.

Seewald, Berthold, Die WELT vom 26.04.2016, <https://www.welt.de/geschichte/article154748460/Wie-Piraten-die-Roemische-Republik-ruinierten.html>, 13.01.2021.

Shady Isle Pirate Society, <http://bbprivateer.ca/?q=node/11#:~:text=Privateer%20History%3A%20A%20General%20Overview,privateer%20was%20a%20private%20warship.>, 18.01.2021.

Soutter, Will, AZoMining vom 12.09.2012, <https://www.azomining.com/Article.aspx?ArticleID=151>, 30.11.2020.

Der Spiegel vom 07.04.2008, <https://www.spiegel.de/panorama/justiz/piraten-vor-somalia-franzoesisches-einsatzkommando-erreicht-dschibuti-a-545805.html>, 23.09.2020.

Der Spiegel vom 05.04.2010, <https://www.spiegel.de/panorama/spektakulaere-aktion-vor-somalia-niederlaender-befreien-deutsches-containerschiff-a-687323.html>, 20.9.2020.

Staff Public Affairs Officer, Pressebericht vom 29.03.2009, https://web.archive.org/web/20131228172516/http://www.manw.nato.int/pdf/oap/snmg1_2009_04.pdf, 04.01.2021.

Staude, Linda, Deutschlandfunk vom 02.01.2016, https://www.deutschlandfunk.de/somalia-wie-illegaler-fischfang-die-piraterie-befeuert.799.de.html?dram:article_id=341337, 29.11.2020.

Der Stern vom 09.04.2009, <https://www.stern.de/panorama/angriff-auf--maersk-alabama--vier-piraten-gegen-us-kriegsschiff-3561972.html>, 29.09.2020.

Die Süddeutsche vom 10.04.2009, <https://web.archive.org/web/20090413150731/http://www.sueddeutsche.de/panorama/180/464777/text/>, 03.10.2020.

tagesschau.de vom 16.08.2013, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/suez-kanal100.html>, 02.12.2020.

Trading Economics von 2020, <https://tradingeconomics.com/somalia/gdp>, 28.11.2020.

Die Welt vom 12.04.2009, <https://www.welt.de/vermishtes/article3543808/Piraten-mit-US-Kapitaen-naehern-sich-der-Kueste.html>, 03.10.2020.

The World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=AT> und <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>, 25.01.2021.

Zerjadtke, Michael, Focus Online vom 15.12.2015, https://www.focus.de/wissen/experten/zerjadtke/grausame-rache-caesar-und-die-piraten_id_4519042.html, 14.01.2021.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: <https://www.google.com/maps>, 18.01.2021

Abbildung 2: <https://www.google.com/maps>, 18.01.2021

Abbildung 3: <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>, 18.01.2021