

Shortland, Anja

Article

Piraterie in Somalia: ein gutes Geschäft für Viele

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Shortland, Anja (2010) : Piraterie in Somalia: ein gutes Geschäft für Viele, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 77, Iss. 29, pp. 2-6

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151987>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Piraterie in Somalia: Ein gutes Geschäft für Viele

Anja Shortland
ashortland@diw.de

Die Piraterie am Horn von Afrika hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen: 217 Schiffe berichteten 2009, von somalischen Piraten angegriffen worden zu sein. Obwohl damit weniger als ein Prozent aller Schiffe, die den Golf von Aden 2009 durchquerten, angegriffen wurde, sorgt somalische Piraterie für erhebliche wirtschaftliche Kosten und Störungen. Einige Schiffe meiden inzwischen routinemäßig die Region, und die geschätzten zusätzlichen Kosten für Seetransportversicherungen wurden für 2009 auf etwa 400 Millionen US-Dollar geschätzt. Internationale Seestreitkräfte, die seit August 2008 im Golf von Aden präsent sind, sollen die Lieferung von Lebensmittelhilfen an notleidende Somalier sicherstellen, den Schiffsverkehr im Golf von Aden schützen und die Bedrohung der Seefahrt durch Piraten in der Region eindämmen. Die Präsenz der Marine hat zwar einen explosionsartigen Anstieg der Piraterie im Golf von Aden verhindert, sie scheint aber keinen nachhaltig abschreckenden Effekt gehabt zu haben. Die privaten Schifffahrtsunternehmen kooperieren zu wenig mit der Marine, und das Risiko der Piraten, bei Begegnungen mit der Marine verletzt oder verhaftet und vor Gericht gestellt zu werden, ist relativ gering.

Eine starke Zentralregierung, die in Somalia für Recht und Ordnung sorgt, ist nicht in Sicht, und eine Verbesserung der lokalen politischen Stabilität und Sicherheit würde den Piraten eher nutzen als schaden. Der vielversprechendste Weg zu einer Lösung des Problems von der Landseite aus wäre die Einrichtung und Finanzierung einer somalischen Küstenwache. Dies würde nicht nur ehemaligen Piraten eine alternative Beschäftigung, sondern somalischen Fischern auch neue Chancen bieten.

In der vorliegenden Studie untersuchen wir anhand eines statistischen Modells, ergänzt durch Interviews mit Experten, inwieweit Marineeinsätze gegen die Piraterie vor der Küste Somalias erfolgreich sind.¹ Dazu haben wir die Daten über monatliche Angriffe vom Januar 2002 bis Juni 2009 analysiert. Darüber hinaus untersuchen wir, welche Rolle das Fehlen einer starken Zentralregierung in Somalia für die Piraterie spielt, und welche Effekte eine Stärkung der lokalen politischen Stabilität und Sicherheit hätte. Daraus ergeben sich Hinweise auf einen realistischen Weg zur Eindämmung der Piraterie in Somalia.

Die Profitabilität der Angriffe ist stark gestiegen

Ein gewisses Maß an Piraterie gibt es im Golf von Aden und im Somalischen Becken schon seit vielen Jahren. Anfangs ging es bei den Angriffen vor allem um Diebstahl oder Erpressung. Sie richteten sich vor allem gegen ausländische Trawler, die illegal vor der somalischen Küste fischten und damit die Küstenbewohner ihrer Lebensgrundlage beraubten. Die Piraten verwendeten kleine, offene Boote (Skiffs) und einfache Waffen und waren daher in ihren Aktionen eingeschränkt. Der Zusammenbruch der politischen und zivilen Ordnung in Somalia sowie das Fehlen einer Strafverfolgung in den Küstenregionen bedeutete, dass Piraten die Profitabilität ihrer Aktivitäten enorm steigern konnten, indem sie Schiffe entführten und Lösegeld erpressten. Die Angriffe nahmen an Häufigkeit und Dreistigkeit zu (Abbildung 1). Daten des International Maritime Bureau (IMB) verzeichnen 47 Angriffe von somalischen Piraten für 2005, einen Anstieg auf 111 im Jahr 2008 und 217 Angriffe 2009. Die Art der Vorfälle reicht von der Entführung kleinerer Yachten und Fischereifahrzeuge bis hin zu

¹ Percy, S., Shortland, A.: The Business of Piracy in Somalia. DIW Discussion Paper Nr. 1033, Berlin 2010.

Angriffen auf wertvolle Frachtschiffe und Tanker. In einem Land, wo das Pro-Kopf-Einkommen weniger als 300 US-Dollar pro Jahr beträgt, ist Piraterie ein attraktives Geschäft für arbeitslose junge Männer: Der geschätzte Gewinn für einen erfolgreichen Piraten liegt in der Größenordnung von 10 000 bis 15 000 US-Dollar pro Entführung. Profite aus der Piraterie werden in technologische Verbesserungen investiert wie etwa schnelle Außenbordmotoren, bessere Telekommunikation, Automatikwaffen und Panzerabwehrraketen. Eine weitere Innovation ist die Verwendung von Mutterschiffen, von denen aus die kleinen Skiffs gestartet werden, die immer noch für Angriffe verwendet werden. Als Mutterschiffe dienen vor allem gekaperte Fischereifahrzeuge und Tauchboote, die benutzt werden, bis ihre Tanks leer sind oder die Sicherheitskräfte auf das Mutterschiff aufmerksam werden. Die Verwendung von Mutterschiffen hat den Aktionsradius somalischer Piraten weit über die Küstengewässer hinaus erweitert und Saisonschwankungen in der Piraterie reduziert.

Wegen einer fehlenden Infrastruktur in Somalia können die Piraten Fracht oder Schiffe nicht direkt stehlen: Die gekaperten Schiffe bleiben meist einige Meilen vor der Küste vor Anker. Die Verhandlungen über Lösegeld werden vor allem in Hinblick auf die Geiseln geführt, das heißt, es geht vor allem um die sichere Rückkehr der Besatzung. Die Lösegelder sind unaufhaltsam gestiegen: Durch wiederholte Verhandlungen finden die somalischen Piraten heraus, was den Schiffseignern ein Menschenleben wert ist. Während sich die Lösegeldsummen anfangs im Bereich von Hunderttausenden von US-Dollar bewegten, deuten aktuelle Zahlen darauf hin, dass die Beträge auf ein bis fünf Millionen US-Dollar gestiegen sind. Doch dies ist immer noch nur ein Bruchteil des Werts von Fracht, Schiff und Besatzung.² Da sich die Verhandlungen auf das Wohlergehen der Besatzung konzentrieren, tendieren die Piraten dazu, gefügte Geiseln möglichst gut zu behandeln, soweit dies unter den schwierigen Bedingungen in Somalia möglich ist.

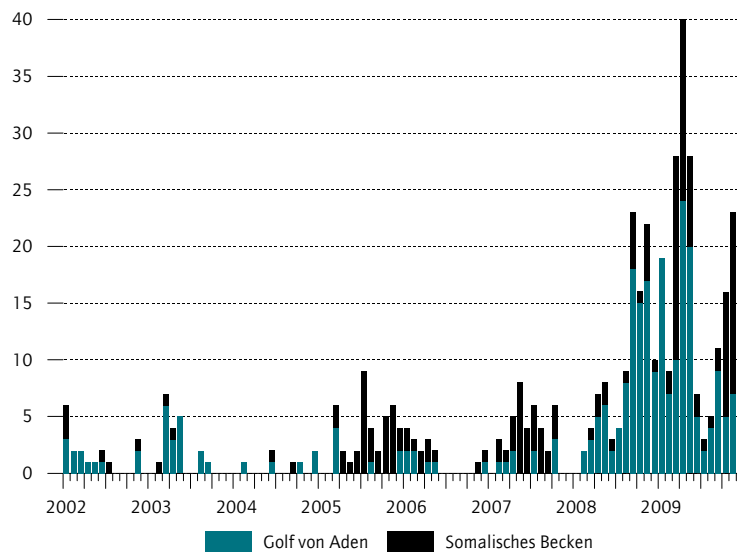
Aktionsmöglichkeiten der Marine begrenzt

Sicherheitspatrouillen der Marine gibt es im Golf von Aden und vor der Küste von Somalia seit August 2008. Hierzu gehören Schiffe im Rahmen der Operation *Atalanta* der Europäischen Union, die *Operation Allied Protector* und *Operation Allied Provider* der NATO sowie die *Combined Task Force 150* unter Führung der USA und einzelne Schlachtschiffe weiterer Staaten.

² Der Wert der Fracht des Öltankers *Sirius Star*, der im November 2009 gekapert wurde, wurde auf etwa 100 Millionen US-Dollar geschätzt, während das Lösegeld drei Millionen US-Dollar betrug.

Abbildung 1

Pirateriefälle vor der Küste Somalias



Quelle: International Maritime Bureau.

DIW Berlin 2010

Die Zahl der Piratenüberfälle hat stark zugenommen. Allein im April 2009 waren es 40.

Die Bemühungen konzentrieren sich dabei besonders auf die Schiffsroute durch den Golf von Aden, die jährlich von etwa 30 000 Schiffen benutzt wird. Die Seestreitkräfte stellen eine Reihe von Dienstleistungen für den kommerziellen Schiffsverkehr zur Verfügung. Zum einen beraten sie – basierend auf einer detaillierten Analyse bisheriger Angriffe – über Sicherheitsvorkehrungen, zum Beispiel bezüglich Geschwindigkeit und Fahrtroute, Ausweichmaßnahmen und Absicherung von Decks. Zweitens werden Schiffe dazu angehalten, ihre Durchquerung des Golfs von Aden bei den Seestreitkräften zu melden und in einem vorgegebenen Transitkorridor zu fahren, wo die Seestreitkräfte ein entsprechendes Schutzsystem eingerichtet haben. Und schließlich können Schiffe, die angegriffen werden, um Hilfe von den Seestreitkräften bitten. Allerdings ist dies keine Garantie dafür, dass die Hilfe auch rechtzeitig eintrifft, um die Piraten am Entern zu hindern, denn die Marineschiffe sind weit voneinander entfernt stationiert, um mit den begrenzten Ressourcen ein möglichst großes Gebiet abzudecken. Sobald die Piraten ein Schiff erfolgreich geentert haben, können die Seestreitkräfte nur eingreifen, falls sich die Besatzung an einem sicheren Platz an Bord verbirgt und das Schiff keine leicht entzündliche Fracht geladen hat. Befreiungsaktionen sind dementsprechend extrem selten. Darüber hinaus überprüfen Marinepatrouillen verdächtige Schiffe, konfiszieren Ausstattung und Boote der Piraten und nehmen Personen fest, die bei der Piraterie gefasst wurden. Allerdings sind die Beweisanforderungen für eine erfolgreiche Verurteilung hoch, sodass die

meisten mutmaßlichen Piraten sofort wieder freigelassen werden.³

Trotz einer Reihe von Resolutionen des UN-Sicherheitsrats, die den Einsatz von Gewalt gegen Piraten legitimieren, gibt es kaum Interesse an einer gewaltsamen Lösung des Piraterieproblems.⁴ Erstens will niemand die Besatzung und die – möglicherweise brennbare – Fracht der Schiffe bei einem Schusswechsel mit Piraten in Gefahr bringen. Die Lösegeldsummen betragen normalerweise nur einen Bruchteil des Werts der Fracht, und den Besatzungsmitgliedern wird im Allgemeinen von den Piraten nicht vorsätzlich Schaden zugefügt. Zweitens gibt es ernstzunehmende Bedenken hinsichtlich der Verletzung von Menschenrechten, denn immerhin sind Fischereifahrzeuge aus Somalia und dem Jemen legitimerweise im Golf von Aden unterwegs. Da Thunfisch sich gern in der Bugwelle von großen Schiffen sammelt, ist die Anwesenheit eines Skiffs im Schifffahrtsweg nicht unbedingt ein Beleg für eine beabsichtigte Kaperung. Die europäischen Seestreitkräfte sind daher verständlicherweise vorsichtig im Umgang mit verdächtigen Schiffen. Sie können gegen Piraten, die ihre Waffen über Bord werfen und behaupten sie würden fischen oder Handel treiben, wenig ausrichten.

Die Gewinne aus der Piraterie werden in die Expansion investiert

Der langfristige Erfolg des Marineeinsatzes ist angesichts des nur begrenzt abschreckenden Effekts der Präsenz der Marine und der hohen Erträge aus erfolgreicher Piraterie fraglich. Einerseits berichtet das IMB von 50 Angriffen zwischen Januar 2008 und Juni 2009, die nach dem Eintreffen von Marineschiffen und Hubschraubern abgebrochen wurden. Andererseits war die Abschreckung auch nicht perfekt, denn es gab in diesem Zeitraum 252 Angriffe (144 davon von Januar bis Juni 2009); 72 dieser 252 Versuche endeten mit einer erfolgreichen Kaperung.

Unser statistisches Modell der monatlichen Anzahl von Piratenangriffen im Golf von Aden zwischen Januar 2002 und Juni 2009 zeigt, dass die Hauptdeterminanten der Anzahl der Piratenangriffe in einem bestimmten Monat die Anzahl der Angriffe der vorherigen Periode sowie die erfolgreichen Kaperungen in der Vergangenheit sind. Piraterie funktio-

niert demnach wie ein erfolgreiches Unternehmen: Existierende Ausstattung und geeignete Mitarbeiter bleiben im Geschäft und Gewinne werden zur Expansion reinvestiert.

Der Abschreckungseffekt der Marine-Operationen im Golf von Aden ist gering

Die Erfolgsquote der Piraten im Golf von Aden ist deutlich gesunken, seit Marineschiffe die Piraten von ihren Zielen vertreiben, ihnen den Zugriff auf Ressourcen zur Reinvestition verwehren und vorhandene Ausstattung zerstören (Abbildung 2). Dadurch haben die Seestreitkräfte verhindert, dass die Zahl der Piratenüberfälle im Golf von Aden 2009 explosionsartig zunahm. Allerdings zeigt das Modell keinen zusätzlichen Rückgang der Angriffe und keine deutliche Veränderung der Zahl unterbundener Angriffe. Es gibt damit keine Belege dafür, dass die Seestreitkräfte eine signifikante Abschreckung für die somalischen Piraten darstellen.⁵ Schiffe werden trotz der Präsenz der Patrouillen weiterhin im Golf von Aden angegriffen.

Marinekommandeure betonen, dass die meisten der Schiffe, die erfolgreich gekapert wurden, die Empfehlungen der internationalen Marinemissionen ignoriert hätten. Bei besserer Kooperation der Schifffahrtsunternehmen könnten die Seestreitkräfte die Piraterie im Golf von Aden weiter reduzieren oder sogar ganz eliminieren. Als erstes müsste sich der Schiffsverkehr an die Richtlinien in Bezug auf Transitrouten und Zeiten halten. Der zweite wichtige Aspekt ist, dass die Besatzungen das Kapern des Schiffes verhindern, um der Marineunterstützung die Zeit zu verschaffen, zum Ort des Geschehens zu gelangen. Und drittens muss sich die Besatzung bei einer erfolgreichen Kaperung an einem sicheren Ort verschanzen, bis Rettung eintrifft.

Es gibt allerdings bei diesen Anforderungen an den privaten Sektor eine Reihe von Problemen: Erstens ignorieren einige Schiffseigner angesichts der geringen Wahrscheinlichkeit eines Angriffs weiterhin die Sicherheitsratschläge, zum Beispiel um Zeit oder Treibstoff zu sparen. Zweitens tendieren Kapitäne und Besatzungen im Falle eines Angriffs eher zu Deeskalation als zu Provokation: Bei einer erfolgreichen Kaperung werden kooperative Besatzungen im Allgemeinen besser behandelt als solche, die Widerstand geleistet haben. Besonders Besatzungen, die nur kurzfristige Verträge haben und schlecht bezahlt werden, dürften nur selten die Loyalität aufbringen,

³ Da ein kurzer Gefängnisaufenthalt mit nachfolgendem Asyl in einem westlichen Land eher als zusätzlicher Ansporn denn als Abschreckung für die Piraten gilt, haben die Seestreitkräfte Piraten an Kenia übergeben, um sie dort vor Gericht zu stellen. Kenia hat die entsprechende Vereinbarung allerdings am 1. April 2010 aufgekündigt.

⁴ Treves, T.: Piracy, Laws of the Sea and Use of Force: Development off the Coast of Somalia. The European Journal of International Law, 20(2), 2009, 399–414.

⁵ Insoweit dass der Transitkorridor einen Abschreckungseffekt hat, scheint dieser durch die Steigerung der Effizienz der Piraten aufgewogen zu sein. Denn diese müssen nun nicht mehr den gesamten Golf von Aden nach geeigneten Zielen absuchen, sondern warten einfach in der Nähe des Transitkorridors, bis ein ungeschütztes Schiff auftaucht.

ihr Leben für das Schiff zu riskieren. Drittens hat die Versicherungsbranche ein Interesse am Fortbestehen der Piraterie. Versicherer verlangen von den Schifffahrtsunternehmen nicht, dass sie sich an die Richtlinien der Marine halten, denn das Ende der Piraterie in Somalia würde eine wichtige Einnahmequelle beschneiden.

Die Angriffe verlagern sich auf weniger gut geschützte Ziele

Selbst wenn der Golf von Aden gesichert werden könnte, würde dies wahrscheinlich nur dazu führen, dass stattdessen die Piraterie auf offener See zunehmen würde. Das statistische Modell der Anzahl von Piratenangriffen im Somalischen Becken zeigt einen großen Anstieg der Piraterie auf offener See nach der Einführung des Transitkorridors. Dies entspricht den klassischen Ergebnissen der Forschung zu Anti-Terror-Maßnahmen, die zeigen, dass die Sicherung bestimmter Einrichtungen dazu führt, dass sich die Terroristen andere, weniger gut geschützte Ziele suchen.

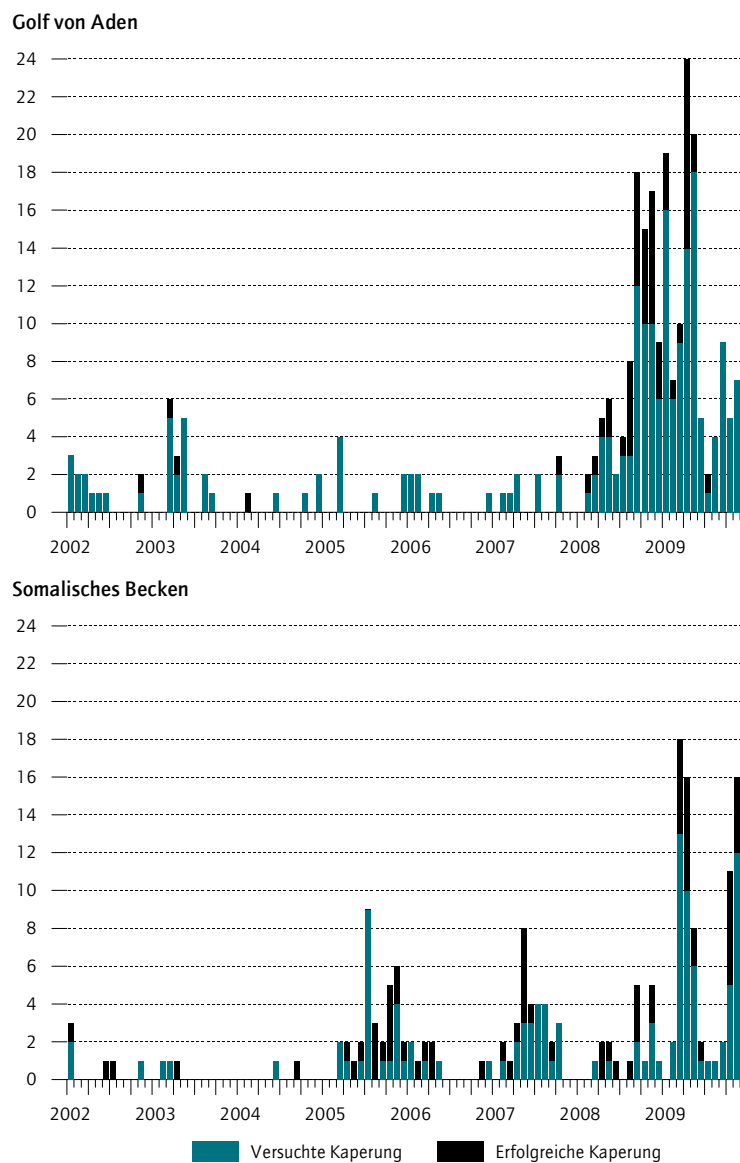
Außerdem nimmt die Aktionsreichweite der Angriffe zu: Im Jahr 2008 ging man noch davon aus, dass Schiffe sicher seien, sofern sie sich 500 nautische Meilen (rund 930 Kilometer) von der somalischen Küste entfernt aufhalten. Allerdings gab es 2010 bereits Angriffe auf Schiffe, die bis zu 1100 nautische Meilen von Somalia entfernt waren. Es stehen einfach nicht genug Ressourcen zur Verfügung, um das riesige Gebiet offener See zu sichern, in dem somalische Piraten operieren können. Daher ist (ganz abgesehen von den Kosten für den Schutz durch Seestreitkräfte) seebasierten Konzepten zur Lösung des Piraterieproblems eine klare Grenze gesetzt.

Eine Lösung ist nur an Land zu finden

Die eigentliche Ursache für die Piraterie liegt letztlich an Land: Nur in Ländern, in denen der Staat nicht willig oder nicht in der Lage ist, das Pirateriegeschäft zu unterbinden, ist es möglich, Schiffe und Besatzungen über mehrere Monate hinweg festzuhalten, bis Verhandlungen abgeschlossen und Lösegeld gezahlt wurde. Eine starke Zentralregierung, die in Somalia für Recht und Ordnung sorgt, wäre demnach die beste Lösung für das Piraterieproblem. Allerdings hat sich die Etablierung einer stabilen Regierung in Mogadischu seit Ende des Bürgerkriegs in den 90er Jahren als unmögliches Unterfangen für die internationale Gemeinschaft erwiesen. In Verhandlungen über die Zusammensetzung von Interimsregierungen geht es ausschließlich um die Machtverteilung zwischen den verschiedenen Stämmen. Stämme oder regionale Kräfte, die sich benachteiligt oder übergangen fühlen, stellen unverzüglich mit Waffengewalt die Legitimität jeglicher Vereinbarungen

Abbildung 2

Versuchte und erfolgreiche Piratenüberfälle vor Somalias Küste



Quelle: International Maritime Bureau.

DIW Berlin 2010

Die versuchten Kaperungen sind deutlich häufiger als die erfolgreichen. Sie haben sich vom Golf von Aden in das Somalische Becken verlagert.

in Frage.⁶ Im Westen ist die Neigung gering, nach Ende der US- und UN-Missionen 1994 und 1995 eine militärische Intervention zu starten. Was sind daher die Optionen, um die Stabilität und Regierungsfähigkeit in diesen Regionen zu stärken?

Klar ist, dass regionale Eliten (basierend auf Allianzen aus Unternehmen, die von Somaliern im Ausland

⁶ Menkhaus, K.: The Crisis in Somalia: Tragedy in Five Acts. African Affairs 106/204, 2007, 357–390.

finanziert werden, Moscheen und Stammesältesten) finanziell von der Piraterie profitieren und sich wahrscheinlich der Beendigung dieses lukrativen Geschäfts widersetzen würden. Interessanterweise zeigt unser statistisches Modell auch, dass Piraten von Verbesserungen der lokalen politischen Stabilität und Vertragssicherheit profitieren. Denn letztlich ist Piraterie nichts weiter als ein Geschäft. Und die Fähigkeit der Piraten, ihre Geiseln vor konkurrierenden Gruppen zu schützen und in guter körperlicher Verfassung zu halten, nimmt mit der Sicherheit in der jeweiligen Region zu. Ein weiteres Problem ist, dass derzeit radikale Islamisten die besten Chancen hätten, eine stabile Regierung in Somalia zu bilden. Dies ist für die internationale Gemeinschaft nicht attraktiv und würde das Piraterieproblem vielleicht auch nicht lösen. Während die radikale islamistische Gruppe *al-Shabab* die Piraterie nach dem Recht der *Sharia* verbietet und auch die kurzlebige islamistische Regierung der UIC im Jahr 2006 dagegen vorging, gibt es jetzt Hinweise darauf, dass die Moscheen in den Piratengebieten an den Profiten der Piraten beteiligt sind. Daher ist es zumindest möglich, dass eine islamistische Regierung Piraterie tolerieren, wenn nicht gar unterstützen würde.

Der vielversprechendste und realistischste Weg zu einer Lösung des Problems von der Landseite aus besteht daher darin, mit lokalen Eliten die Etablierung einer effektiven somalischen Küstenwache zu vereinbaren. Dies würde zum einen jungen Männern aus den Küstenorten, wo gut bezahlte Arbeitsplätze selten sind, eine Einkommensmöglichkeit bieten. Zweitens würde dies die somalischen Fischereirechte gegenüber den internationalen Fischfangflotten schützen und so die Legitimität der Piraterie in den Augen der somalischen Bevölkerung verringern. Drittens hätte eine somalische Küstenwache den Vorteil, dass sie besser zwischen Fischern und Piraten unterscheiden könnte und deshalb das Risiko für potentielle Piraten erhöhen würde. Es gibt allerdings zwei Probleme, die gelöst werden müssen, ehe ein solches Konzept umgesetzt werden könnte: Erstens müsste die internationale Gemeinschaft eine solche Küstenwache finanzieren, um deren dauerhafte Loyalität sicherzustellen. Den Somalis einfach schnelle Schiffe und Waffen

zur Verfügung zu stellen und sie in deren Gebrauch zu schulen, könnte sich sonst als kontraproduktiv herausstellen. Zweitens muss das Problem lokaler Korruption angegangen werden, um sicherzustellen, dass die Gehälter für die Küstenwache tatsächlich ausbezahlt werden und dass festgenommene Piraten ordnungsgemäß inhaftiert und vor Gericht gestellt werden.

Fazit

Die internationalen Seestreitkräfte sind insofern erfolgreich, als sie die Piraterie im Golf von Aden auf einem gerade noch tolerierbaren Niveau halten. Kalkulierter Einsatz von Gewalt hat zu einem Gleichgewichtszustand geführt, wo Piraterie mit geringem Schaden für Fracht und Menschenleben betrieben wird. Keiner der Beteiligten hat derzeit ein Interesse daran, von diesen Spielregeln abzuweichen und die Gewalt zu eskalieren.

Allerdings hat das Eingreifen der Seestreitkräfte nicht das zugrundeliegende Problem gelöst, dass erfolgreiche Piraterie ein enorm lukratives Geschäft ist. In Somalia gibt es kaum Möglichkeiten für junge Männer, eine andere derart einträgliche Beschäftigung zu finden. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen werden viele Piraten nicht davon abgeschreckt, ihr Glück trotz der Präsenz der Marine zu versuchen. Und diejenigen, die Angst vor Festnahme und Gerichtsverfahren haben, meiden einfach das gut gesicherte Gebiet des Golfs von Aden und suchen ihre Beute in größerer Entfernung.

Solange es keine stabile Regierung gibt, die in Somalia für Recht und Ordnung sorgt, scheint die Einrichtung und Finanzierung einer somalischen Küstenwache die kostengünstigste und vielversprechendste Lösung für das Piraterieproblem in Somalia zu sein. Dies würde nicht nur ehemaligen Piraten direkt eine einträgliche Beschäftigung, sondern auch somalischen Fischern neue Chancen bieten: In den Jahren der Pirateriebedrohung haben sich die Thunfischbestände vor der Küste Somalias nach jahrelanger Überfischung wieder erholt.

JEL Classification:
K42, O18, H76

Keywords:
Piracy,
Underdevelopment,
State infrastructure

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin
Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann
(Präsident)
Prof. Dr. Alexander Kritikos
(Vizepräsident)
Prof. Dr. Tilman Brück
Prof. Dr. Christian Dreger
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Dr. Kurt Geppert
Carel Mohn

Redaktion

Tobias Hanraths
PD Dr. Elke Holst
Susanne Marcus
Manfred Schmidt

Lektorat

Alexander Eickelpasch

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01 805–19 88 88, 14 Cent./min.
Reklamationen können nur innerhalb
von vier Wochen nach Erscheinen des
Wochenberichts angenommen werden;
danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,-
Einzelheft Euro 7,-
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer
und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende
ISSN 0012-1304
Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung
eines Belegexemplars an die Stabs-
abteilung Kommunikation des DIW
Berlin (Kundenservice@diw.de)
zulässig.

Gedruckt auf
100 Prozent Recyclingpapier.