



2010/48 Thema

<https://jungle.world/artikel/2010/48/mach-es-oder-stirb>

Der Seeräuberprozess in Hamburg

Mach es oder stirb

Von **Bernhard Schmid**

Der Piraterie vor der Küste Somalias ist militärisch nicht beizukommen. Solange sie der einzige funktionierende Wirtschaftszweig der Region ist, wird weiterhin gekapert werden.

Werden Piraten in den Produkten der Kulturindustrie oft romantisch verklärt, löst das Wort, sobald es im Zusammenhang mit Somalia fällt, in deutschen Medien meist Abscheu aus. Geht es um Seeräuber aus dem muslimisch geprägten Land, das zu den ärmsten der Welt zählt, fallen alle zivilisatorischen Hemmnisse. Rechtsstaatliche Standards werden dann nur noch als Luxus betrachtet. Spiel mir das Lied vom Abknallen!

So forderte Hannes Stein im Jahr 2009 in der Tageszeitung Die Welt: »Häfen, die Piratenschiffen Schutz gewähren, gehören unbarmherzig bombardiert.« Auf dem Internetblog Die Achse des Guten schrieb Hannibal Tempest im April desselben Jahres: »Was spräche eigentlich dagegen, ein paar Piraten zu einer Bootsfahrt einzuladen und sie dann zu bitten, von Bord zu gehen, möglichst an einer Stelle, an der auch Haie schwimmen, die lange nicht mehr gefüttert worden sind?« Der Rechtsanwalt Joachim Nikolaus Steinhöfel, der unzählige Themen im deutschen Fernsehen kommentieren darf, wettet in einem Video: »Ein faires Verfahren für die Piraten sieht so aus: Man versenkt ihre Schiffe ohne Vorwarnung und legt ihre Schlupfwinkel an Land in Schutt und Asche.« Und Fred C. Iklé brachte es in der Washington Post auf den kurzen Nenner: »Kill the pirates!«

Als am Anfang dieses Jahrzehnts noch nicht das Horn von Afrika als Hort der Piraterie im Gespräch war, sondern das Südchinesische Meer, vernahm man kaum vergleichbare Forderungen. Vielleicht, weil im fernen Südchinesischen Meer weniger europäische Handesschiffe unterwegs sind als am Horn von Afrika, vielleicht aber auch, weil derartig martialische Forderungen ruppige Reaktionen aus Peking hätten hervorrufen können. Proteste aus Mogadischu dagegen sind politisch so gut wie irrelevant.

Unter welchen Bedingungen Piraterie gedeiht, ist schnell umrissen: zunächst eine starke Zunahme des Überseehandels und eine größere Gruppe von Menschen, die von diesem nicht ausreichend profitieren können, was es Freibeutergruppen ermöglicht, Mitglieder zu

rekrutieren. Drittens braucht es Regionen, die entweder nicht unter der Oberhoheit eines Zentralstaats stehen, der solche Aktivitäten unterbinden könnte – oder in denen der Souverän nicht willens oder nicht in der Lage ist, Piraterie zu verhindern. Hat der betreffende Staat etwas zu verlieren – seinen Ruf oder seine Stellung in der – internationalen Politik – und verfügt er zudem über ausreichende Mittel zur Bekämpfung der Piraterie, wird er Seeräubern in seinem Hoheitsgebiet schnell den Garaus machen. Es sei denn, er erhofft sich einen höheren Gewinn von der Verletzung als von der Einhaltung der internationalen Spielregeln. Als dritte Option kann sich ein Staat auch mehr oder minder glaubhaft von den lukrativen Aktivitäten seiner Untertanen oder Staatsbürger distanzieren und sie dennoch unter der Hand fördern.

Eine solche, für die Piraterie überaus günstige Situation war vor wenigen Jahren vor allem in der Meeresregion gegeben, wo der Pazifik in den Indischen Ozean übergeht. Durch die Industrialisierung größerer Teile Asiens hatte der Warenverkehr in der Region stark zugenommen – besonders in der Straße von Malakka, die an Singapur vorbei führt. Zudem bietet die Region auch geografisch beste Bedingungen für Piraten: In der 700 Kilometer langen Meerenge sind die Schiffe dazu gezwungen, mit verminderter Geschwindigkeit zu fahren. Auch dass die USA ihre Militärbasen auf den Philippinen geschlossen haben und die ehemaligen sowjetischen Stützpunkte in Vietnam nach dem Ende des Kalten Kriegs abgebaut wurden, machte den Piraten das Leben leichter. Hinzu kam die Instabilität der beiden Staaten Philippinen und Indonesien, die zunehmend die Kontrolle über ihre peripheren Regionen verloren. Die aus zahlreichen Inseln bestehenden Länder – die Philippinen haben rund 7 000, Indonesien rund 17 500 Inseln – wurden und werden von ethnisierten Konflikten, Kleinkriegen mit Separatisten und Kämpfen zwischen den verschiedenen Konfessionen zerrüttet.

Bei der Piraterie im Südchinesischen Meer kamen unterschiedliche Akteure ins Spiel. Denn Piraterie kann im Rahmen eines kleinen Familienunternehmens betrieben werden, aber auch in der Dimension eines mafiösen multinationalen Konzern – je nach Größe der Beute und dem zu erwartenden Risiko. Und wie abschreckend die Risiken wirken, hängt stark vom ökonomischen Druck ab: Wer sonst nichts mehr zu essen hat, dürfte auch sehr hohe Risiken in Kauf nehmen.

Im Falle des Südchinesischen Meeres hatte es die internationale Seefahrt einerseits mit kleinen Gruppen zu tun, die auf eigene Faust aktiv wurden und mit lokalen Separatistengruppen verbunden waren. Auf der anderen Seite waren einige in Indonesien aktive Gruppen eng mit den chinesischen Triaden im Raum Hongkong verbunden: Ihre »Einkünfte« wurden alsbald in größere Wirtschaftskreisläufe investiert, die Gelder dabei gewaschen. Dabei scheinen aber vor allem in den Südprovinzen auch Teile der chinesischen Staatsmacht an der Piraterie beteiligt gewesen zu sein. So rief es ziemlich Ärger hervor, als im September 1998 das japanische Frachtschiff MY Tenyu auf dem Weg von Sumatra nach Südkorea zunächst spurlos verschwand, aber drei Monate später aus einem chinesischen Hafen auslief – umlackiert, auf den Namen »Sanei 1« getauft und mit einer anderen Mannschaft an Bord. Die Sache flog auf, doch im Juli 1999 ließ China die Mitglieder der neuen, indonesischen Besatzung einfach ziehen und erklärte, es sei keine Straftat auf chinesischem Boden begangen worden.

Seit 2008 hat sich der Schwerpunkt der Piraterie in die Region rund um das Horn von Afrika verlagert. Zunächst waren die aus Somalia stammenden Seeräuber vor allem im Golf von Aden aktiv, doch der wachsende militärische Druck, der unter anderem von der UN, der EU-Mission »Atalanta« und von der Nato ausgeht, hat dazu geführt, dass sich die Piraten immer schnellere Boote kaufen. Dank ihnen konnten sie ihren Aktionsradius inzwischen auf die Südhälfte des Roten Meeres und auf Teile des Indische Ozeans ausweiten. Seit 2009 sind nun auch erstmals die Seychellen betroffen. Bei einer Piratenattacke kamen somalische Seeräuber bis auf 15 Kilometer an Mahé, die Hauptinsel der Seychellen, heran.

Der soziale Hintergrund der Piraterie ist in Somalia ein anderer als im Südchinesischen Meer. Denn mangels einer nennenswerten modernen kapitalistischen Ökonomie können sich die Piraterie in dem armen, vom Bürgerkrieg zerrissenen Land in Nordostafrika nicht auf eine solide wirtschaftliche Basis stützen. Anders als die Piraten im Südchinesischen Meer stehen ihnen keine Paten der chinesischen Triaden zur Seite, die ihre Lösegelder in eine bereits entwickelten kapitalistische Ökonomie reinvestieren. Stattdessen müssen sich die somalischen Piraten mit den herrschenden islamistischen Rebellenarmeen und Warlords arrangieren, die den weitaus größten Teil Somalias kontrollieren.

Und die scheinen den Piraten nicht besonders gewogen zu sein. Im März dieses Jahres meldeten englischsprachige Medien, dass die islamistische Miliz Hizbul Islam zeitweise den Piratenhafen Haradhere eingenommen habe, um sich gegenüber der Nachrichtenagentur Associate Press zu brüsten, sie habe die Piraten mitsamt ihren Flachbildfernsehern und Luxusautos in die Flucht geschlagen. Tatsächlich aber hatten die Stadtältesten Haradheres die Rebellen wohl in die Stadt gelassen, um Bedrohungen durch die al-Shabab-Miliz abzuwehren, die wie die rivalisierende Hizbul Islam insgeheim Ansprüche auf die Beute der Piraten erhebt. Auch wenn es heißt, die Islamisten seien nicht direkt in die Piraterie verwickelt, müssen die Piraten den islamistischen Milizen Schutzgelder zahlen – einige Millionen Dollar sollen so aus den Lösegeldern der Piraten an die Islamisten der al-Shabab geflossen sein.

Aber auch die Bevölkerung Haradheres profitiert von der Piraterie. Nach einem Bericht der Agentur Reuters betreiben die Piraten dort eine Art Seeräuber-Börse. »Wir haben mit 15 Unternehmen angefangen, jetzt beherbergen wir 72«, zitiert Reuters einen ehemaligen Piraten, der die Funktionsweise der Börse erklärt. »Zehn der Unternehmen waren bislang erfolgreich.« An der Börse könne sich jeder beteiligen, sei es mit persönlichem Einsatz zur See oder an Land, mit Geldinvestitionen, Waffen oder anderer Ausrüstung. »Wir haben die Piraterie zu einer Gemeindeangelegenheit gemacht«, so der ehemalige Pirat. »Ich warte auf meinen Anteil, ich habe für eine Operation eine Panzergranate zur Verfügung gestellt«, zitiert der Reuters-Reporter eine junge Frau, die vor der Piratenbörse wartet. »Mit Piraterie verbundene Geschäfte sind der wichtigste ökonomische Sektor hier«, zitiert der Bericht einen Sicherheitsbeamten der Stadt. »Die Gemeinde erhält einen Teil der Lösegelder, und das wird in die öffentliche Infrastruktur, etwa in unser Krankenhaus und öffentliche Schulen investiert«.

Andere Einnahmequellen als die Piraterie hat die Küstenregion Somalias kaum zu bieten. Die Fischbestände vor der Küste wurden durch europäische und ostasiatische Fangflotten weitgehend dezimiert, die von der mangelnden staatlichen Aufsicht über die somalischen Hoheitsgewässer profitierten – wie heute die Piraten, wegen deren Überfällen sich der

Fischbestand der Region bereits erholt. Ebenso geschädigt wurden die Bewohner der somalischen Küsten durch illegale Müllentsorgung. Im weitgehend rechtsfreien Raum vor Somalias Küste sollen giftige und gar radioaktive Abfälle aus Europa und anderswo verklappt worden sein. Die Piraterie scheint für viele in der Region daher die einzig praktikable Lebensgrundlage zu bieten. Die militärische Piratenbekämpfung durch »Atalanta« und die Nato tut dem offenbar keinen Abbruch. »Lasst die Anti-Piraten-Marine doch kommen«, zitiert Reuters einen jungen somalischen Piraten, »das Motto unseres Jobs ist: Mach es oder stirb.«

»Die Strategie der militärischen Intervention hat sich als hilfreich erwiesen«, heißt es hingegen in einem Bericht, den die UN Anfang November herausbrachte. Diesen Erfolg will der Bericht mit rückläufigen Piratenangriffen belegen: Waren es in den ersten Monaten des Jahres 2009 noch 193 Angriffe, kam es im selben Zeitraum dieses Jahres nur noch zu 164 registrierten Piratenattacken. Allerdings wurden bei den 193 Attacken von 2009 nur 33 Schiffe gekapert, in diesem Jahr konnten die Piraten ihre Effektivität steigern: Bei den 164 Angriffen kam es zu 37 Schiffsentführungen. Uno-Untergeneralsekretär B. Lynn Pascoe nannte es »erschreckend«, dass die Piraten mittlerweile 20 Schiffe und 438 Besatzungsmitglieder und Passagiere in ihrer Gewalt hätten.

Da die Reeder die Lösegeldforderungen als Versicherungsschäden verbuchen können, sind die eigentlichen Opfer der Piraten vor allem die Lohnabhängigen auf den Schiffen. Sich selbst bewaffnen zu lassen, um im Falle eines Piratenangriffs ihr Leben zu riskieren, kann kaum im Interesse der Seeleute sein. Auch die verstärkte Militarisierung der Transporte droht die Schiffe zu Kampfschauplätzen zu machen. Zudem ist unklar, was mit gefangengenommenen Piraten geschehen soll. Welches Gericht ist dafür zuständig, Piraten zu verurteilen, die auf internationalen Gewässern agieren? Die Länder in der Region lehnen es ab, Piraten vor Gericht zu stellen. In Kenia erklärte der zweithöchste Gerichtshof, das Land sei für Piraterie außerhalb seiner Hoheitsgewässer nicht zuständig. Der Präsident der Seychellen sagte kürzlich dem Sender RFI, seiner Regierung fehlten die Mittel, um Piraten zu inhaftieren. In den USA wurden vergangene Woche fünf Somalier wegen Piraterie verurteilt. Jetzt stehen mutmaßliche somalische Piraten sogar in Hamburg vor Gericht (siehe Seite 4). Die Piraten fern der Heimat wegzusperrn, scheint den Piratenjägern trotz aller Bedenken immerhin noch praktikabel. Dass es allerdings unmöglich ist, den gesamten Schiffsverkehr militärisch abzusichern, wissen sie selbst. Eine Präsentation der European Union Naval Coordination Cell (Navco) von 2008 gibt zu: »Wenn wir alle Schiffe, die das Gebiet durchfahren, effektiv schützen wollten, dann wären alle Armeen dieser Welt nicht ausreichend.«