

Von Fischern, Flüchtlingen und Piraten

Zeitungslesen macht dumm. Jeder weiß, dass die Medien unsere Wahrnehmung manipulieren, und vor allem jene, die sich der Medien bedienen, um ihre Sicht der Dinge zu propagieren. Nur haben wir uns schon so daran gewöhnt, dass sich z.B. niemand mehr darüber wundert, dass "Deutschlands Interessen am Hindukusch verteidigt" werden (Verteidigungsminister Struck) und deshalb die Bundeswehr in Marsch gesetzt wird.

Manchmal braucht es die Begegnung mit Menschen, um aus dieser Stumpfheit aufgeschreckt zu werden. Etwa der Begegnung mit Flüchtlingen aus Somalia, die bei uns leben, bis sie abgeschoben werden können und in der Zwischenzeit bemüht sind, Deutsch zu lernen.¹ Und dort bin ich ihnen begegnet. Heftig klagen sie über das schlechte Image ihres Landes und beteuern, dass sie die Situation dort selbst bedauern. Worum, genau genommen, geht es da nochmal?

Nun weiß jeder (und die Flüchtlinge leugnen das nicht), dass es am Horn von Afrika ein "Piratenproblem" gibt. Diese bösen Menschen überfallen Schiffe jeglicher Nation, nehmen Seefahrer als Geiseln und erpressen Geld. Aber: Dagegen tun wir doch was: Wir setzen unter dem Namen "Operation Atalanta" Kriegsschiffe der höchstentwickelten Nationen der Welt nach dort in Marsch. Ist damit nicht das Nötige getan?

Nur: Warum tun wir das wirklich? Schließlich gibt es doch auch andere Problemregionen der Welt, die einen schwer bewaffneten, energisch auftretenden Weltpolizisten bräuchten. Darfur, zum Beispiel...

Fragt man nach dem Mandat dieser Operation, so erfährt man folgendes: Die Operation unterstützt bzw. setze durch

"Resolutions 1814, 1816, 1838 and 1846 which were adopted in 2008 by the United Nations Security Council. Its aim is to contribute to:

- the protection of vessels of the World Food Programme (WFP) delivering food aid to displaced persons in Somalia;
- the protection of vulnerable vessels sailing in the Gulf of Aden and off the Somali coast and the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast." [EU]

Und die Effizienz hinsichtlich des ersten Punkts, nämlich der Schutz humanitärer Hilfslieferungen des WFP, wird im selben Papier sogleich statistisch unterlegt:

Vessels escorted by EU NAVFOR for the World Food Programme		
	Number of escorts	Tonnes of food delivered
From 8.1.2008 to 28.2.2009	15	More than 81 000
In March 2009	4	40 000
Number of Somalis fed: on average, more than 1 600 000 each day		

Vor soviel Gutheit ist man erstmal sprachlos. Dann aber fragt man sich, ob's nicht vielleicht eine billigere Lösung gibt? Im Kontext der Diskussion, ob auch die Schweiz sich bei Atalanta beteiligen sollte, wurde darauf hingewiesen, es sei billiger, den 35 unter Schweizer Flagge

¹ Mit 4757 Asylbewerbern im Jahr 2008 sind Flüchtlinge aus Somalia, nach Serbien, die zweitgrößte Gruppe im Bestand an Asylbewerbern in der Schweiz, im Jahr 2008 waren sie, nach Eritrea, auch die zweitgrößte Gruppe an Neuzugängen.

fahrenden Schiffen das Dieselöl für die Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung zu bezahlen (ca. 2 300 000 SFr) statt 30 bewaffnete Angehörige einer Armee-Spezialeinheit samt Begleittross zu entsenden (mindestens 10 000 000 SFr).² Wäre also für die Essenslieferungen des WFP nicht eine Luftbrücke die angemessenere Lösung?

Und überhaupt: Wieviel Schiffe des World Food Programs werden überhaupt angegriffen? Im Jahr 2008 ganze 10. Allerdings wurden darüber hinaus Schiffe angegriffen, die anderen Kategorien zugehören, nämlich 95 Frachtschiffe, Öltanker und Kreuzfahrtschiffe [vgl. AKF].

Wussten wir's doch! Ökonomische Interessen stehen also im Vordergrund. Aber halt: Wieso eigentlich erst seit einigen Jahren? Schließlich galt doch die ganze Zeit Südostasien als Piratenverseucht und gefährlich für alle Schiffe? Und dorthin hat niemand irgendwelche Kriegsmarinen schicken wollen. In der Tat: Erst 15 Jahre nach dem Zerfall des Staates Somalias kam es zu ersten Schiffskaperungen, die Zahl stieg jedoch nach 2007 sprunghaft an. Das ist doch eher merkwürdig: Was war denn los, dass es in Somalia erst vor kurzem zu einem "Piratenproblem" in diesem Ausmaß kommen konnte?

Schließlich gibt es seit dem Sturz des Diktators Siad Barre im Jahr 1991 in Somalia keine funktionierende Staatsordnung. Und: Die afrikanische Staatenordnung ist ohnehin eine künstliche Ordnung. Die Kolonialmächte zwangen miteinander verfeindete Clans dazu, in einem Staat zusammen leben zu müssen. Wenig erstaunlich, dass sich nach dem Zusammenbruch einer Zentralordnung aufgetauter Hass sich in zahllosen Scharmützeln und Kämpfen entlädt. Und das war ja auch der Fall. Ins Weltbewusstsein rückte es kurz aufgrund der fehlgeschlagenen US Intervention "Restore Hope" (1992-94), die das nicht beenden konnte. Ab dann überließ man die Somalis ihrem Schicksal. Aber, spitz gefragt, damit waren sie doch eigentlich beschäftigt gewesen – wieso überfallen sie plötzlich fremde Schiffe?

Die Gründe hierzu liegen außerhalb Somalias.

Vielen Afrikanern ist staatliche Ordnung und die Auseinandersetzung um Macht herzlich egal, solange sie nur in Frieden ihre Familien ernähren können. Wenn aber Arbeits- und Ernährungsgrundlagen verschwinden, gibt es zwei Auswege: Auswanderung oder Umschulung. Und zu letzterem gehört die Umschulung vom Fischer zum Piraten. Wie etwa jene am Golf von Aden. Und das kam so:

Nach dem Zerfall der staatlichen Ordnung Somalias und der Abwesenheit einer somalischen Marine und einer Küstenwache wurde dieses Meeresgebiet auf einmal für jene interessant, die dort gar nichts zu suchen hatten:

- Zunächst große Fischereitrawler, ja ganze Fischfabriken, die ungestraft in die somalischen Hoheitsgewässer eindringen und den einheimischen Fischern ihre Nahrungsgrundlage buchstäblich wegfischten. Solche Großfischer können pro Tag bis zu 400 Tonnen Fisch fangen, eine Menge, für die ein einzelner Fischer zehn Jahre benötigt. Diese schwimmenden Fischereifabriken kamen aus allen Ländern der Welt – auch aus der Europäischen Union.

² Zeitung "Der Sonntag" am 26.4.2009: "Für den Umweg hingegen würden die Schweizer Schiffe 12 bis 20 Tage benötigen, was pro Schiff Kosten in der Größenordnung von 100'000\$ verursachte. Rechnet man die Zahl der Schweizer Schiffe in den letzten vier Monaten auf das ganze Jahr hoch, passieren pro Jahr 20 Schweizer Schiffe Somalias Küste. Das erklärt die Umfahungskosten von 2'000'000\$." Freilich, andere sagen, dass dies viel zu niedrig gegriffen ist und die Umwegkosten pro Schiff zwischen 200 000 und 500 000 Franken betragen [Neue Züricher Zeitung, 8.1.2009]

- Des Weiteren war das herrschaftsfreie Gebiet für viele Schiffer dieser meistbefahrenen internationalen Schifffahrtsroute eine willkommene Gelegenheit, Giftmüll zu 'entsorgen', sei es, dass giftige Reste einer Schiffsreinigung ins Wasser flossen oder eine Ladung Gift, deren man sich per Auftrag zu entledigen hat, einfach im Meer gekippt wurde. Selbst das Dumping von Nuklearabfällen wird berichtet. All das bekam der maritimen Flora und Fauna überhaupt nicht – weite Bereiche sind inzwischen biologisch tot.

Sicherlich wurde gegen diese Praktiken von Anfang an und immer mal wieder durch die verbleibende Zentralgewalt(en), Fischer oder Nichtregierungsorganisationen protestiert – dieser Protest wurde aber nicht zur Kenntnis genommen und alles blieb beim alten.³

³ Aus der Zusammenstellung von Waldo: "In a Press Statement dated 16 Sept 1991, the SSDF (= Somali Salvation Democratic Front), which then administered the Northeastern Regions of Somalia, sternly warned "all unauthorized and illegal foreign fishing vessels in the Somali waters are prohibited, with immediate effect, to undertake any further illegal fishing and to stay clear of the Somali waters". In April 1992, SSDF Chairman, Gen. Mohamed Abshir Musse wrote to the then Italian Foreign Minister, Gianni De Michelis, drawing his attention to the robbery of the Somali marine resources and ecosystem destruction by unlicensed Italian trawlers. In September 1995, leaders of all the Somali political factions of the day (12 of them) and two major Somali NGO Networks jointly wrote to the UN Secretary General, Dr Boutros Boutros Ghali, with copies to the EU, Arab League, OIC, OAU and to other involved parties, detailing the illegal fishing and hazardous material dumping crises in the Somali sea waters and requesting the UN to set up a body to manage and protect these waterways. They pointed out that since ICAO already manages the Somali airspace, so could IMO or a newly created organization run Somalia's seas until an effective Somali national government is able to take control of it. Again, from 1998 to 2006, consecutive Ministers of Fisheries of Puntland State of Somalia have repeatedly appealed to the international community: UN, EC, African Union, Arab League and to individual nations, advising the members states of these organizations to help keep poaching vessels and crews from their countries out of the Somali waters. The Ministers also complained of oil spills, toxic and nuclear waste dumping in the Somali coast.

Somali fishermen in various regions of the country also complained to the international community about the illegal foreign fishing, stealing the livelihoods of poor fishermen, waste dumping and other ecological disasters, including the indiscriminate use of all prohibited methods of fishing: drift nets, under water explosives, killing all 'endangered species' like sea-turtles, orca, sharks, baby whales, etc. as well as destroying reef, biomass and vital fish habitats in the sea (IRIN of March 9, 2006). Fishermen in Somalia have appealed to the United Nations and the international community to help them rid the country's shores of foreign ships engaged in illegal fishing. United Nations Food and Agriculture Organization (FAO) estimated 700 foreign-owned vessels were engaged in unlicensed fishing in Somali waters in 2005. However, FAO said it was "impossible to monitor their fishery production in general, let alone the state of the fishery resources they are exploiting....there is also strong suspicion of illegal dumping of industrial and nuclear wastes along the Somali coast", (IRIN 09/03/06).

"They are not only taking and robbing us of our fish, but they are also trying to stop us from fishing," said Jeylani Shaykh Abdi, a fisherman in Merca, 100km south of Mogadishu. "They have rammed our boats and cut our nets", he added. Another Merca fisherman, Mohamed Hussein, said [Our] existence depends on the fish. He accused the international community of "talking only about the piracy problem in Somalia, but not about the destruction of our coast and our lives by these foreign ships." Jeylani noted that the number of foreign ships had increased over time. "It is now normal to see them on a daily basis, a few miles off our shores" (IRIN 09/03/06). Describing the activity as "economic terrorism", Somali fishermen told IRIN that the poachers were not only plundering the fish but were also dumping rubbish and oil into the sea. They complained the Somali government was not strong enough to stop it. "We want the international agencies to help us deal with this problem," said Hussein. "If nothing is done about them, there soon won't be much fish left in our coastal waters." Musse Gabobe Hassan and Mohamud Hassan Tako of the Mogadishu Maritime and Fisheries Institute accuse foreign ships of illegal fishing and dumping of hazardous waste in Somali waters. 'Somalia's coastal communities who eke their livelihood from the sea are appealing to the international community for help stop the illegal fishing fleets from both the developed and developing countries that are robbing our marine wealth and destroying its habitats', they added." (Das hier häufig zitierte "IRIN humanitarian news and analysis" ist ein Projekt des UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs. Vgl. <<http://www.irinnews.org/>>)

Und dann kam der Tsunami. Genau, DER Tsunami, der Weihnachten 2006 die Touristengebiete Thailands zerstörte und den dortigen Gebieten Milliarden an Spenden einbrachte. Aber: Der hatte auch Auswirkungen auf Somalia! Zwar gab es 'nur' 300 Tote; die wirtschaftlichen Auswirkungen aber waren verheerend: "Am stärksten betroffen war die Halbinsel Hafun, die beinahe völlig überschwemmt wurde", berichtet Leo van der Velden, Stellvertretender Landesdirektor des WFP. "Häuser wurden zerstört und die Lebensgrundlage der Menschen, die Boote und Fischerei-Ausrüstung weggeschwemmt" [DW].

Die wirtschaftliche Grundlage der Fischer war also komplett zerstört, Hilfe von außen kam nicht, die Fischer standen vor der Frage, ob sie so weiter machen wie bisher, oder ob sich etwas ändern soll. Sie entschieden sich für die zweite Option. Heute, drei Jahre später, gilt die erwähnte Halbinsel Hafun mit seiner Hauptstadt Eyl als ein Schwerpunkt des "Piratenproblems".

Nur: Ist es wirklich verwunderlich, wenn Fischer in einer solchen Situation entscheiden, sich selbst so zu organisieren, dass sie wieder Chancen haben, Herren ihres Schicksals zu werden?

Natürlich wird zu Recht eingewendet, dass einfache Fischer sich ohne Hilfe von außen nicht so ausstatten und professionalisieren können, wie dies nun einmal der Fall ist.

Hier muss die zweite Entwicklung gesehen werden, die eintritt, wenn Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten im Land verschwinden: Legale oder illegale Migration, entweder als Arbeitsmigrant oder als Asylbewerber. Diese Migranten verdienen Geld im Ausland und überweisen es nach Hause an ihre Angehörigen. Die Remissen für Somalia lassen sich schwer schätzen, da das Land über keine flächendeckende, formale Bankenstruktur verfügt und vieles über informelle Kanäle läuft (z.B. *Hawalla-Banking*). Für Somalia rechnet man, dass pro Jahr bis zu 1 Milliarde US\$ auf diesem Weg ins Land fließen. Rechnet man diesen Betrag auf die Bevölkerungszahl um, dürfte das Land weltweit unter die Top-15 der Remissenempfänger unter den Entwicklungsländern zu rechnen sein [IFAD: 13].

Betrachtet man die Lage der Fischer im Jahr 2006 durch deren Augen, ist nachvollziehbar, dass sie damit beginnen, über die Anschaffung von Kalaschnikows statt Fischernetzen, über die Anschaffung von Schnellbooten statt Fischereitrawlern nachzudenken, um auf diese Weise zu versuchen, ihren Schnitt zu machen und ihre Familien ernähren zu können.

Der schlussendliche Boom in der Piraterie hängt, *last not least*, vielleicht auch damit zusammen, dass internationale Verbrechensorganisationen die Situation ausnützten und die anfängliche Selbstorganisation zur Selbstverteidigung für ihre Zwecke umfunktionierten und in ein hochprofitables kriminelles *business* ausbauten. Denn weder die Fischer noch deren Angehörige in den Diaspora-*Communities* hätten die Beziehungen, jene *Hightech*-Ausrüstung zu besorgen und zu finanzieren, die es nun mal gibt. Seitdem ist am Horn von Afrika eine neue Rüstungsspirale zu beobachten, in der die Ressourcen der höchstentwickelten Marinen der Welt gegen "Piraten" kämpfen, die sich dem Verfolgungsdruck durch verbesserte Radar- und Kommunikationstechnik, schnellere Boote und weiter reichende Waffen anzugleichen suchen.

Im Endeffekt steht und fällt die "Piraterie" am Horn von Afrika jedoch mit der Verfügbarkeit einer rechtsstaatlichen Ordnung und alternativer Verdienstmöglichkeiten für die dort wohnenden (jungen) Menschen. Gerade für die Jungen jedenfalls haben die Piraten ein Robin-Hood Image und Piraterie ist eine interessante Karriereoption – zumindest kann man diese, anders als Optionen, die durch Emigration erhältlich sind, 'heimatnah' ausüben.

Ergo: Die reichen Staaten der Welt haben jahrelang ein Problem heranreifen lassen ohne auf Warnungen zu hören. Und jetzt zahlen sie die Zeche. Einige Zahlen:

- Die humanitäre Hilfe Deutschlands für die somalische Bevölkerung belief sich im Jahr 2008 auf 3,6 Millionen Euro in Somalia und 3 Millionen für jene Somalier, die im Ausland leben. Die Kosten für die deutsche Bundeswehrebeteiligung an Atalanta wird hingegen für das Jahr 2009 auf 43,1 Millionen Euro angesetzt [AKF].
- Nach Angaben kenianischer Regierungsstellen wurden von den Piraten 2008 insgesamt 150 Millionen US\$ an Lösegeldern gezahlt [Badische Zeitung].
- Versicherungskosten stiegen innerhalb eines Jahres (2007 auf 2008) von 900 auf 9000 US\$ pro Schiff. Rechnet man dies hoch auf den Schiffsverkehr, kostet Piraterie die Reeder 440 000 US\$ pro Tag bzw. 160 000 000 US\$ pro Jahr.⁴
- Aufgrund des wachsenden Verfolgungsdrucks vor Somalia vergrößert sich das Gebiet, aus dem Pirateriefälle gemeldet werden: Der spektakuläre Überfall auf das italienische Kreuzfahrtschiff *MS Melody* am 26.4.2009 ereignete sich nördlich der Seychellen – viele tausend Seemeilen südlich vom eigentlichen Brennpunkt des Geschehens am Horn von Afrika.

Leider ist anzunehmen, dass aufgrund der sich aufheizenden Situation nicht nur die Lösegeldpreise steigen, sondern auch die Gewalt gegenüber Geiseln sowie zwischen Soldaten und Piraten zunehmen wird und es zu (natürlich bedauerlichen) "Kollateralschäden" kommt: Schließlich darf man nicht vergessen, dass es in diesen Gewässern auch noch FISCHER gibt, die nur eins wollen, nämlich in Frieden Fische fangen – wenn man sie lässt [vgl. warvictims].

Und doch: Nicht jeder findet die Situation bedauerlich und verurteilungswert. Schaut man in Internetblogs, so findet man etwa Äußerungen wie diese: "Somalia, finally, is getting somehow an expected space on the western agenda. For over 18 years no one cared about Somali people, let alone the Somali coasts. Now it is time for western countries to help Somali to stand up its feet if they want to stop these incidents happening in the region. Khalid."

Aus westlicher Sicht ist der jetzige Zustand sicherlich sehr bedauerlich. Bei Verurteilungen und Schuldzuweisung sollte man jedoch die Geschichte kennen und wissen, was Ursachen und was Folgen sind – und zunächst darüber nachdenken, wie sehr man selbst bereit ist, sich für friedliche Alternativen stark zu machen.

Wer aber glaubt, dass Somalia ein Einzelfall ist, täuscht sich sehr. An der Westküste Afrikas deuten sich ähnliche Entwicklungen an. Auch bietet der Fischereisektor vielen Menschen Arbeit (im Senegal etwa 15%), ohne dass diese Menschen von ihren Regierungen in ihren Rechten geschützt werden:

- Seit 1981 verkaufen die Regierungen lokale Fischereirechte an die EU und erhalten dafür Geld (Mauretanien und Senegal etwa 86 bzw. 12 Mio. Euro jährlich).
- Die Folge: Trawler der hochsubventionierten EU Fischereiflotten fischen die Gewässer leer, die lokalen Fischer werden in ihrer Existenz bedroht, die Regierungen sind nicht in der Lage, zu kontrollieren, ob die zugestandenen Fischereiquoten beachtet werden.
- Die von den Regierungen eingenommenen Gelder fließen selbstverständlich nicht an die Fischer, um deren Einkommensverluste auszugleichen.

⁴ TIMES, Informationdissemination.

- Es wird angenommen, dass durch die Überfischung jenseits der zugestandenen Quoten allein Guinea jährlich 100 Mio. Euro an Exporteinnahmen entgehen, ein Vierfaches dessen, was der Lizenzverkauf einbringt.

"Der drohende Ruin hat so manchen Fischer in das Geschäft mit der irregulären Migration nach Europa getrieben" [Kohnert: 4].

War's das nun? Nein, vielleicht doch noch was: Es gibt durchaus böse Zungen, die einen bislang wenig publizierten Nutzen in dem Kampf gegen 'Illegale', Flüchtlinge, Terroristen und Piraten sehen: Dieser Aktivismus belegt den Bevölkerungen der reichen Industriestaaten in Zeiten der Krise Handlungsentschlossenheit und –stärke ihrer Regierungen und lenkt so von komplexeren Problemen ab, die sonst im Vordergrund stehen würden und der eigenen Bevölkerung weit mehr an Umdenken und Verzichten abverlangen würden. So wird etwa Miguel d'Escoto, ehemals Priester und jetzt Präsident der UN-Generalversammlung, wie folgt zitiert:

"Terrorism is not really an 'ism' ... There's no connection between the guerrillas who fought the Contras and Al Qaeda, or Colombia's FARC and Somali pirates. That's just a convenient way for your government(s) to convince the world that there is another enemy 'ism' out there, like communism used to be" [zit. in Perkins].

Literatur

- AKF (Arbeitskreis Friedensforschung), 17.12.2008, Rene Heilig: "Volldampf voraus! Kurs Afrika, Schiffe versenken"
 Badische Zeitung, 10.12.2008, "Umschulung zum Piraten"
 Democracy Now, 14.4.2009, "Analysis: Somalia Piracy Began in Response to Illegal Fishing and Toxic Dumping by Western Ships off Somali Coast"
 Deutsche Welle, 26.12.2005, "Somalia kämpft noch immer mit den Tsunami-Folgen.
 EU (European Union – European Security and Defence Policy) *EU Naval Operation against Piracy (EU NAVFOR Somalia – Operation Atalanta)*. Update March 2009
 IFAD (International Fund for Agricultural Development) (2006) *Remittances: strategic and operational considerations*. Annex to IFAD Decision Tools for Rural Finance
 Informationsdissemination.blogspot.com, 11.9.2008, "5th Fleet Focus: September in Somalia"
 Kohnert (2006) Afrikanische Migranten vor der "Festung Europa". In: *German Institute of Global and Area Studies – Institut für Afrika Kunde (Hrsg.) GIGA Focus*, Nr. 12, S. 2-7.
 Hamburg: Dezember 2006
 National Public Radio, 6.5.2009, "In Somalia, Piracy is an Attractive Career Option"
 Perkins, J., Newsletter vom 6.5.2009
 The Times/timesonline, 11.9.2008, "Shipping insurance cost soars with piracy surge off Somalia"
 Waldo, M.A., 8.1.2009, "The two Piracies in Somalia: Why does the World Ignore the Other". Wadheernews.com
 War Victims Monitor/Associated Press, 15.1.2009, "Yemen: Fisherman killed during pirate chase"

Aktualitätsstand: 15.5.2009