



Institut für Politische Wissenschaft und Soziologie
Proseminar BMIB
Neue Entwicklungen und Herausforderungen in der internationalen Politik
Dozent: Dr. Kai Hirschmann
Sommersemester 2012

**Die Entstehung von Piraterie:
Eine Analyse am Beispiel von
Somalia, Indonesien und Nigeria**

von
Ricarda Stienhans

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung	S. 2-3
2. Hauptteil	S. 3-16
2.1 Die Piraterie in Somalia	S. 3-7
2.1.1 Die Entwicklung der Piraterie in Somalia	S. 3-4
2.1.2 Die Ursachen der Piraterie in Somalia	S. 5-6
2.1.3 Gründe für die Fortführung der Piraterie in Somalia	S. 6-7
2.2 Die Piraterie in Indonesien	S. 7-11
2.2.1 Die Entwicklung der Piraterie in Indonesien	S. 7-8
2.2.2 Die Ursachen der Piraterie in Indonesien	S. 9-10
2.2.3 Gründe für die Fortführung der Piraterie in Indonesien	S.10-11
2.3 Die Piraterie in Nigeria	S. 12-16
2.3.1 Die Entwicklung der Piraterie in Nigeria	S. 12-13
2.3.2 Die Ursachen der Piraterie in Nigeria	S. 13-14
2.3.3 Gründe für die Fortführung der Piraterie in Nigeria	S. 15-16
3. Fazit	S. 16-17
4. Verzeichnisse	S. 18-21
4.1 Literaturverzeichnis	S. 18
4.2 Quellenverzeichnis	S. 18-21
5. Anhang	S. 22

1. Einleitung

In den letzten Monaten sind Neuigkeiten von Piratenüberfällen und möglichen Maßnahmen dagegen bereits zu einem ständig wiederkehrenden Bestandteil der internationalen Nachrichten geworden. Besonders die Piraterie vor den Küsten Somalias beunruhigt die weltweite Wirtschaft und Politik. Die Piratenangriffe in diesem Gebiet haben sich in den letzten Jahren vervielfacht (vgl. Zimmer 2009: 2) und zunehmend ist die dortige Piraterie in Strukturen der internationalen organisierten Kriminalität eingebettet. (vgl. Scholvin 2009: 3). Die Opfer der Piraterie sind nicht nur die Besatzungsmitglieder der betroffenen Schiffe, sondern durch die erhöhten Kosten für die transportierten Güter indirekt alle Reedereien und Länder, die ihre Güter über die jeweiligen Handelsrouten beziehen oder verkaufen (vgl. Zimmer 2009: 2).

Aufgrund des öffentlichen Interesses am Thema „Piraterie“, wurden bereits einige Studien dazu veröffentlicht. Diese konzentrieren sich jedoch meist auf die Piraterie als Sicherheitsgefährdung und auf mögliche Bekämpfungsmaßnahmen der Piraterie, anstatt die historischen, politischen und sozialen Hintergründe zu untersuchen (vgl. Johnson und Valencia 2005: 1). Diese wissenschaftliche Arbeit soll von daher nicht die Strukturen, Auswirkungen oder mögliche Bekämpfungsarten der Piraterie fokussieren, sondern ihre Entstehung. Ausgehend von den Faktoren, die zur Entstehung der Piraterie beitragen, können Maßnahmen zur Reduzierung der Piraterie oder vorbeugende Maßnahmen abgeleitet werden. Um möglichst allgemeingültige Faktoren herauszuarbeiten, soll im Folgenden die Genese der Piraterie der Länder Somalia, Indonesien und Nigeria miteinander verglichen werden. Diese drei Länder wurden gewählt, da die dortigen Gewässer besonders durch Piratenüberfälle gefährdet sind (vgl. Werning 2008: Abschnitt 15 und siehe Abbildung 1 im Anhang), sich in der Art der Piraterie jedoch unterscheiden. Ebenso sollen die Gründe herausgearbeitet werden, die dazu beitragen, dass Piratenüberfälle heute weiterhin (teils sogar verstärkt) durchgeführt werden.

Nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) wird Piraterie in Artikel 101 folgendermaßen definiert:

„Seeräuberei ist jede der folgenden Handlungen:

a) jede rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche die Besatzung oder die Fahrgäste eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeugs zu privaten Zwecken begehen und die gerichtet ist

i) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeugs;

ii) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff, ein Luftfahrzeug, Personen oder Vermögenswerte;

b) jede freiwillige Beteiligung am Einsatz eines Schiffes oder Luftfahrzeugs in Kenntnis von Tatsachen, aus denen sich ergibt, daß es ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug ist;

c) jede Anstiftung zu einer unter Buchstabe a) oder b) bezeichneten Handlung oder jede absichtliche Erleichterung einer solchen Handlung.“ (Zimmer 2009: 3)

Politisch gesehen ist Piraterie eine Form der Bedrohung der Stabilität souveräner Staaten durch nichtstaatliche Akteure (Pohl 2000: 62).

2. Hauptteil

2.1 Die Piraterie in Somalia

2.1.1 Die Entwicklung der Piraterie in Somalia

Bereits in den 1950ern wurden erste einzelne Fälle von Piraterie im Golf von Aden aufgezeichnet (vgl. Murphy 2011: 11). Zu dieser Zeit wurde Somalia noch besetzt von den Kolonialmächten Italien und Großbritannien, die die Rohstoffe des Landes ausbeuteten und teilweise sogar die somalischen Bauern und Hirten enteigneten und vertrieben (vgl. Balz 2009: 42). Ab dem Jahr 1989, in dem der somalische Bürgerkrieg begann, nutzte die oppositionelle Somali National Movement (SNM) Piratenangriffe, um die Waffenlieferungen an die Regierung unter dem Diktator Siad Barres abzufangen und für ihren Kampf gegen Barres zu nutzen (vgl. Murphy 2011: 11).

Nachdem der Diktator Barres gestürzt worden war und die Rebellen sich nicht auf eine Nachfolgeregierung einigen konnten (vgl. Balz 2009: 45), nahm die Piraterie in den

1990ern deutlich zu (vgl. Murphy 2011: 12-13). Die Milizen plünderten die (re-) produktiven Standorte des Landes so sehr, dass die Ökonomie vollkommen ruiniert war. In Konsequenz stellten die Gewinne aus Plünderung und Renten, sowie dem Waffenhandel, im Verlaufe der zurückliegenden Jahrzehnte die einzigen möglichen Einkommensformen dar (vgl. Balz 2009: 63). Während verschiedene Interessensgruppen in Somalia um die Macht rangen, stieg in den 1990ern bis 2005 sowohl die Zahl der Piratenangriffe und die Anzahl der Piratengruppen, als auch die Reichweite der Attacken (vgl. Murphy 2011: 12-16). Im Jahr 2005 jedoch ergriff die Union Islamischer Gerichte, ein Zusammenschluss aus unabhängigen islamischen Gerichten in Somalia, die Macht (vgl. Murphy 2011: 79-81) und erreichte eine deutliche Reduzierung der Piraterie über die Durchsetzung der Scharia (das islamische Recht) mit ihren strengen Regeln und Bestrafungen (vgl. Murphy 2011: 91). Sobald die Union Islamischer Gerichte jedoch bereits im Jahr 2006 ihre Macht in Teilen Somalias verlor, nahmen auch die Piratenattacken entsprechend wieder zu (vgl. Murphy 2011: 92). In den letzten Jahren sind die Übergriffe weiterhin angestiegen (vgl. IMB 2012: 5), obwohl die Europäische Union seit 2009 im Rahmen der Anti-Piraterie-Mission „Atalanta“ knapp ein Dutzend Kriegsschiffe in den Golf von Aden geschickt hat, um die Hilfslieferungen nach Somalia zu schützen (vgl. Hebestreit 2012: 4).

Abgesehen von der hohen Intensität wird die Piraterie vor Somalia heutzutage charakterisiert durch einen hohen Grad an Organisation, eine professionelle Ausrüstung und die große Reichweite der Angriffe (vgl. Zimmer 2009: 3). Die Piraten sind in Gruppen organisiert und handeln strategisch, um letztendlich eine hohe Summe an Lösegeldern über Geiselnahmen zu erpressen. Zudem verfügen sie zum Beispiel über Navigationssysteme, Satellitentelefone, Schnellfeuerwaffen und Panzerfäuste und starten ihre Angriffe meist von größeren Mutterschiffen aus, wodurch sie die Reichweite ihrer Angriffe erheblich vergrößern können (vgl. Zimmer 2009: 3).

Als Schlussfolgerung daraus kann festgestellt werden, dass sich die Piraterie in Somalia somit von den Taten vereinzelter verarmter Fischer hin zu einer Art transnational organisierter Kriminalität gewandelt hat (vgl. Jakobi 2010: 2).

2.1.2 Die Ursachen der Piraterie in Somalia

Der Golf von Aden, in dem die Piraten von Somalia die Schiffe angreifen, stellt die kürzeste und dadurch wichtigste Seeverbindung zwischen Europa, dem Nahen Osten und Asien dar. Hierdurch passieren mehr als 20.000 Schiffe pro Jahr (vgl. Zimmer 2009: 2). Auch an der Ostküste Somalias verlaufen wichtige Handelsrouten. Durch diese besondere geographische Lage und die damit einhergehende maritime Tradition sind grundsätzlich günstige Ausgangsbedingungen für Piraterie geschaffen (vgl. Murphy 2011: 2).

Als im Jahr 1991 die staatlichen Strukturen Somalias endgültig zusammenbrachen, endete auch die Kontrolle des somalischen Staates über die Küstengewässer (vgl. Dehéz 2009: 119). Diesen Mangel an staatlicher Kontrolle nutzten asiatische, afrikanische und europäische Hochseetrawler aus, um die somalischen Fischgründe leer zu fischen (vgl. Dehéz 2009: 119). Sie bedienten sich des Fischvorkommens entweder vollkommen ohne Verträge oder hatten undurchsichtige Abkommen mit somalischen Warlords (vgl. Feyder und Richter 2010: Abschnitt 15) – in beiden Fällen beraubten sie die Küstenbewohner ihrer Lebensgrundlage. Die Piraten selbst sahen sich somit weniger als Kriminelle, sondern eher als Steuereintreiber der nicht vorhandenen staatlichen Macht für die illegale Fischerei – teilweise sogar als Ersatz für eine nicht (mehr) bestehende somalische Marine (vgl. Dehéz 2009: 120). Darüber hinaus ergriffen asiatische und europäische Firmen ferner die Gelegenheit der fehlenden Zentralgewalt in Somalia, um Giftmüll vor der Küste illegal zu verklappen (vgl. Dehéz 2009: 119).

Wie bereits in Kapitel 2.1.1 erwähnt, trugen in Somalia auch politische Motive zur Entstehung von Piratengruppen bei: Die oppositionelle Somali National Movement (SNM) griff Schiffe mit Waffenlieferungen für die Regierung an, um diese Waffen für ihren Kampf gegen die Regierung zu verwenden.

Somalia ist zum Prototyp des Zerfallenen Staates („Failed State“) geworden – es belegt bereits seit ein paar Jahren den Platz Nummer eins auf der Liste des „Failed States Index“ (vgl. The Fund for Peace 2011: Tabelle). Ein fehlendes Gewaltmonopol (welches Zerfallene Staaten charakterisiert) führt nach Scholvin zu sogenannten „gewaltoffenen Räumen“ (vgl. 2009: 1), in denen Raub die Einkommensgrundlage der

Bevölkerung darstellt. Diese gewaltfreien Räume tragen zur Bildung von Gewaltmärkten bei, welche die gewaltfreie Wirtschaft bedrohen und somit verdrängen, so dass diese den Menschen kein ausreichendes Einkommen zum Überleben mehr bietet (vgl. Scholvin 2009: 1). Dieser Verdrängungsprozess führt zu einer Degradation geregelten wirtschaftlichen Handelns mit einhergehendem Abbau von Einkommensquellen (außerhalb der Piraterieökonomie), die dem sozialen Überleben dienen (vgl. Scholvin 2009: 1). Wie die kurze Machtperiode der Union Islamischer Gerichte zeigt, sind neben den wirtschaftlichen Auswirkungen eines Zerfallenen Staates, ebenso die rechtlichen Konsequenzen bedeutend: Die strenge Durchsetzung der Scharia 2006 führte zu einer deutlichen Reduktion der Piratenangriffe (siehe Kapitel 2.1.1). Abgesehen von diesem Zeitraum konnten sich die Piraten seit dem Zusammenbruch der staatlichen Strukturen sicher sein, nicht für ihre Taten bestraft zu werden. Schließlich fehlten bzw. fehlen die notwendigen Regierungsinstitutionen dafür und die lokalen Clanführer arbeiten mit den Piraten zusammen, um von den Lösegeldern zu profitieren (vgl. Zimmer 2009: 6).

2.1.3 Gründe für die Fortführung der Piraterie in Somalia

Ein Großteil der im vorangegangenen Kapitel bereits erwähnten Faktoren, die in Somalia zur Entstehung der Piraterie führten, spielen auch heute noch eine große Rolle: Die Rechtlosigkeit, der Mangel an Erwerbsmöglichkeiten, die günstige geographische Lage und die korrupten Clanführer verleiten heute noch viele junge Männer, sich der Piraterie anzuschließen. Hinzu kommen jedoch auch Faktoren, die nicht zur Entstehung der Piraterie beitrugen, inzwischen aber ausschlaggebend dafür sind, dass die Piratenangriffe vor den Küsten Somalias weiterhin zunehmen. Ein wichtiger Punkt dabei ist die gesellschaftliche Akzeptanz der Piraten in Somalia. Abgesehen von den Autoritäten profitiert auch ein Teil der Zivilbevölkerung von der Piraterie: beispielsweise Fischer, indem sie den Piraten ihre seefahrerischen Kenntnisse gegen Bezahlung weitergeben oder die Küstenbewohner, bei denen die Piraten Lebensmittel einkaufen, oder Arbeiter in der Baubranche, die von einem kleinen Bauboom entlang der Küste Puntlands profitieren (vgl. Zimmer 2009: 4 und 6). Die Einstellung der Bevölkerung gegenüber Piraten übersteigt sogar die bloße Akzeptanz: Piraten genießen

großes soziales Ansehen innerhalb der Gesellschaft. Sie heiraten die schönsten Frauen und besitzen viel Reichtum und Einfluss in der Region. Die gewaltfreie Ökonomie dagegen bietet nur sehr geringe Chancen auf Reichtum oder Ruhm (vgl. Scholvin 2009: 2).

Nicht nur die Zivilbevölkerung und die lokalen Clan-Führer unterstützen die Piraten, selbst die nationale (Übergangs-)Regierung, wie das folgende Beispiel zeigt: Mohammed Abdi Hassan Afweyne, einer der bekanntesten Piratenbosse Somalias, konnte mit einem Diplomatenpass nach Malaysia reisen. Zusätzlich zu diesem Diplomatenpass verfügte er über ein offizielles Schreiben, angefertigt vom Kabinettschef des somalischen Präsidenten, welches besagte, dass Afweyne zur Piratenbekämpfung unterwegs sei (vgl. Johnson 2012: Abschnitt 1).

Die Netzwerke der Piraten reichen sogar über die nationalen Grenzen hinaus: Wie Suleyman, ein Pirat des Hafens in Eyl, berichtet, sind die Piraten in Kontakt mit Händlern, Übersetzern und Agenten weltweit. Diese würden die jeweiligen Personen ausfindig machen, mit denen über das Lösegeld verhandelt wird und im Gegenzug am Lösegeld beteiligt werden (vgl. Hassan und Kennedy 2008: Abschnitt 2 und 3).

Die hohen Lösegeldzahlungen (und das bei relativ geringen Risiken) sind natürlich heute nach wie vor der Anreiz, warum viele Menschen zu Piraten werden. 2008 wurde durchschnittlich zwischen 500.000 bis zwei Millionen US\$ pro Geiselnahme gezahlt, wobei ein großer Teil der Lösegelder jeweils an Hintermänner und wahrscheinlich auch an ranghohe Politiker floss (vgl. Zimmer 2009: 6).

2.2 Die Piraterie in Indonesien

2.2.1 Die Entwicklung der Piraterie in Indonesien

Piraterie gibt es in Südostasien vermutlich schon seit sehr langer Zeit. Die erste Niederschrift mit der Erwähnung von Piratenangriffen stammt aus dem 15. Jahrhundert. In den folgenden Jahrhunderten nahm die Piraterie immer wieder zu und ab – je nach

Umfang des globalen Handels und je nach Maßnahmen der Regierung gegen Piraterie (vgl. Johnson und Valencia 2005: 2).

Zur Zeit der Kolonialisierung Indonesiens (um 1600 durch die Niederlande) begannen die Piratenangriffe der Indigenen auf koloniale Schiffe. Durch die Konzentration der Niederlande auf Machtkämpfe in Europa blieb die Piraterie größtenteils unkontrolliert (vgl. Johnson und Valencia 2005: 13). Zudem führte die europäische Inversion zur Instabilität der ökonomischen und politischen Strukturen. (vgl. Johnson und Valencia 2005: 15). Im 17. Jahrhundert versuchten holländische Unternehmer, den Gewürzhandel durch die Malakkastraße, welche zwischen der malaiischen Halbinsel und der indonesischen Insel Sumatra verläuft, zu monopolisieren. Dadurch wurden traditionelle lokale Handelsbeziehungen stark beeinträchtigt und das führte zu einem drastischen Anstieg der Piraterie (vgl. Pohl 2001: 63).

Nach Erreichung der Unabhängigkeit Indonesiens von den Niederlanden 1945 bzw. offiziell 1969 kam der rechtsgerichtete General Suharto an die Macht. Er führte ein von 1966 bis 1998 ein autoritäres Militärregime und öffnete die Märkte Indonesiens für Kapital aus dem Ausland (vgl. Bertelsmann Stiftung 2012: Abschnitt 4). Während des Kalten Krieges herrschte eine starke Präsenz von Marine-Einheiten der USA und der UdSSR in Indonesien, die zu einer Reduzierung der Piraterie führte (vgl. Raymond 2005: 14). Seit dem Ende des Kalten Krieges hat diese Präsenz deutlich abgenommen, wodurch den Piraten wieder mehr Freiräume gegeben wurden (vgl. Pohl 2001: 63).

Nachdem sie zuvor in diesem Bereich kaum zusammengearbeitet hatten, beschlossen Singapur, Malaysia und Indonesien im Jahr 1992, dass nationale Sicherheitskräfte Piraten und verdächtige Boote jeweils in die benachbarten Hoheitsgewässer verfolgen dürfen (vgl. Pohl 2001: 68). Zudem importierte der damalige indonesische Präsident Suharto im Jahr 1993 vierzig ausgediente, deutsche Kriegsschiffe, um damit gegen Piraten und Schmuggler vorzugehen (vgl. Höge 2008: Abschnitt 6). Möglicherweise reduzierte sich die Piraterie dank dieser Ereignisse 1994 auf „nur“ 22 Piratenangriffe innerhalb des ganzen Jahres (vgl. IMB Report 2005: 5).

1997 und 1998 traf die Asienkrise die indonesische Wirtschaft schwer: viele Menschen mussten ihr Einkommen infolgedessen in kriminellen Erwerbszweigen erwirtschaften

(vgl. Scholvin 2009: 5). Die vielen Proteste der Bevölkerung zwangen den damaligen Präsidenten zum Rücktritt – Zerfallserscheinungen des indonesischen Staates und ein Anstieg der Piratenüberfälle waren die Folgen (vgl. Pohl 2001: 71).

Im Zeitraum 2000 bis 2009 ließ die Intensität der Piraterie wieder nach, in den vergangenen Jahren jedoch hat sie wieder zugenommen (vgl. IMB Report 2012: 5).

2.2.2 Die Ursachen der Piraterie in Indonesien

Neben Somalia verfügt auch Indonesien über eine strategisch sehr günstige geographische Lage für Piraterie: Die Malakkastraße an der Küste Indonesiens wird jährlich von über 50.000 Schiffen passiert (vgl. Werning 2008: Abschnitt 16). Fast ein Viertel aller gehandelten Waren wird durch diese Meerenge gefahren, inklusive wichtiger Import- und Exportprodukte für die rohstoffarmen Länder Südkorea und Japan (vgl. Werning 2008: Abschnitt 16). Die Malakkastraße vereinfacht Piratenangriffe enorm, denn sie birgt gefährliche Sandbänke, Wracks und eine Engstelle von nur 2,5 km Breite (vgl. Phillips Channel), wodurch die Schiffe dort langsam fahren müssen (vgl. Pohl 2001: 65).

Wie bereits im vorangegangenen Kapitel erwähnt, stieg die Intensität der Piraterie mit der Kolonialisierung von zuvor vereinzelt Fällen hin zu gezielten Angriffen auf koloniale Schiffe an (vgl. Johnson und Valencia 2005: 13). Die regierenden Kolonialherren hatten das Land besetzt und dadurch jegliche Souveränitätsrechte Indonesiens missachtet. Für die Piraten waren ihre Angriffe deshalb gerechtfertigt. Während der fast 350 Jahre andauernden Kolonialherrschaft, wurde die einheimische Bevölkerung unterdrückt und ausgebeutet. Dies führte zu Armut und Unzufriedenheit, eine Situation, die auf Grund der Asienkrise ihren Höhepunkt 1998 erreichte. Sie führte zur Arbeitslosigkeit von Tausenden von Menschen (vgl. Dillon 2000: Abschnitt 3). Diese Perspektivlosigkeit verleitete viele Küstenbewohner dazu, ihr Einkommen als Piraten zu „erwirtschaften“. Verstärkt wurde diese Tendenz dadurch, dass die Gewässer Indonesiens von großen Fangflotten der Region überfischt wurden (vgl. Scholvin 2009: 5). Die einfachen Fischer konnten mit den wesentlich größeren Fangkapazitäten der Fangflotten nicht mithalten und mussten ihr Gewerbe aufgeben.

Der Verlauf der Piraterie in Indonesien zeigt außerdem, dass die Repressionskapazitäten des Staates oder anderer Regierungen einen großen Einfluss auf die Intensität der Piraterie haben: Als der damalige autoritär regierende Präsident Suharto aufgrund der Asienkrise zurück treten musste, reduzierte sich die Staatlichkeit Indonesiens und die Piraterie stieg bedeutend an (vgl. Pohl 2001: 71). Ebenso führte der starke Rückgang der Marine-Präsenz der UdSSR und der USA nach dem Kalten Krieg zu einer Zunahme der Piratenangriffe (vgl. Pohl 2001: 63).

Auch die geringe Bezahlung der Marine und des Militärs trugen zur Entstehung von Piraterie in Indonesien bei. In Südostasien ist das Sicherheitspersonal generell unterbezahlt und Indonesien weist darüber hinaus auch noch die geringste Rate der Verteidigungsausgaben (anteilig am Bruttoinlandsprodukt) auf (vgl. Dillon 2000: Abschnitt 11). Die geringen Budgets reichen nicht aus, um die Offiziere und Angestellten geringeren Ranges ausreichend zu bezahlen. Aus diesem Grund suchen sie sich zusätzliche Einnahmequellen wie das Schmuggeln von Piratengütern (vgl. Dillon 2000: Abschnitt 11) und teilweise werden sie sogar selbst zu Piraten (vgl. Dillon 2000: Abschnitt 5).

2.2.3 Gründe für die Fortführung der Piraterie in Indonesien

Auch in Indonesien wirkt sich der Großteil der Ursachen der Piraterie heute noch so aus, dass die Piraterie fortgeführt wird: die günstige geographische Lage, die überfischten Gewässer, die geringe Bezahlung von Marine und Militär. Die staatliche Instabilität Indonesiens ist dagegen inzwischen nicht mehr so ausgeprägt: die lokalen Regierungen wurden gestärkt und die oppositionellen, teils ethno-religiösen oder separatistischen Gruppen sind kaum noch aktiv - bis auf die separatistischen Bewegungen auf der Insel Papua (vgl. BTI 2012: Abschnitt 9). Schwache Staatlichkeit drückt sich heute eher in den nach wie vor kriminellen Tendenzen der Sicherheitskräfte aus (vgl. Scholvin 2009: 6).

Arbeitslosigkeit und Armut sind in Indonesien weiterhin Faktoren, die Menschen in die Piraterie treiben. Die schnelle positive wirtschaftliche Entwicklung Südostasiens hat zwar zu weniger sozialen, ethnischen und religiösen Spannungen beigetragen (vgl. Pohl

2001: 63), jedoch profitierte die Bevölkerung unterschiedlich stark von dem Wirtschaftswachstum: Nach Pohl (vgl. 2001: 63) profitieren vor allem Kerngebiete und urbane Zentren, abgelegene Regionen jedoch nicht. Sie werden von der Zentralregierung teilweise sogar ausgebeutet. Und genau diese Regionen haben sich infolgedessen teilweise zu Piratenhochburgen, wie beispielsweise Aceh, entwickelt (vgl. Pohl 2001: 63).

Zudem trägt die in Indonesien weit verbreitete Korruption als Folge der geringen Löhne und Gehälter (vgl. BTI 2012: Abschnitt 2) stark zur Piraterie bei. Auch die Justiz ist bestechlich und unprofessionell (vgl. BTI 2012: Abschnitt 2), wodurch die Piraten kein hohes Risiko der Bestrafung bei ihren Angriffen eingehen. Außerdem werden örtliche Polizisten und Zollbeamte so gering bezahlt, dass eine Kooperation mit Piraten für sie durchaus attraktiv ist (vgl. Pohl 2001: 65).

Die Piraten werden jedoch nicht nur auf Beamtenebene unterstützt, sondern mutmaßlich sogar auf staatlicher Ebene. Die überaus moderne Bewaffnung und der hohe militärische Ausbildungsstand der Piraten lassen vermuten, dass die Piraten mit offiziellen staatlichen Stellen kooperieren (vgl. Pohl 2001: 70). China, dem nachgesagt wird, dass es durch Piratenangriffe auf hoher See Territorialansprüche durchsetzen will, steht dabei immer wieder unter Verdacht (vgl. Pohl 2001: 71).

Der verbreitete illegale Waffenhandel ist ebenfalls ein wichtiger Faktor. Laut Pohl (vgl. 2001: 70) sind die Piraten im Besitz von automatischen Waffen, Sprengstoff, Boden-Luft-Raketen, Antischiffminen, leichten Mörsern und Raketenmunition, da sie diese preisgünstig erwerben können. Dadurch steigt die Brutalität bei den Piratenangriffen (vgl. Pohl 2001: 70) und die Einbindung der Akteure in kriminelle Netzwerke Indonesiens.

All diese Faktoren nehmen je nach den Akteuren der Piraterie eine andere Rolle ein. Laut Scholvin (vgl. 2009: 4) lassen sich grundsätzlich drei bis vier Arten der Piraterie in Indonesien unterscheiden: Gelegenheitspiraten, die aus Armut heraus kleine Überfälle verüben; organisierte Banden, die hochmodern ausgestattet sind und über ihre geplanten

Angriffe versuchen, wertvolle Gegenstände oder Lösegeld zu erlangen; Piraten als Teil von politischen Gruppen; und als Sonderfall: die Beteiligung an Piraterie von Marine und Küstenwache.

Wie bereits erwähnt, sind die politisch motivierten Gruppen jedoch heute kaum noch aktiv und stellen von haben auch in der Piraterie nur noch eine sehr geringe Bedeutung.

2.3 Die Piraterie in Nigeria

2.3.1 Die Entwicklung der Piraterie in Nigeria

Die ersten Aufzeichnungen zu Piraterie im Golf von Guinea, welcher unter anderem an Nigeria grenzt, stammen aus dem 15. Jahrhundert. Damals sollen vereinzelt portugiesische Handelsschiffe von Piraten überfallen worden sein (vgl. Gosse 1995: 232). Im 18. Jahrhundert flüchteten dann einige der bereits gesuchten Piraten aus dem Mittelmeerraum in westafrikanische Gewässer, wo sie sich sicherer fühlten (vgl. Gosse 1995: 232). Im 19. Jahrhundert segelte auch der berühmte Pirat Benito de Soto zum Golf von Guinea und trieb dort sein Unwesen, laut Aufzeichnungen mit größter Brutalität (vgl. Gosse 1995: 232).

Über den weiteren Verlauf der Piraterie bis in die Neuzeit ist wenig bekannt. Laut Nincic (vgl. 2008: 1) war in den 1970ern ein weltweiter Anstieg der Piraterie zu regelmäßigen Angriffen zu verzeichnen. Inwieweit Nigeria davon betroffen war, ist jedoch unklar, da die Aufzeichnungen von allen gemeldeten Piratenüberfällen erst im Jahr 1992 durch das IMB Piracy Reporting Centre¹ begann.

Seitdem Beginn der Militärdiktatur durch Abachi in Nigeria 1993, ist bis zum Jahr 1997 ein langsamer, stetiger Anstieg der Piraterie zu verzeichnen (vgl. IMB 2005: 5). Im Jahr 1998 starb Abachi und die Anzahl der Piratenangriffe 1998 war auffällig gering vgl.

¹ Das „Piracy Reporting Centre“ des International Maritime Bureau (IMB) besteht seit 1993 und erstellt seitdem regelmäßig Berichte über alle gemeldeten Fälle von Piraterie.

(IMB 2005: 5). Im Jahr 1999 war sie jedoch schon wieder recht hoch und in den folgenden Jahren schwankte sie (vgl. IMB 2005: 5).

Zur Zeit der Herrschaft unter dem eher zurückhaltenden Umaru Yar'Adua (vgl. Witteck 2010: Abschnitt 4) erreichte die Piraterie in den Jahren 2008 und 2009 ihren bisherigen Höhepunkt im Golf von Guinea (vgl. IMB 2012: 5). Beim „Sea Power for Africa Symposium“² einigten sich die afrikanischen Staaten auf eine gemeinsame Strategie der regionalen und kontinentalen Kooperation zur Bekämpfung der Piraterie (vgl. Very 2009: S. 20). Möglicherweise führte unter anderem diese neue Taktik zur Senkung der Piratenangriffe von 2009 bis 2011 (vgl. IMB 2012: 5). In diesem Jahr ist die Zahl der Piratenangriffe jedoch wieder deutlich angestiegen (vgl. IMB 2012: 5). Zudem hat die Brutalität der Angriffe in den letzten Jahren eindeutig zugenommen (vgl. Simpson 2008: Abschnitt 7). Da die Ölnationen in dieser Region ihre Produktion zur Zeit weiter ausbauen, wird ein weiterer Anstieg der Piratenattacken erwartet (vgl. Baldauf 2012: 1).

2.3.2 Die Ursachen der Piraterie in Nigeria

Grundlegend für die Entstehung einer ausgeprägten Piraterie an der Küste Nigerias ist zunächst die geographische Lage. Der Golf von Guinea ist eine Region mit üppigen Energieressourcen: Nigeria und Angola sind bereits große Ölproduzenten, Äquatorialguinea und der Tschad sind neue Produzenten und Kamerun und Gabun werden es vielleicht noch (vgl. Scientia Militaria 2010: S. 98). Dadurch ist der Golf von Guinea von großer Bedeutung für die weltweite Energieversorgung. Er wird stark von Handelsschiffen befahren (vgl. Very 2009: 20) und ist somit ein günstiger Raum für Piraten.

Wie bei Somalia und Indonesien, so hat auch im Fall von Nigeria die Überfischung der Küstengewässer zur Entstehung von Piraterie beigetragen. Die traditionellen Fischer an der Küste Nigerias mussten auf einmal mit großen, industriellen Fischfangflotten aus verschiedenen Ländern der Welt, die sich nicht an internationale Gesetze oder

² Beim „Sea Power for Africa Symposium“ treffen sich die Minister der Afrikanischen Union, sowie Akademiker und zivile Gruppen, die sich mit dem Thema maritime Sicherheit beschäftigen, um eine gemeinsame Strategie zur Bekämpfung der Piraterie und anderer maritimer Verbrechen zu entwickeln.

Abkommen in diesem Bereich halten, konkurrieren (vgl. Walker 2012: Abschnitt 4). Walker (vgl. 2012: Abschnitt 2) bezeichnet dieses Phänomen als „Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing“, da diese Fischfangflotten sich auch an keine Regulierungen wie zum Beispiel die Maschenweite des Netzes halten. Die wachsende Bevölkerung Nigerias benötigt jedoch zunehmend maritime Ressourcen, um den Ernährungsbedarf zu decken (vgl. Walker 2012: 3). Somit wächst der Druck auf die inländischen Fischressourcen und die Lebenssituation der Küstenbewohner verschlechtert sich.

Und nicht nur die Fischressourcen, sondern auch die Energieressourcen von Nigeria werden international ausgebeutet. Von den Einnahmen aus der Ölförderung profitiert die Bevölkerung kaum – im Gegenteil: sie leidet unter deren enormen Umweltauswirkungen (vgl. Scientia Militaria 2010: 99). Einige der Bewohner des Nigerdelta, die Region des Landes, in der am meisten Öl gefördert wird, fühlen sich marginalisiert und vereinen sich in subversiven Gruppen oder Milizen (vgl. Scientia Militaria 2010: 99). Oft sind dabei die Mitarbeiter der multinationalen Ölkonzerne das Opfer von Geiselnahmen (vgl. Scientia Militaria 2010: 99). Geiselnahme ist jedoch nicht die einzige Methode der militanten Gruppen (wie zum Beispiel die „Movement for the Emancipation of the Niger Delta“): auch Angriffe auf Ölpipelines und Schiffe der multinationalen Konzerne sind verbreitet (vgl. Scientia Militaria 2010: 99). Teilweise wird die Piraterie auch mit Öldiebstahl verbunden: Das Öl wird dabei zunächst illegal abgezapft. Dann wird ein Schiff gekapert und das gestohlene Öl damit abtransportiert (vgl. Baldauf 2012: 1). Politische Motive spielen in Nigeria bei der Entstehung von Piraterie somit eine große Rolle.

Trotz der bereits jahrelangen Ölförderung in Nigeria, lebt fast zwei Drittel der Bevölkerung unter der Armutsschwelle (vgl. Wegener 2011: 2). Arbeitslosigkeit ist weit verbreitet, da die allein auf den Export von Rohstoffen ausgerichtete Volkswirtschaft kaum qualifizierte Arbeitsplätze bietet (vgl. Wegener 2011: 2). Die Piratengruppen bilden sich aus dieser erwerbslosen Bevölkerung, zum größten Teil bestehend aus jungen Leuten, die in Nigeria mit der Perspektivlosigkeit konfrontiert werden (vgl. Wegener 2011: 2). Das Einkommen ist zudem höchst ungleich in der Bevölkerung

verteilt (vgl. BTI 2012: Abschnitt 39). Dieses Gefühl der Ungerechtigkeit führt teilweise zu kriminellen Handlungen, unter anderem zur Entstehung von Piraterie.

Die weit verbreitete Korruption in Nigeria ist eine der bedeutendsten Ursachen der extrem ungleichen Einkommensverteilung. Von den Einnahmen der Regierung an der Ölförderung bekommt die betroffene Bevölkerung kaum etwas ab (vgl. Scientia Militaria 2010: 99). Die größte ethnische Gruppe im Nigerdelta wirft der Regierung offiziell vor, die Erlöse aus der Ölförderung schlecht zu verwalten (vgl. BTI 2012: Abschnitt 39).

Wie zu erkennen ist, hängen die genannten Ursachen für die Piraterie in Nigeria eng zusammen und beeinflussen sich gegenseitig.

2.3.3 Gründe für die Fortführung der Piraterie in Nigeria

Alle bereits im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Ursachen der Piraterie in Nigeria spielen auch heute noch eine Rolle: der Schiffsverkehr in der Region ist nach wie vor gut ausgebaut, wird es durch den global steigenden Bedarf an Energieressourcen wahrscheinlich auch bleiben und somit den Golf von Guinea weiterhin zu einem lukrativen Raum für Piraterie machen (vgl. Very 2009: 20); die Armut ist in Nigeria weiterhin stark verbreitet (vgl. Wegener 2011: 2); die Ölquellen Nigerias sind von den Ölkonzernen und den Milizen weiterhin heiß umkämpft (vgl. Bräuer 2009: Abschnitt 4) und die Unruhen im Land haben sich in letzter Zeit sogar noch verschärft (vgl. Reuters 2012: alle Abschnitte).

Zudem kommt es vor, dass Führer von politischen Gruppen (wie zum Beispiel Ateke Toms, Führer von „Niger Delta Vigilante“) inzwischen nicht nur selbst als Piraten agieren, sondern auch Piraten sponsern und auf diese Weise die Aufrüstung der Piraten oder die Entstehung von neuen Piratengruppen fördern (vgl. Asuni 2009: 19).

Nigeria besitzt derzeit nur eine eingeschränkte Staatsgewalt (vgl. BTI 2012: Abschnitt 8). Dies veranschaulichen bereits die Aktivitäten der militanten Gruppen (siehe Kapitel 2.3.2). In Teilen Nigerias, wie zum Beispiel im Nigerdelta, kann sich der Staat nur begrenzt durchsetzen und die Aufstände niederschlagen. Durch die Unruhen der politischen Gruppen, die separatistischen Bemühungen einiger Regionen und den

religiösen Konflikt im Land, ist der nigerianische Staat schon damit ausgelastet, im Inland für Ordnung und Stabilität zu sorgen und vernachlässigt die Kontrolle seiner maritimen Gewässer (vgl. Vrey 2009: 23). Die Piraten gehen somit ein geringeres Risiko bei ihren Überfällen ein, wodurch ihre kriminellen Aktivitäten steigen.

Auch die nigerianischen Piraten scheinen in ein Netzwerk von Personen eingebunden zu sein, die ihnen wichtige Informationen liefern und im Gegenzug am Gewinn beteiligt werden. Es wird berichtet, dass die Piraten vermutlich über Kontakte im Ölhandel- und Schifffahrtsbereich mit Informationen über mögliche Angriffsziele versorgt werden (vgl. The Economist 2009: Abschnitt 23). Neben dem Zugang zu relevanten Informationen fällt es den Piraten auch nicht schwer, an Waffen zu kommen: durch den bewaffneten Konflikt um das Öl sind Feuerwaffen in Nigeria leicht zu erwerben (vgl. Scientia Militaria 2010: 99).

Ein weiterer Faktor zur Fortführung der Piraterie in Nigeria ist das labile Justizsystem. Zum einen ist die Justiz allgemein administrativ schlecht aufgestellt und zum anderen sind die Gehälter so gering, dass die Verantwortlichen durchaus bestechlich sind – zum Beispiel wenn sie Fischlizenzen vergeben (vgl. BTI 2012: Abschnitt 18) oder wenn Piraten zur Rechenschaft gezogen werden sollen.

3. Fazit

Der Vergleich dieser drei sehr unterschiedlichen Länder zeigt, dass die Ursachen und Faktoren, die zu Piraterie führen, meist übereinstimmen. Grundsätzlich lassen sich die einzelnen Aspekte zunächst nach dem Kriterium unterteilen, ob sie eher eine Ursache für die Entstehung der Piraterie darstellen oder einen aktuellen Faktor. Reine Ursachen von Piraterie sind Faktoren, die in dem jeweiligen Land zwar zur Entstehung von Piraterie beigetragen haben, heute jedoch keine oder kaum noch eine Rolle spielen. Dazu zählen (ausgehend von Somalia, Indonesien und Nigeria) der traditionelle Fischfang; die Leerfischung durch Hochseetrawler; die Verklappung von Giftmüll und die Kolonialisierung. Daneben gibt es einige Faktoren, die für die Entstehung der Piraterie mitverantwortlich waren und auch heute noch zur Fortführung (möglicherweise auch einer Ausweitung) der Piraterie eindeutig beitragen. Diese sind

der Staatszerfall (bzw. mangelhafte Repressionskapazitäten); die Armut und die Arbeitslosigkeit; die Ungleichheit; die günstige geographische Lage; die geringen Investitionen in Marine und Militär und die Zusammenarbeit mit lokalen Machthabern. Und schließlich gibt es natürlich auch Aspekte, die heute dazu beitragen, dass die Piraterie weiterhin ausgeübt wird, jedoch kein Grund zur Entstehung der Piraterie waren. Dazu zählen die mangelhafte Justiz; die Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Machthabern; die soziale Akzeptanz; die Korruption; und der Waffenhandel.

Durch den Vergleich der drei Länder lassen sich zudem Ursachen und Faktoren herausarbeiten, die wahrscheinlich weltweit am allgemeingültigsten für die Entstehung der Piraterie sind: Zentraler Ausgangspunkt der Piraterie ist die Armut und die damit verbundene Arbeits- und Perspektivlosigkeit der Bevölkerung. Dies ist nicht verwunderlich, da Armut generell zu Kriminalität führt und Piratenangriffe kriminelle Akte sind. Eine weitere wichtige Grundbedingung für die Entstehung von Piraterie ist die dafür günstige geographische Lage. An den drei Ländern laufen jeweils wichtige Handelsrouten entlang, beziehungsweise im Fall von Nigeria gehen sie von dem Land selbst aus, wodurch nicht nur dem Ausland, sondern auch dem Heimatland der Piraten erheblicher Schaden zugefügt wird (vgl. Wegener 2011: 3). Auch der Staatszerfall, beziehungsweise die eingeschränkte Staatlichkeit, spielen laut dem Vergleich eine wichtige Rolle bei der Genese von Piraterie. Das Beispiel von Nigeria zeigt jedoch, dass Piraterie sich auch unter der Herrschaft von autoritären und durchsetzungsstarken Führern (wie Abachi, siehe Kapitel 2.3.1) entwickeln kann. In allen der drei Länder ist der Piraterie eine Überfischung der dortigen Gewässer vorangegangen. Die ersten Piraten waren meist verarmte Fischer, die durch die modernen Hochseetrawler ihrer Lebensgrundlage entrissen wurden und ihren Ausweg allein in der Piraterie sahen.

Politische Motive und die (auf Korruption beruhende) Zusammenarbeit mit lokalen Machthabern sind je nach Land sehr entscheidend für die Entwicklung der Piraterie, bilden jedoch keine allgemeingültigen Faktoren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Ursachen der Piraterie und die Gründe für ihre Fortführung meist in einer Mischung zwischen ökonomischen und politischen Faktoren liegen, wobei die ökonomischen Faktoren grundlegender sind. Die Faktoren

lassen sich im Einzelnen jedoch nur schwer voneinander trennen, da sie häufig sehr eng miteinander verknüpft sind.

4. Verzeichnisse

4.1 Literaturverzeichnis

- Hebestreit, Steffen: Kampfmandat für Somalias Küste. Frankfurter Rundschau Nr. 92 vom 19. April 2009, Frankfurt 2009.
- Johnson, Derek/ Valencia, Mark: Piracy in Southeast Asia. Status, Issues, and Responses. Pasir Panjang (Singapur) 2005.
- Murphy, Martin: Somalia: The new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa. London 2011.
- Ong-Webb, Graham: Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Pasir Panjang (Singapur) 2006.

4.2 Quellenverzeichnis

- Baldauf, Scott: Next Pirate Hot Spot: The Gulf of Guinea. In: The Christian Science Monitor, 28.02.2012, in: <http://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-Gulf-of-Guinea> (26.09.2012)
- Balz, Matthias: Politische Ökonomie von Bürgerkriegen. Eine Kritik der „Neuen Kriege“ anhand der Fallbeispiele Angola, Somalia und Afghanistan. In: Arbeitspapier Nr. 2/2009 Universität Hamburg, in: <http://www.sozialwiss.uni-hamburg.de/publish/Ipw/Akuf/publ/AP2009-2.pdf> (20.09.2012)
- Bräuer, Sebastian: Shell gefährdet Ölförderung. In: Die Zeit, 09.06.2009, in: <http://www.zeit.de/online/2006/27/nigeria-shell-internestudie> (27.09.2012)
- BTI: Indonesia Country Report. In: Transformationsindex BTI 2012. <http://www.bti-project.de/laendergutachten/aso/idn> (24.09.2012)

- BTI: Nigeria Country Report. In: Transformationsindex BTI 2012. In: <http://www.bti-project.de/laendergutachten/wca/nga> (26.09.2012)
- Dehéz, Dustin: Die Vereinten Nationen und Somalia. Vorhersehbares Scheitern oder vielversprechender Neuanfang?, in: Zeitschrift für die Vereinten Nationen und ihre Sonderorganisationen Ausgabe 3-2009. In: [http://www.dgvn.de/publikation.html?&L=0&tt_products\[product\]=208&cHash=d68f17dbc55a9093f45aa372efc6daf0](http://www.dgvn.de/publikation.html?&L=0&tt_products[product]=208&cHash=d68f17dbc55a9093f45aa372efc6daf0) (22.09.2012)
- Dillon, Dana: Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade. 2000. In: <http://www.heritage.org/research/reports/2000/06/piracy-in-asia-a-growing-barrier-to-maritime-trade>
- Feyder, Franz; Richter, Alexander: Piraterie am Horn von Afrika - Dauerproblem ohne Lösung?, in: AG Friedensforschung 2010: NDR-Reihe "Streitkräfte und Strategien", in: <http://www.ag-friedensforschung.de/themen/Piraten/dauer.html> (21.09.2012)
- Höge, Helmut: Freibeuter der Geschichte. Piraten, Schmuggler und Ausgestoßene. In: Taz 29.12.2008, in: <http://www.taz.de/Piraten-Schmuggler-und-Ausgestossene/!27953/> (24.09.2012)
- IBM: 2005 IBM Annual Report. 2005, in: <http://www.ibm.com/annualreport/>
- IBM: 2012 IBM Annual Report. 2012, in: <http://www.ibm.com/annualreport/>
- International Commerce and Crime: IMB Piracy & Armed Robbery Map 2012. 2012, in: <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>
- Jakobi, Anja: Piraterie und Geldwäsche. Geldwäschebekämpfung als möglicher Ansatz gegen Piraterie in Somalia. In: Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung: HSFK Standpunkte“ Nr. 3/2010, in: http://www.hsfk.de/fileadmin/downloads/Standpunkte_3_2010.pdf (23.09.2012)
- Johnson, Dominic: Staatschef stützt Verbrecherchef. Piraten in Somalia. In: Taz 19.07.2012, in: <http://www.taz.de/Piraten-in-Somalia/!97605/> (23.09.2012)
- Nincic, Donna: State Failure and the Re-emergence of maritime Piracy. California, in: All Academic 2008, in: http://citation.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php

- Pohl, Manfred: Piraterie in Südostasien – ein Gewerbe mit staatlicher Unterstützung?, in: Österreichs Bundesheer: Jahrbuch für internationale Sicherheit 2001, in: http://www.bmlv.gv.at/pdf_pool/publikationen/03_jb01_42_poh.pdf (23.09.2012)
- Raymond, Catherine: Piracy in Southeast Asia. New Trends, Issues and Responses. In: Institute of Defence and Strategic Studies: RSIS Working Papers Nr. 89, Singapur 2005, in: <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&lng=en&id=27168> (24.09.2012)
- Reuters, Anton: Weltweite Besorgnis wegen Gewalt in Nigeria. In: Die Zeit 22.01.2012, in: <http://www.zeit.de/politik/ausland/2012-01/nigeria-anschlag-opferzahl> (27.09.2012)
- Schweers, Philipp: Zukunftsbranche Piraterie?, in: Düsseldorfer Institut für Außen- und Sicherheitspolitik: DIAS-Kommentar Nr. 135, 2008, in: http://www.dias-online.org/fileadmin/templates/downloads/DIAS_Kommentare/Kommentar135.pdf (22.09.2012)
- Simpson, Sarah: Pirate Attacks On the Rise in Nigerian Waters. In: Voice of America 13.03.2008, in: <http://www.globalsecurity.org/military/library/news/2008/03/mil-080313-voa04.htm> (26.09.2012)
- The Economist: Splashing, and clashing, in murky waters. In: The Economist 20.08.2009, in: <http://www.globalsecurity.org/org/news/2009/090820-piracy.htm> (25.09.2012)
- The Fund for Peace: Failed States Index. 2011, in: <http://www.fundforpeace.org/global/?q=fsi-grid2011> (21.09.2012)
- Asuni, Judith: Blood oil in the Niger Delta. In: United States Institute of Peace: Special Report 229, 2009, in: http://www.usip.org/files/resources/blood_oil_nigerdelta.pdf (27.09.2012)

- Very, Francois: Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea. In: ISS: Institute of Security Studies 2009, in: <http://www.issafrica.org/uploads/18NO3VREY.pdf> (25.09.2012).
- Walker, Timothy: Confronting the Sources of West African Maritime Insecurity. In: Institute for Security Studies Africa: News on ISS Africa, 2012, in: http://www.issafrica.org/iss_today.php?ID=1461 (27.09.2012).
- Wegener, Caroline: Piraten im Golf von Guinea – das nächste Somalia ? In: Hanns-Seidel-Stiftung e.V.: Politischer Sonderbericht, München 2011 http://www.hss.de/fileadmin/media/downloads/Berichte/110818_Wesstafrika_SB.pdf (26.09.2012)
- Werning, Rainer: Moderne Enterhaken – Piraterie in Südostasien. In: INAMO (Informationsprojekt Naher und Mittlerer Osten e.V.), Heft Nr. 56/Winter 2008, Jahrgang 14, in: <http://www.ag-friedensforschung.de/themen/Piraten/asien.html>
- Wittek, Dagmar: Der Präsident wird vermisst. In: Frankfurter Rundschau 10.01.2010, in: <http://www.fr-online.de/politik/portraet-der-praesident-wird-vermisst,1472596,3254138.html> (27.09.2012)
- Zimmer, Melanie: Piraterie vor Somalia. Staatsverfall, Kriegsökonomie und die internationale Gemeinschaft. In: Hessische Stiftung Friedens- und Konfliktforschung: HSFK Standpunkte Nr. 6/2009, in: http://www.hsfk.de/fileadmin/downloads/Standpunkte_6_2009web_01.pdf

5. Anhang



Abbildung 1: Die Verteilung der Piratenangriffe 2011 (IMB 2012)