



universität
wien

MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

„Der Kampf gegen Piraterie im Golf von Guinea“

Verfasserin

Julia Németh BA

angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, 2014

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 066 824

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Politikwissenschaft

Betreuer:

Univ.-Prof. Dr. Ulrich Brand

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7
1. Problemdarstellung: Form, Ausmaß und Hintergründe der Piraterie im Golf von Guinea .	11
1.1 Der Golf von Guinea	12
1.2 Piraterie im Golf von Guinea	14
1.2.1 Das Ausmaß der Piraterie im Golf von Guinea.....	15
1.2.2 Einblicke in das westafrikanische Piratenhandwerk	18
1.3 Hintergrund	20
1.3.1 Staatsversagen, Armut und Schattenwirtschaft – die Wurzeln der westafrikanischen Piraterie	21
1.3.2 Das Niger-Delta – eine Brutstätte der Piraterie.....	24
2. Theoretischer Rahmen.....	26
2.1 Internationale Regime	26
2.2 Methoden.....	29
2.3 Piraterie und maritime (Un-)sicherheit	30
3. Sicherheitspolitik im Golf von Guinea: regionale und extraregionale Akteure im Kampf gegen Piraterie.....	33
3.1 Direkt betroffen: die Anrainerstaaten des Golfs von Guinea.....	34
3.1.1 Geteilte Interessen der Staaten des Golfs von Guinea im Kampf gegen Piraterie..	34
3.1.2 Fähigkeiten der Staaten der Guinea-Region im Kampf gegen Piraterie	38
3.1.3 Hindernisse vor der effektiven Zusammenarbeit der Staaten des Golfs von Guinea	40
3.2 Extraregionale Großmächte im Golf von Guinea	42
3.2.1 Die Vereinigten Staaten	42
3.2.2 Die Europäische Union	45
3.2.3 Die BRICS-Staaten	48
3.3 Zwischenfazit	50

4. Internationale Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea – auf dem Weg zu einer gemeinsamen Strategie	52
4.1 Regionale Zusammenarbeit in der Pirateriebekämpfung	52
4.1.1 Foren und Strukturen der Zusammenarbeit – die ECCAS, die ECOWAS und die GGC	54
4.1.2 Die Regeln der Zusammenarbeit – der Code of Conduct der Staaten der ECCAS, ECOWAS und GGC.....	59
4.1.3 Die Inhalte der Zusammenarbeit – bisher getroffene Maßnahmen im Kampf gegen Piraterie	63
4.2 Die Rolle der extraregionalen Partner in der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea	68
4.2.1 Die Möglichkeit einer „Somalisierung“ des Golfs von Guinea	68
4.2.2 Die Beiträge der extraregionalen Partner zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea	70
4.3 Zwischenfazit	73
Conclusio.....	76
Anhang	81
1. Landkarten.....	81
2. Mitgliedschaften der für die Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea relevanten regionalen Organisationen.....	83
Literaturverzeichnis.....	85

Abkürzungsverzeichnis

AFRICOM	US Africa Command
AKP	Afrika, Karibik, Pazifik
APS	Africa Partnership Station
AQIM	al-Qaida im Islamischen Maghreb
ASECMAR	Appui à la réforme du système de sécurité maritime dans le golfe de Guinée
bpd	Barrels per day
BRICS	Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale
CIA	Central Intelligence Agency
CMR	Critical Maritime Routes
COPAX	Council for Peace and Security in Central Africa
CRESMAC	Centre Régional pour la Sécurité Maritime en Afrique Centrale
CRIMGO	Critical Maritime Routes Gulf of Guinea
CSIS	Center for Strategic and International Studies
ECCAS	Economic Community of Central African States
ECOWAS	Economic Community of West African States
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUNAVFOR	European Union Naval Force
FAO	Food and Agriculture Organization
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
G8++ FOGG	G8++ Friends of the Gulf of Guinea

GGC	Gulf of Guinea Commission
HDI	Human Development Index
ICC	International Chamber of Commerce
ICC	Inter-regional Coordination Centre
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IWF	Internationaler Währungsfonds
MEND	Movement for the Emancipation of the Niger Delta
MoU	Memorandum of Understanding
MOWCA	Maritime Organization for West and Central Africa
MSSIS	Maritime Safety and Security Information System
MTISC	Maritime Trade Information Sharing Centre
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NNPC	Nigerian National Petroleum Corporation
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
PRC	Piracy Reporting Centre
SRÜ	Seerechtsübereinkommen
UNDP	United Nations Development Programme
UNO	United Nations Organization
UNOCA	United Nations Office for Central Africa
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNOWA	United Nations Office for West Africa
ZOPACAS	South Atlantic Peace and Cooperation Zone

Einleitung

Der Kampf gegen Piraterie ist ein Thema, das in uns Bilder von spektakulären Seeschlachten und von am Galgen baumelnden Piraten hervorruft. Dabei sind die Piraten selbst in unserer Phantasie oft nicht die brutalen Missetäter, sondern Helden, die einen Ehrenkodex befolgend gegen Ungerechtigkeit und Tyrannei kämpfen. Ihre Gegenspieler sind Repräsentanten der Staatsmacht, die sich grausam und erbarmungslos gegen die noblen Gesetzlosen durchzusetzen suchen. Dieses Bild des Piraten wird uns von Literatur und Film vermittelt, die Realität sah und sieht hingegen etwas anders aus.

Piraterie gibt es wohl schon seit den Anfängen der Seefahrt. Die Grenzen zwischen Handel und Seeraub waren dabei meistens durchgängig – eine Gruppe von Seefahrern, die in einem Jahr als friedliche Händler in einem Hafen anlegten, konnte im nächsten Jahr wiederkommen, um zu plündern und Gefangene für die Sklavenmärkte zu machen. Aus der Sicht der Opfer entsprachen historische Piraten eher dem zweiten Bild des Seeräubers, der in den Medien existiert – dem des grausamen Antagonisten, der von den Helden der Geschichte überkommen werden muss. In anderen Fällen konnten Piraten aber durchaus auch selbst die Helden sein, nämlich dann, wenn sie als Freibeuter die Interessen eines sie unterstützenden Staates vertraten. In der Sicht anderer, durch Freibeuter geschädigter Staaten waren sie aber dennoch gesetzlose Piraten.

Sowohl Piraterie als auch Freibeuterei konnte in Zeiten und in Regionen existieren, in denen die Staatsmacht geschwächt oder noch nicht ausgebaut war (vgl. Obenaus – Pfister – Tremml 2012). So konnten die kilikischen Piraten der Antike das Mittelmeer unsicher machen, als die Nachfolgestaaten des Alexander-Reichs sich gegenseitig bekriegten und Rom darauf wartete, die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeerraum zu übernehmen. Sowohl Wikinger als auch Sarazenen und Mauren unternahmen ihre erfolgreichen Raubzüge zu Zeiten innerer Instabilität in ihren Zielgebieten. Die Bukaniere der Karibik raubten nicht nur, um das eigene Überleben zu sichern, sondern versahen auch eine Schutzfunktion für die jungen britischen, holländischen und französischen Kolonien, wo die jeweilige Kolonialmacht noch nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügte, um diese Funktion selbst zu erfüllen. Auch die Beispiele moderner Piraterie zeugen von staatlicher Schwäche in den Gebieten, die von ihr betroffen sind – so in Südostasien, wo die malaysische und indonesische Inselwelt sehr schwer zu überwachen ist; in Somalia, das seit Jahren als Musterbeispiel eines *failed state* gilt; und auch im Golf von Guinea, dem diese Arbeit gewidmet ist.

Wenn es einen Zusammenhang zwischen Piraterie und staatlicher Schwäche gibt, so ist das Ende der Piraterie in einer bestimmten Region dementsprechend mit dem Erstarken der Staatsmacht in Verbindung zu setzen. Sobald der Staat in der Lage war, sein Gewaltmonopol durchzusetzen, wurde keine Konkurrenz mehr um dieses Monopol geduldet. Auch Freibeuter, die zuvor im Dienste desselben Staates standen, wurden, sofern sie den Raubzügen zur See nicht den Rücken kehrten, zu geächteten Piraten, die es zu bekämpfen galt. So wurden die kilikischen Piraten schließlich von Rom besiegt, während der muslimischen Piraterie des Mittelalters das Erstarken der kleinen Fürstentümer in Süditalien und in der Provence ein Ende bereitete. Die als „goldenes Zeitalter“ der Piraterie bekannten ersten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts brachten das Ende des Spanischen Erbfolgekrieges, der zwischen den konkurrierenden europäischen Mächten auch in Übersee ausgetragen wurde, und somit das Überflüssigwerden der im staatlichen Dienst tätigen Freibeuter und tausender Seeleute, die in den Kriegsmarinen der sich nun friedlich gegenüberstehenden Seemächte nicht mehr gebraucht wurden. Viele von ihnen wurden als Piraten zu einer Bedrohung für die Stabilität der karibischen Kolonien. Doch wo der Piraterie von staatlicher Seite früher Toleranz und sogar Ermutigung entgegengebracht wurde, begann nun eine Zeit der erbarmungslosen Verfolgung der Seeräuber, die um das Jahr 1730 in einem vorläufigen Ende der karibischen Piraterie resultierte.

Eines haben die heldenhaften Piraten aus Literatur und Film mit ihren realen Vorbildern gemein – ihre Gegenspieler sind meistens Vertreter der Staatsmacht. Seit der Geburt des modernen Staates, die in der Politikwissenschaft symbolisch im Jahr 1648 angesetzt wird, ist es die ausschließliche Aufgabe des Staates, auf seinem Staatsgebiet für die Durchsetzung seiner Gesetze zu sorgen und dieses vor äußeren Bedrohungen zu schützen. Zum Staatsgebiet zählt auch der Meeresabschnitt, der direkt an die Küste eines Staates anschließt. Das UNO-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) legt die Ausdehnung dieses Abschnitts – der staatlichen Hoheitsgewässer – bei maximal 12 Seemeilen vor der Küstenlinie fest. Auch hier gilt das Gewaltmonopol des Küstenstaates, das in erster Linie von der zuständigen Küstenwache durchgesetzt wird. In den internationalen Gewässern, die keiner Staatsmacht unterstehen, müssen jedoch alle Staaten im Kampf gegen Piraten zusammenarbeiten, denn diese gelten als *hostes humani generis*, Feinde des Menschengeschlechts. Ein modernes Beispiel ist die internationale Zusammenarbeit der führenden Seemächte unserer Zeit in der Bekämpfung der somalischen Piraterie. Diese beruht auf einem Mandat der UNO, was zeigt, dass die im SRÜ

festgelegte Verpflichtung aller Staaten gegen Piraten vorzugehen als Basis für eine Kooperation zu diesem Zweck nicht unbedingt ausreicht.

Die vorliegende Arbeit ist einem anderen Beispiel moderner Piraterie gewidmet – der Piraterie im Golf von Guinea. Obwohl es sich um ein älteres Phänomen handelt, erregte diese erst ab 2011 internationales Aufsehen, als der beninische Präsident Boni Yayi vor dem UN-Sicherheitsrat um internationale Unterstützung bei der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea ansuchte. 2011 war auch das Jahr, in dem die ersten Schritte in Richtung einer regionalen Kooperation zur Bekämpfung der Piraterie und anderer Bedrohungen für die regionale und auch globale Sicherheit im maritimen Bereich unternommen wurden. Piraterie, eigentlich ein Beispiel für organisiertes Verbrechen, wurde für die involvierten staatlichen Akteure eindeutig zu einem Sicherheitsproblem – gemeinsam mit illegaler Fischerei, illegalem Waffenhandel, Drogenhandel und Menschenhandel, die allesamt im maritimen Bereich der Guinea-Region betrieben werden.

So galt und gilt es jetzt, maritime Sicherheitsstrategien zu erstellen, um dem Problem der Piraterie zu begegnen. 2009 machten die Staaten der Zentralafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft (ECCAS) den Anfang mit einer gemeinsamen maritimen Sicherheitsstrategie. 2011 nahmen die Staaten der Westafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft (ECOWAS) die Arbeit an ihrer eigenen maritimen Sicherheitsstrategie auf. 2013 folgte ein Gipfel der Staats- und Regierungschefs beider subregionaler Organisationen und der Gulf of Guinea Commission (GGC) in Yaoundé, bei welchem beschlossen wurde, eine gemeinsame Sicherheitsstrategie für alle Staaten der Guinea-Region zu formulieren. Ein vorläufiges Ergebnis wurde mit der Unterzeichnung eines Code of Conduct erzielt, der als Leitfaden für die unterzeichnenden Staaten beim Vorgehen gegen Piraten und andere maritimen Bedrohungen dienen soll. Parallel zu den Bemühungen auf regionaler Ebene entwickeln auch sicherheitspolitische Akteure von außerhalb der Region Strategien für den Golf von Guinea und bemühen sich, ihre Beiträge zur dortigen Pirateriebekämpfung zu koordinieren.

Wie findet internationale Zusammenarbeit zur Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea im Lichte der Interessen der beteiligten Akteure statt? Die Beantwortung dieser Frage setzt sich die vorliegende Arbeit zum Ziel. In einem ersten Schritt soll das Problem selbst – die Piraterie im Golf von Guinea – dargestellt werden. Danach soll die theoretische Grundlage dieser Arbeit gelegt werden. In einem dritten Teil werden die Interessen der am Kampf gegen die

Piraterie im Golf von Guinea beteiligten Akteure analysiert, wobei auch ein Blick auf ihre Kapazitäten in der Pirateriebekämpfung geworfen wird. Schließlich werden die für die Kooperation geschaffenen Strukturen und die gemeinsamen Maßnahmen, die bisher im Kampf gegen die Piraterie getroffen wurden, untersucht.

Da das Problem der Piraterie im Golf von Guinea in der Forschung erst seit kurzem Aufmerksamkeit erhält, waren keine Monographien zum Thema als Grundlage für die vorliegende Arbeit zugänglich. Aus der Aktualität des Themas resultierend wurden vor allem Online-Quellen für diese Arbeit verwendet. Als besonders wertvoll erwiesen sich dabei der Bericht der International Crisis Group, „The Gulf of Guinea: The New Danger Zone“ (2012), und die brandaktuelle Analyse von Charles Ukeje und Wullson Mvomo Ela für die Friedrich Ebert Stiftung, „African Approaches to Maritime Security – the Gulf of Guinea“ (2013). Beide Quellen geben ein detailliertes Bild über die maritimen Sicherheitsprobleme im Golf von Guinea und liefern Bestandaufnahmen über die bisher unternommenen Schritte zur Bekämpfung dieser Probleme. Einen guten Überblick über die Situation im Golf von Guinea gibt auch der Bericht der in den Golf entsandten UNO-Mission, „Report of the United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea“ (2011), der eine Bestandaufnahme für die Arbeit des UN-Sicherheitsrates zum Thema der westafrikanischen Piraterie liefert und insbesondere auf die Piraterie vor Benin eingeht.

Als sehr nützlich für die vorliegende Arbeit erwiesen sich auch Freedom C. Onuohas Studien zur Piraterie im Golf von Guinea, „Oil Piracy in the Gulf of Guinea“ (2012) und „Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm“ (2012). Beide Arbeiten konzentrieren sich vor allem auf Nigeria, dem Ausgangspunkt der meisten Piratenangriffe im Golf von Guinea, und geben ein detailliertes Bild über das Vorgehen der nigerianischen Seeräuber. Eine genaue Analyse des Problems der Piraterie und anderer Arten des organisierten Verbrechens im Golf von Guinea gibt auch der Bericht der UNODC, „Transnational Organized Crime in West Africa. A Threat Assessment“ (2013).

In der deutschsprachigen Fachliteratur hat die Piraterie im Golf von Guinea noch nicht sehr viele Spuren hinterlassen. Eine Studie zum Thema findet sich in Stefan Mairs Sammelband „Piraterie und maritime Sicherheit“ (2010), verfasst von Denis M. Tull. Der Sammelband beinhaltet Beiträge zu allen Brennpunkten der modernen Piraterie, wie der International Maritime Bureau jene Regionen nennt, wo sich die Vorfälle von Piratenangriffen konzentrieren. Einen vergleichbaren Sammelband legten auch Elleman, Forbes und

Rosenberg mit „Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies“ (2010) vor. Einen guten Überblick über Beispiele für Piraterie von der Antike bis heute gibt der Sammelband von Obenaus, Pfister und Tremml von der Universität Wien, „Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte“ (2012).

Neben der angeführten Sekundärliteratur wurden auch Primärquellen für die vorliegende Arbeit zu Rate gezogen. Sehr wichtig waren dabei die Piracy Reports des International Maritime Bureau und der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), die statistische Daten zu den Vorfällen von Piraterie in einem gegebenen Zeitraum liefern. Für die Darstellung der sozio-ökonomischen Lage der Staaten des Golfs von Guinea wurden Daten aus dem CIA World Factbook, dem Human Development Report des UNDP und dem World Economic Outlook Database des IWF verwendet. Auch online zugängliche Sicherheitsstrategien der untersuchten Akteure dienten als wichtige Grundlage dieser Arbeit, darunter die Nationalen Sicherheitsstrategien der USA, die Sicherheitsstrategie der Europäischen Union, die EU-Strategie für den Golf von Guinea und der Code of Conduct der ECCAS-, ECOWAS- und GGC-Staaten.

Am Institut für Politikwissenschaft der Universität Wien entstanden in den letzten Jahren bereits Diplomarbeiten zum Thema der Piraterie. Sowohl Klaus Rosenmayer (2012) als auch Alen Lucic (2012) konzentrieren sich in ihren Arbeiten auf den generellen Zusammenhang zwischen Piraterie und Staatsversagen. Die vorliegende Arbeit nimmt hingegen die internationale Kooperation zur Bekämpfung des transnationalen Phänomens der Piraterie in den Fokus und wünscht so einen weiteren Beitrag zum Forschungsthema Piraterie an der Universität Wien zu leisten.

1. Problemdarstellung: Form, Ausmaß und Hintergründe der Piraterie im Golf von Guinea

Moderne Piraterie beschäftigte die Weltöffentlichkeit in den letzten Jahren vor allem wegen der vielen Angriffe auf Schiffe vor Somalia und im Golf von Aden. Die somalische Piraterie ist in den letzten Jahren allerdings allmählich aus den westlichen Medien verschwunden. Grund dafür ist der tatsächliche Rückgang der Piratenangriffe seit 2012, dank der internationalen Flottenpräsenz im Golf von Aden, und einer verhältnismäßigen Normalisierung der politischen Situation in Somalia. Dafür bekommt nun die afrikanische Westküste vermehrt Aufmerksamkeit – wegen eines Anstiegs der Zahl der im Golf von

Guinea verübten Piratenangriffe, aber auch deswegen, weil die Art der Angriffe sich verändert hat und auf eine komplexere Planung schließen lässt.

Im ersten Teil dieser Arbeit soll das Phänomen der Piraterie im Golf von Guinea vorgestellt werden. Zunächst wird die Guinea-Region definiert und im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Bedeutung vorgestellt. Dann folgt eine detaillierte Schilderung der Piraterie im Golf von Guinea, wobei anhand der durch das International Maritime Bureau gesammelten Daten und relevanter Sekundärliteratur die Form und das Ausmaß der Piraterie in dieser Region erörtert werden soll. Schließlich folgt eine Analyse der Gründe für das Aufkommen von Piraterie im Golf von Guinea.

1.1 Der Golf von Guinea

Der Golf von Guinea ist jener Teil des Atlantischen Ozeans, der im Norden von der Küste Westafrikas, im Osten von der Küste Zentralafrikas und im Süden vom Angola-Becken begrenzt wird. Das Festland nördlich des Golfs wird auch Oberguinea genannt, während die Gebiete östlich davon Niederguinea genannt werden. Die Internationale Hydrographische Organisation beschreibt den Golf von Guinea als jenen Meeresabschnitt, der durch eine Richtung Südwesten verlaufende Linie zwischen Cape Palmas in Liberia und Cap Lopez in Gabun begrenzt wird (International Hydrographic Organization 1953: S. 19). Laut dieser Definition sind die Anrainerstaaten des Golfs von Guinea die folgenden (von West nach Ost): Liberia, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Kamerun, Äquatorialguinea und Gabun. Darüber hinaus liegt São Tomé und Príncipe als Inselstaat im Golf von Guinea selbst. Zu der Guinea-Region werden hingegen alle Küstenstaaten vom Senegal bis Angola gezählt, das heißt zusätzlich zu den oben aufgezählten: der Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea und Sierra Leone im Westen sowie die Republik Kongo, die Demokratische Republik Kongo und Angola im Südosten.

In der Fachliteratur grenzen unterschiedliche Autoren die Region unterschiedlich ein. So zählt Onuoha zusätzlich zu den oben aufgezählten Staaten der Guinea-Region auch den Tschad und die Zentralafrikanische Republik zu den Staaten des Golfs von Guinea (Onuoha 2012a: S. 29), während Gilpin alle Küstenstaaten von Ghana bis Angola zu der Region zählt (Gilpin 2007: S. 1). Zu den Mitgliedern der Gulf of Guinea Commission (GGC) zählen jedoch nur die Staaten Nigeria, Kamerun, Äquatorialguinea, São Tomé und Príncipe, Gabun, die Republik Kongo, die DR Kongo und Angola. In der vorliegenden Arbeit werden die oben aufgezählten Staaten

der Guinea-Region (vom Senegal bis Angola) zu den Anrainerstaaten des Golfs von Guinea gezählt.

Die Staaten der Region unterscheiden sich ihre Größe, ihre Bevölkerung und ihre wirtschaftliche Entwicklung betreffend beträchtlich von einander. Neben den flächenmäßigen Riesen DR Kongo und Angola finden sich hier auch ganz kleine Staaten, wie Gambia und der Inselstaat São Tomé und Príncipe. Nigeria ist mit mehr als 170 Millionen Einwohnern der bevölkerungsreichste Staat der Region, wie auch des gesamten Kontinents, São Tomé und Príncipe auch bevölkerungsmäßig – mit knappen 200 000 Einwohnern – regional und global gesehen einer der kleinsten.

Die wirtschaftliche Entwicklung betreffend reicht die Skala der Staaten von Äquatorialguinea mit einem jährlichen Bruttoinlandsprodukt von \$23 800 pro Kopf und Gabun mit \$12 000 pro Kopf, die somit beide über dem globalen Durchschnitt liegen, bis Liberia mit \$436 und dem globalen Schlusslicht DR Kongo mit \$230 pro Kopf (IWF 2013). Reiht man die Staaten nach ihrem Human Development Index (HDI), so sind Gabun, Ghana und Äquatorialguinea mit Werten von jeweils 0,683, 0,558 und 0,554 global gesehen im mittleren Bereich (UNDP 2013: 145f). Die restlichen Staaten der Guinea-Region sind im unteren Bereich zu finden, wobei auch hier die DR Kongo mit einem HDI von 0,304 das Schlusslicht der Region bildet (ebd.: S. 147). Der größte Player in der Region, Nigeria, hat ein BIP pro Kopf von \$1 640 (IWF 2013) und ein HDI von 0,471 (UNDP 2013: S. 146).¹

Mit Nigeria und Angola kommen Afrikas größten Erdölproduzenten aus der Guinea-Region. Die beiden Staaten produzierten 2012 jeweils 2,524 Millionen und 1,872 Millionen Barrels pro Tag (bpd) (CIA 2014). Daneben produzieren auch die Republik Kongo, Gabun, Äquatorialguinea und Kamerun bedeutende Mengen an Erdöl. Die DR Kongo und Côte d'Ivoire zählen ebenfalls zu den Erdölproduzenten der Region. Doch in den letzten Jahren wurden auch in anderen Staaten der Guinea-Region Erdölvorkommen entdeckt. Ghana begann 2010 mit der Förderung von 120 000 bpd, 2009 wurde ein Ölfeld vor der Küste von Sierra Leone entdeckt und auch São Tomé und Príncipe verfügt über Erdölvorkommen (Onuoha 2012a: S. 29). Insgesamt werden ungefähr fünf Millionen bdp in der Guinea-Region gefördert, der Großteil davon offshore (International Crisi Group 2012: S. 2).

Ungefähr 18% des amerikanischen Erdölimports und 14% des Erdgasimports stammen aus der Guinea-Region (Raidt – Smith 2010: S. 23). Die Europäische Union importiert ungefähr

¹ Alle Daten beziehen sich auf das Jahr 2012.

die Hälfte ihres Energiebedarfs – davon stammen 10% (Erdöl) und 4% (Erdgas) aus dem Golf von Guinea (Council of the European Union 2014: S. 2). Desweiteren werden 850 000 Barrels täglich nach China und 330 000 nach Indien exportiert (Vircoulon 2012). Laut Nwanna liegen die Erdölproduzenten der Guinea-Region sehr günstig für die Vereinigten Staaten, da der Transportweg aus dem Golf in die USA relativ kurz und das Erdöl aus dieser Region daher billiger ist (Nwanna 2011: S. 6). Auch sei das Erdöl aus der Guinea-Region wegen seiner chemischen Zusammensetzung in amerikanischen Raffinerien besonders beliebt (ebd.).

Die Entdeckung von neuen Ölfeldern lockte in den letzten Jahren viele ausländische Investoren an, auf dem Festland und auch vor der Küste werden immer mehr Förderplattformen errichtet. Auch führte der Anstieg in der Förderung zur Intensivierung des Schiffsverkehrs im Golf von Guinea. Neben seinen Ölvorkommen ist die Region aber auch wegen ihrer reichen Fischgründe und ihrem Reichtum an Bodenschätzen wie Gold und Diamanten für die Weltwirtschaft von Bedeutung. Die Guinea-Region lockt allerdings nicht nur Investoren an, sondern auch Kriminelle, die sich aus dem globalen Drogenhandel, dem illegalen Waffenhandel, der illegalen Migration aus Afrika nach Europa und der Seeräuberei reiche Gewinne erwarten (vgl. UNODC 2013).

1.2 Piraterie im Golf von Guinea

Piraterie ist im Golf von Guinea kein neues Phänomen. Onuoha und Vircoulon setzen die ersten modernen Piratenüberfälle im Golf von Guinea in den 1980-er Jahren an (Onuoha 2012a: S. 30; Vircoulon 2012), während Martin N. Murphy bereits von vereinzelten Überfällen in den 1970-er Jahren berichten kann (Murphy 2013: S. 428)². Die Überfälle waren auf das Gebiet des Niger-Deltas in Nigeria beschränkt und fanden in Küstennähe statt. Das International Maritime Bureau (IMB) zählt den Golf von Guinea seit dem Ende der 1990-er Jahre zu den Brennpunkten der Piraterie. 2002-2004 gab es laut Gilpin mehr Piratenüberfälle im Golf von Guinea als in anderen Regionen der Welt (Gilpin 2007: S. 3f.). Das Problem der Piraterie besteht daher im Golf von Guinea schon seit Jahrzehnten. Trotzdem richtete sich erst in den letzten Jahren vermehrt Aufmerksamkeit auf das Problem.

² Tatsächlich wurde das Ausmaß der modernen Piraterie als globalem Phänomen erst daraufhin sichtbar, dass Schweden sich 1983 an die Internationale Seeschiffahrts-Organisation wandte, um auf Piraterie vor Westafrika aufmerksam zu machen. Darauf erließ die IMO die Resolution *Measures to Prevent Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, in der Mitgliedsstaaten dazu aufgefordert werden, Angriffe auf ihre Schiffe bei der Organisation zu melden (Wombwell 2010: S. 124f.).

Autoren sprechen von einem Anstieg der Überfälle seit der zweiten Hälfte der 2000-er Jahre und generell lässt sich auch eine Veränderung der Natur der Überfälle beobachten.

Nwanna unterscheidet zwei ursprüngliche Formen der Piraterie im Golf von Guinea: „Initially, West African piracy took two forms. Its first manifestation was as petty theft of crews’ personal effects and ship stores in and around the port areas. It then graduated into hijacking of vessels for political ends.” (Nwanna 2011: S. 3). Die Piraten hätten ihre Unternehmungen dabei auf Häfen und die Regionen um die Insel Bonny und das Niger-Delta in Nigeria beschränkt (ebd.). Doch seit dem Ende des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts kommt es auch in größerer Entfernung zur Küste vermehrt zu Überfällen, die auch nicht mehr auf Nigeria beschränkt sind. 2011 wurden dem IMB vor Cotonou in Benin 20 Überfälle gemeldet, nachdem im Vorjahr gar keine und davor auch nur vereinzelt Meldungen aus Benin gekommen waren (siehe Tabelle 1). Togo, das 2010 ebenfalls keine Vorfälle gemeldet hatte, meldete 2011 sechs, im Folgejahr sogar 15, und auch 2013 sieben Überfälle (siehe ebd.). Die bevorzugte Beute der Piraten sind dabei Erdöl und Erdölprodukte, jedoch sind auch Entführungen von Angestellten der in und vor Nigeria tätigen Ölfirmen und der Mannschaften der überfallenen Schiffe keine Seltenheit. Der Ablauf der Überfälle lässt auf eine größere Komplexität in ihrer Planung schließen. Die Brutalität der Piraten habe laut Aussagen lokaler Fischer aus Lagos in der zweiten Hälfte der 2000-er Jahre zugenommen (Connors 2008).

1.2.1 Das Ausmaß der Piraterie im Golf von Guinea

Über die Zahl der Angriffe geben uns die jährlichen und viertel-jährlichen Piracy-Reports des International Maritime Bureau und die jährlichen und monatlichen Reports der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) Auskunft. Beim IMB Piracy Reporting Centre (PRC) in Kuala Lumpur, dessen Anti-Piracy Helpline 24 Stunden am Tag erreichbar ist, können erfolgreiche wie gescheiterte Piratenangriffe durch das angegriffene Schiff gemeldet werden. Es werden jedoch nicht alle Angriffe gemeldet, daher kann die tatsächliche Zahl der Angriffe 20 bis 70% höher liegen, als die durch das PRC veröffentlichte Zahl (Petretto 2008: S. 4). Ein extremes Beispiel hierfür ist Kamerun, wo in der Periode 2007-2011 nur zehn Angriffe beim PRC gemeldet wurden, die Zahl der geschätzten Angriffe aber bei circa 150 Vorfällen liegt (International Crisis Group 2012: S. 15). Die Zahl der gemeldeten Angriffe im Golf von Guinea ist aus Tabelle 1 ersichtlich.

Tabelle 1: Übersicht über tatsächliche und versuchte Piratenangriffe im Golf von Guinea, 2005-2013³

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Angola	-	4	1	2	-	-	1	-	-	8
Äquatorialguinea	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Benin	-	-	-	-	1	-	20	2	-	23
Côte d'Ivoire	3	1	-	3	2	4	1	5	4	23
DR Kongo	-	3	4	1	2	3	4	2	-	19
Gabun	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Ghana	3	3	1	7	3	-	2	2	1	22
Guinea	1	4	2	-	5	6	5	3	1	27
Guinea-Bissau	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Kamerun	2	1	-	2	3	5	-	1	-	14
Liberia	-	-	1	1	-	1	-	-	-	3
Nigeria	16	12	42	40	29	19	10	27	31	226
Rep. Kongo	-	-	-	1	-	1	3	4	3	12
Sierra Leone	-	2	2	-	-	-	1	1	2	8
Togo	-	1	-	1	2	-	6	15	7	32
Gesamt	25	31	53	59	48	39	53	62	51	421

Quelle: Onuoha 2012a: S. 30; ICC IMB 2014: S. 5.

Die Zahl der gemeldeten Überfälle lässt keinen klaren Trend in der Entwicklung der Piraterie im Golf von Guinea erkennen. Nach einem Anstieg in der Zahl der Überfälle zwischen 2005 und 2007 erreichen die Attacken 2008 einen ersten Höhepunkt im dargestellten Zeitraum⁴. 2007 wird auch von befragten Fischern aus Lagos als der Zeitpunkt angegeben, ab welchem die Piraten brutaler und skrupelloser vorgehen (vgl. Connors 2008). 2009 und 2010 geht die Zahl der Überfälle wieder zurück, nicht zuletzt wegen der Amnestie für die bewaffneten Gruppen im Niger-Delta (siehe weiter unten), was am bedeutenden Rückgang der gemeldeten Angriffe in Nigeria zu sehen ist. 2011 lässt sich jedoch ein erneuter Anstieg beobachten, wobei jedoch nicht mehr Nigeria, sondern Benin die Liste der Piratenüberfälle in der Region anführt. 2012 folgt ein erneuter Höhepunkt der Piraterie im Golf von Guinea, wobei die

³ Für die Tabelle wurden Daten des PRC verwendet. Die durch die IMO veröffentlichten Daten stimmen nicht immer mit denen des PRC überein, sind aber nicht nach Staaten, sondern nach Regionen geordnet (vgl. z.B. IMO 2014).

⁴ Onuoha nennt auch Daten für die Jahre 2003 und 2004: insgesamt jeweils 64 und 56 Überfälle (Onuoha 2012a: S. 30).

Angriffe vor Benin zwar um 90% zurückgehen, ihre Zahl dafür aber vor Nigeria wieder ansteigt und die Vorfälle sich diesmal vor der Küste Togos intensivieren. 2013 wird erneut ein allgemeiner Rückgang in der Zahl der Überfälle verzeichnet, allerdings dauert der Aufwärtstrend für die Piraterie in Nigeria weiter an und erstmals kommt es auch zu (gemeldeten) Vorfällen vor Gabun.

Ab 2011 wird der Großteil jener Überfälle vor Benin, Togo, Côte d'Ivoire und neuestens auch Gabun, bei denen es auch zu Schiffsentführungen kam, mit nigerianischen Piraten in Verbindung gebracht (ICC IMB 2014: S. 24). 2013 wird dies für fünf aus sieben entführten Schiffen angenommen (ebd.). 23 aus den 51 verübten beziehungsweise versuchten Überfällen hatten Tanker, Produkttanker oder Chemikaliertanker, also Schiffe, die für den Transport von Rohöl und raffinierten Erdölprodukten geeignet sind, zum Ziel (vgl. ICC IMB 2014). Bei den restlichen Schiffen handelte es sich überwiegend um Containerschiffe, Massengutfrachter und Versorger, die für die Versorgung von Bohrinseln eingesetzt werden (vgl. ebd.). Bei sechs von den sieben entführten Schiffen handelte es sich um Tanker, Produkt- oder Chemikaliertanker. In den Jahren davor wurden ausschließlich Tanker entführt (UNODC 2013: S. 50). 2013 wurden 133 Crewmitglieder der überfallenen Schiffe (vor Côte d'Ivoire, Gabun, Nigeria, Sierra Leone und Togo) als Geiseln genommen, 11 Personen verletzt (Côte d'Ivoire, Nigeria, Togo), eine Person getötet (Nigeria) und 36 entführt (Nigeria, Togo) (ICC IMB 2014: S. 11). 2013 ereigneten sich die Überfälle 25-174 nautische Meilen von der Küste entfernt, wobei der Großteil der Überfälle in einer Entfernung von 25-50 nautischen Meilen zur Küste, in den ausschließlichen Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten stattfand (vgl. ICC IMB 2014). Dem Bericht von Oceans Beyond Piracy zufolge lässt sich eine Verlagerung der Überfälle von Küstennähe auf internationale Gewässer beobachten (Oceans Beyond Piracy 2014: S. 73).

Über die Größe der Mannschaften der Piraten lässt sich mit Genauigkeit nichts sagen. In vielen Meldungen wird die Zahl der Angreifer nicht genannt, für das Jahr 2013 hat das IMB nur für 59% der gemeldeten Angriffe Aussagen dazu. Hier gab es Fälle von Ein-Mann-Aktionen bis hin zu 20-köpfigen Gruppen, die sich den Schiffen in mehreren Booten näherten. In ungefähr der Hälfte der genannten Fälle handelte es sich um Gruppen von 5-10 Personen (vgl. ebd.). Kleinere Gruppen waren ausschließlich für Überfälle auf vor Anker oder auf Reede liegende Schiffe verantwortlich, wobei die Räuber an Bord gingen und Wertgegenstände der Mannschaft sowie Bargeld mitnahmen. Dies ist die „traditionelle“, in Ländern, in die nigerianische Piraten noch nicht vorgedrungen sind, ausschließliche Form der

Piraterie, die den größten Teil der Überfälle ausmacht. Bei Überfällen auf fahrende Schiffe wurden in jedem Fall, in dem es Auskunft über die Zahl der Piraten gibt, mindestens sechs Angreifer gezählt (vgl. ebd.). Bei Schiffsentführungen waren in der Regel mehr als zehn Piraten an Bord des entführten Schiffes (vgl. ebd.). Bei Überfällen auf fahrende Schiffe kann man annehmen, dass zusätzlich zu den gesichteten Piraten mehrere Personen die Aktion im Hintergrund von Mutterschiffen aus begleiteten.

1.2.2 Einblicke in das westafrikanische Piratenhandwerk

Über das Vorgehen der westafrikanischen Piraten gibt Onuoha Auskunft (vgl. Onuoha 2012a: S. 32f). Er geht dabei von einer Vielzahl von beteiligten Akteuren aus, die nicht nur die Piratengangs selbst umfassen, sondern auch ihre Sponsoren, deren Mittelsmänner, Schiffseigentümer, die ihre Schiffe für die Operationen zur Verfügung stellen, Waffenhändler, Informanten und Händler, die das geraubte Öl oder Benzin verkaufen. Im Hintergrund können Personen aus Regierungskreisen, Angestellte von Erdölfirmen und Sicherheitsbeamte an den Operationen der Piraten beteiligt sein (vgl. Onuoha 2012a: S. 32f). Bei den Piraten selbst handelt es sich zumeist um junge Männer, die der Armut und Arbeitslosigkeit in ihrer Heimat entkommen wollen. Auch für Fischer ist die Piraterie ein attraktives Geschäft. Zudem sind sie in Piratenmannschaften willkommen, weil sie sich in den Gewässern des Golfes auskennen (Vircoulon 2012). Die Piraten sind meist Nigerianer, allerdings wurde von Opfern von Piratenüberfällen vor Benin berichtet, dass ihre Angreifer sowohl Englisch als auch Französisch gesprochen hätten, weshalb man annimmt, dass manche Piratengangs international sind oder zumindest aus dem Grenzbereich von Nigeria und Benin stammen (UNODC 2013: S. 50).

Die Überfälle laufen wie folgt ab:

Zunächst wird ein geeignetes Schiff mit interessanter Ladung ausgesucht und die notwendige Information über seine Route, den Wert der Ladung und die Sicherheitsvorkehrungen an Bord des Schiffes beschafft (*target selection*). Besonders interessant sind Zeit und Ort der Schiff-zu-Schiff-Transfers der Ladung, die auf See stattfinden und dazu führen, dass zwei Schiffe mehrere Stunden lang aneinander gebunden still stehen und den Piraten für die Dauer des Transfers ausgeliefert sind (International Crisis Group 2012: S. 10). An diesem Prozess sind die Piraten selbst noch nicht beteiligt, sie erhalten die Information erst über Mittelsmänner ihrer „Sponsoren“, die laut Onuoha Mitglieder von transnationalen Verbrecherbanden sind

und großes Wissen über die Ölindustrie haben (Onuoha 2012a: S. 32). Erst wenn die nötigen Informationen über das ausgewählte Schiff zur Verfügung stehen, werden die Piraten kontaktiert und können nun mit der Planung des Überfalls beginnen (*planning*).

Dann brechen sie mit GPS-Geräten, Satelliten- und Mobiltelefonen, Schnellbooten, Waffen (meist Sturmgewehre des Typs AK-47) und Haken ausgerüstet auf und versuchen sich dem Schiff, das angegriffen werden soll, unentdeckt zu nähern (*deployment*). Gelingt dies, greifen die Piraten an und versuchen das Schiff zu entern (*attack*). Dabei versuchen sie so schnell wie möglich die Kommandobrücke zu übernehmen beziehungsweise den Kapitän des Schiffs zur Kooperation zu bewegen. Ob die Piraten Gewalt anwenden, hängt laut Onuoha vom Widerstand der Crew ab, jedoch zeigen die bisherigen Überfälle im Golf von Guinea, dass westafrikanische Piraten gewaltbereit sind und ihre Waffen auch einsetzen (ICC IMB 2014: S. 21). Navigations- und Kommunikationsausrüstung des Schiffs wird durch die Piraten zerstört.

Befindet sich das angegriffene Schiff in der Gewalt der Piraten, so wird seine Ware auf ein Schiff der Piraten umgeladen (*trans-shipment*) und nach Lagos gebracht (*transportation*), um dort – sofern es sich um Erdöl oder Erdölprodukte handelt – in Tanklagern aufbewahrt zu werden (*storage*). Die Tanks werden durch einen Ölvermarkter, der an den Operationen der Piraten beteiligt ist, zur Verfügung gestellt. Im letzten Schritt werden schließlich Erdölhändler kontaktiert, die das geraubte Öl kaufen und in ihren Tankstellen als Benzin wieder verkaufen (*disposal*). Zum Teil wird die Beute auch exportiert. Die Einnahmen aus der Operation werden unter den Piraten aufgeteilt. (vgl. Onuoha 2012a: S. 32f.)

Die Aussage von Numbers Blessing, eines festgenommenen nigerianischen Piratenführers, gibt einen näheren Einblick in das „Piratenhandwerk“ im Golf von Guinea:

„Once there is a ship to be hijacked, our sponsors get across to us through their points men, we then move to get the details about the vessel from the Ministry of Petroleum Resources, NNPC [Nigerian National Petroleum Corporation, J. N.] and then seek support from relevant security agencies. We operate on an agreed fee and between 70 and 80 percent of the fee is paid before we embark on the operation and the balance is paid immediately after the operation. Once we complete the assignment, we inform the points men, who immediately get in touch with another group also working for the sponsors to take charge of the hijacked vessel, get the oil off loaded into another vessel to deposit it in various oil storage facilities for distribution and sale to oil marketers and

merchants, we do not engage in the sale of oil products, we do, however, assist at times to monitor it through arms support.” (Bilesanmi – Amata 2012)

Der hohe Grad der Arbeitsteilung in der Organisation der Unternehmungen der Piraten wird aus dieser Aussage ersichtlich. Dass auch Personen aus Regierungskreisen an den Unternehmungen beteiligt sind, deutet Blessing hier an, spricht es aber später eindeutig aus: „There can be no successful vessel hijacking in West Africa or Africa as a whole without inputs from Nigeria oil mafias, including top government functionaries” (ebd.). Diese Ölmafia sei es auch, die am meisten von den Operationen profitiere: „I am not rich but I am comfortable. Those who are rich and are really making money from the business are the sponsors, they are the beneficiaries and they are highly placed” (ebd.).

Blessing gibt auch Auskunft über das Zentrum der nigerianischen Piraten, Lagos:

„For any successful major sea crime, Lagos plays a major role. Build up meetings to the operations are held in Lagos, lodgements of huge sums for operations are made here, it serves as hide outs for criminal elements, it is used as launch pad for operations and for movement of arms, being encircled by water” (ebd.).

Schließlich spricht er auch die Kontakte der Piraten bei den nigerianischen Sicherheitsbehörden an: „for every impending operation, huge sums are set aside for the security services, that is why you hardly see any meaningful thing coming out of the fight against pirates and vessel hijacking” (ebd.). Die Korruption der zuständigen Behörden ist daher ein wesentliches Hindernis in der Bekämpfung der Piraterie.

Der nigerianischen Wirtschaft sollte ihre Bekämpfung allerdings ein Anliegen sein: Schätzungen aus 2010 zufolge verliert Nigeria \$25,5 Milliarden jährlich als Folge der Piraterie vor seiner Küste (Nwanna 2011: S. 4). Zwischen 2003 und 2008 kosteten illegale maritime Aktivitäten dem Staat \$92 Milliarden (ebd.). Eine indirekte Folge der Piraterie ist auch der Rückgang der Fischerei in den Gewässern vor Nigeria. Eine Studie des United States Department of Agriculture machte die Aktivitäten der Seeräuber für die beständige Abnahme der Fischproduktion in Nigeria seit 2002 verantwortlich (Connors 2008).

1.3 Hintergrund

Was sind die Gründe für die Piraterie im Golf von Guinea und welche Faktoren tragen zu ihrem Bestehen bei? Im nächsten Abschnitt werden einige Ansätze zur Erklärung von

moderner Piraterie vorgestellt und auf ihre Relevanz für den Golf von Guinea untersucht. Anschließend soll auch auf die Situation im Niger-Delta eingegangen werden, da die dortigen Unruhen oft mit der nigerianischen Piraterie in Verbindung gebracht werden.

1.3.1 Staatsversagen, Armut und Schattenwirtschaft – die Wurzeln der westafrikanischen Piraterie

Viele wissenschaftliche Arbeiten beschäftigen sich mit der Piraterie als historischem Phänomen. Bis zur zweiten Hälfte des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts gab es aber kaum Versuche, das Phänomen der modernen Piraterie wissenschaftlich zu erklären. Ausnahmen bilden hierbei die Artikel von Jon Vagg (1995, zitiert in Nincic 2008) und Carolin Liss (2003, zitiert ebd.), die sich beide mit der Piraterie in Südostasien befassen. Aufbauend auf diese beiden Arbeiten unternimmt Nincic in ihrem Artikel „State Failure and the Re-Emergence of Maritime Piracy in Africa” (2008) den ersten systematischen Erklärungsversuch für afrikanische Piraterie, wobei sie die Wichtigkeit folgender Faktoren unterstreicht: 1) den *failed state*, 2) die „Gelegenheit“ (*opportunity*) und 3) den „Interventionswillen“ (*will to intervene*) (ebd.: S. 14).

Unter *failed states* versteht Nincic jene Staaten, die durch das *Failed State Index* des Fund for Peace als „highly at risk” oder „moderately at risk” eingestuft werden (ebd.: S. 16). Die Einstufung erfolgt unter Berücksichtigung verschiedener sozialer, ökonomischer und politischer Indikatoren, wie zum Beispiel massive Flüchtlingsströme, ein starker Rückgang des Wirtschaftswachstums oder die Delegitimierung des Staates (Fund for Peace 2013). Hier stellt Nincic eine eindeutige Korrelation zwischen dem Status eines Küstenstaates als *failed state* und dem Vorkommen von Piratenangriffen fest (Nincic 2008: S. 17). Es muss allerdings auch die Gelegenheit für erfolgreiche Angriffe gegeben sein, sowie die Unfähigkeit der staatlichen Sicherheitskräfte, kriminelle Gruppen in ihren Aktivitäten zu behindern:

„In addition to being either highly or moderately failed, it is necessary for a state to be in an area where merchant shipping concentrates; either in the vicinity of a major sea-lane of communication, or important hub ports. Additionally, maritime piracy is more likely to occur when the state has lost some control over the legitimate means of violence in society; i.e., where armed militias, para-military gangs and the like are able to operate with near impunity.” (ebd.: S. 30).

Petretto stellt ebenfalls eine Verbindung zwischen schwachen Staaten und Piraterie her (Petretto 2008: S. 11f). Unter schwachen Staaten versteht sie jene Staaten, die ihre Kernfunktionen ihren Bürgern gegenüber, wie Sicherheit, soziale Wohlfahrt und politische Legitimität, nicht im erforderlichen Maße erfüllen können (ebd.: S. 12). In Zusammenhang mit Piraterie ist dabei das Feld der Sicherheit und des staatlichen Gewaltmonopols entscheidend. Für die Existenz von Piraterie ist nämlich nicht nur die geographische Lage an einer vielbefahrenen Wasserstraße ausschlaggebend, sondern auch schwache beziehungsweise korrupte Sicherheitskräfte, die es nicht schaffen oder nicht gewillt sind gegen Piraten vorzugehen (ebd.: S. 12f). Außerdem nennt Petretto eine unzureichende Strafverfolgung von Kriminellen, die Akzeptanz der Piraten und ihrer Waren in der Gesellschaft und Armut als Faktoren, die die Existenz von Piraterie in einem Staat fördern (vgl. ebd.: S. 6f).

Den Versuch verschiedene Formen der Piraterie (mit dem Fokus auf Schiffsentführungen) mit Graden des Staatsversagens in Verbindung zu bringen unternimmt Hastings (2009) in seinem Aufsatz „Geographies of State Failure and Sophistication in Maritime Piracy Hijackings“. Er unterscheidet zwischen *weak states* und *failed states*, je nachdem, ob der Staat noch zu einem gewissen Grad imstande ist, öffentliche Güter wie Sicherheit und Infrastruktur anzubieten, oder nicht (Hastings 2009: S. 214). Abhängig von der bestehenden Infrastruktur des Staates, von dem aus die Piraten agieren, stellt Hastings fest, dass in *failed states* wegen der nicht vorhandenen Infrastruktur die Löschung und der Weiterverkauf von jener Menge an Waren, die von einem Schiff befördert werden, gar nicht möglich sei, dafür aber wegen des fehlenden staatlichen Eingreifens die Entführung und das Festhalten ganzer Schiffe samt Mannschaft zwecks Lösegeldforderung eine durchaus lukrative Möglichkeit für Piraten darstellt (vgl. ebd.: S. 220). In *weak states* hingegen, in denen die Infrastruktur in und um Häfen das schnelle Löschen der geraubten Ware ermöglicht, die Sicherheitskräfte aber in dem Maße präsent sind, dass sie auf internationale Geiseldramen reagieren können, kommt die Entführung gesamter Mannschaften seltener vor, dafür ist aber der Raub und Weiterverkauf der Ware für die Piraten möglich (vgl. ebd.: S. 221).

Für den Golf von Guinea sind die oben genannten Erkenntnisse sehr interessant. Wie bereits beschrieben, liegen die Staaten der Guinea-Region an einer vielbefahrenen Schifffahrtsroute, auf der sich der Schiffsverkehr nicht zuletzt wegen des anhaltenden Ölbooms in der Region intensiviert. Außerdem bietet laut Nwanna die mit einer Vielzahl an Bächen und Flussarmen durchzogene Region des Niger-Delta ideale Verstecke für Piraten (Nwanna 2011: S.4). Neben der Aussicht auf reiche Beute und Unterschlupf sind im Golf von Guinea auch Klein- und

Leichtwaffen leicht zugänglich. Laut Nwanna ist dies das Vermächtnis der Bürgerkriege in Liberia, Sierra Leone und Côte d'Ivoire (ebd.). An der Gelegenheit Piraterie zu betreiben mangelt es im Golf von Guinea demnach nicht.

Neben dem Reichtum der Länder der Region an Bodenschätzen lebt ihre Bevölkerung in großer Armut – dies zeigen nicht nur die niedrigen HDI-Werte und das niedrige BIP pro Kopf in den meisten Ländern der Region. In Ghana, einem der reicheren Länder am Golf von Guinea, leben 28,5% der Bevölkerung unter der Armutsgrenze, in Togo und Benin sind es über 30% (CIA 2014). In Angola und Côte d'Ivoire sind es bereits über 40%, im Senegal 54%, in Nigeria, Sierra Leone und der DR Kongo 70%, in Liberia sogar 80% (ebd.). In Nigeria, dem vermeintlichen Ausgangspunkt der meisten Piratenoperationen, ist zudem die Arbeitslosigkeit sehr hoch: in Nigeria beträgt sie 23,9% (CIA 2014), in der Region des Niger-Delta sogar 30% (Chatham House 2013: S. 3). Die Piraterie wird von Vielen als Möglichkeit zum sozialen Aufstieg gesehen. Erfolgreiche Piraten sind Vorbilder für junge Männer aus dem Niger-Delta (Nwanna 2011: S. 4) und auch die von den Piraten angebotene Ware – größtenteils Rohöl oder Kraftstoff – findet in der gesamten Region auf große Nachfrage. Beispielsweise erreicht der Anteil des aus Nigeria ins Land geschmuggelten Benzins in Benin mittlerweile fast 80% des gesamten Verbrauchs (UNODC 2013: S. 61). Da Benzin dank der Ölpreispolitik der Regierung in Nigeria viel billiger ist, als in anderen Staaten der Region, kann das von den Piraten geraubte Benzin in ein bereits gut etabliertes Schmuggel-System einfließen. Weitere Anreize in Form der ausweglosen Armut, der Akzeptanz des Piratengewerbes und eines funktionierenden Absatzmarktes für geraubte Ware sind daher auch gegeben.

Wenn wir uns die Staaten der Guinea-Region, wie Nincic es tut, auf dem *Failed State Index* ansehen, so fällt auf, dass 2013 gleich fünf Länder – die DR Kongo, Côte d'Ivoire, Guinea, Guinea-Bissau und Nigeria – einen Wert von über 100 in der Gesamtwertung erhalten haben und sich daher unter den 16 meistgefährdeten Staaten befinden (Fund for Peace 2013). Mit der Ausnahme Ghanas, das als stabil eingestuft wird, werden auch die restlichen Staaten des Golfs von Guinea als hoch (Liberia, Kamerun, Sierra Leone) oder mäßig gefährdet bewertet (ebd.). Letztere⁵ würden laut Nincic den *weak states* entsprechen (Nincic 2008: S. 16). Betrachten wir diese mit der Berücksichtigung von Hastings' Annahme, dass Schiffsentführungen zwecks Raub der transportierten Ware durch von schwachen Staaten aus

⁵ Republik Kongo, Togo, Angola, Äquatorialguinea, Gambia, Senegal, Benin, São Tomé und Príncipe und Gabun

operierenden Piraten durchgeführt werden, so sehen wir, dass es vor Benin, Côte d'Ivoire, Gabun und Togo tatsächlich zu solchen Entführungen kam (siehe oben). Allerdings wird angenommen, dass der Großteil dieser Überfälle von Piraten verübt wurde, die ihre Basis in Nigeria haben. Nigeria wird jedoch als durch Staatsversagen weitaus gefährdeter eingestuft, als die aufgezählten *weak states*. Auch das Beispiel Ghanas, wo es in den letzten neun Jahren mit 22 Fällen zu mehr Piratenangriffen kam, als im *failed state* DR Kongo (siehe Tabelle 1), zeigt, dass der *Failed State Index* nicht unbedingt der beste Indikator für die Erklärung des Phänomens der Piraterie ist.

Faktoren, die mit schwacher Staatlichkeit in Verbindung gebracht werden, wie Korruption, eine schwache Exekutive und politische Instabilität spielen in der Guinea-Region aber durchaus eine Rolle. 85% des nigerianischen Öleinkommens gehen an nur 1% der Bevölkerung. 40% davon sollen jährlich auf ausländischen Konten deponiert werden (Obi 2008: S. 123f; Watts 2009: S.3, beide zitiert in Murphy 2013: S. 427). Gleichzeitig erhalten Beamte oft monatelang kein Gehalt, weswegen sie nach alternativen Einkommensmöglichkeiten sehen müssen (Murphy 2013: S. 427). Den Staaten der Region fehlen zudem die Mittel, um für Sicherheit auf ihren Gewässern zu sorgen. Laut Walker hat alleine Nigeria die Möglichkeit, seine Flotte auszubauen (Walker 2013: S.88), doch zeigt der erneute Anstieg der Zahl der Überfälle seit 2011, dass dies noch keine Früchte getragen hat. Dazu kommt die Ausrichtung der Sicherheitspolitik der meisten Länder der Region auf das Festland, woher in der Regel als größer eingestufte Herausforderungen für die Sicherheit der einzelnen Staaten drohen, als von ihren Gewässern aus (International Crisis Group 2012: S. 4, Onuoha 2012a: S. 33). Da die Staaten des Golfs von Guinea ihr Gewaltmonopol in ihren Gewässern nicht zur Geltung bringen können, können Piraten diese ungehindert unsicher machen.

1.3.2 Das Niger-Delta – eine Brutstätte der Piraterie

Das Gebiet des Niger-Deltas in Nigeria bietet ein gutes Beispiel, mit dem man das für das Aufkommen von Piraterie geeignete Umfeld illustrieren kann. Viele Autoren bringen die Piraterie im Golf von Guinea mit den Unruhen in dieser Gegend in Zusammenhang (vgl. International Crisis Group 2012; Nodland 2012; Nwanna 2011; Onuoha 2012b; Ukeje – Mvomo Ela 2013; UNODC 2013). Hier wird seit den 1950-er Jahren Erdöl gefördert, dessen Export für 80% der Staatseinnahmen und 95% der Deviseneinnahmen Nigerias sorgt (CIA 2014). Die Region des Niger-Delta sieht von diesen Einnahmen allerdings nur wenig:

Investitionen blieben aus, die Arbeitslosenquote ist höher, als für Nigeria insgesamt, und zu den enttäuschten Hoffnungen auf Entwicklung und Wohlstand durch die reichen Ölvorkommen kamen die verheerenden Kosten der Ölförderung in Form von Umweltschäden, die jahrelang unbehandelt blieben und die traditionelle Beschäftigung der lokalen Bevölkerung, Landwirtschaft und Fischerei, in den betroffenen Gebieten zum Teil unmöglich machten (vgl. Human Rights Watch 1999).

Den in den 1990-er Jahren beginnenden, meist friedlichen Protesten gegen die Tätigkeit der transnationalen Ölfirmen und die Vernachlässigung des Deltas durch die nigerianische Regierung ist im Laufe der Zeit ein Umfeld geprägt durch Gewalt, Chaos und Kriminalität entwachsen. Ab dem Ende der 1990-er Jahre entstanden einzelne militante Gruppierungen, die sich 2005 in einer Art Dachorganisation namens *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND) zusammenschlossen, um durch „hostage-taking of oil workers, sabotage of oil facilities, attacks on oil vessels, illegal oil bunkering, kidnapping and ransom receipts“ (Onuoha 2012b: S. 6) und regelmäßige Zusammenstöße mit der Joint Task Force, einer Spezialeinheit der nigerianischen Armee, Marine und Polizei, auf sich aufmerksam zu machen. Die Tätigkeiten der MEND und ähnlicher Banden, darunter auch das Überfallen von Schiffen und Bohrinseln, waren zum Teil politisch motiviert, aber die Grenze zwischen Freiheitskampf und persönlicher Bereicherung begann sehr bald zu verschwimmen (UNODC 2013: S. 46). Laut Informationen der International Crisis Group begannen Banden aus dem Niger-Delta bald auch Kontakte zu kriminellen Banden in Lagos aufzubauen, die bis heute bestehen und den nigerianischen Piraten zugutekommen (International Crisis Group 2012: S. 9).

Eine allgemeine Amnestie für Angehörige solcher Milizen – geschätzte 50 000 Personen (Murphy 2013: S. 430) – sorgte ab 2009 für eine Beruhigung der Lage und für den Aufschwung der Ölproduktion, die sehr an der Gewalt im Niger-Delta gelitten hatte (ebd.: S. 52). Der Kriminalität, die schon vor der Amnestie nicht nur auf das Gebiet des Deltas beschränkt war, sondern auch Lagos betraf, konnte sie aber keinen Einhalt gebieten: Die Fälle von Öldiebstahl nahmen ab 2009 zu (ebd.: S. 10). Die UNODC nimmt außerdem an, dass die Amnestie das Übergreifen des Öldiebstahls im Niger-Delta auf benachbarte Staaten überhaupt erst ermöglichte, weil der Schein des politischen Protests nun nicht mehr aufrecht erhalten werden musste (ebd.: S. 46).

Das Niger-Delta bietet kriminellen Netzwerken immer noch einen idealen Zufluchtsort. Armut und mangelnde Jobchancen sorgen für eine große Basis an Rekruten für kriminelle Banden, die überirdisch verlaufenden Ölpipelines bieten leichte Ziele für den Diebstahl von Rohöl. Durch das Ausdehnen des Aktionsradius der Milizen auf die Gewässer des Delta-Gebiets haben sich viele das notwendige Know-how angeeignet, um erfolgreiche Piratenangriffe durchführen zu können. Kontakte zu Banden in Lagos, zu Sponsoren im Hintergrund und zu Abnehmern für das geraubte Öl und Benzin sind seit Jahren etabliert. Trotz immer größerer Bemühungen schaffen es die nigerianischen Sicherheitskräfte nicht, den Banden Einhalt zu gebieten. Sie können ihren Tätigkeiten, die auch das Betreiben modernster illegaler Raffinerien umfassen (International Crisis Group 2012: S.10), ungehindert nachgehen.

2. Theoretischer Rahmen

Aus dem vorangehenden Kapitel geht hervor, dass Piraterie im Golf von Guinea – wie auch in anderen Teilen der Welt – ein transnationales Phänomen ist. So sind die Überfälle nicht auf die Hoheitsgewässer eines Staates beschränkt, sondern betreffen die Gewässer und Häfen mehrerer Staaten wie auch internationale Gewässer. Zudem sind die Opfer dieser Angriffe meistens ein transnationales Gemisch von Seeleuten, die auf Schiffen aus unterschiedlichsten Flaggenstaaten und bei Reedereien, die wieder in einem anderen Staat ansässig sind, angestellt sind. Auch die Piratenbanden sind oft, wie oben beschrieben, transnational. Die Bekämpfung der Piraterie kann unter diesen Umständen durch einzelne Staaten im Alleingang nur begrenzt Früchte tragen. Internationale Kooperation ist notwendig, um Erfolge in dieser Hinsicht zu erzielen.

2.1 Internationale Regime

Wie findet internationale Zusammenarbeit zur Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea im Lichte der Interessen der beteiligten Akteure statt? Diese Frage soll in der vorliegenden Arbeit untersucht werden. Dabei liegt der Fokus auf den Bedingungen und den Formen der Kooperation. Um diese untersuchen zu können, wird in dieser Arbeit eine neoliberal-institutionalistische Perspektive eingenommen. Die Annahme, dass Staaten zweckrational und nutzenmaximierend sind – und somit bereit miteinander zu kooperieren, wenn der Gewinn aus dieser Kooperation größer ist, als ihre Kosten, ist somit die Grundlage für diese Arbeit. Für eine internationale Kooperation sind klare Regeln in Form des Völkerrechts notwendig, wie

auch „internationale Organisationen und Regime [Hervorhebung im Original] als Instrumente zugunsten regelgeleiteten Verhaltens“ (Wesel 2012: S. 41).

Klare Regeln sind vor allem auch für die Herstellung und Sicherung öffentlicher Güter unumgänglich. Da öffentliche Güter nicht auf dem Markt angeboten werden, ist es in der Regel der Staat, der diese Güter (zum Beispiel Sicherheit, diverse Dienstleistungen) bereit stellt. Auf internationaler Ebene muss die Gewährleistung von öffentlichen Gütern aber durch internationale Kooperation erfolgen, weil es keine supranationale Autorität gibt, die diese anbieten würde. In diesem Bereich können internationale Regime und Organisationen eine wichtige Rolle spielen (vgl. Müller 1993: S. 32; Oberthür 1997: S. 35ff., Verweis in Wesel 2012: S. 61). Wir nehmen daher an, dass eine effiziente Bekämpfung der Piraterie – ein Beitrag zur Gewährleistung des öffentlichen Guts „maritime Sicherheit“ – durch internationale Kooperation im Rahmen eines internationalen Regimes (oder einer internationalen Organisation) erfolgen muss.

Unter den zahlreichen Definitionen des Begriffs „internationales Regime“ ist die Definition Stephen D. Krasners die gängigste. Demnach können Regime wie folgt definiert werden: „Regimes can be defined as sets of implicit or explicit principles, norms, rules, and decision-making procedures around which actors’ expectations converge in a given area of international relations.“ (Krasner 1989b: S. 2, zitiert in Wesel 2012: S. S. 67). Eine klare Unterscheidung zwischen besagten Prinzipien, Normen und Regeln ist jedoch oft schwierig, weshalb die von Haggard und Simmons auf den Werken Oran Youngs aufbauende Definition der internationalen Regime als „multilateral agreements among states which aim to regulate national actions within an issue-area“ (Haggard – Simmons 1987: S. 495) als Arbeitsdefinition der vorliegenden Arbeit dienen soll. Unter einer multilateralen Vereinbarung wird in dieser Arbeit jedwede Willensbekundung von mindestens drei Staaten verstanden. Der Begriff des internationalen Regimes wird jenem der internationalen Organisation vorgezogen, da auf diese Weise auch internationale Kooperation untersucht werden kann, die außerhalb des formalen Rahmens einer eigens für diese Kooperation geschaffenen Organisation stattfindet.

Hinter der Gründung eines Regimes steht laut Arthur Stein entweder geteiltes Interesse (*common interest*) oder geteilte Abneigung (*common aversion*) (Stein 1982). Im ersten Fall wollen Akteure das Eintreffen eines bestimmten Szenarios erreichen, während sie im zweiten Fall das Eintreffen eines Szenarios verhindern wollen (vgl. ebd.: S. 309). Um ein Ergebnis zu

erreichen, das dem Interesse aller Beteiligten entspricht, ist laut Stein Zusammenarbeit (*collaboration*) erforderlich, um aber ein unerwünschtes Ergebnis zu verhindern, wäre Koordination (*coordination*) ausreichend (ebd.: S. 312). Die Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea ist ein Beitrag zur maritimen Sicherheit, erfolgt daher aus geteiltem Interesse.

Ein internationales Regime, das durch geteiltes Interesse entsteht, muss laut Stein „specify strict patterns of behaviour and insure that no one cheats“ (ebd.). Bei Regimen, die der Sicherung eines öffentlichen Guts auf internationaler Ebene dienen, ist „schummeln“ durch einzelne Staaten besonders reizvoll, denn von dem Ergebnis der Zusammenarbeit der übrigen an dem Regime teilhabenden Staaten kann auch jener Staat profitieren, der die Kosten der Herstellung des öffentlichen Guts nicht mitgetragen hat. Dieses Verhalten wirkt sich jedoch negativ auf das Ergebnis der Kooperation aus. So muss die internationale Kooperation für die Herstellung und Sicherung der maritimen Sicherheit im Golf von Guinea auch strengen Verhaltensregeln unterliegen.

Aufbauend auf die in diesem Kapitel dargelegten Elemente einer institutionalistischen Regime-Theorie werden für die vorliegende Arbeit folgende Fragestellungen formuliert:

1. Welche Akteure sind an einem sich entwickelnden internationalen Regime zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea beteiligt? Welche geteilten Interessen ermöglichen ihre Zusammenarbeit? Welche gegensätzlichen Interessen können ihre Zusammenarbeit behindern?
2. Welche Strukturen werden für die Zusammenarbeit in der Pirateriebekämpfung geschaffen beziehungsweise verwendet? Welche Regeln bestimmen die Kooperation innerhalb dieser Strukturen?
3. Welche Inhalte der Kooperation zeichnen sich ab? Welche gemeinsamen Maßnahmen können die beteiligten Akteure im Kampf gegen Piraterie ergreifen?

Ziel dieser Arbeit ist nicht zu bestimmen, ob die internationale Kooperation im Golf von Guinea in Form eines internationalen Regimes stattfindet, sondern vielmehr zu untersuchen, unter welchen Bedingungen sich dieses Regime entwickelt.

2.2 Methoden

Die oben formulierten Forschungsfragen sollen nun in den nächsten Kapiteln dieser Arbeit durch eingehende Analyse unter der Verwendung relevanter Primär- und Sekundärquellen beantwortet werden.

Im dritten Kapitel werden die am Kampf gegen die Piraterie interessierten Akteure vorgestellt. Zunächst soll anhand von Primär- und Sekundärquellen untersucht werden, welche Interessen die Staaten der Guinea-Region an der Bekämpfung der Piraterie teilen. Desweiteren soll ein Überblick über ihre Kapazitäten in der Pirateriebekämpfung gegeben werden. Schließlich sind auch die entgegengesetzten Interessen der regionalen Akteure interessant, da diese eine effektive Kooperation behindern könnten. Im zweiten Teil der Akteursanalyse wird dann auf extraregionale Mächte eingegangen, die an der maritimen Sicherheit der Guinea-Region interessiert sind. Wie im ersten Teil dieses Kapitels sollen die auf die Guinea-Region bezogenen Interessen und Kapazitäten der in dieser Region involvierten Großmächte, nämlich der Vereinigten Staaten, der Europäischen Union und der BRICS-Staaten, untersucht werden.

Für die Akteursanalyse werden ausschließlich Staaten und die Europäische Union als staatenähnliches supranationales Gebilde berücksichtigt. Staaten gelten bis heute als vorrangige Akteure der Internationalen Beziehungen, so auch der Sicherheitspolitik. Piraterie kann sowohl als organisiertes Verbrechen, als auch als Sicherheitsproblem aufgefasst werden. Ihre Bekämpfung fällt somit in den Zuständigkeitsbereich der Polizei, der Marine und der Jurisprudenz – allesamt staatliche Organe. Dass auch nicht-staatliche Akteure, wie Reedereien, private Sicherheitsfirmen und im Golf von Guinea auch transnationale Konzerne eine Rolle in der Bekämpfung der Piraterie spielen können, soll an dieser Stelle angemerkt werden, doch können diese nicht gänzlich von den zuständigen Staaten unabhängig agieren. Wo die Rolle von nicht-staatlichen Akteuren relevant ist, wird darauf hingewiesen, sie werden jedoch nicht als eigenständige Akteure im Kampf gegen Piraterie behandelt.

Im nächsten Kapitel wird dann das Augenmerk auf die Kooperation selbst gerichtet. Zunächst wird ein Blick auf die Foren, Strukturen, Regeln und Inhalte der regionalen Zusammenarbeit geworfen. Diese werden aus der qualitativen Inhaltsanalyse relevanter Primär- und Sekundärquellen erarbeitet. Als wichtigste Quelle dienen hierbei die ersten Dokumente der regionalen Zusammenarbeit der Staaten des Golfs von Guinea – der Code of Conduct (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a), das Memorandum of Understanding (ECCAS –

ECOWAS – GGC 2013b) und die Deklaration der Staats- und Regierungschefs der west- und zentralafrikanischen Staaten (Heads of State 2013). Für die Erarbeitung einer Kategorisierung der Inhalte der regionalen Zusammenarbeit im Kampf gegen Piraterie dient neben den erwähnten Quellen auch Sekundärliteratur zur Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea, im Golf von Aden und in Südostasien. Ein vergleichender Blick auf die weiter fortgeschrittenen Kooperationen in der Bekämpfung der Piraterie ergibt ein breiteres, wenn auch nicht komplettes Spektrum an möglichen Maßnahmen im Vorgehen gegen Piraten.

Anschließend wird die Rolle der extraregionalen Akteure in der Bekämpfung von Piraterie im Golf von Guinea untersucht. Auch hier wird mithilfe von relevanten Primär- und Sekundärquellen eine Kategorisierung der Maßnahmen erarbeitet, die extraregionale Partner in Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten des Golfs von Guinea ergreifen können, und ein Vergleich mit der Rolle von internationalen Akteuren im Golf von Aden unternommen.

2.3 Piraterie und maritime (Un-)sicherheit

Im Vorfeld der Untersuchung der Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea müssen die Begriffe „Piraterie“ und „maritime Sicherheit“ definiert werden. Das Wort „Pirat“ stammt aus dem Altgriechischen *peiratés* (*peíra* bedeutet „Versuch, Unternehmung, Wagnis“ (Samotta 2012: S. 12)). Über das Lateinische *pirata* wurde es in viele europäische Sprachen übernommen, so auch ins Deutsche, und wird seit jeher für Personen verwendet, „die sich zur See, an der Küste oder im küstennahen Raum gewaltsam des Besitzes anderer Personen oder sogar der Personen selbst zwecks Lösegelderpressung oder Versklavung [bemächtigen]“ (Obenaus – Pfister – Tremml 2012: S. 7).

Heute liefert das UNO-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) aus 1982 die allgemein anerkannte völkerrechtliche Definition. In Artikel 101 ist folgendes zu lesen:

„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.” (UNO 1982: S. 43f)

Demnach gelten nur auf Hoher See begangene Taten als Piraterie. Verbrechen gegen Schiffe oder die Personen beziehungsweise Ladung, die diese befördern, die auf den staatlichen Hoheitsgewässern (bis zu 12 Seemeilen von der Küstenlinie entfernt) begangen werden, fallen unter die Kategorie „bewaffneter Raub gegen Schiffe“. Eine Definition hierfür liefert der Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships der IMO:

"Armed robbery against ships means any of the following acts:

(a) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

(b) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above". (IMO 2014: S. 1)⁶

Die Unterscheidung ist wegen Artikel 100 des SRÜ bedeutend. Demnach sollen „[a]lle Staaten (...) in größtmöglichem Maße zusammen [arbeiten], um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.” (UNO 1982: S. 43). Und weiter in Artikel 105:

„Jeder Staat kann auf Hoher See oder an jedem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch

⁶ Der IMB hat eine eigene Definition entwickelt, die sowohl Akte der Piraterie, als auch bewaffneten Raub gegen Schiffe erfasst. Demnach ist Piraterie „an act of boarding or attempting to board any ship with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act.” (Petretto 2008: S. 5) In seinem aktuellsten Piracy Report werden jedoch die hier angeführten Definitionen des SRÜ und des Code of Practice verwendet (vgl. ICC IMB 2014: S. 3).

Seeräuberei erbeutetes und in der Gewalt von Seeräubern stehendes Schiff oder Luftfahrzeug aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeugs festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnahmen. Die Gerichte des Staates, der das Schiff oder Luftfahrzeug aufgebracht hat, können über die zu verhängenden Strafen entscheiden sowie die Maßnahmen festlegen, die hinsichtlich des Schiffes, des Luftfahrzeugs oder der Vermögenswerte zu ergreifen sind, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter.” (ebd.: S. 44)

Gegen Piraterie auf den staatlichen Hoheitsgewässern kann die internationale Staatengemeinschaft jedoch nicht vorgehen, dies unterliegt alleine dem betroffenen Staat. In Verbindung mit dem oben beschriebenen Zusammenhang zwischen Piraterie und Staatsversagen, der vielerseits angenommen wird, und der Tatsache, dass die meisten Akte der Piraterie in Küstennähe oder in Häfen verübt werden, daher im Sinne des SRÜ gar nicht in die Kategorie der Piraterie fallen, ist die Definition des SRÜ problematisch. Eine effektive Bekämpfung der Piraterie wird durch diese enge Definition erschwert. Hinzu kommt, dass die im Golf von Guinea relevanten Angriffe auf Förderplattformen in keiner Weise von diesen Definitionen erfasst werden, und auch die politische Motivation der Täter, die zumindest in einem Teil der Angriffe im Golf von Guinea eine Rolle spielen kann, aus dem Tatbestand der Piraterie ausgeschlossen ist und somit in die Kategorie des maritimen Terrorismus fallen würde. Um dieses Problem zu beheben, schlägt Mair eine auf die gesamte maritime Sicherheit fokussierte Betrachtungsweise vor (Mair 2010: S. 6). Demnach „ist alleine relevant, ob eine Einrichtung der maritimen Wirtschaft unter Androhung oder Anwendung von Gewalt attackiert wird oder bestehende Regeln bewusst missachtet bzw. gebrochen werden” (ebd.).

In der vorliegenden Arbeit werden die Begriffe „Piraterie” und „Seeräuberei” als Synonyme verwendet und beziehen sich auch auf „bewaffneten Raub gegen Schiffe”. Um das Phänomen der Piraterie im Golf von Guinea besser zu erfassen, werden Angriffe auf „Einrichtungen der maritimen Wirtschaft unter Androhung oder Anwendung von Gewalt”, wie zum Beispiel Angriffe auf Förderplattformen, auch in diese Definition mit einbezogen. Die bewusste Missachtung von Regeln, die nicht unter Androhung oder Anwendung von Gewalt erfolgt – wie zum Beispiel illegale Fischerei – fällt jedoch nicht mehr in dieses erweitertes Verständnis der Piraterie.

Im Anschluss muss noch der Begriff der maritimen Sicherheit beziehungsweise Unsicherheit geklärt werden. Für Sicherheit zu sorgen gilt als eine der Hauptaufgaben des Staates. Dieser

muss in der Lage sein seine Bürger „vor Angriffen auf das eigene Leben, die Lebensweise und das Eigentum [zu schützen] und weit über das klassische liberale Staatsverständnis hinaus, noch Schutz bezüglich der wirtschaftlichen und sozialen Existenz in der politischen Gemeinschaft, in der sie leben, [zu gewährleisten]“ (Weidner 2012: S. 57). Dies bezieht sich nicht nur auf Angriffe von und auf dem Festland, sondern auch auf Bedrohungen aus dem maritimen Bereich. Daher ist maritime Sicherheit eine Erweiterung dieses Sicherheitsbegriffs um die maritime Dimension. Die Aufgabe des Staates ist es in diesem Sinne, „die freie Nutzung der Seewege durch Handelsschiffe jederzeit und überall [zu gewährleisten] und die maritime Infrastruktur, wie Kanäle, küstennahe Schifffahrtsstraßen oder Hafenanlagen ausreichend vor jeglicher Bedrohung [zu schützen]“ (ebd.: S. 63). Da die Sicherheit der Seewege nicht nur für jene Staaten ein Anliegen ist, vor deren Küsten diese Sicherheit gefährdet ist, sondern für die gesamte internationale Staatengemeinschaft, soll sich die im nächsten Abschnitt folgende Akteursanalyse nicht nur auf die Staaten der Guinea-Region beschränken, sondern auch jene Großmächte mit einbeziehen, die als sicherheitspolitische Akteure in der Region infrage kommen.

3. Sicherheitspolitik im Golf von Guinea: regionale und extraregionale Akteure im Kampf gegen Piraterie

Im Golf von Guinea ist eine Vielzahl von Akteuren an der Herstellung von maritimer Sicherheit interessiert. In erster Linie sind Seeleute, Reeder, im Golf von Guinea operierende Unternehmen und lokale Fischer von der Seeräuberei betroffen, doch bekommen auch ganze Volkswirtschaften die Folgen der Piraterie zu spüren – nicht nur im Golf von Guinea, sondern potenziell auch in anderen Regionen der Welt, sollte sich das Problem verschlimmern. Die Großtheorien der Internationalen Beziehungen halten nach wie vor Staaten für die relevanten sicherheitspolitischen Akteure. So stehen auch Staaten im Fokus der vorliegenden Arbeit, wobei neben den Staaten der Guinea-Region auch jene Großmächte einbezogen werden, die an der Region interessiert sind. Da sie eine eigene Strategie bezüglich des Golfs von Guinea formuliert hat, wird die Europäische Union hier als sicherheitspolitischer Akteur behandelt, obwohl ihre Position als solcher in der Fachliteratur umstritten ist (vgl. Weidner 2012).

Im folgenden Abschnitt sollen die für die Herstellung von maritimer Sicherheit relevanten Akteure im Golf von Guinea analysiert werden. Dabei wird der Frage nachgegangen, welche geteilten Interessen sie zu einer Kooperation im Rahmen eines internationalen Regimes

motivieren können und welche Mittel sie in der Pirateriebekämpfung einsetzen können. Zunächst sollen die Staaten der Guinea-Region hinsichtlich ihrer Interessen und Fähigkeiten untersucht werden, um dann auch jene Faktoren zu nennen, die zurzeit eine effektive Kooperation behindern. Danach wird ein Teilkapitel den Großmächten gewidmet, die in der Region präsent sind, allen voran den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union mit Frankreich und Großbritannien, die sich auch von der EU unabhängig in Sicherheitsfragen in der Guinea-Region einbringen. Zuletzt lohnt es sich auch einen kurzen Blick auf die aufstrebenden BRICS-Staaten und ihre Interessen in der Region zu werfen.

3.1 Direkt betroffen: die Anrainerstaaten des Golfs von Guinea

Die Guinea-Region umfasst 18 Staaten, deren Gewässer unterschiedlich stark von der Piraterie betroffen sind. Während die in Nigeria basierten Piraten auch Schiffe vor den nahegelegenen Staaten Benin, Togo, Kamerun, Gabun und auch dem etwas weiter entfernten Côte d'Ivoire angreifen, werden die im letzten Jahrzehnt ebenfalls häufigen Vorfälle vor Ghana, Guinea und der DR Kongo nicht mit nigerianischen Piraten in Verbindung gebracht. Es deutet nichts darauf hin, dass es sich hier ebenfalls um zentral organisierte Angriffe handeln würde. Aus den Gewässern vor dem Senegal, Guinea-Bissau, Äquatorialguinea, São Tomé und Príncipe oder Angola werden hingegen kaum Piratenangriffe gemeldet. Trotz der Unterschiede in der Konzentration der Vorfälle kann das Problem der Piraterie die gesamte Region betreffen. Ihre Auswirkungen sind nicht nur für die Küstenstaaten, sondern auch für Binnenländer, deren Einbindung in den globalen Markt von den Häfen ihrer Nachbarn abhängt, spürbar.

Welche gemeinsamen Interessen begünstigen eine Zusammenarbeit der Staaten der Guinea-Region im Kampf gegen Piraten? Welche Kapazitäten können sie in diesen Kampf einbringen? Welche Umstände können ihre Kooperation erschweren? Diese Fragen zu beantworten ist das Ziel des nächsten Abschnitts.

3.1.1 Geteilte Interessen der Staaten des Golfs von Guinea im Kampf gegen Piraterie

Bei Piraterie handelt es sich in der Regel um bewaffneten Raub zur See, mit dem Ziel der eigenen Bereicherung. Dies schädigt in erster Linie Unternehmen, Reeder, Seeleute, aber auch lokale Fischer. Der Schaden ist meist materiell, doch die Piraterie hat leider auch oft menschliche Kosten: Seeleute und Fischer werden bei Angriffen verletzt oder gar getötet. Aber auch Staaten werden durch die Anwesenheit von Piraten vor ihrer Küste geschädigt: Der

Handel wird behindert, weniger Schiffe legen in ihren Häfen an, importierte Waren werden teurer, Fischer fahren aus Angst vor Piraten nicht mehr aus, Steuer- und Zolleinnahmen bleiben aus. Im Golf von Guinea kann man all diese negativen Effekte der Piraterie beobachten.

Alle Staaten der Guinea-Region erzielen den Großteil ihrer Einkommen durch die Produktion von *cash crops* oder die Förderung von Mineralien und Erdöl, dessen Großteil für den Export bestimmt ist. Kakao macht 80% der Exporte des Inselstaates São Tomé und Príncipe aus (CIA 2014). Nigeria hat 80% seiner Staatseinnahmen der Erdölproduktion zu verdanken (ebd.). Äquatorialguinea und Gabun sind ebenfalls stark vom Export dieser Energiequelle abhängig. Benin und Togo exportieren hingegen vor allem Baumwolle – im Falle Benins macht dieser Rohstoff 40% des Exports aus (Luntumbue 2012: S. 209). Andere Staaten, wie zum Beispiel Kamerun oder Ghana, haben diversifizierte Wirtschaften, doch sie alle sind vom Export von Rohstoffen abhängig und benötigen Fertigprodukte aus anderen Teilen der Welt. Der überwiegende Teil des Handels der Staaten des Golfs von Guinea und der angrenzenden Binnenstaaten mit anderen Regionen der Welt wird über den Seeweg abgewickelt und die Störung dieses Handels bekommen sowohl Regierungen als auch die Bevölkerung der betroffenen Staaten zu spüren.

Neben den direkten Einkommensverlusten, die der Diebstahl der von den Schiffen im Golf von Guinea transportierten Ware verursacht, müssen die betroffenen Staaten mit bedeutenden indirekten Kosten beziehungsweise Einkommensverlusten durch die Piraterie rechnen. So beschloss der in London basierte Zusammenschluss verschiedener mariner Versicherungsfirmer Joint War Committee 2011 Benin und Nigeria als *high risk* Länder einzustufen, was die Versicherungen für Schiffe, die diese Länder anfahren wollten, in die Höhe trieb (UNSC 2012: S. 4). Diese Einstufung bedeutete auch, dass sich der Lohn der Seeleute für die Zeit, in der sie sich in den Risikogebieten aufhielten, wie auch die Summe der Entschädigung für den Fall einer Verletzung oder den Tod des Seemanns verdoppelten (Onuoha 2012b: S. 9). Die erhöhten Kosten für die Schifffahrt schlugen sich im Verbraucherpreis der transportierten Waren nieder. Importierte Waren werden somit für die Bewohner der Anrainerstaaten des Golfs von Guinea und ihre Nachbarn im Inneren des Kontinents teurer. Es ist jedoch nicht nur die höhere Versicherung, die einen Preisanstieg der importierten Waren auslöst. Viele Schiffe ziehen es vor, die Risikogebiete zu vermeiden und sicherere Häfen anzufahren. Dies war ab 2011 in Benin der Fall. Die Auswirkungen der

Piraterie auf einen Küstenstaat und seine Bevölkerung werden durch dieses Beispiel besonders deutlich.

Ungefähr 90% von Benins Außenhandel wird über den Hafen von Cotonou abgewickelt. Die im Hafen erwirtschafteten Einnahmen machen 70% des beninischen Bruttoinlandsprodukts und 80% der Staatseinnahmen aus (UNSC 2012: S. 4). Seit der Einstufung Benins als Risikogebiet für die internationale Schifffahrt sei laut einem Bericht der durch den UN-Sicherheitsrat aufgestellten Kommission zur Beurteilung der Lage im Golf von Guinea die Zahl der Schiffe, die Cotonou anlaufen, um 70% zurückgegangen (ebd.: S. 4f). Die jährliche Tonnage, die durchschnittlich sieben Millionen Tonnen beträgt, sei für das Jahr 2011, in dem 20 Piratenangriffe vor Benin gemeldet wurden, auf weniger als sechs Millionen Tonnen gefallen (ebd.: S. 5). Dieser Rückgang habe zu einem Verlust von \$81 Millionen an Zolleinnahmen für Benin geführt (ebd.). Die ausgebliebenen Schiffe seien laut Angaben der International Crisis Group nach Lomé, die Hauptstadt des benachbarten Togo, ausgewichen (International Crisis Group 2012: S. 16)⁷. Der bedeutende Ausfall an Waren in Benin war auch für die westafrikanischen Binnenländer Burkina Faso, Mali und Niger zu spüren, denn der Außenhandel dieser Länder wird zu einem bedeutenden Teil über den Hafen von Cotonou abgewickelt (Luntumbue 2012: S. 211). Der jährliche Verlust, den die Piraterie im Golf von Guinea für die westafrikanische Subregion verursacht, wird auf \$2 Milliarden geschätzt (UNSC 2012: S. 11).

Neben dem internationalen und regionalen Handel ist auch der lokale Fischereisektor von der Piraterie betroffen. Connors berichtete 2008 von brutalen Überfällen auf nigerianische Fischtrawler, bei denen einige Fischer ums Leben kamen (Connors 2008). In dem Jahr konnten etwa 20 000 Fischer zeitweilig nicht ausfahren, weil die Nigerian Trawler Owners' Association aus Angst vor Angriffen ihre Flotten lieber an Land wusste. Nach wochenlangen Verhandlungen und Protesten versicherte die nigerianische Marine schließlich, den Fischerflotten Schutz zu gewährleisten, doch bald nach diesem Versprechen kam es wieder zu Angriffen durch Piraten. Laut der bereits erwähnten Studie des United States Department for Agriculture sind die durch die Piraterie verursachten Ausfälle in der lokalen Fischerei dafür verantwortlich, dass Nigeria immer mehr Fisch importieren muss (Verweis in Connors 2008). Laut Murphy verliert der nigerianische Fischereisektor jährlich um die \$600 Millionen (Murphy 2013: S. 433). Fischer werden aber auch vor den Küsten anderer Staaten der Region

⁷ International Crisis Group macht dafür aber auch zum Teil das Missmanagement des Hafens verantwortlich (ebd.).

angegriffen. So werden die Verluste des beninischen Fischereisektors auf \$1 Million jährlich geschätzt (UNSC 2012: S. 5).

Die Auswirkungen solcher Ausfälle im Fischereisektor kann erstens die Tatsache verdeutlichen, dass die Fischerei einer großen Zahl der Küstenbewohner die Existenz sichert. Außerdem ist Berichten der FAO zufolge Fisch bei weitem die wichtigste Proteinquelle der Bevölkerung der Länder der Region (Verweis in Gilpin 2007: S. 3). Doch auch als Exportgut spielt Fisch für viele Länder der Guinea-Region eine wichtige Rolle, so auch für Nigeria, wo er das zweitwichtigste Exportprodukt ist (International Crisis Group 2012: S. 3). Trotzdem bleiben Piratenangriffe auf Fischerboote für die globale Öffentlichkeit meist unsichtbar. Diese Angriffe werden beim IMB oder der IMO kaum gemeldet. Während ersteres für das Jahr 2007 von insgesamt 42 Piratenangriffen vor Nigeria weiß (vgl. Tabelle 1), wurden im selben Jahr 107 Angriffe auf Fischerboote bei der Nigerian Trawler Owners' Association gemeldet (Connors 2008).

Angesichts der durch die Piraterie verursachten Kosten für die betroffenen Staaten im Golf von Guinea überrascht es nicht, dass seitens der Staaten immer deutlicher Bereitschaft gezeigt wird, gegen Piraten vorzugehen. Dass das Problem durch die einzelnen Anrainerstaaten unilateral nicht gelöst werden kann, zeigt die Verlagerung des Problems von den Gewässern vor Nigeria auf die vor Benin in 2011 und weiter auf Togo, Côte d'Ivoire, Kamerun und Gabun in den Folgejahren, was wahrscheinlich auch mit dem stärkeren Auftreten Nigerias und später Benins gegen die Piraterie im Zusammenhang steht (Onuoha 2012a: S. 31). Staaten, die zurzeit noch nicht direkt von der von Nigeria aus organisierten Piraterie betroffen sind, könnten es in Zukunft sein, wenn auf regionaler Ebene nichts gegen das Problem unternommen wird. Die Piraterie hat aber auch jetzt schon indirekte Auswirkungen auf diese Staaten, was das Beispiel einer durch Piraten beschädigten Ölpipeline vor Togo illustriert. Der Vorfall führte laut dem Bericht der International Crisis Group zu wichtigen Energieausfällen in Ghana (International Crisis Group 2012: S. 18), dessen Gewässer von nigerianischen Piraten bislang verschont blieben. Außerdem ist die Einbettung der westafrikanischen Piraterie in ein generelles Milieu der Unsicherheit, geprägt durch Waffen- und Drogenhandel, Menschen schmuggel und Terrorismus, für die Stabilität aller Staaten des Golfs von Guinea besorgniserregend.

3.1.2 Fähigkeiten der Staaten der Guinea-Region im Kampf gegen Piraterie

Die Gefährdung des Handels, der Fischerei und der Erdöl- und Erdgasförderung ist für die Staaten der Guinea-Region ein Grund für Sicherheit auf ihren Meeren zu sorgen. Doch wurde maritime Sicherheit im Golf von Guinea lange Zeit vernachlässigt, weil Bedrohungen vom Festland aus klare Priorität genossen. So sind auch die maritimen Kapazitäten dieser Staaten stark begrenzt: Eine Küstenwache existiert in der Regel gar nicht, ihre Aufgaben muss die schlecht ausgerüstete und unterfinanzierte Marine übernehmen. Deren Personal ist oft unzureichend ausgebildet und korrupt. Außerdem sind die gesetzlichen Regelungen zum Tatbestand der Piraterie oft veraltet und behindern ein effektives Vorgehen gegen Piraten.

Nigeria verfügt als einziger Staat in der Region über eine (zahlenmäßig) schlagkräftige Marine, doch auch mit einem Fünftel des Budgets des Verteidigungsministeriums ist diese unterfinanziert und schlecht ausgerüstet (International Crisis Group 2012: S. 8). Die Bemühungen das Personal – 15 000 Mann im Jahr 2012 (ebd.: S. 5) – zu vergrößern sind zwar erfolgreich, doch sind die Rekruten oft schlecht ausgebildet. Als einzige Marine Westafrikas verfügt Nigeria über eine Fregatte und zwei Korvetten (Raidt – Smith 2010: S. 76). Die International Crisis Group weiß zudem von einem Dutzend Patrouillenbooten zum Schutz von offshore Installationen, zehn Patrouillenbooten zur Überwachung des Küstenbereichs, einigen amphibischen Landungsbooten und 15 Barkassen des Typs Defender (International Crisis Group 2012: S. 5). Die Einsatzbereitschaft vieler dieser Schiffe wird von Experten angezweifelt (Raidt – Smith 2010: S. 32). Doch nicht nur das Fehlen von Personal und Ausrüstung schwächen die nigerianische Marine. Korruption ist auch in den höchsten Rängen ein Problem, was Piraten und andere kriminelle Banden ausnützen. So wurden 2005 beispielsweise mehrere Marineoffiziere wegen ihrer Verwicklung in illegale Erdölgeschäfte entlassen (ebd.: S. 8). Die Schwäche der Marine zeigt auch die Tatsache, dass bloß zwei von zehn Hilferufen von Schiffen beantwortet werden (ebd.).

Die Marinen der anderen Küstenstaaten im Golf von Guinea sind laut International Crisis Group „generally symbolic, with their navies having less than 1,000 men and fleets of less than ten launches” (International Crisis Group 2012: S. 5). Benins Marine bestand zum Zeitpunkt der dramatischen Zunahme der Piratenangriffe vor seinen Küsten aus vier Patrouillenbooten, von denen zwei nicht mehr funktionierten (ebd.: S. 16). In Reaktion auf die Aktivitäten der Piraten erwarb Benin drei neue Patrouillenboote von Frankreich sowie zwei neue Überwachungsflugzeuge (ebd.: S. 17). Außerdem wurden zwei Küstenradarsysteme

installiert, um die Überwachung der beninischen Gewässer zu optimieren, und ein gesichertes Gebiet für Schiff-zu-Schiff-Transfers zur Verfügung gestellt (UNSC 2012: S. 6). 2011 begannen Benin und Nigeria unter dem Namen Operation Prosperity gemeinsame Patrouillen durchzuführen. Benins Bemühungen um mehr Sicherheit auf seinen Gewässern trugen auch Früchte, was die Zahlen des IMB bezeugen (vgl. Tabelle 1).

Neben Benin und Nigeria bemühen sich auch Äquatorialguinea, Gabun, Ghana und Kamerun um eine Verbesserung ihrer Marinekapazitäten. Äquatorialguinea verfügt laut Ukeje – Mvomo Ela seit Kurzem über die größte Flotte Zentralafrikas (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 34). Gabun stockte seine Seestreitkräfte 2010 mit dem Erwerb von vier Barkassen auf (International Crisis Group 2012: S. 5). Auch Ghana investiert sehr viel in die Ausrüstung seiner Marine: So wurden 2012 zwei gebrauchte deutsche Kriegsschiffe und vier Patrouillenboote aus China erworben (ebd.: S. 18). Um das Meer aus der Luft überwachen zu können, kaufte auch die Luftwaffe drei neue Überwachungsflugzeuge (ebd.). Schließlich wurden auch eine neue maritime Polizei und ein Schiffverkehrsmanagement-Informationssystem aufgestellt (ebd.). Kamerun, das über eine 2000 Mann starke Marine verfügt, investierte zwar in den letzten Jahren nicht in neue Ausrüstung, bewies aber durch die Formulierung einer neuen Sicherheitsdoktrin, die nun auch maritime Angelegenheiten beinhaltet, politischen Willen (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 34).

In der Mehrzahl der Staaten des Golfs von Guinea fehlt es jedoch am Willen oder an Ressourcen, um die Seestreitkräfte reformieren zu können. Der Zustand der togolesischen Marine soll hier als Beispiel für die meisten west- und zentralafrikanischen Marinen stehen: Zwei Patrouillenboote sind seit der Gründung der Marine 1976 in Gebrauch (Forces Armées Togolaises 2009), zwei weitere wurden von den USA gespendet und werden für nächtliche Patrouillen eingesetzt (International Crisis Group 2012: S. 17). Ein weiteres kleines Boot wird von der 15-köpfigen Seebrigade der Gendarmerie für Küstenpatrouillen genutzt (ebd.). Die Marine selbst zählt nur einige hundert Mann (ebd.).

Neben den Schwächen der Marine ist es in der Hinsicht auf die Verfolgung von Piraten auch wichtig, den rechtlichen Rahmen zu untersuchen, der ihre Verfolgung erst ermöglicht. Die UN-Mission stellte zum Beispiel im Bezug auf Benin fest, dass die Definition der Piraterie im beninischen Recht veraltet sei und nicht mit der SRÜ-Definition im Einklang stehe (UNSC 2012: S. 5). Piraten müssen somit des bewaffneten Raubes, des Totschlags und anderer Verbrechen angeklagt werden, eine Anklage wegen Piraterie selbst ist jedoch nur in sehr

eingeschränktem Maße möglich. Außerdem können beninische Behörden nur gegen beninische Piraten vorgehen beziehungsweise in Fällen, in denen das Verbrechen an Bord eines Schiffes unter beninischer Flagge verübt worden war (ebd.). Benin kann so seiner im SRÜ festgelegten Verpflichtung gegen alle Piraten vorzugehen nicht nachkommen. Dieselben oder ähnliche Probleme wurden für alle Staaten der Guinea-Region festgestellt (vgl. ebd.: S. 16). Darüber hinaus sei auch die Implementierung der vorhandenen Regelungen mangelhaft, was nicht nur auf die fehlenden Kapazitäten der einzelnen Staaten, sondern auch auf die weit verbreitete Korruption innerhalb der Sicherheitskräfte und der Rechtsprechung zurückzuführen ist (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 19).

3.1.3 Hindernisse vor der effektiven Zusammenarbeit der Staaten des Golfs von Guinea

Nachdem die gemeinsamen Interessen der Staaten der Guinea-Region sowie ihre Fähigkeiten gegen Piraten vorzugehen untersucht worden waren, sollen nun die Umstände geschildert werden, die diese Kooperation behindern könnten. In den vorangehenden Teilkapiteln wurde schon festgestellt, dass die zuständigen Sicherheitskräfte aller betroffenen Staaten nicht über genügend Personal und Ausrüstung verfügen, um Piraterie und sonstige Verbrechen zur See zu verhindern. Auch sind die rechtlichen Bestimmungen, auf deren Grundlage die Sicherheitskräfte vorgehen können, veraltet beziehungsweise mangelhaft. Korruption innerhalb der Sicherheitskräfte und der staatlichen Eliten behindert ein effektives Vorgehen gegen Piraten ebenfalls, profitieren doch womöglich einige Entscheidungsträger selbst von der Piraterie. Ein weiteres Problem stellen aber diverse Grenzstreitigkeiten gerade im maritimen Bereich zwischen den Staaten der Region dar.

Die Seegrenzen der Anrainerstaaten sind in vielen Fällen nicht demarkiert und wegen mangelhafter Kontrolle durchgängig. Seitdem aber immer mehr offshore Erdöl und Erdgasreserven gefunden werden, geben unklare Grenzverläufe Anlass für Grenzstreitigkeiten zwischen benachbarten Staaten. Da sich in ihnen entgegengesetzte Interessen der Staaten des Golfs von Guinea manifestieren, erschweren diese Streitigkeiten eine Zusammenarbeit zwischen den Marinen dieser Staaten und machen vor allem die Nacheile unmöglich (International Crisis Group 2012: S. 4).

Ein Beispiel für Grenzstreitigkeiten im Golf von Guinea sind jene zwischen Nigeria und Kamerun über die Halbinsel Bakassi. Diese wurden zwar mit einer Entscheidung des Internationalen Gerichtshofs 2002 zugunsten Kameruns beendet und die Halbinsel 2007 auch tatsächlich an den Staat übergeben, doch sind die Beziehungen zwischen den beiden

Nachbarn weiterhin gespannt. Kamerun befürchtet das Übergreifen der Aufstände im benachbarten Niger-Delta auf die Halbinsel, die überwiegend von den Ijaw, einer Ethnie, die auch im Niger-Delta einen großen Bevölkerungsanteil stellt, bewohnt ist. Die Gewässer um Bakassi sind reich an Fisch, der Meeresgrund birgt laut Luntumbue auch reiche Erdölreserven (Luntumbue 2012: S. 183).

Einen weiteren Streit entfachte die Entdeckung des Jubilee Ölfelds vor Ghana und Côte d'Ivoire 2007. Das Erdöl wird momentan von Ghana gefördert, Côte d'Ivoire hofft allerdings ebenfalls auf Zugang zu diesen Reserven. Desweiteren streiten Kamerun und Äquatorialguinea um eine Insel in der Mündung eines Grenzflusses (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 18) und Äquatorialguinea und Gabun um die Inseln Mbanié, Cocotiers und Conga, die ebenfalls über reichen Erdölreserven liegen sollen (Luntumbue 2012: S. 183). Solange die Fragen der Grenzziehung in diesen Fällen nicht geklärt sind, können diese Streitigkeiten eine effektive Zusammenarbeit der Länder der Guinea-Region behindern. Um zukünftige Konflikte zu vermeiden, arbeiten Ghana, Togo und Benin bereits gemeinsam an einer eindeutigen Grenzziehung zwischen ihren Seegebieten (ebd.).

Neben den Grenzstreitigkeiten zwischen einigen Staaten der Region muss noch ein weiterer Faktor, der die regionale Zusammenarbeit behindert, angesprochen werden. Unter den kleineren Staaten der Guinea-Region besteht oft die Sorge, Nigeria – und in geringerem Maße Angola – könnten ihr regionales Gewicht in gemeinsamen Organen dazu nutzen, ihre eigenen Interessen durchzusetzen, ohne dabei Rücksicht auf ihre Nachbarn zu nehmen. Dieses – oft unbegründete – Misstrauen zwingt vor allem Nigeria, das Land mit dem größten wirtschaftlichen und militärischen Potenzial der Region, dazu, sich in den regionalen Foren zurückzuhalten, um nicht als „regional bully“ wahrgenommen zu werden (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 39f). Dabei erwarten internationale Partner, allen voran die USA, gerade von Nigeria, dass es in Fragen der maritimen Sicherheit die Führung übernimmt (siehe unten).

Doch Nigerias Zurückhaltung in dieser Frage lag in den letzten Jahren nicht nur am Misstrauen seiner Nachbarn, hätte doch das Ansprechen des Themas der Piraterie die Aufmerksamkeit gerade auf seine eigenen Sicherheitsprobleme im Niger-Delta und vor Lagos gelenkt. Die Aussicht auf das Eingreifen fremder Sicherheitskräfte – seien diese afrikanisch oder aus anderen Teilen der Welt – auf dem eigenen Staatsgebiet ist aber ein Gedanke, der den meisten Anrainerstaaten des Golfs von Guinea nicht behagt. Dieses allgemeine Misstrauen, der zum Teil auf die in den letzten Jahrzehnten häufigen gewaltsamen

Regimewechsel, Bürgerkriege und die Angst vor deren Spillover auf benachbarte Staaten zurückgeht und durch die bestehenden Grenzstreitigkeiten verschärft wird, muss überwunden werden, wenn die Staaten der Guinea-Region effektiv in maritimen Sicherheitsfragen zusammenarbeiten wollen.

3.2 Extraregionale Großmächte im Golf von Guinea

Nachdem die Akteure in der Guinea-Region vorgestellt wurden, sollen nun die im Golf von Guinea präsenten extraregionalen Akteure analysiert werden. Nach dem Ende des Kalten Krieges schien der afrikanische Kontinent für extraregionale Großmächte, wie die Vereinigten Staaten oder die Sowjetunion, nicht mehr interessant zu sein. Afrika rückte mehr als zuvor an die Peripherie der globalen Interessen und machte vorwiegend durch blutige Bürgerkriege, Hungersnöte und Epidemien auf sich aufmerksam. Die Nachfrage nach dem Reichtum des Kontinents an natürlichen Ressourcen bestand freilich weiterhin, doch die Staaten des globalen Nordens – mit der Ausnahme Frankreichs – zählten die Beziehungen zu afrikanischen Staaten nicht zu ihren außenpolitischen Prioritäten. Dies änderte sich im letzten Jahrzehnt vor allem für den Golf von Guinea, als neben den bereits bekannten Erdöl- und Erdgasvorkommen weitere Reserven dieser Rohstoffe entdeckt wurden, deren Förderung nun technisch möglich ist.

An der Diversifizierung ihrer Energiequellen sind sowohl die Vereinigten Staaten, als auch die Europäische Union interessiert. Doch auch für die energiehungrige Wirtschaft der BRICS-Staaten sind neue Vorkommen von großem Interesse. Ungestörte Förderung und Transport sind für die Abnehmer des westafrikanischen Erdöls und Erdgases daher ein Anliegen, doch auch die Sicherheit des Handels im Allgemeinen oder die politische Stabilität der Anrainerstaaten spielen für extraregionale Partner eine Rolle. In der Folge sollen die Interessen dieser Großmächte an einer Beteiligung am Kampf gegen Piraterie im Golf von Guinea untersucht werden.

3.2.1 Die Vereinigten Staaten

Die längste Zeit war die Guinea-Region höchstens für einige amerikanische Unternehmen interessant. Außen- und sicherheitspolitisch erwachte das Interesse erst ab Mitte der 2000-er Jahre. 2004, nach der Erstellung eines Berichts über das Potenzial Afrikas als Energielieferant für die USA, wurde der CSIS (Center for Strategic and International Studies) Task Force on Gulf of Guinea Security ins Leben gerufen und veröffentlichte ein Jahr darauf seine

Vorschläge für eine amerikanische Strategie für diese Region (siehe Goldwyn – Morrison 2005). 2010 folgten die Vorschläge des Atlantic Council, die sich diesmal explizit auf den maritimen Bereich im Golf von Guinea bezogen (Raidt – Smith 2010). Im selben Jahr kam es zur Aufstellung der U.S.-Nigeria Binational Commission, um die Beziehungen zwischen diesen beiden Staaten zu intensivieren und einen regelmäßigen Dialog zu ermöglichen. Das starke Interesse von amerikanischer Seite verdeutlicht auch die Schaffung eines unabhängigen Afrika-Kommandos der US-Streitkräfte, das U.S. AFRICOM, das seit 2008 operiert.

Was sind die Gründe für das Erstarken des Interesses der USA an der Guinea-Region? Die Antworten können in den nationalen Sicherheitsstrategien der Vereinigten Staaten, die alle vier Jahre formuliert werden, und in den Dokumenten der oben genannten Think Tanks gefunden werden.

Der Krieg gegen den Terror stellt den Kern der beiden nationalen Sicherheitsstrategien der Bush-Administration dar (vgl. NSS 2002, NSS 2006). In diesem Zusammenhang sind das Verhindern von Staatsversagen und der Einsatz für Demokratie und Entwicklung im westafrikanischen Kontext von Bedeutung. Das Auftreten gegen organisiertes Verbrechen und Korruption und das Bedürfnis nach Energiesicherheit werden auch in beiden Sicherheitsstrategien erwähnt (vgl. ebd.). Diese Ziele werden auch vom Report des CSIS betont, um zu verdeutlichen, dass die Guinea-Region für die Vereinigten Staaten strategisch wichtig ist (vgl. Goldwyn – Morrison 2005: S. VII).

In Präsident Obamas nationaler Sicherheitsstrategie werden dieselben Ziele wieder aufgegriffen (vgl. NSS 2010). Diese Strategie spricht den Zusammenhang zwischen organisierter Kriminalität und Terrorismus expliziter an (ebd.: S. 49) und widmet auch der Sicherheit auf den Weltmeeren und in der Luft Aufmerksamkeit (ebd.: S. 50). Der Energiesicherheit wird zwar kein eigener Absatz gewidmet, wie in den Sicherheitsstrategien der Bush-Administration, das Stichwort wird jedoch öfters im Zusammenhang mit anderen Themen erwähnt. Der Kampf gegen Terrorismus und organisiertes Verbrechen – vor allem Drogen- und Waffenhandel – ist auch das erste Interesse, das der Atlantic Council in seiner Analyse des Golfs von Guinea für die USA für relevant hält, dicht gefolgt von der Sicherheit des Handels und der Versorgung der Vereinigten Staaten und ihrer Verbündeten mit fossiler Energie (Raidt – Smith 2010: S. 1f). Desweiteren wird vor der Gefahr des Staatsversagens und der Radikalisierung der Bevölkerung gewarnt (ebd.: S. 2).

Im Bezug auf Piraterie im Golf von Guinea ist es vor allem die Sicherheit des Handels und der Energieversorgung, die für die USA von Interesse sind. Hinzu kommen die Interessen der amerikanischen Unternehmen, die in der Region präsent sind, und mit ihnen die amerikanischen Staatsbürger, die durch die Aktionen der Piraten gefährdet sein können. Wie im ersten Kapitel bereits erwähnt, stammen 18% des US-amerikanischen Erdölimports sowie 14% der Erdgaseinfuhren aus dem Golf von Guinea (Raidt – Smith 2010: S. 23). Amerikanische Ölfirmen, wie Exxon Mobil und Chevron, sind in der Region präsent und auch direkt von der Piraterie betroffen. Die nationalen Sicherheitsstrategien und die zitierte Sekundärliteratur betonen jedoch an erster Stelle die indirekte Gefährdung der Interessen der Vereinigten Staaten durch die Einbettung der westafrikanischen Piraterie in die dortigen transnationalen kriminellen Netzwerke und deren Verbindungen mit terroristischen Gruppen, wie der Hisbollah, Hamas, AQIM (al-Qaida im Islamischen Maghreb) und FARC (Revolutionäre Streitkräfte Kolumbiens), deren Aktivitäten zum Teil auch durch Einnahmen aus kriminellen Machenschaften in Westafrika finanziert werden könnten (Raidt – Smith 2010: S. 16).

Um die maritime Sicherheit im Golf von Guinea zu verbessern, haben die USA im letzten Jahrzehnt mehrmals die Initiative ergriffen. Amerikanische Beiträge zur Sicherheit des Golfs von Guinea reichen von technischer Unterstützung, wie der Ausstattung mehrerer westafrikanischer maritimer Sicherheitskräfte mit Geräten und Know-how, die für die Teilnahme am Maritime Safety and Security Information System (MSSIS), einem elektronischen System, das die Überwachung des Schiffsverkehrs ermöglicht, benötigt werden, über die Spende von Schiffen und Ausstattung für die westafrikanischen Marinen, dem Abhalten von Aus- und Weiterbildungsprogrammen für die afrikanischen Seestreitkräfte bis hin zur bereits erwähnten Errichtung des U.S. Africa Command (AFRICOM), das nun für die meisten Initiativen im für die Bekämpfung der Piraterie relevanten Bereich zuständig ist. 2005 wurde die Gulf of Guinea Guard Initiative gestartet, ein „10-year program [which] aims to assist Gulf of Guinea nations in protecting the region’s natural resources and achieving their long-term security and stability goals through asset donation, training, and coordination.“ (Raidt – Smith 2010: S. 36). Im Rahmen dieses Programms wurde die amerikanische Flottenpräsenz im Golf von Guinea verstärkt. AFRICOM initiierte darüber hinaus die Africa Partnership Station (APS), ein Ausbildungsprogramm für afrikanische Soldaten, Seeleute und Küstenwache, durchgeführt mit der Unterstützung und Beteiligung von internationalen Partnern aus aller Welt (ebd.). AFRICOM veranstaltet seit 2010 jährlich

auch gemeinsame Manöver unter dem Namen Obangame Express, an denen neben der amerikanischen Navy und den Streitkräften der afrikanischen Partner auch viele europäische Staaten und Brasilien teilnehmen.

Die Vereinigten Staaten halten vor allem Nigeria für einen wichtigen strategischen Partner in der Region. Grund dafür ist die Tatsache, dass die Regionalmacht die schlagkräftigste Armee in Westafrika besitzt und sich regelmäßig an Friedensmissionen in der Region beteiligt. Darüber hinaus ist die Stabilisierung des Niger-Deltas für die USA ein wichtiges Anliegen (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 30). Nigeria war ursprünglich auch als Basis für AFRICOM auserkoren, weigerte sich jedoch, wie später auch alle anderen darauf angesprochenen Staaten der Region, die amerikanische Flotte zu beherbergen (International Crisis Group 2012: S. 21)⁸. Insgesamt wurden bisher mehr als \$35 Millionen für die sicherheitspolitische Kooperation mit der Guinea-Region ausgegeben (ebd.).

3.2.2 Die Europäische Union

Da mit Frankreich und Belgien gleich zwei Gründungsmitglieder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft als ehemalige Kolonialmächte an engeren Handelsbeziehungen mit Afrika und anderen ehemaligen Kolonien (den AKP-Staaten), somit auch der Guinea-Region interessiert waren, blicken die Beziehungen der EG/EU mit den Staaten des Golfs von Guinea auf eine längere Geschichte zurück. Die Handelsbeziehungen wurden durch die beiden Yaoundé-Abkommen von 1964 und 1971 sowie die vier Lomé-Abkommen (1975-2000) geregelt. Heute dient das Abkommen von Cotonou, das 2000 für einen Zeitraum von 20 Jahren unterzeichnet wurde, als Grundlage der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und den AKP-Staaten. Während das Kernelement der früheren Verträge eine günstige Zollpolitik der EG gegenüber Waren aus den beteiligten afrikanischen, karibischen und pazifischen Staaten war, gehen die Bestimmungen des Cotonou-Abkommens weit darüber hinaus und setzten die Bekämpfung der Armut und politische, wirtschaftliche sowie soziale Entwicklung als Ziel. Hinzu kommen das Vorgehen gegen organisierte Kriminalität, darunter auch explizit die Seeräuberei, der Einsatz für Frieden und Stabilität sowie das Thema der Energiesicherheit, allesamt wichtige Punkte in der Sicherheitsstrategie der EU, die die Guinea-Region für die EU außenpolitisch interessant machen (vgl. Rat der Europäischen Union 2009).

⁸ Die Basis von AFRICOM befindet sich in Stuttgart, solange kein geeignetes Gelände vor Ort gefunden wird.

Die Staaten des Golfs von Guinea und ihre Seegebiete erhalten seit einigen Jahren verstärkt die Aufmerksamkeit der EU. 2013 wurde der Golf von Guinea in das EU-Programm Critical Maritime Routes (CMR) eingebunden. Ziel des Programms ist es, die maritime Sicherheit in besonders gefährdeten Regionen durch *capacity building* (rechtliche Unterstützung und Trainingsprogramme) und die Verbesserung der Kommunikation zwischen den Staaten der betroffenen Regionen zu erhöhen (Défense Conseil International 2014). Höchst aktuell ist auch die EU-Strategie für den Golf von Guinea, in dem die geplante Vorgehensweise gegen Gefahren wie Piraterie, illegale Fischerei, Menschen-, Waffen- und Drogenschmuggel sowie Diebstahl von Erdöl skizziert wird (Council of the European Union 2014: S. 2).

In der Strategie für den Golf von Guinea werden auch die gemeinsamen Interessen der EU und der Anrainerstaaten geschildert. Neben der starken Verpflichtung der EU neben Entwicklung, Verringerung der Armut und der Vorbeugung von Konflikten liegt der Schwerpunkt auf dem Seehandel:

„Maritime trade to and from the Gulf of Guinea is largely conducted by the EU. There is an average of 30 EU flagged or owned vessels at any one time in the Gulf of Guinea. The sustainability of all maritime resources, including fisheries, is a key concern for local communities as well as European customers. Secure global shipping lanes are necessary for commerce and trouble-free fishing.“ (Council of the European Union 2014: S. 2)

Die Störung des Handels zwischen Europa und dem Golf von Guinea durch Piraterie führt zu höheren Preisen für Verbraucher auf beiden Seiten und belastet die europäischen Schifffahrtsgesellschaften, die 90% der erhöhten Sicherheitskosten zu tragen haben, beträchtlich (Barrios 2013: S. 1).

Die Sicherheit des Seehandels ist größtenteils wegen des Ressourcenreichtums der Region für die EU von großem Interesse. 10% der Erdöl- und 4% der Erdgaseinfuhren der EU stammen aus dem Golf von Guinea, insbesondere aus Nigeria, Angola, Äquatorialguinea und Gabun (Council of the European Union 2014: S. 2). Auch für Europa spielt die geographische Nähe im Vergleich zum Persischen Golf eine Rolle, was zu einem erhöhten Interesse an den Öl- und Gasressourcen der Guinea-Region beiträgt. Neben fossilen Brennstoffen importiert die EU auch andere Rohstoffe aus der Region, wie zum Beispiel Eisenerz aus Nigeria, Kamerun und Gabun, Diamanten aus Guinea, Liberia und Sierra Leone, Mangan aus Gabun, Bauxit aus Guinea, Kobalt und Holz aus Kamerun und Kakao aus Ghana und Côte d'Ivoire (ebd.). Die

Guinea-Region ist für Europa aber auch als potenzieller, dynamisch wachsender Absatzmarkt interessant und zieht auch europäische Investitionen, vor allem in Energie und Produktion, aber auch im Dienstleistungssektor an (ebd.: S. 3). Ein Anliegen ist neben der Sicherung des Handels und der Investitionen auch der Kampf gegen den Drogenhandel. Drogen aus Lateinamerika gelangen überwiegend über den Golf von Guinea nach Europa, was die EU sowohl für afrikanische, als auch europäische Gesellschaften als schädlich erachtet (ebd.: S. 2).

Projekte der Europäischen Union für maritime Sicherheit im Golf von Guinea zielen vor allem auf *capacity building* und eine verbesserte regionale Kommunikation, um Information zu teilen. Ein Beispiel dafür ist das bereits erwähnte CRIMGO (Critical Maritime Routes Gulf of Guinea) im Rahmen des CRM-Projekts. Außerdem existiert eine engere Zusammenarbeit mit den ECCAS-Staaten im Rahmen der Expert Support Facility, wobei die EU logistische und finanzielle Unterstützung bei der Ausbildung des Personals von Marine und Küstenwache liefert (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 28). Zu diesem Zweck wurden bis jetzt drei Workshops in Gabun, Äquatorialguinea und Kamerun abgehalten.

Die EU hat daher sowohl ein Interesse, als auch die Absicht sich in die Sicherheitspolitik der Region einzubringen. An dieser Stelle müssen aber auch einzelne Mitgliedstaaten der EU erwähnt werden, die von der EU-Außen- und Sicherheitspolitik unabhängig in der Region präsent sind. Es handelt sich hier vor allem um Frankreich und Großbritannien, die beide ihre Kontakte zu ihren ehemaligen Kolonien im Golf von Guinea pflegen. Bei beiden handelt es sich um europäische Militärmächte, die ihren afrikanischen Partnerländern sicherheitspolitische Unterstützung liefern können. Beide haben auch große wirtschaftliche Interessen in der Guinea-Region, britische und französische Unternehmen sind in verschiedenen Sektoren präsent.

Für den Schutz französischer Interessen an der afrikanischen Westküste ist seit 1990 die Corymbe-Mission verantwortlich. Durch diese ist die französische Flotte permanent im Golf von Guinea präsent und patrouilliert in den internationalen Gewässern, direkt an der Grenze zu den Hoheitsgewässern ihrer ehemaligen Kolonien im Golf (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 29). Frankreich unterstützt ihre west- und zentralafrikanischen Partner auch durch Kooperation. 2011 wurde beispielsweise das Programm ASECMAR (Appui à la réforme du système de sécurité maritime dans le golfe de Guinée) ins Leben gerufen⁹. Ursprünglich

⁹ ASECMAR läuft bis 2014.

bezog sich das Prokejt auf Ghana, Togo und Benin, wurde aber auf Nigeria, Côte d'Ivoire und Guinea erweitert. Über ASECMAR leistet Frankreich ihren Partnern Hilfe in der Erstellung von nationalen maritimen Sicherheitsstrategien und der besseren Koordination zwischen den für maritime Sicherheit zuständigen Institutionen. Außerdem unterstützt sie die Ausbildung von Zivilen und Militärs und die Stärkung der sicherheitspolitischen Administration. (ebd.)

Die britische Herangehensweise an maritime Unsicherheit im Golf von Guinea ähnelt der amerikanischen und französischen dadurch, dass vor allem bilaterale Kooperation mit einzelnen Partnerländern in der Region gesucht wird, die sich in erster Linie in der Unterstützung der Marine und der logistischen Fähigkeiten der Partner äußert (ebd.: S. 30). Eine britische Besonderheit ist jedoch der Versuch, die transnationalen Ölfirmen, die im Golf von Guinea präsent sind, in Sicherheitsfragen zu involvieren. So sollen die einzelnen Firmen ihre Vorkehrungen gegen Piraten und Vandalismus, sowie ihre Bemühungen „to repair long broken community relations which are at the root of hostile disposition towards the companies“ (ebd.) untereinander koordinieren und selbst mehr Unterstützung bekommen. Aus diesem Grund hat die britische Regierung wesentlich zur Schaffung des Maritime Trade Information Sharing Centre (MTISC) in Ghana durch die Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) beigetragen, das Ölfirmen ein Netzwerk für bessere Kommunikation und Koordination zur Verfügung stellt (ebd.).

3.2.3 Die BRICS-Staaten

Nachdem die Interessen der Vereinigten Staaten und der Europäischen Union am Golf von Guinea beschrieben wurden, soll nun ein Blick auf die Schwellenländer Brasilien, Russland, Indien, China und Südafrika – kurz BRICS-Staaten – und ihre Präsenz im Golf von Guinea geworfen werden. Keines der aufgezählten Staaten verfügt über die Guinea-Region betreffende Strategien, wie die USA und die EU, doch hat vor allem China, aber auch Indien große Interessen an den dortigen Erdöl- und Gasreserven. Wie schon erwähnt, exportieren die Erdölproduzenten der Region 850 000 Barrels täglich nach China und 330 000 bpd nach Indien (Vircoulon 2012). Auch investiert China immer mehr in den Öl- und Gassektor im Golf von Guinea, ist aber im Vergleich zu Energieunternehmen aus Europa und den USA erst seit kurzem – das chinesische Unternehmen Sinopec ist seit 2004 im Golf von Guinea tätig – in der Region präsent. Experten erwarten ein größeres Engagement Chinas im Golf von Guinea auch im sicherheitspolitischen Bereich (vgl. Erickson – Strange 2013; Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 31). Dies ist vor allem nach Chinas Einsatz im Golf von Aden, ebenfalls

im Kontext der Pirateriebekämpfung in einem Gebiet, das als wichtige Transitroute für Öl- und Gastransporte gilt, im Bereich des Möglichen. Doch bislang hat die asiatische Großmacht nur einige Boote für die Marinen der Staaten der Guinea-Region spendiert (International Crisis Group 2012: S. 21).

Als möglicher Partner in Fragen der maritimen Sicherheit kommt auch Brasilien infrage. Seine außenpolitischen Beziehungen zum afrikanischen Kontinent blicken bereits auf mehrere Jahrzehnte zurück. Die South Atlantic Peace and Cooperation Zone (ZOPACAS) lieferte bislang den Rahmen für die Kooperation mit den Staaten der afrikanischen Westküste. Teil der ZOPACAS ist auch die Atlantische Initiative, die eine von Brasilien initiierte Zusammenarbeit der Staaten des Südatlantiks in den Bereichen Vermessung und Erkundung des Meeresgrunds, Umwelt, maritime Sicherheit und Transport beinhaltet. Im Rahmen der Initiative halten die Marinen Argentiniens, Brasiliens, Südafrikas, und Uruguays seit 1993 alle zwei Jahre gemeinsame Manöver unter dem Namen Atlas Sur ab (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 29). Auch an den Manövern des APS Obangame Express nimmt Brasilien regelmäßig teil.

Noch nicht maßgeblich am internationalen Engagement im Golf von Guinea beteiligt sind Indien, Südafrika und die Russische Föderation, obwohl erstere bereits Schritte Richtung bilaterale Zusammenarbeit unternommen haben (Council of the European Union 2014: S. 7). Russland zählt zwar zu den bedeutenden Seemächten der Welt und ist auch an der Pirateriebekämpfung im Golf von Aden beteiligt, doch ist von russischen Initiativen in der Guinea-Region trotz der Anerkennung der Gefahr für die Handelsschifffahrt, die von der westafrikanischen Piraterie ausgeht (vgl. Kribokov 2011), und der Tatsache, dass öfter auch russische Seeleute von westafrikanischen Piraten entführt wurden, nichts bekannt. Allerdings ist Russland zusammen mit den USA, der EU, Australien, Brasilien, Japan, Kanada und anderen asiatischen und europäischen Staaten sowie einigen internationalen Organisationen Mitglied der Gruppe G8++ Friends of the Gulf of Guinea. Diese besteht seit 2013 und wurde mit dem Ziel gegründet, die unterschiedlichen Initiativen der internationalen Partner der Staaten der Guinea-Region zu koordinieren und eine gemeinsame Strategie zu entwerfen (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 27f). Somit soll eines der größten Probleme der extraregionalen Großmächte, nämlich das Fehlen der Absprache untereinander, wobei die Gefahr einer *duplication of effort* besteht, und mit den Ländern der Guinea-Region, behoben werden.

3.3 Zwischenfazit

In diesem Kapitel wurden die am Kampf gegen Piraterie im Golf von Guinea interessierten staatlichen Akteure analysiert, wobei versucht wurde, ihre gemeinsamen Interessen an einer Zusammenarbeit in der Pirateriebekämpfung zu identifizieren. Daneben waren auch ihre Fähigkeiten im Kampf gegen Piraten und in der Überwachung der betroffenen maritimen Gebiete von Interesse. Schließlich wurden auch jene Faktoren untersucht, die eine effektive Zusammenarbeit behindern können.

Das vorrangige Interesse der Staaten der Guinea-Region und ihrer extraregionalen Partner im Kampf gegen Piraterie ist die Herstellung der Sicherheit des Seehandels und der offshore Produktion. Vor allem die ungestörte Förderung und der Transport von Erdöl und Erdgas sind sowohl für die Anrainerstaaten als auch für die Abnehmer der dortigen fossilen Brennstoffe – in erster Linie die USA, die EU, China und Indien – ein gemeinsames Anliegen. Auf der einen Seite stammen die Einnahmen der Erdöl produzierenden Staaten der Region in vielen Fällen zu einem bedeutenden Teil aus der Förderung und dem Export dieses Rohstoffs, was die Beispiele von Nigeria und Äquatorialguinea verdeutlichen. Auf der anderen Seite ist es seit dem Irak-Krieg ein Ziel der Energieimporteure USA und EU ihre Energiesicherheit zu erhöhen und so auch ihre Handelspartner zu diversifizieren. Aufstrebende Staaten wie China und Indien müssen sich Quellen für ihren rasant wachsenden Energiebedarf sichern. Doch auch die ungehinderte Ein- und Ausfuhr anderer Handelsgüter ist für die handelsabhängigen Anrainerstaaten des Golfs von Guinea und der benachbarten Binnenstaaten lebenswichtig.

Von auf die Guinea-Region begrenzter Bedeutung ist die Sicherung der lokalen Fischerei. Diese wird durch die Präsenz von Piraten behindert, was zum Teil zu großen Ausfällen in diesem Sektor führen kann. Fisch – die wichtigste Proteinquelle der Bevölkerung der Anrainerstaaten – muss somit importiert werden, was die Sicherung des internationalen Handels noch bedeutender macht.

Schließlich ist nicht nur der Kampf gegen Piraterie zur Sicherung des Seehandels und der Fischerei im Golf von Guinea ein gemeinsames Interesse der untersuchten Akteure. Vor allem die USA und die EU unterstreichen auch die Bedeutung der transnationalen organisierten Kriminalität und den Einfluss internationaler Terrorgruppen auf die Sicherheit der Guinea-Region. Es wird eine Verbindung zwischen unterschiedlichen kriminellen Organisationen und Terroristen angenommen, die sich gegenseitig unterstützen sollen – zum Beispiel durch die Einnahmen, die aus der Piraterie stammen. Angesichts dieser Gefahr ist ein verstärkter Fokus

auf maritime Sicherheit auch für die Regierungen der Anrainerstaaten des Golfs von Guinea von großem Interesse.

Die Kooperation der Staaten der Guinea-Region untereinander, aber auch mit internationalen Partnern ist angesichts der Schwäche der maritimen Fähigkeiten der Anrainerstaaten des Golfs von Guinea für eine effektive Pirateriebekämpfung unerlässlich. In der Region verfügt nur Nigeria über eine schlagkräftige Marine, doch selbst diese ist, wie auch die Marinen aller anderen Staaten der Guinea-Region, schlecht ausgerüstet und unterfinanziert. Die gemeinsame Operation Nigerias und Benins, Operation Prosperity, zeigt, dass ein gezieltes Auftreten gegen Piraten – zumindest in den überschaubaren Gewässern Benins – durchaus seine Früchte trägt, doch eine Erweiterung dieser Kooperation auf die gesamte Region wäre mit der momentanen Verfassung der Marinen und dem Fehlen von Küstenwachen im Golf von Guinea für die Anrainerstaaten alleine nicht tragbar. Deswegen sind diese auf die Unterstützung von internationalen Partnern wie den USA, der EU mit Frankreich und Großbritannien und in Zukunft womöglich auch China und Brasilien angewiesen. Programme für *capacity building* existieren bereits, nur sind diese schlecht koordiniert: einerseits überschneiden sie sich, andererseits decken sie nicht alle Staaten der Region ab. Dieses Problem soll durch die Schaffung der Gruppe G8++ Friends of the Gulf of Guinea behoben werden.

Eine Verbesserung der maritimen Fähigkeiten der Staaten des Golfs von Guinea würde allerdings noch nicht ausreichen, um die Sicherheit der Seegebiete der betroffenen Staaten zu verbessern. Diese müssen ihre Einsätze untereinander koordinieren, den Sicherheitskräften der Nachbarstaaten die Nacheile ermöglichen, Informationen austauschen und ihre rechtlichen Bestimmungen für den maritimen Raum reformieren und harmonisieren, um eine effektive Verfolgung von Piraten zu ermöglichen. Für eine tiefere Zusammenarbeit wird ein internationales Regime benötigt, das alle Staaten der Region umfasst.

Die Staaten der Guinea-Region wollen im Rahmen der ECCAS und der ECOWAS eine gemeinsame maritime Sicherheitsstrategie ausarbeiten. Parallel zu diesen Bemühungen muss aber auch das gegenseitige Vertrauen gefestigt werden, angefangen mit der friedlichen Lösung bestehender Grenzstreitigkeiten. Diese erschweren eine sicherheitspolitische Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Parteien beträchtlich, doch ist eine rasche Beseitigung dieser Konfliktpunkte, was den uneingeschränkten Zugriff auf marine Ressourcen im eigenen Hoheitsgebiet sowie eine lückenlose Überwachung der eigenen

Seegebiete ermöglicht, ebenso im Interesse der betroffenen Staaten, wie die gemeinsame Arbeit an der Verbesserung der maritimen Sicherheit im Golf von Guinea.

4. Internationale Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea – auf dem Weg zu einer gemeinsamen Strategie

Im vorangehenden Abschnitt wurde gezeigt, dass eine Vielzahl an staatlichen Akteuren ein Interesse an der Herstellung der maritimen Sicherheit im Golf von Guinea, und somit der Bekämpfung der dortigen Piraterie hat. Die Bekämpfung der Piraterie muss sowohl zu Wasser, als auch an Land erfolgen, viele Maßnahmen müssen daher auf nationaler Ebene ergriffen werden. Doch geht aus dem Ausmaß und dem transnationalen Charakter des Problems hervor, dass die Herstellung der maritimen Sicherheit im Golf von Guinea auch internationale Kooperation erfordert. In erster Linie sind hier die Staaten der Guinea-Region gefragt, doch können diese aus Mangel an Kapazitäten und Ressourcen das Problem nicht ohne internationale Unterstützung lösen. Da auch seitens wirtschaftlich und militärisch starker Akteure, wie den USA und der EU, Interesse an der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea besteht, ist die Beteiligung dieser Großmächte an einer internationalen Kooperation zur Herstellung der maritimen Sicherheit in der Region zu erwarten.

Welche Form wird die internationale Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea annehmen? Welche Strukturen, Regeln und Inhalte zeichnen sich auf regionaler Ebene ab und welche Rolle werden extraregionale Akteure einnehmen? Diese Fragen sollen in diesem Abschnitt beantwortet werden. Da sich bereits eine klare Rollenverteilung zwischen den Anrainerstaaten des Golfs von Guinea und deren extraregionalen Partnern abzeichnet, sollen diese getrennt behandelt werden.

4.1 Regionale Zusammenarbeit in der Pirateriebekämpfung

Im vorangehenden Kapitel wurden gegenseitiges Misstrauen unter den Staaten des Golfs von Guinea ebenso, wie der Widerwillen interne Probleme in regionalen Foren zu behandeln, als mögliche Hindernisse der Kooperation zwischen diesen Staaten genannt. Trotzdem wurden, wenngleich oft unter der Initiative von extraregionalen Partnern oder der IMO, in den letzten Jahren viele Schritte unternommen, die eine regionale Kooperation ermöglichen sollen. Diese beinhaltet nicht nur den Kampf gegen Piraterie, sondern auch das Vorgehen gegen

transnationales organisiertes Verbrechen im maritimen Bereich allgemein, maritimen Terrorismus und illegale Fischerei.

Die ersten Schritte wurden auf bilateraler oder auf subregionaler Ebene unternommen. Als Foren der subregionalen Kooperation übernahmen vor allem die ECCAS und die ECOWAS die führende Rolle und begannen mit der Formulierung von eigenen maritimen Sicherheitsstrategien. Diese beiden Organisationen waren es auch, die gemeinsam mit der GGC die Arbeit an einer regionalen Sicherheitsstrategie aufnahmen. Im Rahmen der Kooperation zwischen der ECCAS, der ECOWAS und der GGC wurde im Juni 2013 ein Gipfeltreffen der Staats- und Regierungschefs aller Mitgliedstaaten dieser Organisationen veranstaltet – das erste Treffen dieser Art zur gemeinsamen Behandlung eines regionalen Problems in West- und Zentralafrika unter der Beteiligung aller betroffener Staaten. Während des Treffens wurde die Arbeit an einer gemeinsamen maritimen Sicherheitsstrategie vereinbart, die Einrichtung eines Interregionalen Koordinationszentrums (ICC) beschlossen und ein Code of Conduct, ein Memorandum of Understanding (MoU) sowie eine Deklaration der teilnehmenden Staats- und Regierungschefs formuliert, die die Zusammenarbeit bis zur Fertigstellung der Sicherheitsstrategie regeln sollen.

Aus den bisher zur Bekämpfung der Piraterie unternommenen Schritten der Staaten der Guinea-Region und unter besonderer Berücksichtigung der oben genannten Dokumente sollen in weiterer Folge die Strukturen, Regeln und Inhalte eines sich abzeichnenden internationalen Regimes für maritime Sicherheit im Golf von Guinea herausgefiltert werden. Zunächst werden die von den Staaten der Region genutzten Foren der Kooperation untersucht, wobei auch auf die durch diese Foren aufgestellten Strukturen der Zusammenarbeit eingegangen werden soll. Danach folgt ein Blick auf die sich abzeichnenden Regeln der Kooperation. Schließlich sollen die Inhalte der Zusammenarbeit, nämlich die gemeinsamen Maßnahmen, die die Staaten des Golfs von Guinea zur Bekämpfung der Piraterie ergreifen wollen, untersucht werden. Wie bereits erwähnt, zielt die Kooperation der Staaten des Golfs von Guinea neben der Bekämpfung der Piraterie auch auf andere Gefahren für die maritime Sicherheit ab. Trotzdem wollen wir uns hier auf die Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung konzentrieren.

4.1.1 Foren und Strukturen der Zusammenarbeit – die ECCAS, die ECOWAS und die GGC

Das Problem der Piraterie im Golf von Guinea wurde von Benins Präsidenten Boni Yayi vor den UN-Sicherheitsrat gebracht. Dieser verurteilte in seiner Resolution 2018 (2011) die Piraterie im Golf von Guinea und rief die subregionalen Organisationen ECOWAS, ECCAS und die GGC dazu auf, eine gemeinsame Strategie für die Guinea-Region zu entwickeln (UNSC 2011: S. 2). Dieser Aufruf wurde in der Resolution 2039 (2012) bekräftigt (UNSC 2012: S. 3). Im folgenden Abschnitt sollen die drei Organisationen als Foren der Zusammenarbeit zwischen den Staaten des Golfs von Guinea kurz vorgestellt und ihre Beiträge zur maritimen Sicherheit der Region skizziert werden.

4.1.1.1 Die Zentralafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft und ihre maritime Sicherheitsstrategie

Sowohl bei der ECOWAS als auch bei der ECCAS handelt es sich um wirtschaftliche Organisationen, die einer wirtschaftlichen Integration ihrer jeweiligen Mitglieder dienen sollen. Die ECCAS entstand 1985 als Wirtschaftsgemeinschaft der südöstlichen Staaten der Guinea-Region (von Kamerun bis zur DR Kongo) und der Binnenländer Tschad, Zentralafrikanische Republik, Ruanda und Burundi. Angola trat 1999 bei, 2007 verließ jedoch Ruanda die Organisation. Die subregionale Organisation war lange Zeit wegen der Kriege in der DR Kongo, in die mehrere ihrer Mitglieder involviert waren, gelähmt, doch entschieden ihre Mitglieder 1998 sie wiederzubeleben. Seitdem ist die wirtschaftliche Integration auch um eine sicherheitspolitische Kooperation über den Council for Peace and Security in Central Africa (COPAX) erweitert worden, welche mit der Formulierung einer maritimen Sicherheitsstrategie 2009 auch den maritimen Bereich umfasst. In dieser Hinsicht ist die ECCAS der ECOWAS um vieles voraus. Allerdings kritisieren Autoren die Schwäche der Entscheidungsfindung und -implementierung innerhalb der ECCAS sowie die anhaltende Rivalität zwischen ihr und der Zentralafrikanischen Wirtschafts- und Währungsgemeinschaft (CEMAC) (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 38).

Die maritime Sicherheitsstrategie der ECCAS sieht folgende Maßnahmen für die Sicherung des maritimen Raumes im südöstlichen Bereich des Golfs von Guinea vor: (1) Informationsaustausch, (2) gemeinsame Überwachung des maritimen Raumes, (3) Harmonisierung der Unternehmungen der Küstenstaaten zur Sicherung ihrer Gewässer, (4) die Einführung eines Systems für maritime Steuern zur Finanzierung der maritimen Sicherheitspolitik der ECCAS, (5) die Anschaffung von Ausstattung, die gemeinsam genutzt

werden soll, und (6) die Institutionalisierung einer maritimen Konferenz (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 37). Zur Koordination der Vorhaben der ECCAS-Staaten wurde auch ein (sub)regionales Koordinationszentrum (CRESMAC – Centre Régional pour la Sécurité Maritime en Afrique Centrale) in Pointe-Noire, Kongo, aufgestellt¹⁰. Zum Zuständigkeitsbereich dieses Zentrums gehört neben dem Kampf gegen Piraterie und andere illegale Tätigkeiten zur See, wie zum Beispiel illegale Einwanderung, die Verschmutzung des Meeres oder Schmuggel, auch der Schutz der natürlichen Ressourcen in den anschließenden Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten und die Sicherung der Seewege (CEA-BSR-AC 2011).

Um eine effektive Überwachung des großen Gebietes, das unter die Souveränität der Mitgliedstaaten der ECCAS fällt, ermöglichen zu können, wurden als erster Schritt drei Zonen – A, B und D – eingerichtet, die jeweils in den Verantwortungsbereich einer Gruppe von Staaten fallen. Zone A teilen sich Angola und die DR Kongo, Zone B Angola, Kongo und Gabun, während für Zone D Gabun, Äquatorialguinea, Kamerun und São Tomé und Príncipe zuständig sind (siehe 2. Karte). Jene ECCAS-Staaten, die nicht am Golf von Guinea liegen, sind daher nicht an der maritimen Sicherheitspolitik der Organisation beteiligt. Für jede Zone wurde ein Multinationales Koordinationszentrum geschaffen, das dem CRESMAC in Pointe-Noire untersteht. In jeder Zone sind gemeinsame Patrouillen und, wenn notwendig, gemeinsame Rechtsdurchsetzung vorgesehen.

Zone D ist bisher die einzige Zone, die auch wirklich operiert (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 38). Als jene Zone, die an nigerianische Gewässer grenzt, ist sie auch am meisten von der Piraterie betroffen. Hier führen die vier zuständigen Staaten unter dem Namen SECMAR1 gemeinsame Patrouillen zur See und in der Luft durch. In der Pirateriebekämpfung und der Bekämpfung anderer krimineller Tätigkeiten zur See konnten hier laut Fonkoua Mbah und Ukeje – Mvomo Ela in den letzten Jahren gute Ergebnisse erzielt werden (Fonkoua Mbah 2009: S. 22f; Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 38). Ersterer schreibt sogar, dass es in Zone D für die Boote, die dem Multinationalen Koordinationszentrum in Douala, Kamerun, unterstellt sind, keine Seegrenzen mehr gäbe (Fonkouah Mbah 2009: S. 22). Aus den Daten des IMB ist ein Erfolg der gemeinsamen Einsätze in Zone D höchstens im Falle Kameruns ersichtlich

¹⁰ Das Verständnis der Organisationen ECCAS und ECOWAS von *Region* unterscheidet sich von der Verwendung des Begriffs in der vorliegenden Arbeit. Hier wird die Guinea-Region als *Region* behandelt, die Koordinationszentren der ECCAS und ECOWAS sind daher *subregionale* Zentren. Die Organisationen sprechen aber von *regionalen* Zentren und betrachten die Kooperation zwischen allen Staaten der Guinea-Region als *interregionale* Kooperation.

(siehe Tabelle 1). Da aber so viele Angriffe nicht gemeldet werden, sind die Daten des IMB wohl nicht sehr gut geeignet, die Wirkung der Kooperation in Zone D zu demonstrieren.

Trotz erster Erfolge hat die sicherheitspolitische Zusammenarbeit im Rahmen der ECCAS mit ernststen Problemen zu kämpfen. Erstens sind Zone A und B derzeit noch inaktiv. Zweitens konnte die Finanzierung des CRESMAC nicht geklärt werden. Dieses ist, statt von einer maritimen Steuer, wie ursprünglich vorgesehen, auf unregelmäßige Spenden und Beiträge der ECCAS-Mitgliedstaaten angewiesen (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 37). Auch das Koordinationszentrum in Zone D hat mit Problemen zu kämpfen. Dem Zentrum fehlen beispielsweise die Mittel, um die Kommunikation zwischen weit von der Küste entfernten Schiffen und dem Festland zu ermöglichen (Fonkouah Mbah 2009: S. 34). Fonkouah Mbah beklagt sich auch über die niedrige Zahl der Boote, die zur Verfügung stehen, und die fehlende Unterstützung durch die nationalen Gesetzgebungen, die das Problem von fehlender Regulierung nicht beheben (ebd.: S. 36ff). Trotz der Probleme der Kooperation der Staaten der südlichen Guinea-Region ist das ECCAS-Modell eine Initiative, die ausbaufähig ist und den ECOWAS-Staaten als Vorbild für ihre eigene Sicherheitsstrategie dienen kann.

4.1.1.2 Die Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft und ihre maritime Sicherheitsstrategie

In der wirtschaftlichen Integration weiter fortgeschritten, aber bezüglich einer Zusammenarbeit im Bereich der maritimen Sicherheit etwas hinter ihren zentralafrikanischen Kollegen zurückgeblieben sind die Staaten der ECOWAS. Die Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft wurde 1975 durch den Vertrag von Lagos gegründet und schon bald durch ein Nichtangriffsprotokoll und ein Abkommen über gemeinsame Verteidigung ergänzt, erhielt daher sehr früh auch eine sicherheitspolitische Bedeutung. Zu ihren Mitgliedern zählen neben den Staaten der westlichen Guinea-Region vom Senegal bis Nigeria auch der Inselstaat Kap Verde und die Binnenstaaten Mali, Burkina Faso und Niger. Für letztere stellt Piraterie keine direkte Bedrohung dar, doch sind ihre Folgen auch für sie zu spüren.

Die sicherheitspolitische Zusammenarbeit im Rahmen der ECOWAS wird von Experten als schwach eingeschätzt. So kommen in Westafrika die Unterschiede in den Arbeitssprachen, der Bürokratie und der Kultur, die ein Vermächtnis der ehemaligen Kolonialmächte Großbritannien und Frankreich sind, stärker zur Geltung, als in Zentralafrika, und erschweren die Kommunikation zwischen den Eliten dieser Staaten (International Crisis Group 2012: S. 20; Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 40). Die Tatsache, dass Frankreich nach wie vor in enger Beziehung zu seinen ehemaligen Kolonien steht, verlangsamt die Integration in der Region im

Allgemeinen (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 40). Hinzu kommt, dass die ECOWAS-Staaten Nigeria misstrauisch gegenüberstehen und fürchten, der Staat könne seine regionale Vormachtstellung zu ihren Ungunsten nutzen. Deswegen sind sie auch weniger bereit, souveräne Rechte zugunsten einer tieferen Integration aufzugeben (International Crisis Group 2012: S. 20). Schließlich hat die Kommission der ECOWAS kaum Möglichkeiten, auf die Sicherheitspolitik der Mitgliedstaaten Einfluss zu nehmen (ebd.). Trotz der angeführten Schwächen der Organisation wurden jedoch in den letzten zwei Jahren Fortschritte zur Entwicklung einer gemeinsamen maritimen Sicherheitsstrategie gemacht.

Lange Zeit hielten zwar die ECOWAS-Staaten Piraterie für das interne Problem Nigerias, das seinerseits nicht bereit war, Piraterie und die Situation im Niger-Delta im Rahmen der ECOWAS zu besprechen (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 39). Deswegen dauerte es bis 2011, dass auch die ECOWAS eine maritime Sicherheitsstrategie zu formulieren begann, wobei die Strategie der ECCAS als Grundlage diente (International Crisis Group 2012: S. 20). Diese wurde im März 2014 von den Staaten der ECOWAS unterzeichnet und soll bald implementiert werden. Die Ähnlichkeiten zum ECCAS-Modell sind sehr groß, was für eine die gesamte Guinea-Region übergreifende Kooperation von Vorteil ist. Die ECOWAS-Staaten wollen ihre Seegebiete ebenfalls in Zonen unterteilen. Die direkt an Zone D der ECCAS anschließende Zone E der ECOWAS wurde bereits etabliert. Diese liegt im Verantwortungsbereich von Nigeria, Benin, Togo und Niger, ist daher die Zahl der Piratenangriffe betreffend die am meisten betroffene Zone. Die Partizipation Nigers zeigt, dass im Gegensatz zur maritimen Sicherheitspolitik der ECCAS in der ECOWAS auch Binnenländer an dieser beteiligt sind. Weitere zwei Zonen sollen noch eingerichtet werden – Zone F für Ghana, Côte d'Ivoire, Liberia und Sierra Leone sowie Zone G für Guinea-Bissau, Gambia, Senegal und Kap Verde (Vanguard 2014)¹¹. Zur Leitung der Arbeit in den jeweiligen Zonen sollen Multilaterale Koordinationszentren errichtet werden, die ihrerseits einem subregionalen Koordinationszentrum unterstehen werden (Australian Government 2013).

4.1.1.3 Die Gulf of Guinea Commission und die Maritime Organisation für West- und Zentralafrika

Dezidiert für die Zusammenarbeit der Küstenstaaten des Golfs von Guinea in Fragen, die Sicherheit, Management von Ressourcen und die freie Bewegung von Personen und Waren betreffen, wurde 1999 die Gulf of Guinea Commission gegründet. Sie sollte unter anderem

¹¹ Die übrigen Binnenländer der ECOWAS sowie Guinea werden in der Quelle nicht erwähnt.

auch dem Ziel dienen, in bestehenden Grenzstreitigkeiten zwischen den Anrainerstaaten zu friedlichen Lösungen zu kommen. Neben den südöstlichen Anrainerstaaten des Golfs von Guinea ist aber nur Nigeria Mitglied der GGC. Die Angst der kleineren Mitgliedstaaten, Nigeria und Angola könnten die Organisation zu ihrem Vorteil nutzen, behindert die Arbeit der GGC (International Crisis Group 2012: S. 21). Trotzdem hofft die Kommission in der Ausarbeitung einer regionalen maritimen Sicherheitsstrategie für den Golf von Guinea als Verbindung zwischen der ECCAS und der ECOWAS zu dienen und ihre Mitgliedschaft Richtung Westen zu erweitern (UNSC 2012: S. 14). Laut Mohammed Tukur, einem Mitarbeiter der Regionalen Sicherheitsabteilung der ECOWAS, ist es die GGC, mit der die ECOWAS bezüglich der Erstellung einer die gesamte Region übergreifenden Sicherheitsstrategie direkt zusammenarbeitet (Vanguard 2014).

Für die Behandlung von Fragen maritimer Sicherheit käme allerdings noch eine vierte Organisation infrage – die Maritime Organisation für West- und Zentralafrika (MOWCA). Diese bestand seit 1975 in Form einer Ministerkonferenz, wurde aber 1999 in ihrer heutigen Form institutionalisiert. Neben allen ECOWAS-Staaten und allen ECCAS-Staaten außer Burundi zählt auch Mauretanien zu ihren Mitgliedern. Somit ist die MOWCA die einzige regionale Organisation, die alle Staaten des Golfs von Guinea vereint. Die Organisation sieht es als ihre Aufgabe, für eine sichere und kostengünstige Schifffahrt zu sorgen, die auch auf die marine Umwelt Rücksicht nimmt. Relevant für das Vorgehen gegen Piraten ist das 2003 mit der Unterstützung der IMO in die Wege geleitete Projekt zur Aufstellung eines „integrated coast guard function network“, die die Hoheitsgewässer der gesamten Guinea-Region und Kap Verde sowie Mauretanien abdecken soll. Das Projekt wurde allerdings bis heute nicht verwirklicht, was laut Analysten der International Crisis Group daran liegt, dass die MOWCA in erster Linie über die Verkehrsminister ihrer Mitgliedstaaten operiert, diese aber in Fragen der maritimen Sicherheit viel weniger Einfluss haben, als Vertreter der Marine (International Crisis Group 2012: S. 21). Die Organisation würde zwar einen geeigneten institutionellen Rahmen für eine die gesamte Region übergreifende Kooperation in Fragen der maritimen Sicherheit bieten, wird aber angesichts ihrer Schwäche auch in den Resolutionen des UN-Sicherheitsrats nicht erwähnt.

Im Golf von Guinea scheint sich daher ein maritimes Sicherheitsregime herauszubilden, das institutionell von der ECCAS und der ECOWAS getragen wird, mit der GGC als mögliche Brücke zwischen den beiden Organisationen. Strukturell wird das Regime auf zwei (sub)regionalen Koordinationszentren beruhen, die die Arbeit von untergeordneten Einheiten

koordinieren sollen. Diese untergeordneten Einheiten sind gemeinsame Koordinationszentren, die von Gruppen sich geographisch nahegelegener Staaten betrieben werden sollen. Über den (sub)regionalen Zentren wird ein (inter)regionales Koordinationszentrum (ICC) stehen. Über die Errichtung dessen verfügt das MoU der ECCAS-, ECOWAS- und GGC-Staaten (vgl. ECCAS – ECOWAS – GGC 2013b: S. 4). Das ICC wird in Yaoundé beheimatet sein und soll der Kooperation, Koordination und Kommunikation zwischen den Staaten der ECCAS, ECOWAS und GGC auf einem strategischen Niveau dienen (IMO 2014b). Zu seinen Aufgaben gehört auch „ensuring the compatibility and interoperability of the architectures for maritime safety and security in the two regions” (ECOWAS 2014), über das Verhältnis zu CRESMAC und dem Koordinationszentrum der ECOWAS-Staaten ist aber noch nichts genaueres bekannt.

Wegen der Schwäche der regionalen Organisationen und im Falle Nigerias wegen einer betonten Zurückhaltung innerhalb dieser Organisationen haben einige Staaten des Golfs von Guinea die bilaterale Zusammenarbeit mit ihren Nachbarn bevorzugt, um schnellere Ergebnisse in der Bekämpfung der Piraterie und anderer illegaler Aktivitäten im maritimen Bereich zu erzielen. So arbeitet Nigeria nicht nur mit Benin im Rahmen der Operation Prosperity zusammen, sondern seit 2009 auch mit São Tomé und Príncipe und Äquatorialguinea, um gemeinsam gegen Piraterie, organisierte Kriminalität und illegale Fischerei vorzugehen (Tull 2010: S. 34). Auch Kamerun ging 2012 mit Äquatorialguinea und Gabun Sicherheitsabkommen ein, um die Zusammenarbeit in der Überwachung der gemeinsamen Grenzen zu intensivieren (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 34). Während letztere für die Zusammenarbeit der betroffenen Staaten innerhalb der Zone D der ECCAS gewiss förderlich war, so dient auch Operation Prosperity als Vorbild für die Zusammenarbeit in Zone E der ECOWAS (Vanguard 2014). Die Zusammenarbeit zwischen Nigeria und Äquatorialguinea beziehungsweise Nigeria und São Tomé kann zudem die Grundlage für eine eventuelle Integration der Zonen D und E darstellen. Diese Zonen entsprechen ungefähr dem aktuellen Aktionsradius der nigerianischen Piraten, weshalb eine stärkere Kooperation gerade zwischen diesen beiden Zonen als sinnvoll erscheint.

4.1.2 Die Regeln der Zusammenarbeit – der Code of Conduct der Staaten der ECCAS, ECOWAS und GGC

Im Rahmen der subregionalen Organisationen ECCAS, ECOWAS und GGC haben die Staaten des Golfs von Guinea und benachbarte Binnenländer begonnen, Strukturen für ein

maritimes Sicherheitsregime aufzubauen. Doch ein internationales Regime benötigt auch Regeln, die eine reibungslose Zusammenarbeit der beteiligten Akteure ermöglichen und vor allem garantieren, dass kein Mitglied den Nutzen der Kooperation genießt, ohne zu deren Kosten beizutragen. Während des Gipfels der Staats- und Regierungschefs der Mitgliedsstaaten im Juni 2013 wurde beschlossen, ein regionales Abkommen zu formulieren, das für alle teilnehmenden Staaten verbindliche Regeln beinhalten würde. Bis zu dem Zeitpunkt, zu dem dieses Abkommen in Kraft treten wird, soll ein Code of Conduct die Zusammenarbeit zwischen den Staaten des Golfs von Guinea regulieren. Hierbei handelt es sich bloß um Richtlinien für das Verhalten der unterzeichnenden Staaten im Sinne eines koordinierten Vorgehens gegen Piraten, illegale Fischer und sonstige Personen, die im maritimen Bereich illegalen Tätigkeiten nachgehen. Der Code of Conduct enthält daher keine rechtlich bindenden Vorschriften. Er wurde von allen Mitgliedstaaten der ECCAS, ECOWAS und GGC unterzeichnet.

In seinem Aufbau und Inhalt ist der Code of Conduct der Staaten des Golfs von Guinea stark an den Djibouti Code of Conduct angelehnt, der Richtlinien für die Zusammenarbeit der Staaten des Golfs von Aden und des westlichen Indischen Ozeans gibt (vgl. Djibouti Meeting 2009). Dabei geht der Gulf of Guinea Code of Conduct auch auf die Bekämpfung von transnationalem organisiertem Verbrechen im maritimen Bereich ein, während der Djibouti Code of Conduct sich auf Zusammenarbeit in der Bekämpfung von Piraterie und bewaffnetem Raub gegen Schiffe beschränkt.

Da der Code of Conduct für die unterzeichnenden Staaten keine verbindlichen Regeln enthält, lassen sich hier noch keine eindeutigen Aussagen zu den Regeln der Kooperation im maritimen Sicherheitsregime des Golfs von Guinea machen. Doch kann man anhand einer qualitativen Inhaltsanalyse des Dokuments Elemente ausfindig machen, die für eine konfliktfreie Zusammenarbeit der unterzeichnenden Staaten als wichtiger erachtet werden, als andere. Diese werden durch die Wortverbindung „the Signatories should“ markiert, während im Text meistens die Verbindung „the Signatories intend“ verwendet wird (vgl. ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a). Das Verb „should“ wird dabei in zwei verschiedenen Kontexten verwendet: Einerseits bei Fragen der Souveränität und der Zuständigkeit der Unterzeichnenden, andererseits wenn es darum geht, den Unterzeichnenden oder vom Code of Conduct betroffenen Organen Aufgaben zuzuteilen.

Zu den Vorkehrungen im ersten Kontext zählt zuallererst Artikel 2 Absatz 3: „The Signatories should carry out their obligations and responsibilities under this Code in a manner consistent with the principles of sovereign equality and territorial integrity of States and that of non-intervention in the domestic affairs of other States” (ebd.: S. 6). Mit den angeführten Prinzipien konsistent ist dann Art. 6 Absatz 3, in dem ein Verbot der Nacheile ausgesprochen wird: „No Signatory should pursue such a ship [ein Schiff, das der Piraterie verdächtigt wird; Anm. J. N.] in or over the territory or territorial sea of any coastal State without the permission of that State” (ebd.: S. 8). Denn die Verfolgung eines Piratenschiffes in den Hoheitsgewässern eines unterzeichnenden Staates fällt unter die Zuständigkeit dieses Staates (ebd.). Die Zuständigkeit der Küstenstaaten bei auf ihren Hoheitsgewässern gefassten Schiffen wird auf ähnliche Weise bei den Punkten über die Gerichtsbarkeit in solchen Fällen (ebd.) und das Verfahren mit beschlagnahmtem Vermögen (ebd.: S. 10) bekräftigt.

Die Vorkehrungen im Kontext der Aufgabenerteilung betreffen die unterzeichnenden Staaten selbst und für Informationsaustausch zuständige nationale „focal points“ und Zentren („piracy information sharing centres“). Für unterzeichnende Staaten schreibt der Code of Conduct die Ernennung eines „national focal point to facilitate coordinated, effective, and timely information flow among the Signatories” vor (ebd.: S. 10). Desweiteren sollen die unterzeichnenden Staaten die reibungslose Kommunikation zwischen den „focal points“ und anderen für maritime Sicherheit zuständigen Behörden garantieren und die Schiffe unter ihrer Flagge zum Melden von Piratenangriffen bewegen (ebd.: S. 11). Die „focal points“ selbst und die Zentren für Informationsaustausch „should be capable of receiving and responding to alerts and requests for information or assistance at all times” (ebd.: S. 10). Eine mit dem Verb „should“ eingeleitete Maßnahme ist überdies die Aufgabe des unterzeichnenden Staates, den auf seinen Schiffen oder Flugzeugen Dienst leistenden Sicherheitsbeamten anderer beteiligter Staaten (den so genannten „embarked officers“) die uneingeschränkte Kommunikation mit ihren Heimatstaaten zu ermöglichen und ihnen ihrem Rang entsprechende Unterkunft und Verpflegung bereitzustellen (ebd.: S. 9).

Der betonte Respekt vor der Souveränität der unterzeichnenden Staaten, der unter den sonstigen Bestimmungen des Codes noch einmal bekräftigt wird (ebd.: S. 14), und die Aufgaben bezüglich Informationsaustausch machen die „härteren“ Richtlinien des Code of Conduct aus. Es ist zu erwarten, dass die Vorschriften bezüglich des Informationsaustauschs in der maritimen Sicherheitsstrategie der Staaten der Guinea-Region in Pflichten umgewandelt werden. Der Verbot der Nacheile, der mit dem Respekt vor der Souveränität der

unterzeichnenden Staaten in Verbindung steht, erfordert hingegen bilaterale Abkommen zwischen den Staaten der Region, um die für das Fassen von Piraten sehr wichtige Maßnahme zu ermöglichen. Ob diese Frage in einem generellen Abkommen für die gesamte Region gelöst werden kann, ist im Lichte der ungelösten Grenzstreitigkeiten zwischen den unterzeichnenden Staaten zu bezweifeln.

Mit dem etwas weicheren „the Signatories intend“ werden die restlichen Vorkehrungen des Code of Conduct eingeleitet. Diese betreffen neben dem Kern des Codes – „the Signatories intend to co-operate to the fullest possible extent in the repression of transnational organized crime in the maritime domain, maritime terrorism, IUU [illegal, unreported and unregulated; Anm. J. N.] fishing and other illegal activities at sea“ (ebd.: S. 6) – die Maßnahmen gegen Piraterie und bewaffneten Raub gegen Schiffe, die spezifischere Auflistung der Aufgaben im Bereich des Informationsaustauschs und der Meldung von Vorfällen von Piraterie, die Zusammenarbeit in der Ausbildung von Fachleuten für den maritimen Bereich und – im Einklang mit dem Prinzip der Nichteinmischung – die Maßnahmen, die auf nationaler Ebene zu treffen sind (vgl. ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a). Außerdem konnte noch eine dritte Gruppe von Maßnahmen ausgemacht werden, nämlich jene, die mit der Wortverbindung „the Signatories may“ eingeleitet werden. Zu diesen Maßnahmen zählen jene, die dem unterzeichnenden Staat ermöglichen, seine Zuständigkeit bezüglich der Rechtsdurchsetzung gegen ein auf seinem Gebiet gefasstes Schiff auf andere unterzeichnende Staaten zu übertragen (ebd.: S. 8), „embarked officers“ zu ernennen (ebd.: S. 9) und andere Unterzeichnende ausdrücklich um Hilfe zu bitten oder zum Vorgehen gegen gemeldete Fälle von Verbrechen im maritimen Bereich aufzufordern (ebd.: S. 12). Diese beiden Gruppen von Maßnahmen kann man noch nicht zu den Regeln der Kooperation zählen. Ob und in welcher Form sie in die maritime Sicherheitsstrategie für den Golf von Guinea übernommen werden, bleibt abzuwarten.

Im Code of Conduct werden zwei Fragen, die für die Schaffung eines funktionierenden Regimes unbedingt geklärt werden müssen, nicht angesprochen: Zum einen die Frage der Finanzierung der Strukturen des maritimen Sicherheitsregimes, zum anderen die Frage der Beiträge der an der Kooperation beteiligten Binnenländer zu dieser Zusammenarbeit. Der Bereich der Finanzierung eines Regimes ist jener, in dem beteiligte Akteure am ehesten dazu neigen würden, ihre Pflichten diesbezüglich nicht wahrzunehmen. Somit müssen klare Regeln hierfür aufgestellt werden. Desweiteren muss der Beitrag der Binnenländer zum maritimen Sicherheitsregime festgelegt werden, denn diese sind zwar indirekt von den maritimen

Sicherheitsproblemen der Region betroffen, können aber mangels Küstenwache oder Marine nicht direkt an der Bekämpfung dieser Probleme teilnehmen. Diese Fragen müssen auf eine rechtlich bindende Weise geklärt werden, damit die Zusammenarbeit in der Region funktionieren kann. In ihrer Deklaration zum Gipfeltreffen in Yaoundé rufen die Staats- und Regierungschefs der Guinea-Region jedenfalls ECCAS, ECOWAS und GGC dazu auf, ein „contribution-based funding mechanism“ für ihre Kooperation aufzustellen (Heads of State and Government 2013: S. 3).

4.1.3 Die Inhalte der Zusammenarbeit – bisher getroffene Maßnahmen im Kampf gegen Piraterie

Nachdem die Foren, Strukturen und sich entwickelnde Regeln der Zusammenarbeit der Staaten des Golfs von Guinea erörtert wurden, soll abschließend ein Blick auf die Inhalte ihrer Kooperation geworfen werden. Schritte, die die Staaten der Guinea-Region bisher in der Bekämpfung der Piraterie unternommen haben, wurden schon an verschiedenen Stellen der Arbeit erwähnt, doch ist es angebracht, diese hier noch einmal strukturiert zusammenzufassen. Man kann diese in folgende Kategorien einteilen: (1) präventive Maßnahmen, (2) Maßnahmen zur Überwachung der Seegebiete der kooperierenden Staaten, (3) Maßnahmen zur Verfolgung von Piraten und (4) Maßnahmen zum Schutz von Handel, Fischerei und Produktion.

Unter präventiven Maßnahmen gegen Piraterie werden in Anlehnung an Möller Maßnahmen „intended to make both actual and prospective pirates abandon this ‘career’“ verstanden (Møller 2009: S. 20). Solche wären erstens die Schaffung von legalen Alternativen für die Bewohner der küstennahen Ortschaften, um zu Einkünften zu gelangen, und zweitens die Erbringung von Maßnahmen, die dazu beitragen, dass die Piraterie als Einkommensquelle ihre Attraktivität verliert. Im Golf von Guinea müsste man in erster Linie das Schmuggelnetzwerk für geraubtes Benzin und den illegalen Waffenhandel zerschlagen und gegen Korruption vorgehen.

Das Vorgehen gegen Waffenhandel im maritimen Bereich ist Teil der regionalen Kooperation der Staaten des Golfs von Guinea und wird auch im Code of Conduct als Element der Definition von „transnational organized crime in the maritime domain“ genannt (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a: S. 5). Doch wird laut UNODC der Großteil des Waffenhandels auf dem Festland abgewickelt (UNODC 2013: S. 34f). Schmuggel kann ebenfalls als Teil der Definition von transnationalem organisiertem Verbrechen im maritimen Bereich verstanden

werden (vgl. ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a: S. 5), seine Unterbindung ist eine der Aufgaben des gemeinsamen Einsatzes der Staaten der ECCAS-Zone D (vgl. Fonkoua Mbah 2009). Inwieweit eine Konzentration auf die Unterbindung des über die Seegrenzen verlaufenden Schmuggels von Öl und Benzin den Schwarzmarkt für diese Güter schädigt, ist allerdings nicht bekannt. Die Bekämpfung von Korruption wird in keinem der Dokumente, die aus dem Yaoundé-Gipfel hervorgegangen sind, erwähnt.

Die restlichen Kategorien wurden im Zuge einer Analyse der Dokumente des Yaoundé-Gipfels und der relevanten Sekundärliteratur über die Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea, im Golf von Aden und in Südostasien herausgearbeitet¹², wobei die Kategorie der Schutzmaßnahmen mit Møllers Kategorie der defensiven Maßnahmen übereinstimmt (vgl. Møller 2009: S. 20). In die Kategorie der Überwachungsmaßnahmen fallen all jene Maßnahmen, die ein *maritimes Situationsbewusstsein* der an der Kooperation beteiligten Staaten schaffen oder verbessern sollen. Einerseits sind das Maßnahmen zur Überwachung der Häfen und der Seegebiete der beteiligten Staaten, andererseits zählt auch der Austausch von relevanter Information in diese Kategorie, denn so kann ein geteiltes, die ganze Region übergreifendes Bewusstsein geschaffen werden.

In der Deklaration der Staats- und Regierungschefs der beteiligten Staaten bitten diese die Foren der west- und zentralafrikanischen Kooperation, die ECCAS, die ECOWAS und die GGC, gemeinsame Mechanismen für die Überwachung des maritimen Bereichs zu entwickeln (Heads of States and Government 2013: S. 3). Im Rahmen der ECCAS-Strategie bestanden solche bereits zum Zeitpunkt des Gipfels, die ECOWAS-Staaten haben sich hingegen erst im März 2014 auf eine maritime Sicherheitsstrategie geeinigt, die ebenfalls Mechanismen für eine gemeinsame Überwachung ihrer Seegebiete beinhaltet. Die gemeinsamen Patrouillen, die innerhalb der zu diesem Zweck geschaffenen Zonen zur See und in der Luft durchgeführt werden sollen, wurden in diesem Kapitel schon erwähnt (siehe oben). Neben der Verbesserung des maritimen Situationsbewusstseins können die Präsenz von Kriegsschiffen und der Einsatz von Flugzeugen auch eine abschreckende Wirkung auf Piraten und andere Gesetzesbrecher haben. Zu den Maßnahmen zur Überwachung der Seegebiete zählt auch die Installation von und die Entwicklung einer Methodologie für die Radarüberwachung von

¹² Über die Bekämpfung der Piraterie vor Somalia siehe Anyimadu (2013); Kupferschmidt (2010) und Rudloff – Weber (2010). Über die Bekämpfung der Piraterie in Südostasien siehe Loewen – Bodenmüller (2010) und Raymond (2010).

Schiffen, was im MoU explizit unter den Zielen der Kooperation erwähnt wird (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013b: S. 3).

Auf die Bedeutung von Informationsaustausch unter den an der Kooperation beteiligten Staaten wurde oben bereits eingegangen. Neben der Vorkehrungen des Code of Conduct wird diese auch in der Deklaration der Staats- und Regierungschefs und dem MoU bestätigt (vgl. Heads of States and Government 2013: S. 3; ECCAS – ECOWAS – GGC 2013b: S. 3). Der Austausch von Information, darunter Berichte und Warnungen über die Aktivitäten von Piraten, zeichnet sich als eine der Hauptaufgaben der für das maritime Sicherheitsregime des Golfs von Guinea geschaffenen Strukturen ab.

Unter den Maßnahmen zur Verfolgung von Piraten und anderen maritimen Gesetzesbrechern werden hier das Fassen und Verurteilen ebendieser sowie der Strafvollzug verstanden. Internationale Kooperation kann hier einerseits beim Fassen von Piraten stattfinden, zum Beispiel im Laufe einer von mehreren Staaten gemeinsam durchgeführten Patrouille. Im Code of Conduct wird bekräftigt, dass auf internationalen Gewässern jeder unterzeichnende Staat gegen Piratenschiffe vorgehen darf (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a: S. 8). Außerdem beabsichtigt laut Code jeder unterzeichnende Staat in folgenden Bereichen zusammenzuarbeiten:

„(a) arresting, investigating, and prosecuting persons who have committed piracy or are reasonably suspected of committing piracy; (b) seizing pirate ships and/or aircraft and the property on board such ships and/or aircraft; and (c) rescuing ships, persons, and property subject to piracy” (ebd.).

Das Ermöglichen der Nacheile wäre eine bedeutende Maßnahme, die ebenfalls unter diese Kategorie fallen würde. Bei den aktuell geltenden Regelungen muss aber eine gut funktionierende Kommunikation zwischen den Sicherheitsbehörden der Anrainerstaaten, ermöglicht durch die nationalen „focal points” und die Koordinationszentren, das Fehlen dieser Maßnahme kompensieren und eine über Staatsgrenzen hinweg erfolgende Verfolgung und Verhaftung von Piraten ermöglichen. Schließlich sind Kooperation und Informationsaustausch zwischen den zuständigen Behörden auch notwendig, um an Land gegen Piraten zu ermitteln und sie festzunehmen.

Die Verurteilung von Piraten und der darauf folgende Strafvollzug fallen gänzlich unter die Zuständigkeit jenes Staates, dessen Behörden die Piraten gefasst hatten. Wie im

vorangehenden Kapitel beschrieben, ist die Gesetzeslage bezüglich Piraterie in vielen Staaten des Golfs von Guinea veraltet oder mangelhaft, weshalb eine Reform der relevanten Gesetze nötig ist (siehe oben). Hierzu und zur Harmonisierung von „legal and institutional frameworks of Member States“ wird in der Deklaration der Staats- und Regierungschefs aufgerufen (Heads of States and Government 2013: S. 3, 4). Außerdem verfügt der Code of Conduct auch über die Übergabe der Zuständigkeit jenes Staates, dessen Behörden die Piraten gefasst haben, an einen anderen interessierten unterzeichnenden Staat (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a: S. 8). Diese Möglichkeit kann im Falle der Überlastung der Judikative und der Gefängnisse in einem Anrainerstaat Abhilfe schaffen und so zu einem effektiven Strafvollzug, der ebenfalls als abschreckende Maßnahme im Kampf gegen Piraterie bedeutend sein kann, beitragen.

Schließlich sollen hier noch die Maßnahmen zum Schutz der Schifffahrt, der Fischerei und der offshore Produktion erwähnt werden. Schiffe und offshore Plattformen können einerseits selbständig Schutzmaßnahmen gegen Piraten ergreifen, andererseits kann Schutz von den Anrainerstaaten selbst gewährleistet werden. Zu den selbständig ergriffenen Schutzmaßnahmen zählt neben zahlreichen von der IMO empfohlenen Möglichkeiten, wie zum Beispiel der Einrichtung von Schutzräumen für die Mannschaft, auch die Verwendung von privatem Sicherheitspersonal. Davon machen beispielsweise die vor Nigeria tätigen Ölfirmen gebrauch, die privates Sicherheitspersonal zum Schutz ihrer Versorgungsschiffe einstellen (International Crisis Group 2012: S. 11). Zum Schutz von Handelsschiffen vor Piraten ist diese Maßnahme auch vor Somalia weit verbreitet (ebd.: S. 26). Diese Praxis ist allerdings umstritten, und das Mitführen von Waffen von vielen Flaggen- und Küstenstaaten verboten (vgl. ebd.). Die International Crisis Group warnt außerdem vor einem Wettrüsten von privaten Akteuren und Piraten, was zur Eskalation der Gewalt im Golf von Guinea beitragen könnte (ebd.). Die Anrainerstaaten betrachten das Einstellen von bewaffnetem Sicherheitspersonal zwar mit Misstrauen, im Code of Conduct wird aber nicht ausdrücklich auf diese Maßnahme eingegangen. Dort ist nur zu lesen:

“The Signatories intend to encourage States, ship owners, and ship operators, where appropriate, to take protective measures against transnational organized crime in the maritime domain, maritime terrorism, and other illegal activities at sea, taking into account the relevant international Conventions, Codes, Standards and Recommended Practices, and guidance adopted by IMO” (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a: S. 8).

Als staatliche Schutzmaßnahme für Handelsschiffe wäre zum Beispiel die Gewährleistung von Eskortern durch die Marinen der Küstenstaaten zu nennen. Dies ist zusammen mit der Einrichtung eines geschützten Transitkorridors für Schiffe, die den Golf von Aden passieren wollen, vor Somalia in Gebrauch (Kupferschmidt 2010: S. 73). Wegen der geographischen Gegebenheiten wäre eine ähnliche Maßnahme im Golf von Guinea allerdings nicht durchführbar. Eskortern werden in eingrenzbaeren Gebieten, wie im Niger-Delta, angeboten, allerdings gegen Bezahlung (International Crisis Group 2012: S. 11). Eine andere staatliche Schutzmaßnahme ist die Einrichtung geschützter Bereiche für Schiff-zu-Schiff-Transfers, wie es vor den Küsten Benins bereits der Fall ist (UNSC 2012: S. 6). Angesichts der großen Verwundbarkeit von Schiffen während eines auf See durchgeführten Transfers und des verhältnismäßig geringen Aufwands der Einrichtung eines solchen Bereichs ist diese Praxis ein für alle Staaten des Golfs von Guinea zu befolgendes Beispiel.

Piraterie gefährdet in erster Linie wirtschaftliche Interessen der Staaten der Guinea-Region. Ihre Antworten zielen daher vor allem auf das Verhindern von Piratenangriffen auf Handelsschiffe, Fischerboote und Ölplattformen ab. Die regionale Kooperation fokussiert auf die Ermöglichung eines effektiven Eingreifens der staatlichen Sicherheitsbehörden gegen maritimes Verbrechen. Denken wir an Nincics drei Faktoren zurück, die die Piraterie ermöglichen (siehe oben), so wird in erster Linie der dritte Faktor, der (fehlende) Interventionswille (oder in diesem Fall besser die fehlende Fähigkeit zu intervenieren), behoben werden. Die Ausschaltung des zweiten Faktors (Gelegenheit), unter dem Nincic vor allem die geographischen Gegebenheiten des von Piraterie betroffenen Gebietes und das Vorhandensein von Schifffahrtsrouten versteht, ist entweder nicht möglich oder nicht im Interesse der beteiligten Akteure, während die Ausschaltung des ersten Faktors (*failed state*) zwar für eine nachhaltige Beseitigung der Piraterie von größter Wichtigkeit wäre, aber im Rahmen eines internationalen Regimes mit dem Ziel der Pirateriebekämpfung problematisch wäre. Denn die die Kooperation formenden staatlichen Eliten sind in der Regel selbst Teil des Problems. Zum Beispiel stünde der Kampf gegen die in den Staaten der Region weit verbreitete Korruption, die von Piraten und anderen Kriminellen für ihre Zwecke ausgenutzt wird, nicht im Interesse dieser Eliten. Korruption ist ein Problem, das man in West- und Zentralafrika wohl nicht von heute auf morgen beseitigen werden kann, weshalb auch der Kampf gegen Piraterie langfristig angelegt werden muss.

4.2 Die Rolle der extraregionalen Partner in der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea

Nach der Analyse der regionalen Kooperation der Staaten des Golfs von Guinea sollen nun die Beiträge der extraregionalen Großmächte, die ebenfalls an der Pirateriebekämpfung interessiert sind, untersucht werden. Zunächst soll ein Blick auf den Golf von Aden geworfen werden, wo ebendiese Großmächte massiv an der Bekämpfung der dortigen Piraterie beteiligt sind. Durch eine vergleichende Perspektive sollen die Möglichkeiten, die eine Beteiligung der USA, der EU und vielleicht Chinas an der Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea in sich birgt, besser beleuchtet werden. Danach sollen auch hier die Inhalte der bestehenden Kooperation zwischen den Staaten der Region und ihren extraregionalen Partnern erörtert werden.

Wie im dritten Kapitel herausgearbeitet, kann man als wichtigstes Interesse der untersuchten Großmächte an der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea die Herstellung der Sicherheit des Seehandels beziehungsweise die Garantie der ungestörten Operation ihrer im Golf tätigen Unternehmen erachten. In diesem Zusammenhang ist ihnen auch die Unterbindung anderer illegaler Aktivitäten im maritimen Raum des Golfs von Guinea wichtig, die den Seehandel und die Tätigkeiten von Unternehmen gefährden könnten. Die Großmächte erwarten schnelle Ergebnisse, weshalb ihre Beteiligung auf *State Action at Sea*, also die Ermöglichung effektiver Einsätze zur Abschreckung und Verhaftung von Piraten und anderen zur See tätigen Kriminellen, fokussiert. Wie im Fall der regionalen Akteure wird die Beteiligung der extraregionalen Partner wohl am ehesten auf den dritten von Nincics für die Piraterie förderlichen Faktoren, den Interventionswillen abzielen.

4.2.1 Die Möglichkeit einer „Somalisierung“ des Golfs von Guinea

Die meisten extraregionalen Partner der Staaten des Golfs von Guinea, wie die Vereinigten Staaten, die EU, Indien und China, sind bereits am Kampf gegen die Piraterie vor Somalia beteiligt. Am sichtbarsten ist diese Beteiligung anhand der internationalen Flottenverbände und einiger Kriegsschiffe unter nationaler Führung, die im Golf von Aden und vor Somalia präsent sind. Die USA entsandten Schiffe für die NATO-Operation Ocean Shield, die Combined Task Forces 150 und 151 sowie auch Schiffe unter eigener Führung. Die Einheiten Indiens und Chinas sind ebenfalls unter nationaler Führung an der Bekämpfung der somalischen Piraterie beteiligt. Als Aushängeschild der gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU sind Schiffe und Flugzeuge der EUNAVFOR im Rahmen der

Operation Atalanta mit dem Schutz der Schiffe des UN-Welternährungsprogramms und dem Vorgehen gegen Piraten vor Ostafrika betraut. All diese Verbände patrouillieren die Gewässer vor Somalia beziehungsweise stellen deren Überwachung aus der Luft sicher, schützen Handelsschiffe und Schiffe mit humanitären Lieferungen durch Eskorten und die Etablierung eines überwachten Transitkorridors, ihre Mannschaften können je nach Mandat gegen Piraten vorgehen, diese festnehmen und zum Teil auch an Land verfolgen (vgl. Kupferschmidt 2010: S. 70ff). Seit 2008 sind um die 40 Schiffe und Aufklärungsflugzeuge vor Somalia im Einsatz (ebd.: S. 70). Legitimiert wird der internationale Einsatz gegen somalische Piraten durch mehrere Resolutionen des UN-Sicherheitsrats. Koordiniert werden die verschiedenen Einsätze durch monatliche Treffen von Vertretern der beteiligten Einheiten.

Neben dem Schutz der Schifffahrt und der Unterbindung der Tätigkeiten der Piraten vor Somalia erfüllen die beteiligten internationalen Akteure noch zusätzliche Aufgaben. Im Rahmen der Operation Ocean Shield der NATO wird beispielsweise auch *capacity building* zur Unterstützung der Sicherheitskräfte der Staaten um den Golf von Aden betrieben (Kupferschmidt 2010: S. 72). Der Ansatz der EU beinhaltet über den Einsatz der EUNAVFOR auch „erhebliche Leistungen für humanitäre Hilfe, Entwicklungshilfe (...) und zusätzlich für die Ausbildung somalischer Sicherheitskräfte“ (ebd.: S. 71). Letztere wird einerseits durch die Mission EUCAP Nestor betrieben, die den Aufbau einer somalischen Küstenwache und die Unterstützung der Rechtsprechung zum Ziel hat. Andererseits initiierte die Europäische Union EU Marsic als Teil des bereits erwähnten CMR-Programms, deren Aufgabe ebenfalls *capacity building* in Puntland, Somaliland, Kenya und auf den Seychellen ist (Anyimadu 2013: S. 12). Neben EU Marsic, das seit 2010 voraussichtlich bis 2015 läuft, schuf die EU mehrere anknüpfende Programme, die die Anrainerstaaten des westlichen Indischen Ozeans in der Implementierung des Djibouti Code of Conduct unterstützen sollen. Der Fokus dieser Programme ist die Förderung der Kooperation der Anrainerstaaten durch Training und Informationsaustausch (FEI: S. 2).

Nachdem 2011 20 Piratenangriffe vor Benin verübt worden waren, wandte sich Benins Präsident Boni Yayi mit der Bitte an den UN-Sicherheitsrat, im Golf von Guinea einen dem vor Somalia ähnlichen Flotteneinsatz in Erwägung zu ziehen (UNSC 2012: S. 2). Trotz der bestehenden Interessen an der Herstellung von maritimer Sicherheit im Golf von Guinea ist der Einsatz so großer mariner Einheiten in multinationalen Verbänden vor Westafrika jedoch sehr unwahrscheinlich. Der Hauptgrund dafür ist der bedeutende Unterschied zwischen der politischen Situation in Somalia und den Staaten der afrikanischen Westküste. Während im

failed state Somalia seit mehr als 20 Jahren Bürgerkrieg herrscht und die aktuelle Regierung nur Teile des Staatsgebietes kontrolliert, steht die internationale Staatengemeinschaft im Golf von Guinea Regierungen gegenüber, die zumindest nach außen hin unangefochten sind und die Staatsmacht über ihre jeweiligen Territorien ausüben. Außerdem sind die Staaten der Guinea-Region sehr auf die Aufrechterhaltung ihrer Souveränität bedacht – dies zeigt bereits der Widerwillen aller Anrainerstaaten, US AFRICOM zu beherbergen – weshalb ein Mandat für internationale Marinemissionen, das, ähnlich wie in Somalia, Einsätze in den Hoheitsgewässern und sogar am Festland ermöglichen würde, im westafrikanischen Kontext undenkbar wäre. Gegen eine starke internationale Flottenpräsenz sprachen sich auch viele Gesprächspartner der UNO-Mission im Golf von Guinea aus (UNSC 2012: S. 15). Nicht zuletzt müssen auch die Kosten solcher Missionen als Gegenargument gebracht werden, wenn es um eine größere Intervention der extraregionalen Partner der Staaten der Guinea-Region geht. Laut Anyimadu ist die Bereitschaft für diese aufzukommen sehr klein (Anyimadu 2013: S.7).

4.2.2 Die Beiträge der extraregionalen Partner zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea

Auch wenn die Präsenz einer großen multinationalen Flotte im Golf von Guinea weder von afrikanischer, noch von extraregionaler Seite erwünscht ist, besteht doch das Bedürfnis nach einer Kooperation zwischen den Staaten der Guinea-Region und den extraregionalen Großmächten. Im vorangehenden Kapitel wurde bereits darauf eingegangen, dass die Staaten des Golfs von Guinea über geringe Kapazitäten im Kampf gegen Piraterie verfügen – sowohl die maritimen Sicherheitskräfte, als auch die gesetzmäßige Verfolgung und Strafe der Piraten betreffend. Die Vereinigten Staaten, die EU und andere interessierte Großmächte können sich daher, wie im Golf von Aden, in mehreren Bereichen in die Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea einbringen: Sie können (1) materielle Hilfe für maritime Sicherheitskräfte leisten, das heißt Ausrüstung und finanzielle Mittel zur Verfügung stellen, (2) Know-how übermitteln, (3) durch Entwicklungshilfe den Ursachen der Piraterie entgegenwirken und (4) die Kooperation zwischen allen beteiligten Akteuren stärken. Verschiedene Programme existieren bereits zu diesen Zwecken und sollen hier noch einmal angeführt werden.

Materielle Hilfe für maritime Sicherheitskräfte kommt meistens in der Form von Ausrüstung. Die Marinen der Anrainerstaaten des Golfs von Guinea brauchen dringend mehr funktionsfähige Schiffe oder finanzielle Mittel, um diese zu erwerben. Geld für den Kauf von

Schiffen kam zum Beispiel aus China (International Crisis Group 2012: S. 21) oder den USA, die ein Programm für „foreign military financing“ haben, das auch den maritimen Bereich umfasst (Raidt – Smith 2010: S. 37). Die USA stellen Partnerländern auch überschüssiges militärisches Material zur Verfügung, wovon die Marinen Ghanas und Nigerias bereits profitiert haben (ebd.). Auch wird den Staaten des Golfs von Guinea Ausstattung für die Überwachung ihrer Gewässer zur Verfügung gestellt – so auch das bereits erwähnte MSSIS, das mit amerikanischer Hilfe in sieben Staaten des Golfs von Guinea installiert wurde (ebd.: S. 31). Ein weiteres Beispiel für materielle Hilfe ist die amerikanische Gulf of Guinea Guard Initiative, die „asset donation, training, and coordination“ umfasst (ebd.: S. 36).

Noch mehr Beispiele, als für Kooperation bezüglich materielle Hilfe, gibt es im Bereich der Übermittlung von Know-how. Zahlreiche Ausbildungsprogramme der USA, der Europäischen Union und Frankreichs haben die Verbesserung der Fähigkeiten der maritimen Sicherheitskräfte der Staaten der Guinea-Region zum Ziel. Neben der eben erwähnten Gulf of Guinea Guard Initiative, die auch die Ausbildung der afrikanischen Sicherheitskräfte umfasst, und der Bereitstellung des MSSIS, im Zuge wessen die USA auch Fachleute zu dessen Bedienung ausbilden, sei hier von amerikanischer Seite noch die APS als Beispiel erwähnt¹³. Sehr großen Wert auf die Übermittlung von Know-how legt auch die EU, die durch das CRIMGO Programm Fachleute im Bereich der maritimen Sicherheit ausbildet. In der Strategie der EU bezüglich des Golfs von Guinea wird auch *capacity building* zur Verbesserung der Strafverfolgung, der Durchführung von Gesetzesreformen und der Optimierung der Arbeit von für maritime Sicherheit relevanten Institutionen angeführt (Council of the European Union 2014: S. 9f). Schließlich sei noch das französische Programm ASECMAR erwähnt, das ebenfalls auf die Ausbildung maritimer Sicherheitskräfte und Unterstützung bei der Erstellung maritimer Sicherheitsstrategien in den Partnerländern abzielt (vgl. Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 29).

Ein oft vernachlässigter, aber dennoch sehr wichtiger Beitrag zur Bekämpfung der Piraterie kann durch präventive Maßnahmen geleistet werden, die darauf abzielen, die Piraterie begünstigenden sozio-ökonomischen Faktoren auszuschalten. Die International Crisis Group schlägt dafür vor allem Programme vor, die auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in den Küstenregionen der Anrainerstaaten und in erster Linie im Niger-Delta fokussieren, Anreize

¹³ Weitere relevante amerikanische Ausbildungsprogramme wären das International Military Education and Training Program des Defense Departments und die African Maritime Law Enforcement Partnership der US Coast Guard (vgl. Raidt – Smith 2010: S. 36, 38).

zur (legalen) Fischerei schaffen und den Kampf gegen Korruption gewährleisten (International Crisis Group 2012: S. 24). Die meisten extraregionalen Partner der Staaten des Golfs von Guinea leisten Entwicklungshilfe in der einen oder anderen Form. Es wäre eine sehr große Aufgabe, alle Programme, die in der Bekämpfung der Piraterie eine Rolle spielen, herauszufiltern. Die EU erkennt die Wichtigkeit dieses Bereichs in ihrer Strategie für den Golf von Guinea an und gibt an, die existierenden Maßnahmen der EU-Entwicklungspolitik um Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen, zur Schaffung von sicherer Infrastruktur auch in Häfen und zur Förderung des Fischfangs im Golf von Guinea erweitern zu wollen (Council of the European Union 2014: S. 11). Zur Verbesserung der Hafeninfrastruktur haben auch chinesische Initiativen beigetragen (Raidt – Smith 2010: S. 41). Zusätzlich zu den im vorangehenden Abschnitt untersuchten Akteuren spielen im Bereich der Entwicklungshilfe auch Programme der Weltbank und des IWF eine Rolle¹⁴.

Schließlich können internationale Partner auch zur Verbesserung der Kooperation in der Bekämpfung der Piraterie und anderer maritimer Unsicherheitsfaktoren beitragen. Laut EU besteht zum Einen der Bedarf nach der Förderung von Kommunikation, Koordinierung und Planung zwischen den Staaten des Golfs von Guinea, zum anderen müssen auch die verschiedenen Bemühungen der extraregionalen Partner untereinander abgestimmt werden (vgl. Council of the European Union 2014: S. 12). Außerdem sind Maßnahmen zur Stärkung des Vertrauens zwischen den Anrainerstaaten notwendig, um eine effektivere Zusammenarbeit zu ermöglichen. Hier können externe Akteure als neutrale Partner Initiativen setzen. Erste Schritte hin zu einer besseren Kooperation sind beispielsweise die jährlichen Flottenübungen der Operation Obangame Express. Unter der Leitung der amerikanischen Marine nehmen im Rahmen dieser Operation sowohl afrikanische als auch externe Flotten gemeinsam an diesen Übungen teil und lernen dabei verschiedene maritime Operationen gemeinsam auszuführen. Erwähnenswert ist auch die West Africa Coast Initiative, ein Programm der UNO zur Bekämpfung von organisiertem Verbrechen, an dem mehrere ihrer Unterorganisationen und die ECOWAS-Staaten beteiligt sind. Im Rahmen dieses Programms wurden „Transnational Crime Units“ geschaffen, in denen Fachleute aus verschiedenen westafrikanischen Staaten zusammenarbeiten (Raidt – Smith 2010: S. 40). Dieses Modell könnte auch speziell auf die gemeinsame Bekämpfung der Piraterie angewandt werden.

¹⁴ Der IWF betreibt mit seiner Africa Capacity Building Initiative ein Programm zur Armutsbekämpfung allgemein, während die Weltbank beispielsweise mit dem West Africa Regional Fisheries Program das nachhaltige Management der Fischerei in Westafrika und das Vorgehen gegen illegalen Fischfang fördert (vgl. Raidt – Smith 2010: S. 41).

Um die Kooperation untereinander zu erleichtern wurde auf britische Initiative 2012 eine eigene Arbeitsgruppe innerhalb der G8 peacekeeping/peace building Expertengruppe geschaffen, die sich 2013 unter dem Namen G8++ Friends of the Gulf of Guinea (FOGG) Maritime Security Experts Group selbständig machte. Das Ziel der Expertengruppe ist die Verbesserung der Koordination zwischen den internationalen Partnern der Anrainerstaaten des Golfs von Guinea, vor allem bezüglich *capacity building* (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 27). Somit soll vermieden werden, dass verschiedene Partner im selben Land ähnliche Projekte betreiben, während andere Länder keine Unterstützung bekommen. Auch soll die G8++ FOGG als Diskussionsplattform für alle im Golf von Guinea präsenten extraregionalen Akteure¹⁵ dienen und gemeinsame Projekte hervorbringen (ebd.).

Die wichtigsten Komponenten der Arbeit der FOGG sind bis jetzt die Errichtung einer elektronischen Koordinationsplattform, auf der alle Projekte der Teilnehmer abrufbar sind, die Formulierung einer gemeinsamen Strategie für Flaggenstaaten für den Fall eines Piratenangriffs auf eines ihrer Schiffe im Golf von Guinea, und die Abstimmung der politischen Standpunkte der Teilnehmer bezüglich der sicherheitspolitischen Lage im Golf von Guinea (ebd.: S. 27f). Außerdem wurden für Projekte der IMO und des MTISC eigene Fonds errichtet (Oceans Beyond Piracy 2014: S. 76). Die G8++ FOGG bietet auch den Rahmen für den Dialog zwischen den Staaten der Guinea-Region und ihren internationalen Partnern.

4.3 Zwischenfazit

In diesem Kapitel wurde in Anlehnung an den im zweiten Kapitel vorgestellten theoretischen Rahmen Form und Inhalt der internationalen Kooperation zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea behandelt. Dabei wurden zunächst die Foren, Strukturen, sich abzeichnenden Regeln und Inhalte der Zusammenarbeit auf regionaler Ebene untersucht, um danach auf die Beiträge der extraregionalen Partner der Staaten des Golfs von Guinea einzugehen. Beispiele der Zusammenarbeit zur Pirateriebekämpfung sind auf bilateraler, subregionaler, regionaler und – wenn man daran denkt, dass die Piraterie im Golf von Guinea auch im UNO-Sicherheitsrat ein Thema ist – auch auf globaler Ebene anzutreffen. Es zeichnet sich aber immer deutlicher ab, dass die Hauptrolle in dieser Kooperation der regionalen Ebene

¹⁵ Folgende Staaten und Organisationen waren bisher an FOGG-Projekten beteiligt: Australien, Belgien, Brasilien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Japan, Kanada, die Niederlande, Norwegen, Portugal, die Republik Korea, Russland, die Schweiz, Spanien, die USA, das Vereinigte Königreich, sowie die EU, Interpol, die IMO, UNOCA und UNOWA (Ukeje – Mvomo Ela 2013: S. 27).

zukommt, mit bi- und multilateralen Initiativen der internationalen Partner, die eine unterstützende Rolle einnehmen.

Das im Entstehen begriffene maritime Sicherheitsregime des Golfs von Guinea wird im Rahmen von drei subregionalen Organisationen – der ECCAS, der ECOWAS und der GGC – erarbeitet, die Staaten der Region nützen daher schon bestehende Foren für eine sicherheitspolitische Zusammenarbeit. Dadurch sind auch Binnenländer an der Kooperation beteiligt, deren Aufgaben in dieser Zusammenarbeit aber noch geklärt werden müssen. Diese Dreier-Koalition von Organisationen wird einer ebenfalls schon bestehender Institution, der MOWCA, vorgezogen. Während über die MOWCA alle west- und zentralafrikanischen Staaten in einer Organisation vereint wären, bieten die anderen drei Organisationen die Möglichkeit, maritime Sicherheitsprobleme auf einer höheren politischen Ebene und als Teil von bereits bestehenden sicherheitspolitischen Strukturen zu behandeln.

Der Aufbau des maritimen Sicherheitsregimes im Golf von Guinea begann auf der subregionalen Ebene bereits vor den Vorbereitungen auf regionaler Ebene. Die Staaten der ECCAS spielten dabei eine Vorreiterrolle und schufen Strukturen für eine maritime Sicherheitszusammenarbeit im Rahmen dieser Organisation. Die westafrikanische Subregion begann Vorbereitungen für eine eigene Kooperation in etwa zeitgleich mit den Vorbereitungen für die Schaffung eines regionalen Regimes. Somit entstehen im Golf von Guinea Strukturen für ein maritimes Sicherheitsregime, die hierarchisch gegliedert sind: einem regionalen Koordinationszentrum in Yaoundé werden zwei subregionale Koordinationszentren unterstellt, die jeweils für die maritimen gebiete der ECCAS- und ECOWAS-Staaten zuständig sind. Diesen wiederum unterstehen multilaterale oder multinationale Koordinationszentren, die der Kooperation von zwei bis vier benachbarten Staaten dienen. Darunter folgen bereits die Strukturen auf nationaler Ebene, für deren Ausbau die Anrainerstaaten selbst zuständig sind. Als weitere, weniger formelle Struktur in der Zusammenarbeit der extraregionalen Akteure kann noch die G8++ FOGG erwähnt werden, die den an der Situation im Golf von Guinea interessierten Partnern zur Koordination ihrer auf die Region bezogenen Aktivitäten dient und auch einen Rahmen für die Kommunikation zwischen den regionalen und extraregionalen Akteuren bietet.

Eine effiziente Zusammenarbeit muss bestimmten Regeln unterliegen, die für alle beteiligten Akteure bindend sind – vor allem, wenn das Ziel dieser Zusammenarbeit die Sicherung eines öffentlichen Gutes, der maritimen Sicherheit, ist. Speziell für das entstehende maritime

Sicherheitsregime im Golf von Guinea wurden solche Regeln noch nicht aufgestellt. Dies hoffen die beteiligten Staaten mit der Formulierung einer regionalen Sicherheitsstrategie zu bewerkstelligen. Dennoch zeichnen sich Bereiche ab, deren Berücksichtigung in der Regulierung der Zusammenarbeit den Staaten der Region wichtig zu sein scheinen. Zum einen ist der Respekt vor der Souveränität eines jeden an der Kooperation beteiligten Akteurs ein Prinzip, das in allen Bereichen der Zusammenarbeit beachtet werden muss. Die wiederholte Betonung dessen im Code of Conduct der Staaten der Guinea-Region geht wohl auch aus dem gegenseitigen Misstrauen zwischen einigen Staaten der Region hervor. Zum anderen müssen die Vorschriften für die Zusammenarbeit im Bereich der maritimen Sicherheit das Funktionieren der Strukturen des Regimes von der nationalen bis zur regionalen Ebene ermöglichen. Der Informationsaustausch unter den beteiligten Staaten ist hier eine zentrale Aufgabe. Die Finanzierung der Zusammenarbeit ist ein weiterer Bereich, der Regulierung erfordert. In dieser Hinsicht wurden aber noch keine bindenden Maßnahmen getroffen. Die sich abzeichnenden Regeln würden nur auf regionaler Ebene und darunter gelten, die extraregionalen Akteure wären nicht von diesen betroffen.

Was die Inhalte der Kooperation der Staaten des Golfs von Guinea und ihrer extraregionalen Partner betrifft, so lässt sich zusammenfassend feststellen, dass das Erbringen von Maßnahmen für die Bekämpfung der Piraterie bei den regionalen Akteuren liegt, während die extraregionalen Akteure eine unterstützende Rolle einnehmen. Es liegt an den Staaten der Guinea-Region, Maßnahmen zur Prävention und Verfolgung von Piraterie, zur Überwachung ihrer Gewässer und zum Schutz der Schifffahrt, Fischerei und Produktion zu ergreifen. Die extraregionalen Akteure können diese Aufgaben nicht – wie vor Somalia – übernehmen, da es sich bei den Staaten der Region zwar zum Teil um schwache, aber keine gescheiterten Staaten handelt. Extraregionale Akteure können aber durch materielle Hilfe und der Übermittlung von Know-how die Maßnahmen der Staaten der Guinea-Region stärken, durch Entwicklungshilfe zu der Prävention von Piraterie beitragen und auch zur Verbesserung der Kooperation der regionalen Akteure einen Beitrag leisten.

Der Überwiegende Teil der Maßnahmen zur Pirateriebekämpfung zielt auf die Verbesserung der Interventionsfähigkeit der Anrainerstaaten, oder *State Action at Sea* ab. Dadurch können zwar die Symptome des Problems, nämlich Piratenangriffe, eingeschränkt, wenn auch nicht vollständig verhindert werden, aber wichtige Ursachen und fördernde Faktoren für die Piraterie, wie fehlende Beschäftigungsmöglichkeiten in der legalen Wirtschaft, Korruption in den staatlichen Strukturen und Armut, bleiben unbehandelt. Die Maßnahmen, die die an der

Bekämpfung von Piraterie interessierten Akteure für die Bekämpfung der Ursachen derer setzen müssten, müssten zum einen längerfristig angelegt sein, während die internationale Staatengemeinschaft, die Schifffahrt und die Bewohner der Region schnelle Ergebnisse erhoffen, die durch *State Action at Sea* durchaus zu erbringen sind. Zum anderen kann es der Effizienz eines noch nicht etablierten internationalen Regimes schaden, wenn seine thematische Reichweite von Anfang an zu breit angelegt ist. Die Konzentration auf die Interventionsfähigkeit der Anrainerstaaten ist daher, wenn in weiterer Folge die notwendigen sozio-ökonomischen Maßnahmen nicht vernachlässigt werden, ein geeigneter Ausgangspunkt für die sicherheitspolitische Kooperation der beteiligten Staaten im maritimen Bereich.

Conclusio

Das Ziel der vorliegenden Arbeit war es, die internationale Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea zu untersuchen. Dafür wurde zunächst das Problem selbst dargestellt, um danach die Interessen der an der Kooperation beteiligten Akteure zu analysieren und schließlich Formen und Inhalte der Kooperation zu untersuchen. Als theoretischer Rahmen diente hierbei die neoliberal-institutionalistische Regimetheorie.

Im Golf von Guinea sind mehrere Formen der Piraterie anzutreffen. Eine in der Region schon seit Jahrzehnten verbreitete Form ist das Borden von auf Reede liegenden Schiffen, um Geld und Wertgegenstände der Mannschaft zu rauben. Diese Form benötigt weder einen hohen Grad an Organisation, noch die Beteiligung einer großen Zahl an Personen. Die Konfrontation mit der Mannschaft des überfallenen Schiffes wird dabei meistens gemieden. Eine erst seit einigen Jahren im Golf von Guinea vorhandene Form von Piraterie betrifft jedoch auch Schiffe, die sich außerhalb von Häfen befinden, und lässt auf einen höheren Grad der Organisation schließen. Größere, gut bewaffnete Piratengangs überfallen dabei Öltanker, um ihre Ladung auf eigene Schiffe zu transferieren und auf dem in Westafrika gut funktionierenden Schwarzmarkt zu verkaufen. In diese Art von Piraterie sind auch viele auf dem Festland operierende Personen verwickelt, nicht selten auch Hafenpersonal, Sicherheitsbeamte und Personen aus Regierungskreisen. Diese Art von Piraterie hat ihr Zentrum in Lagos und im Niger-Delta Nigerias, der Aktionsradius der Piraten reicht allerdings weit über die nigerianischen Seegrenzen hinaus, bis in Gewässer vor Côte d'Ivoire im Westen und Gabun im Osten.

Die über das Ausmaß der Piraterie im Golf von Guinea vorhandenen Daten lassen keinen klaren Trend in deren Entwicklung erkennen. Doch werden bei weitem nicht alle Vorfälle beim IMB oder der IMO gemeldet, was die Einschätzung des Phänomens weiter erschwert. Fest steht, dass sich Piraterie im Golf von Guinea von einem sporadisch in Häfen vorkommenden und in größerem Ausmaß auf Nigeria beschränkten Phänomen zu einem transnationalen Problem entwickelt hat.

Die Gründe, warum Piraterie im Golf von Guinea zu einer Gefahr werden konnte, sind in der Schwäche der Anrainerstaaten zu suchen. Erstens können viele von ihnen ihr Gewaltmonopol in ihren Gewässern nicht durchsetzen, da ihre maritimen Sicherheitskräfte nicht über die notwendigen Fähigkeiten verfügen. Zweitens erschwert die in den Staaten der Guinea-Region weit verbreitete Korruption das Vorgehen gegen Piraten, da sich diese Verbündete in den für Rechtsdurchsetzung zuständigen Behörden erkaufen können. Drittens sind Armut und Arbeitslosigkeit Faktoren, die für das Aufkommen von Piraterie förderlich sind. Außerdem muss in Form von Beute und günstigen geographischen Gegebenheiten auch die Gelegenheit Piraterie zu betreiben gegeben sein. Die Ursachen für Piraterie werden sehr gut von Nincies Faktoren – Staatsversagen, Gelegenheit und Interventionswillen – zusammengefasst (Nincies 2008: S. 14).

Die Auswirkungen der Piraterie im Golf von Guinea stehen im Gegensatz der Interessen vieler staatlicher Akteure von innerhalb wie auch von außerhalb der Region. Piraterie verursacht in erster Linie Verluste für die Staaten des Golfs von Guinea – Schätzungen der UNO zufolge jährlich \$2 Milliarden – da höhere Versicherungen, das Ausbleiben von Schiffen und die häufige Störung der Fischerei zu Einkommensverlusten und die Verteuerung der importierten Waren führen. Sie ist aber auch den Handelspartnern der Staaten der Guinea-Region, vor allem den Abnehmern für das im Golf geförderte Erdöl, ein Dorn im Auge. Die USA und die EU befürchten zudem Kontakte der Piraten mit internationalen Terrororganisationen, die ihre Tätigkeiten durch Einkünfte aus der Piraterie finanzieren könnten. Somit haben sowohl Staaten der Guinea-Region, die direkt oder indirekt die Auswirkungen der Piraterie zu spüren bekommen, als auch extraregionale Großmächte Interesse an der Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea.

Neben dem geteilten Interesse an der Pirateriebekämpfung, die eine internationale Zusammenarbeit der interessierten Akteure ermöglicht, muss man aber auch einige Faktoren nennen, die eine Kooperation notwendig machen. Diese Notwendigkeit liegt zum einen im

transnationalen Charakter des Phänomens selbst. Da unilaterale, unkoordinierte Maßnahmen der Anrainerstaaten zur Verlagerung des Problems in Gewässer führen würden, die außerhalb des Wirkungsbereichs dieser Maßnahmen liegen, können nationale Einzelaktionen keine Lösung für das Problem bringen. Zum anderen erfordert die Schwäche der maritimen Sicherheitskräfte eine Zusammenarbeit der Staaten der Region mit extraregionalen Partnern, die über Mittel und Know-how verfügen, um die Interventionsfähigkeit der Anrainerstaaten zu verbessern. Außerdem handelt es sich bei der Piraterie um ein Phänomen, das ein öffentliches Gut – die maritime Sicherheit – gefährdet. Maritime Sicherheit ist wegen der Durchgängigkeit maritimer Grenzen und der Tatsache, dass den überwiegenden Teil des maritimen Raumes die internationalen Gewässer ausmachen, ein öffentliches Gut, dessen Gewährleistung nur durch internationale Kooperation möglich ist. Da eine effiziente internationale Zusammenarbeit bestimmten Regeln unterliegen muss, die dafür sorgen, dass sich alle relevanten Akteure im vorgesehenen Maße daran beteiligen, ist die Schaffung eines internationalen Regimes für diese Kooperation von Vorteil.

An der Schaffung eines maritimen Sicherheitsregimes für den Golf von Guinea, das neben dem Kampf gegen Piraterie auch die Bekämpfung anderer Arten des maritimen organisierten Verbrechens, des maritimen Terrorismus und des illegalen Fischfangs beinhaltet, sind alle Anrainerstaaten des Golfs von Guinea gemeinsam mit Kap Verde und ihren Nachbarn ohne Zugang zum Meer beteiligt. Als Foren ihrer Kooperation dienen die Organisationen ECCAS, ECOWAS und GGC. Innerhalb dieser Organisationen und über deren Zusammenarbeit werden Strukturen und Regeln für ein gemeinsames maritimes Sicherheitsregime geschaffen und die Inhalte der Kooperation formuliert. Extraregionale Großmächte ermutigen die regionale Kooperation und unterstützen die beteiligten Staaten mit finanziellen Mitteln, Ausstattung und Fachwissen.

Die ECCAS, die ECOWAS und die GGC bieten bloß den Rahmen für die regionale Kooperation der Staaten des Golfs von Guinea. Die Verantwortung bleibt dabei bei den Staaten selbst. Dies spiegelt sich in den Strukturen und Regeln des sich herausbildenden Regimes und in der unterstützenden Rolle der extraregionalen Partner der Staaten der Region wider. Beim jetzigen Stand der Zusammenarbeit bilden Koordinationszentren auf verschiedenen Ebenen die Strukturen des maritimen Sicherheitsregimes. Deren Aufgabe besteht darin, die Tätigkeiten der ihnen untergestellten Zentren zu koordinieren und den Austausch von Information zu erleichtern. In der Formulierung der maritimen Sicherheitsstrategie für den Golf von Guinea spielen sie aber keine Rolle.

Unter den Richtlinien für die Zusammenarbeit der beteiligten Staaten wird der Respekt vor der Souveränität der einzelnen Staaten öfters betont und ihre ausschließliche Zuständigkeit für ihre Territorien bekräftigt. Die Kooperation der Anrainerstaaten beinhaltet Informationsaustausch, die Koordinierung ihrer Maßnahmen für die Herstellung der maritimen Sicherheit und gemeinsame Patrouillen in dafür eingerichteten Zonen. Eine darüber hinausgehende Zusammenarbeit, die eine gemeinsame Zuständigkeit für den maritimen Bereich und gemeinsame Maßnahmen für die Bekämpfung der Piraterie auf dem Festland beinhaltet, scheint nicht vorgesehen. Dies wäre wegen ungelösten Grenzstreitigkeiten gerade im maritimen Bereich und dem Misstrauen der kleineren Staaten der Region gegenüber den großen Playern Angola und Nigeria auch schwierig.

Den Inhalt der internationalen Zusammenarbeit betreffend kann man feststellen, dass die bisher getroffenen kooperativen Maßnahmen auf die Verbesserung der Interventionsfähigkeit der Anrainerstaaten abzielen. Dies ist im Einklang mit dem Hauptinteresse aller beteiligten Akteure, nämlich dem Schutz des Seehandels und der wirtschaftlichen Aktivitäten zur See. Wenn die Anrainerstaaten über bessere Fähigkeiten in der Überwachung ihrer Seegebiete und dem Einschreiten bei Vorfällen von Piraterie verfügen, können kurzfristig Ergebnisse in der Herstellung der maritimen Sicherheit im Golf von Guinea erzielt werden. Für eine nachhaltige Beseitigung des Problems müssen aber auch Maßnahmen auf dem Festland ergriffen werden – in der Bekämpfung des transnationalen organisierten Verbrechens, der Schmuggelnetzwerke für die durch Piraten geraubten Waren, aber auch der Armut und Arbeitslosigkeit in den küstennahen Regionen der Anrainerstaaten. Auch die hier benötigten Maßnahmen erfordern die Kooperation der regionalen und extraregionalen Akteure.

Die Schaffung eines regionalen Sicherheitsregimes befindet sich im Golf von Guinea erst in der Anfangsphase. 2013 vereinbarten die Anwesenden auf dem Gipfeltreffen der Staats- und Regierungschefs der Staaten West- und Zentralafrikas sich drei Jahre später wieder zu treffen und über ein für alle beteiligten Staaten verbindliches Abkommen zu verhandeln (ECCAS – ECOWAS – GGC 2013a: S. 13). Es könnte interessant werden, die Entwicklung dieser Kooperation zu verfolgen und in einigen Jahren die Wirkung der gemeinsamen Maßnahmen zu bewerten. Angesichts der Aktualität des Untersuchungsgegenstandes war dies im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht möglich.

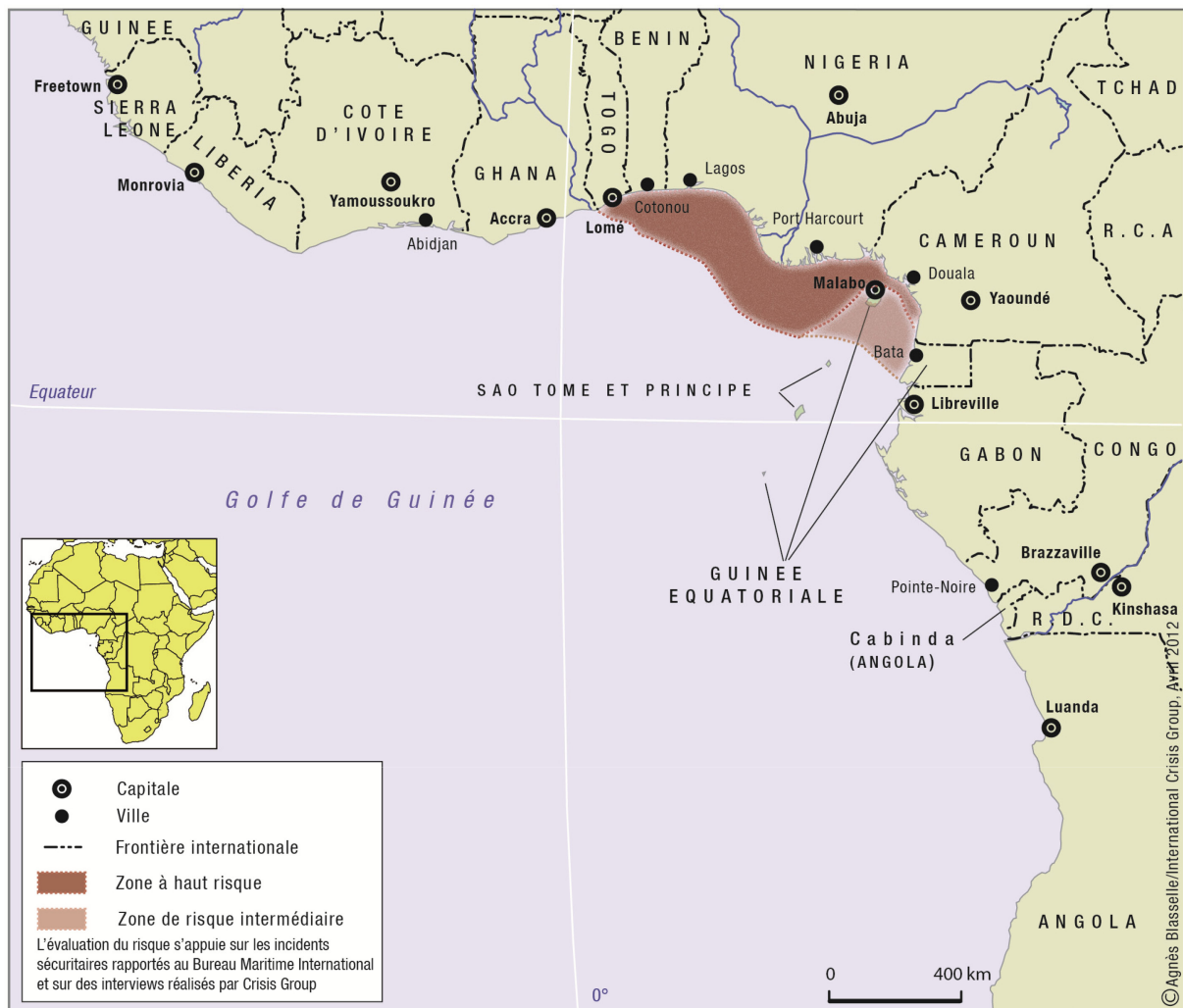
Ebenfalls interessant wäre es die Situation im Golf von Guinea mit anderen Brennpunkten der Piraterie zu vergleichen. Im Zuge der Recherchen für die vorliegende Arbeit wurden einige

Blicke auf die Kooperation zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Aden und in Südostasien geworfen. Die Piraterie im Golf von Guinea wird gerne mit der im Golf von Aden verglichen (siehe z. B. Anyimadu 2013; Vreÿ 2009), doch wäre auch ein Vergleich mit der Kooperation der südostasiatischen Staaten erkenntnisreich. Darüber hinaus wäre eine Einbeziehung nicht-staatlicher Akteure in die Analyse der Zusammenarbeit zur Pirateriebekämpfung sehr interessant. Beides hätte allerdings den Rahmen dieser Arbeit gesprengt.

Piraterie mag in uns romantische Vorstellungen von Helden und Heldinnen hervorrufen, oder aber von Bösewichten, die wir gerne am Galgen baumeln sehen. Den Piraten des Golfs von Guinea drohen statt dem Galgen hoffentlich Gefängnisstrafen. Es bleibt zu hoffen, dass in Zukunft durch die Schaffung von Alternativen junge Menschen in der Region auch die Heldenrolle nicht mehr in der Piraterie suchen werden.

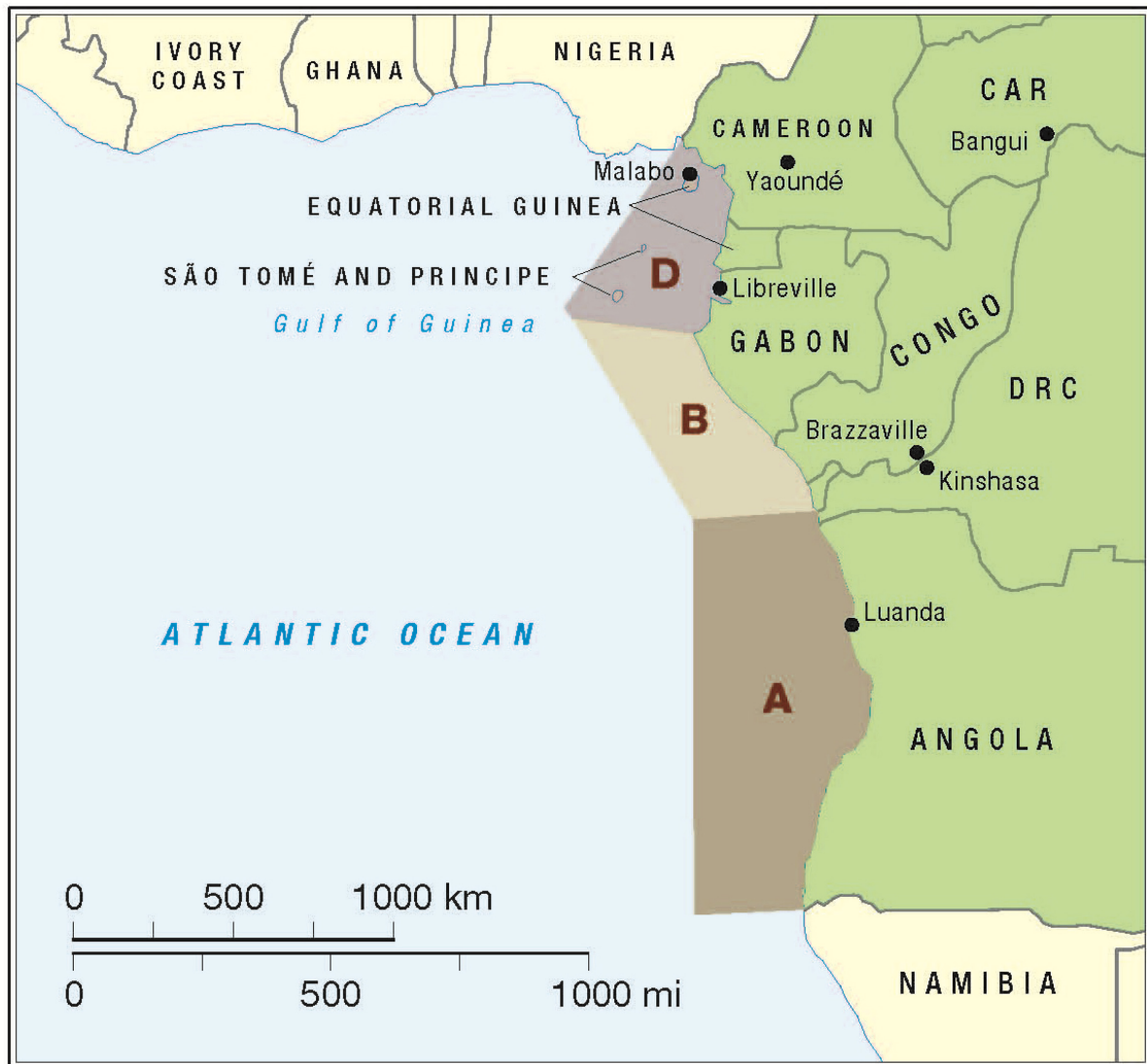
Anhang

1. Landkarten



1. Karte: Der Golf von Guinea und seine Risikozonen¹⁶

¹⁶ Quelle: International Crisis Group [2012]: *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone*. Africa Report N°195 – 12 December 2012. URL: <http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf>, S. 30. ©Agnès Blasselle/International Crisis Group



2. Karte: Die maritimen Zonen der ECCAS¹⁷

¹⁷ Quelle: “Rôle des organisations régionales dans le maintien de la paix – expérience de la Ceeac”, ECCAS presentation. In: International Crisis Group [2012]: *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone*. Africa Report N°195 – 12 December 2012. URL: <http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf>, S. 32. Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

2. Mitgliedschaften der für die Pirateriebekämpfung im Golf von Guinea relevanten regionalen Organisationen

Mitglieder der Zentralafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft

Angola	Kongo, Demokratische Republik
Äquatorialguinea	Kongo, Republik
Burundi	São Tomé und Príncipe
Gabun	Tschad
Kamerun	Zentralafrikanische Republik

Mitglieder der Westafrikanischen Wirtschaftsgemeinschaft

Benin	Liberia
Burkina Faso	Mali
Côte d'Ivoire	Niger
Gambia	Nigeria
Ghana	Senegal
Guinea	Sierra Leone
Guinea-Bissau	Togo
Kap Verde	

Mitglieder der Gulf of Guinea Commission

Angola
Äquatorialguinea
Gabun
Kamerun
Kongo, Demokratische Republik
Kongo, Republik
Nigeria
São Tomé und Príncipe

Mitglieder der Maritimen Organisation für West- und Zentralafrika

Angola	Guinea-Bissau	Nigeria
Äquatorialguinea	Kamerun	São Tomé und Príncipe
Benin	Kap Verde	Senegal
Burkina Faso	Kongo, Demokratische Republik	Sierra Leone
Côte d'Ivoire	Kongo, Republik	Togo
Gabun	Liberia	Tschad
Gambia	Mali	Zentralafrikanische Republik
Ghana	Mauretanien	
Guinea	Niger	

Literaturverzeichnis

- Aghedo, Iro [2012]: Winning the War, Losing the Peace. Amnesty and the Challenges of Post-Conflict Peace-Building in the Niger Delta, Nigeria. *Journal of Asian and African Studies*, Vol. 48, Nr. 3: pp. 267-280. URL: <http://jas.sagepub.com/content/48/3/267>. (Zugriff am 20.02.2014)
- Anyimadu, Adjoa [2013]: *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*. Africa 2013/02. Chatham House, London. URL: http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_0.pdf. (Zugriff am 29.09.2014)
- Australian Government [2013]: *Activity Brief (December 2013). Institute for Security Studies (ISS) ECOWAS Integrated Maritime Strategy (EIMS) Activity. 1 December 2012 – 31 January 2014*. URL: www.aa-partnerships.org/activity_briefs/activity_brief_0137.pdf (Zugriff am 24.07.2014)
- Barrios, Cristina [2013]: Fighting Piracy in the Gulf of Guinea. Offshore and Onshore. *Brief Issue*, Vol. 20. European Union Institute for Security Studies. URL: http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_20.pdf. (Zugriff am 25.02.2014)
- Bilesanmi, Lekan – Bridget Amata [2012]: *Pirates Confession: We Operated in Nigeria's Waters Like We Were at War*. Vanguard, 20.10.2012. URL: <http://www.vanguardngr.com/2012/10/pirates-confession-we-operated-in-nigerias-waters-like-we-were-at-war/> (Zugriff am 03.04.2014)
- Bradford, John [2005]: *Southeast Asian Maritime Security in the Age of Terror: Threats, Opportunity, and Charting the Way Forward*. Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore. URL: https://dr.ntu.edu.sg/bitstream/handle/10220/4474/RSIS-WORKPAPER_78.pdf?sequence=1. (Zugriff am 12.03.2014)
- Braveboy-Wagner, Jacqueline Anne [2009]: *Institutions of the Global South*. In: Thomas G. Weiss – Rorden Wilkinson (Hg.): *Global Institutions*. Routledge, London.
- Bruns, Sebastian – Kerstin Petretto – David Petrovic (Hg.) [2013]: *Maritime Sicherheit. Globale Gesellschaft und internationale Beziehungen*. Springer VS, Wiesbaden.
- Chatham House [2013]: *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Report of the conference held at Chatham House, London, 6 December 2012. URL: http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf. (Zugriff am 04.07.2014)
- CEA-BSR-AC [2011]: *Conseil de Paix et de Sécurité/CEEAC*. URL: http://195.24.206.5/ir/index.php?option=com_content&view=article&id=23Itemid=30&limitstart=3. (Zugriff am 23.07.2014)
- CIA [2014]: *The World Factbook*. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>. (Zugriff am 01.06.2014)
- Connors, Will [2008]: *Pirates Terrorize Nigeria's Fishing Fleet*. The New York Times, 12.06.2008. URL: http://www.nytimes.com/2008/06/12/world/africa/12lagos.html?_r=0. (Zugriff am 03.04.2014)
- Council of the European Union [2014]: *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Foreign Affairs Council meeting, Brussels, 17 March 2014. URL:

- http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/141582.pdf.
(Zugriff am 27.05.2014)
- Défense Conseil International [2014]: *EU CMR. Critical Maritime Routes Information Portal*. URL: <http://www.crimson.eu.com/> (Zugriff am 27.05.2014)
- Djibouti Meeting [2009]: *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*. URL: http://pages.au.int/sites/default/files/Djibouti_Code_of_Conduct_0.pdf (Zugriff am 27.07.2014)
- ECCAS – ECOWAS – GGC [2013a]: *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa*. URL: <http://pages.au.int/sites/default/files/Code%20of%20Conduct.pdf>. (Zugriff am 07.05.2014)
- ECCAS – ECOWAS – GGC [2013b]: *Memorandum of Understanding among the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS) and the Gulf of Guinea Commission (GGC) on Maritime Safety and Security in Central and West Africa*. URL: http://pages.au.int/sites/default/files/MEMORANDUM_VERSION_ANGLAISE.pdf. (Zugriff am 27.07.2014)
- ECOWAS [2014]: *Gulf of Guinea Organizations Move to Coordinate Maritime Safety, Security*. URL: <http://news.ecowas.int/presseshow.php?nb=112&lang=en&annee=2014>. (Zugriff am 27.07.2014)
- Elleman, Bruce A. – Andrew Forbes – David Rosenberg (Hg.) [2010]: *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*. Naval War College Press, Newport, Rhode Island.
- Erickson, Andrew S. – Austin M. Strange [2013]: *Piracy's Next Frontier: A Role for China in Gulf of Guinea Security?* The National Interest, 10.12.2013. URL: <http://nationalinterest.org/commentary/piracy%E2%80%99s-next-frontier-role-china-gulf-guinea-security-9533>. (Zugriff am 13.06.2014)
- Europäische Kommission [2013]: *Neue EU-Initiative zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea*. URL: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_de.htm. (Zugriff am 12.03.2014)
- FEI [k. A.]: *Regional Cooperation for Safe Navigation*. EU Marsic Project. Enhancing Maritime Security and Safety through Information Sharing and Capacity Building. URL: www.crimson.eu.com/assets/MARSIC_Leaflet_BDef_final.pdf (Zugriff am 19.07.2014)
- Fonkoua Mbah, Sylvestre [2009]: *The Multinational Center of Coordination Zone D*. URL: <http://amssa.net/actions/documents/MultinationalCoordinationCenter-ChiefofCenter.pdf>. (Zugriff am 23.07.2014)
- Forces Armées Togolaises [2009]: *Marine*. URL: http://forcesarmees.tg/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=63. (Zugriff am 07.06.2014)
- Fund for Peace, The [2013]: *The Failed States Index 2013*. URL: <http://ffp.statesindex.org/rankings-2013-sortable>. (Zugriff am 04.07.2014)
- Gilpin, Raymond [2007]: *Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea. Strategic Insights* Vol. VI, Nr. 1. URL:

- <http://oai.dtic.mil/oai/oai?verb=getRecord&metadataPrefix=html&identifier=ADA520363>. (Zugriff am 16.02.2014)
- Goldwyn, David L. – J. Stephen Morrison [2005]: *A Strategic U.S. Approach to Governance and Security in the Gulf of Guinea. A Report of the CSIS Task Force on Gulf of Guinea Security*. URL: <http://library.umac.mo/ebooks/b13621166.pdf>. (Zugriff am 11.03.2014)
- Haggard, Stephan – Beth A. Simmons [1987]: Theories of international regimes. *International Organization* Vol. 41, Nr. 3: pp. 491-517. URL: <http://nrs.harvard.edu/urn-3:HUL.InstRepos:3117934>. (Zugriff am 14.04.2014)
- Hastings, Justin V. [2009]: Geographies of State Failure and Sophistication in Maritime Piracy Hijackings. *Political Geography*, Vol. 28: pp. 213-223.
- Heads of States and Government [2013]: *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain*. URL: <http://pages.au.int/sites/default/files/Declaration%20of%20the%20Heads%20of%20State%20and%20Government%20on%20Maritime%20Safety%20and%20Security.pdf>. (Zugriff am 29.07.2014)
- Human Rights Watch [1999]: *The Price of Oil. Corporate Responsibility and Human Rights Violations in Nigeria's Oil Producing Communities*. URL: <http://www.hrw.org/legacy/reports/1999/nigeria>. (Zugriff am 08.04.2014)
- ICC IMB [2014]: *Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January-31 December 2013*. International Maritime Bureau, London.
- IMF [2013]: *World Economic Outlook Database, October 2013*. URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/02/weodata/index.aspx>. (Zugriff am 06.04.2014)
- IMO [2014a]: *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report – 2013*. International Maritime Organization. URL: http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208_Annual_2013.pdf. (Zugriff am 08.04.2014)
- IMO [2014b]: *Regional Information Sharing Centres*. URL: www.imo.org/OurWork/Security/WestAfrica/Pages/MTISC-Gulf-of-Guinea.aspx. (Zugriff am 27.07.2014)
- International Crisis Group [2012]: *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone*. Africa Report N°195 – 12 December 2012. URL: <http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone-english.pdf>. (Zugriff am 08.04.2014)
- International Hydrographic Organization [1953]: *Limits of Oceans and Seas*. Special Publication N° 23, 3. Ausgabe. Imp. Monégasque, Monte-Carlo. URL: http://www.iho-ohi.net/iho_pubs/standard/S-23/S23_1953.pdf. (Zugriff am 06.04.2014)
- Krivobok, Ruslan [2011]: *Russia Offers Help in Fighting Sea Piracy in Gulf of Guinea*. RIA Novosti, 20.10.2011. URL: <http://en.ria.ru/russia/20111020/167879240.html> (Zugriff am 13.06.2014)
- Kupferschmidt, Frank [2010]: *Multinationales militärisches Engagement*. In: Mair, Stefan (Hg.) [2010]: *Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und*

- ökonomischen Aspekten. SWP-Studie. Stiftung Wissenschaft und Politik, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Berlin, pp. 70-78.
- Loewen, Howard – Anja Bodenmüller [2010]: *Straße von Malakka*. In: Mair, Stefan (Hg.) [2010]: *Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten*. SWP-Studie. Stiftung Wissenschaft und Politik, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Berlin, pp. 46-53.
- Lucic, Alen [2012]: *Piraterie auf den Weltmeeren*. Diplomarbeit, Universität Wien.
- Luntumbue, Michel [2012]: *Le système de conflit du Golf de Guinée. Nigéria, Benin*. In: Gorée Institute [2012]: *Systèmes de conflits et enjeux sécuritaires en Afrique de l'ouest*. Gorée Institute, Dakar: pp. 181-224.
- Mair, Stefan (Hg.) [2010]: *Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten*. SWP-Studie. Stiftung Wissenschaft und Politik, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Berlin.
- Møller, Bjørn [2009]: *Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy*. DIIS Report, 2009:02. Danish Institute for International Studies, Kopenhagen. URL: <http://www.globalinitiative.net/download/piracy/subsaharan-africa/DIIS%20-%20PIRACY,%20MARITIME%20TERRORISM%20AND%20NAVAL%20STRATEGY.pdf>. (Zugriff am 29.09.2014)
- Murphy, Martin N. [2013]: Petro-Piracy: Oil and Troubled Waters. *Orbis*, Vol.57, Nr.3: pp.424-437. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0030438713000343>. (Zugriff am 09.04.2014)
- NSS [2002]: *The National Security Strategy of the United States of America*. URL: <https://www.hsdl.org/?collection&id=4> (Zugriff am 20.05.2014)
- NSS [2006]: *The National Security Strategy of the United States of America*. URL: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/nsc/nss/2006/> (Zugriff am 20.05.2014)
- NSS [2010]: *National Security Strategy*. URL : <https://www.hsdl.org/?collection&id=4> (Zugriff am 20.05.2014)
- Nincic, Donna [2008]: *State Failure and the Re-Emergence of Maritime Piracy*. California Maritime Academy, California State University, San Francisco. URL: http://citation.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php. (Zugriff am 06.04.2014)
- Nwanna, Dozie [2011]: *Piracy and Maritime Security in West Africa*. URL: <http://piracy-europe.com/resources/free-document-downloads>. (Zugriff am 20.02.2014)
- Obenaus, Andreas – Eugen Pfister – Birgit Tremml (Hg.) [2012]: *Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte*. In: Expansion – Interaktion – Akkulturation. Globalhistorische Skizzen, Band 21. Mandelbaum Verlag, Wien.
- Oceans Beyond Piracy [2014]: *The State of Maritime Piracy 2013*. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-Digital_0.pdf. (Zugriff am 29.09.2014)
- Onuoha, Freedom, C. [2012a]: Oil Piracy in the Gulf of Guinea. *Conflict Trends*, Nr. 4: pp. 28-35. URL: https://www.academia.edu/3349368/Oil_Piracy_in_the_Gulf_of_Guinea. (Zugriff am 29.09.2014)

- Onuoha, Freedom C. [2012b]: *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm*. Al Jazeera Centre for Studies. URL: <http://www.globalinitiative.net/download/piracy/subsaharan-africa/Al%20Jazeera%20-%20Piracy%20and%20Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea%20-%20Nigeria%20as%20a%20Microcosm.pdf>. (Zugriff am 12.03.2014)
- Petretto, Kerstin [2008]: *Weak States Off-Shore. Piracy in Modern Times*. East Africa Human Security Forum, Discussion Paper. Hanns Seidel Foundation, Kenya.
- Raidt, John – Kristen E. Smith [2010]: *Advancing U.S., African, and Global Interests: Security and Stability in the West Africa Maritime Domain*. The Michael S. Ansari Africa Center and the On The Horizon Project, Atlantic Council. URL: <http://www.atlanticcouncil.org/publications/reports/advancing-us-african-and-global-interests-security-and-stability-in-the-west-african-maritime-domain> (Zugriff am 20.05.2014)
- Rat der Europäischen Union [2009]: *Europäische Sicherheitsstrategie. Ein sicheres Europa in einer besseren Welt*. Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg. URL: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/QC7809568DEC.pdf. (Zugriff am 29.09.2014)
- Raymond, Catherine Zara [2010]: *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait. A Problem Solved?* In: Elleman, Bruce A. – Andrew Forbes – David Rosenberg (Hg.) [2010]: *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*. Naval War College Press, Newport, Rhode Island, pp. 112-120.
- Rosenmayer, Klaus [2012]: *Piraterie – Erscheinungsformen und Maßnahmen zur Bekämpfung eines weltumspannenden sicherheitspolitischen Problems*. Diplomarbeit, Universität Wien.
- Rudloff, Bettina – Anette Weber [2010]: *Somalia und der Golf von Aden*. In: Mair, Stefan (Hg.) [2010]: *Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten*. SWP-Studie. Stiftung Wissenschaft und Politik, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Berlin, pp. 36-45.
- Samotta, Iris [2012]: *Störungen antiker Verkehrswege: Kilikische Piraten im östlichen Mittelmeerraum*. In: Obenaus, Andreas – Eugen Pfister – Birgit Tremml (Hg.) [2012]: *Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte*. In: Expansion – Interaktion – Akkulturation. Globalhistorische Skizzen, Band 21. Mandelbaum Verlag, Wien: pp. 9-32.
- Schomburg, Wolfgang – Irene Suominen-Picht [2012]: Zur Notwendigkeit effektiver internationaler Strategien gegen Hochseepiraterie und für den Schutz der Menschenrechte auf hoher See. *Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft*, Vol. 124, Nr. 2: pp. 578-590. URL: <http://www.degruyter.com/view/j/zstw-2012-124-issue-2/zstw-2012-0025/zstw-2012-0025.xml>. (Zugriff am 16.02.2014)
- Stein, Arthur A. [1982]: Coordination and Collaboration: Regimes in an Anarchic World. *International Organization*, Vol. 36, Nr. 2: pp. 299-324. URL: http://www.grandstrategy.net/Publications/Articles/Articles/Coordination_and_Collaboration.pdf. (Zugriff am 15.04.2014)

- Tull, Denis M. [2010]: *Westafrika*. In: Mair, Stefan (Hg.) [2010]: *Piraterie und maritime Sicherheit. Fallstudien zu Afrika, Südostasien und Lateinamerika sowie Beiträge zu politischen, militärischen, rechtlichen und ökonomischen Aspekten*. SWP-Studie. Stiftung Wissenschaft und Politik, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit, Berlin, pp. 29-35.
- Ukeje, Charles – Wullson Mvomo Ela [2013]: *African Approaches to Maritime Security – the Gulf of Guinea*. Friedrich Ebert Stiftung, Abuja. URL: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>. (Zugriff am 21.05.2014)
- UNDP [2013]: *Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. United Nations Development Programme, New York. URL: http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/14/hdr2013_en_complete.pdf. (Zugriff am 06.04.2014)
- UNO [1982]: *Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen*. URL: <http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks/Grundlagen/SrUe.pdf>. (Zugriff am 07.05.2014)
- UNODC [2013]: *Transnational Organized Crime in West Africa. A Threat Assessment*. United Nations Office on Drugs and Crime. URL: http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_EN.pdf (Zugriff am 27.03.2014)
- UNSC [2011]: Resolution 2018 (2011). URL: <http://www.refworld.org/pdfid/4ec4ef142.pdf>. (Zugriff am 08.06.2014)
- UNSC [2012]: Resolution 2039 (2012). URL: <http://www.refworld.org/docid/4fbe210f2.html>. (Zugriff am 08.06.2014)
- UNSC [2012]: *Report of the United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*. URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/208/08/PDF/N1220808.pdf?OpenElement>. (Zugriff am 01.06.2014)
- Valencia, Mark J. [2000]: Regional Maritime Regime Building: Prospects in Northeast and Southeast Asia. *Ocean Development & International Law*, Vol. 31, Nr. 3: pp. 223-247. URL: http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/009083200413145?journalCode=uodl20#.VCmMY_1_ujU. (Zugriff am 29.09.2014)
- Vanguard [2014]: *ECOWAS Set to Implement Strategy on Maritime Security*. Vanguard, 26.05.2014. URL: www.vanguardngr.com/2014/05/ecowas-set-implement-strategy-maritime-security/ (Zugriff am 24.07.2014)
- Vircoulon, Thierry [2012]: *Pirates of the Guinean. How West Africa is Replacing Somalia as the New Pirate Lair*. Foreign Policy, 20.12.2012. URL: http://www.foreignpolicy.com/articles/2012/12/20/pirates_of_the_guinean. (Zugriff am 20.03.2014)
- Vrey, François [2009]: Bad order at Sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea. *African Security Review*, Vol. 18, Nr. 3: pp. 17-30. URL: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/10246029.2009.9627539#.UyBbOvI5N1M>. (Zugriff am 17.2.2014)

- Walker, Timothy [2013]: Maritime Security in West Africa. Aiming for Long-Term Solutions. *African Security Review*, Vol. 22, Nr 2: pp. 85-91. URL: <http://dx.doi.org/10.1080/10246029.2013.792552>. (Zugriff am 14.02.2014)
- Weidner, Björn [2012]: *Piraterie: Europa vor neuen Herausforderungen. Einfluss- und Bestimmungsfaktoren maritimer Sicherheit am Horn von Afrika und deren Auswirkungen*. Tectum Verlag, Marburg.
- Wesel, Reinhard [2012]: *Internationale Regime und Organisationen*. UVK Verlagsgesellschaft, Konstanz.
- Wombwell, James A. [2010]: *The Long War Against Piracy: Historical Trends*. Occasional Paper 32. Combat Studies Institute Press, US Army Combined Arms Center, Fort Leavenworth, Kansas.

Abstract (Deutsch)

Das Phänomen der Piraterie ist in Afrika nicht auf die Gewässer vor Somalia und den Golf von Aden beschränkt – Piraten sind seit den 1980-er Jahren auch vor Afrikas Westküste, im Golf von Guinea aktiv. Während die Piratenüberfälle anfangs durch kleinere Banden meistens nur auf in Häfen liegende Schiffe verübt worden waren, änderte sich dies jedoch mit der Intensivierung der Erdölförderung im Golf von Guinea ab den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts. Einige Piratengangs begannen sich auf das Ausrauben von Öltankern zu spezialisieren und konnten ihren Aktionsradius auf mehrere Anrainerstaaten des Golfs ausbreiten. Diese neuere Form der Piraterie im Golf von Guinea zog auch die Aufmerksamkeit von staatlichen Akteuren innerhalb und außerhalb der Region auf sich. Diesen wurde klar, dass die Piraterie im Golf von Guinea nur durch internationale Zusammenarbeit effektiv bekämpft werden kann.

Die vorliegende Arbeit ist der Untersuchung dieser Zusammenarbeit gewidmet. Der Fokus liegt zunächst auf den Interessen jener Akteure, die sich am Kampf gegen Piraterie im Golf von Guinea beteiligen können. Piraterie schädigt in erster Linie wirtschaftliche Interessen der Anrainerstaaten aber auch die Interessen ihrer wichtigen Handelspartner von außerhalb der Region. Aus den unterschiedlichen Möglichkeiten, in den von der Piraterie betroffenen Gewässern einzugreifen, und den unterschiedlichen Kapazitäten der Anrainerstaaten und der extraregionalen Großmächte ergibt sich eine Rollenverteilung zwischen den beiden großen Akteursgruppen, in der die Anrainerstaaten die Hauptverantwortung in der Bekämpfung der Piraterie in ihren Gewässern übernehmen, ihren extraregionalen Partnern aber eine wichtige unterstützende Rolle zukommt. Die Strukturen, Regeln und Inhalte dieser Kooperation sind noch in Entwicklung, es lässt sich allerdings schon feststellen, dass der Fokus der internationalen Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Guinea auf einer verbesserten Überwachung der betroffenen Seegebiete und einem intensiveren Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren liegen wird.

Abstract (English)

In Africa, maritime piracy is not restricted to the waters off Somalia and the Gulf of Aden. In fact, pirates have been active in the Gulf of Guinea on Africa's west coast since the 1980s. In the last decades of the 20th century pirate attacks occurred mostly in ports, the perpetrators being small groups of loosely organized thieves. The nature and scope of piracy in the Gulf of Guinea changed, however, during the first decade of the 21st century with the discovery of vast oil and gas deposits offshore, when some pirate gangs started to specialize in the theft of oil and petroleum products. Their attacks became more sophisticated, including vessel hijackings, and affecting larger areas, transgressing maritime borders of several coastal states in the Gulf of Guinea. As a result, West African piracy gained the attention of political leaders from the region and beyond. It became clear that solving the problem effectively would require international co-operation.

This thesis attempts to analyze international co-operation aimed at fighting piracy in the Gulf of Guinea. Firstly, we focus on the shared interests of actors concerned by West African piracy. Piracy threatens mainly economic interests of coastal states and their main extra-regional trading partners. Given the different possibilities to intervene in the maritime area affected by piracy and the differences in capacity between coastal states and extra-regional powers, these two groups of state actors are bound to play different roles in the fight against piracy in the Gulf of Guinea. While coastal states will bear the main responsibility, their partners from beyond the region will play supporting roles. Secondly, we examine the structure, rules and contents of this co-operation. These are not yet fully fleshed out; it is already evident, however, that the co-operation will focus on strengthening maritime domain awareness and a better exchange of information between participating states.

Lebenslauf

Zur Person:

Name: Julia Németh
Geburtsdatum: 05.03.1989
Geburtsort: St. Pölten, Österreich

Ausbildung:

ab 2011: Masterstudium Politikwissenschaft an der Universität Wien
Schwerpunkte: Internationale Politik und Osteuropastudien
Auslandssemester in St-Denis-de-la-Réunion, la Réunion,
Frankreich im Wintersemester 2012
ab 2011: Bachelorstudium Slawistik-Russisch an der Universität Wien
2008-2011: Bachelorstudium Internationale Studien an der Universität
Corvinus Budapest
Schwerpunkt: Europastudien
2007-2008: Vorbereitung auf das Studium in Ungarn
Balassi Institut, Budapest
1999-2007: Bundesgymnasium 18 Kloostergasse, Wien
AHS-Matura

Berufliche Erfahrung:

Mai-Juni 2011: Volontariat bei der Botschaft der Republik Österreich in
Budapest
April 2011: Praktikum in der Rechtsanwaltskanzlei Simonfay and Partner,
Budapest

Sprachkenntnisse:

Ungarisch: Muttersprache
Deutsch: muttersprachliches Niveau
Englisch: verhandlungssicher
Französisch: fließend
Russisch: Grundkenntnisse