

HILFE FÜR SOMALIA – DIE OPERATION ATALANTA

DEUTSCHE EINHEITEN UNTER EU-FÜHRUNG AM HORN VON AFRIKA

Andreas Uhl

Am 19. Dezember 2008 entschied der Deutsche Bundestag mit der bemerkenswerten Mehrheit von 87 Prozent für eine deutsche Teilnahme an der ersten Seeoperation der Europäischen Gemeinschaft, der European Naval Force (EU NAVFOR) »Atalanta« (jungfräuliche Jägerin der griech. Mythologie, aus dieser wählt die EU häufig Namen für ihre Projekte).

Rechtsgrundlagen

Das Bundestagsmandat basiert auf Rechtsgrundlage der »Gemeinsamen Aktion« der EU vom 10. November 2008, welche wiederum auf den UN-Resolutionen 1814, 1816 und 1836 fußt. Alle Erklärungen stellen den Schutz der Schiffe des Welternährungsprogramms in den Vordergrund. In Somalia sind aktuell ca. 3,5 Mio. Menschen vom Hungertod bedroht, die UN lindert diese Katastrophe durch Unterstützung aus dem World Food Programm. Nachdem mehrere Schiffe mit humanitären Hilfspgü-

tern von Piraten überfallen und geplündert worden waren, reagierte der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen mit den o.a. Resolutionen. Übereinstimmend beinhalten alle Resolutionen und Mandate drei Aufgaben:

- ▶ Schutz der Schiffe des Welternährungsprogramms
- ▶ Schutz anderer gefährdeter Schifffahrt
- ▶ Verhinderung / Ahndung von Akten der Piraterie und des bewaffneten Raubes zur See.

Was bringt Atalanta wirklich?

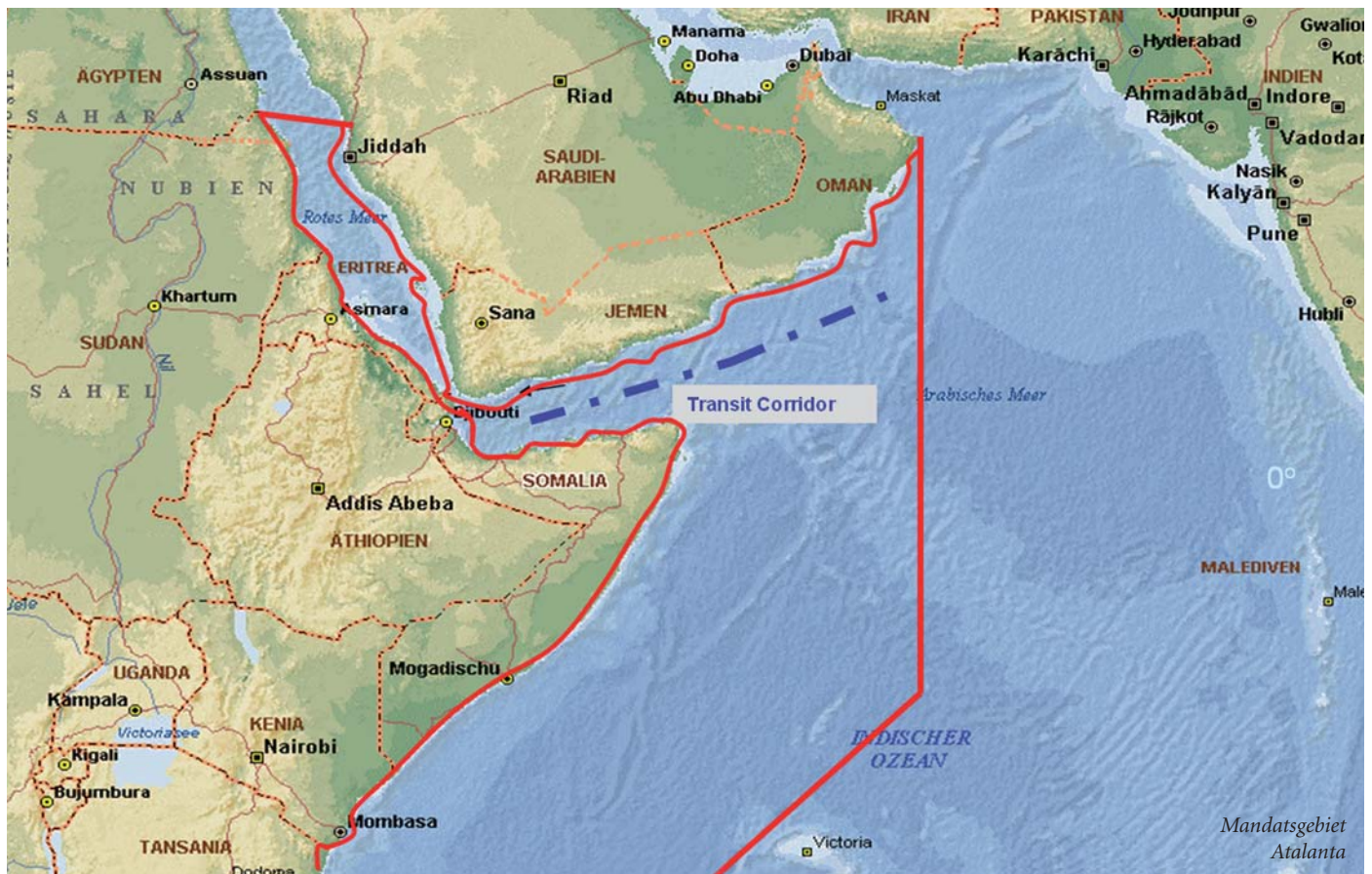
Diese Frage muss gleich eingangs beantwortet werden, zu viele Publikationen der jüngsten Vergangenheit gehen mit der EU allzu scharf ins Gericht.

Spätestens mit der Entführung des Supertankers SIRIUS STAR Mitte November des vergangenen Jahres war der Weltgemeinschaft klar, dass hier etwas passieren müsste. So operierten bereits im Dezember rund 20 Kriegsschiffe rund um das Horn von Afri-

ka, am 8. Dezember stieß die EU mit ihrer Operation Atalanta hinzu.

Kritiker rechnen nun vor, dass sich seitdem die Zahl der Piratenangriffe signifikant erhöht hat. Dies ist wahr! Verschwiegen wird aber meist, dass es sich um einen sprunghaften Anstieg der erfolglosen Überfälle handelt. Tatsächlich wurden im Dezember 2008 »nur« noch 2 Handelsschiffe entführt, im Januar 2009 waren es insgesamt 3 Handelsschiffe, die in die Hände der Piraten fielen. Die Statistik (siehe Tabelle S. 12) zeigt: Waren im Sommer 2008 die Piraten bei durchschnittlich 14 Angriffen in 6 Fällen erfolgreich, fiel die Erfolgsquote im Dezember 2008 und Januar 2009 steil ab: Im Januar kam es zu 17 Angriffen mit nur 3 erfolgreichen Entführungen.

Waren es seit Sommer 2008 fast ständig ca. 20 Schiffe, die entlang der somalischen Küste durch Piraten festgehalten wurden, so befanden sich Mitte Februar nur noch 8 Handelsschiffe in deren Gewalt. Die oben beschriebenen Bedingungen verhindern seit



einigen Wochen eine regelmäßige »Nachversorgung« mit neuen Geiseln.

Neue Taktiken bei den Piraten

Die hohe »Dichte« an Bewachern mit ihren Bordhubschraubern im Seegebiet zwingt die Piraten zum Umdenken. Sie müssen nun schneller an Bord der Handelsschiffe kommen, das Gewaltpotenzial zu Beginn der Angriffe ist deshalb bereits gestiegen, es wird früher und gezielter geschossen. Auch in der Masse gab es eine Veränderung: Statt mit 2 bis 3 Skiffs (8 bis 12 Meter lange offene Boote) fallen die Angreifer nun auch schon mal mit 5 bis 6 Skiffs über Handelsschiffe her. Ebenso wurden erstmals bis zu drei zeitlich koordinierte Angriffe in unterschiedlichen Bereichen des durch die United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) eingerichteten Transit Corridor im Golf von Aden registriert. Da diese neuen Taktiken wenig Erfolg zeigten, haben einige Gruppen ihre Tätigkeit in die jemenitischen Hoheitsgewässer hinein verlagert. Dort gilt das Mandat für die internationalen Einheiten nicht, ausländische Kriegsschiffe dürfen dort nicht operieren. In der Regel tauchen diese Übergriffe nicht in den Statistiken auf, weil die entführten Fahrzeuge nicht bei der International Maritime Organization (IMO) registriert sind oder weil gezielt Schmugglerschiffe auf dem jemenitischen »Heroin-Highway« betroffen sind.

Die Kommandostruktur

Die EU NAVFOR Operation Atalanta steht unter Führung des COM EUFOR Atalanta, RAdm (RN) Philipp Jones. Der Operationsplan hat keinen End-State formuliert, sondern ein End-Date bestimmt, welches ein Jahr nach Initial Operating Capability (IOC) liegt. Admiral Jones führt aus dem Operations Headquarter (OHQ)

in Northwood, wo ihm ein internationaler Stab von 95 Offizieren, Unteroffizieren und zivilen Mitarbeitern zur Verfügung steht. Dem OHQ nachgeordnet ist das Force Headquarter (FHQ) an Bord der griechischen Fregatte PSARA. COM EU NAVFOR Atalanta ist der griechische Commodore Antonius Papaioannio, der Stab seines FHQ »afloat« ist 18 Soldaten stark. Der Force Commander wird nach 4 Monaten wechseln. Von den Hellenen wechselt das Kommando im April an einen spanischen Kommandeur, dem folgt im August ein Niederländer. Dem FHQ unterstehen die seegehenden Einheiten der Operation ebenso wie der in Djibouti stationierte spanische Seefernaufklärer (Maritime Patrol Aircraft – MPA) und die ebenfalls dort aufgestellte FHQ Support Area (SA).

Nationale Führungsverantwortung für die Einheiten im Atalanta-Einsatz sowie für den Anteil der deutschen Soldaten in OHQ (6) und FHQ (2) hat der Befehlshaber des Einsatzführungskommandos der Bundeswehr in Potsdam, Generalleutnant K.H. Viereck.

Die Operationsarten

Der Operationsplan sieht 3 grundsätzliche Operationsarten vor:

- ▶ Baseline Ops
- ▶ Focussed Ops und
- ▶ Escort Ops

Escort Operations sind die im Zusammenhang mit den Schiffen des Welternährungsprogrammes (WEP) bevorzugte Variante. Dabei werden meist ein bis vier Handelsschiffe mit Hilfsgütern durch ein Kriegsschiff unmittelbar eskortiert. Als Variante können zusätzlich sogenannte Vessel Protection Detachments (VPD) auf Anforderung des Masters auf den zu schützenden Einheiten eingeschifft werden. Schiffe des WEP befahren 2 bis 3 Mal pro Monat die Strecken Mombasa – Mogadischu (3 bis

5 Tage) oder Djibouti – Bossassoo (2 bis 3 Tage). In Einzelfällen finden solche Transits auch durch das gesamte Operationsgebiet von Djibouti nach Mombasa (8 bis 10 Tage) statt.

Baseline Ops führen Einheiten im Rahmen ihres Transits ins Einsatzgebiet bzw. im Rahmen der Patrouille in einem bestimmten Seegebiet durch. Die Einheiten wirken durch ihre bloße Anwesenheit abschreckend auf Piraten – und beruhigend auf die das Seegebiet passierenden Handelsschiffe. Im Rahmen einer solchen Baseline Operation eilte Fregatte KARLSRUHE am 25. Dezember 2008 dem ägyptischen MV WADI AL ARAB zu Hilfe, entwaffnete die Angreifer und leistete medizinische Hilfe für ein angeschossenes Besatzungsmitglied des Handelsschiffes.

Gelegentlich werden Atalanta-Kriegsschiffe auch zu Focussed Ops eingesetzt. Hier werden sie gezielt auf ein Fahrzeug oder ein Gebiet angesetzt. Beispielsweise hatte Fregatte KARLSRUHE im Rahmen einer solchen Operation den Auftrag, die verschwundene und tagelang als mutmaßliches Piratenmutterschiff geführte MV ARENA aufzuklären. Nach 6 Stunden nächtlicher Beschattung stellte sich jedoch nach Tagesanbruch am 9. Januar 2009 heraus, dass dieses Fahrzeug mit 9 jemenitischen Soldaten an Bord selbst einen Escort-Auftrag hatte.

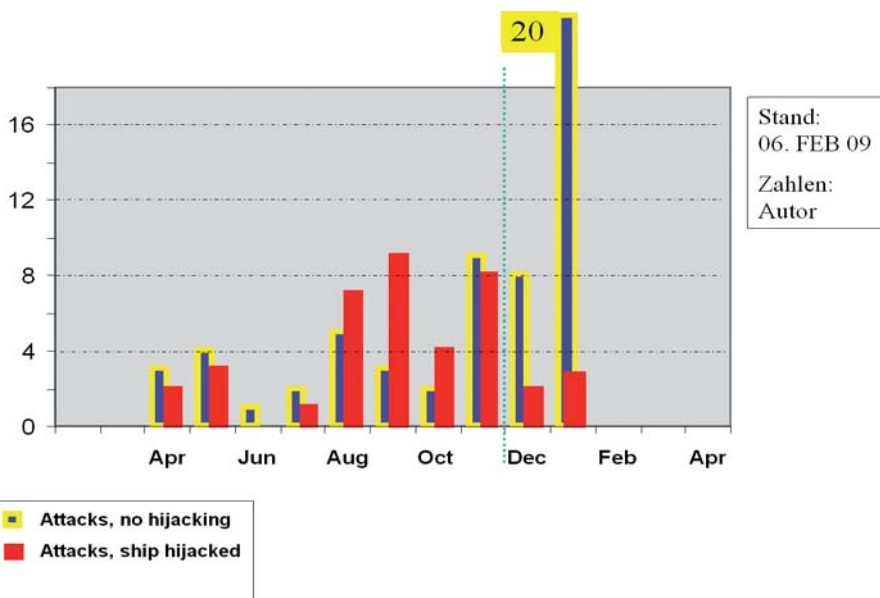
Deutsche Beteiligung

Deutschland hat sich in der Force Generation Conference dazu verpflichtet, für ein Jahr eine Fregatte mit 2 Bordhubschraubern und einem Vessel Protection Detachment (VPD) zu stellen. Das deutsche VPD ist ein 10-köpfiges Team von Marinesicherungskräften der Einsatzflottille 1, ergänzt um einen Rettungsassistenten.

Auf den Fregatten KARLSRUHE (19.12.08 bis 08.02.09 in Atalanta) und RHEINLAND-PFALZ (aktuell im Einsatz) wurden außerdem in Anpassung an die spezifischen Erfordernisse der Operation eingeschifft:

- ▶ Ein 10-köpfiges Boarding-Team (ebensofalls Einsatzflottille 1),
- ▶ Eine 4-köpfige Facharztgruppe (Anästhesist, Chirurg, Zahnarzt und Anästhesieassistent),
- ▶ Drei Feldjäger,
- ▶ Ein Offizier des militärischen Nachrichtenwesens,
- ▶ Ein Sprachmittler Arabisch,
- ▶ Ein Rechtsberater als juristischer Beistand des Kommandanten.

Selbstverständlich ist auch ein Militärgeistlicher an Bord. Die Ausschiffung von Teilen der Stammbesatzung war wegen der auf 224 Kojen begrenzten Unterbringungsmöglichkeit nicht zu vermeiden gewesen.



Fregatte KARLSRUHE
(Foto: Marine)



Das deutsche Mandat erlaubt die Entsendung von bis zu 1.400 Soldaten in die Operation Atalanta. Absicht dahinter ist, die Option auf Unterstellung anderer deutscher Einheiten im Seegebiet unter das robuste Mandat Atalanta offen zu halten. Unter nationaler Kontrolle – außerhalb der Operation Atalanta – dürften deutsche Einheiten lediglich Nothilfe i.S.d. Abs. 98 des Internationalen Seerechtsübereinkommens leisten.

Stärken und Schwächen der Operation

Das Mandat für die Operation Atalanta beinhaltet die bislang robustesten Einsatzregeln (Rules-of-Engagement / ROE) in der Geschichte internationaler Einsätze der Deutschen Marine. Bemerkenswert ist auch, dass Deutschland keine nationalen Einschränkungen der von der EU vorgeschlagenen ROE vorgenommen hat. Deutsche Kommandanten können – im Rahmen der delegierten Befugnisse – mit umfangreichen Gewaltmitteln gegen der Piraterie verdächtige Personen und Fahrzeuge vorgehen. Es reicht dabei bereits ein »hinreichender Verdacht« (unterhalb der Schwelle »Anfangsverdacht«), um Fahrzeuge anzuhalten, zu durchsuchen und gegebenenfalls zu beschlagnahmen.

Die deutschen Fregatten sind hierfür hervorragend ausgerüstet und vorbereitet. Zwei Bordhubschrauber, Boarding-Team und VPD gleichzeitig bietet keine andere EU-Nation im Seegebiet auf. Auch in Bezug auf die Fernmeldeausstattung und die Führungssysteme sind die 25 Jahre alten deutschen Fregatten – selbst mit all ihren Bandbreiten-bedingten Einschränkungen – dem Flaggschiff überlegen. Führungsfähigkeit war somit zu Beginn der Operation eine eher eingeschränkte Fähigkeit innerhalb des

Verbandes – Telefon, E-Mail und herkömmliche Fernschreiben bis Mitte Februar 2009 die Mittel der ersten Wahl. 3 Seefernaufklärer standen auf der Wunschliste des Operationsführers, gestellt hat am Ende nur Spanien eine. Die deutsche Fregatte hält mit ihrer Bordfacharztgruppe die höchste medizinische Fähigkeit im Verband vor, eine sogenannte »Unit Role 1+-Capability«, die für eine lebensrettende Erstversorgung von bis zu zwei Schwerstverletzten geeignet ist. Im Bedarfsfall sind geeignete Krankenhäuser (Role 3) in Mombasa / Kenia, Djibouti und Salalah / Oman verfügbar. Die im Vergleich zur Größe des Einsatzgebietes eingeschränkte Reichweite der fünf Bordhubschrauber im Verband stellt einen weiteren ggfs. beschränkenden Faktor dar, den die Kommandanten bedenken müssen, bevor sie Schiff und Besatzung einer bewaffnete Auseinandersetzung mit Piraten stellen.

Der britische COM EUFOR Atalanta brachte die Herausforderungen, vor welchen seine wenigen Einheiten stehen, auf den Punkt: »The Terror of Distance«. Das Operationsgebiet erstreckt sich in der Ausdehnung auf 2.500 x 500 Seemeilen, also 5 Seetage in Nord-Süd-Ausdehnung (bei Transit Geschwindigkeit 18 kn) und mehr als einen Seetag in Ost-West-Richtung. Dazu stehen ihm im Mittel 3 statt der geforderten 6 Fregatten und ein Seefernaufklärer zur Verfügung. Mit einer strengen 70:30-Regelung (See- zu Hafen- und Transittagen) optimiert RAdm Jones seine begrenzten Ressourcen. Durchschnittlich stehen die Fregatten 21 Tage in See, um dann meist für kurze Versorgungsaufenthalte von 2 bis 3 Tagen einen nahen Hafen – meist Djibouti, Mombasa/Kenia oder Salalah/Oman – anzulaufen. Auch der für Operationen in einem so weitläufigen Einsatzgebiet notwen-

dige Flottentanker wurde bislang von keiner Nation gestellt. Durchschnittlich einmal pro Woche werden die Einheiten ersatzweise in ihrem Einsatzgebiet durch einen Versorger des US NAVCENT/Bahrain mit Kraftstoff versorgt.

Militäreinsatz oder Polizeieinsatz?

Fehlende Abkommen zwischen der EU und den Anrainerstaaten über die Aufnahme und Behandlung festgesetzter Verdächtiger verhinderte zu Beginn der Operation in der Regel ein massenhaftes Festsetzen von aufgebracht Piraten bzw. der Piraterie verdächtigen Personen. Grundsätzlich ist die Strafverfolgung/Ahndung von Akten der Piraterie bzw. des bewaffneten Raubes zur See Sache der jeweiligen Nation, es gibt (noch) keinen EU- oder UN-Seegerichtshof oder Vergleichbares. Wie unterschiedlich die Verfahren sind, zeigen folgende Beispiele: Die unter Operation Enduring Freedom operierende französische JEANNE DE VIENNE hat am 3. Januar 09 neunzehn Piraten festgesetzt und schon 2 Tage später an das nord-somalische Puntland ausgeliefert, die dänische Fregatte ABSALON hatte fünf am selben Tag festgesetzte Piraten erst nach 5½ Wochen am 10. Februar von Bord geben können. Erst seit Februar gibt es ein Durchschleusungsabkommen der EU mit Djibouti, welches ein Festsetzen und Überführen zur weiteren Strafverfolgung nun erleichtert. Sollte ein deutscher Kommandant sich für eine Festsetzung aufgebracht Piraten entscheiden, ist das Verfahren wie folgt: Die eingeschifften Feldjäger sichern juristisch verwertbar Beweise, vernehmen unter Zuhilfenahme des Sprachmittlers Verdächtige und setzen die verdächtigen Personen fest. Spätestens nach dem Aufbringen eines Piratenbootes beginnt der quasi strafrechtlich relevante Teil der Operation mit der Beweissicherung. Es handelt sich aber bei der Festsetzung nicht um eine Festnahme nach deutschem Strafrecht, sondern eine völkerrechtlich abgedeckte Ingewahrsamnahme. Erst mit Übergabe an einen Bundespolizisten am Flughafen in Djibouti oder Hamburg beginnen tatsächlich strafrechtliche Fristen und Verfahren zu laufen.

(Anmerkung der Redaktion: siehe auch Rede des InspM anlässlich der HiTaTa auf Seite 3).

Die anderen Player in der Region

Bereits seit 2002 operiert die Task-Force 150 (TF150) als Coalition-of-the-Willing in der Region gegen den internationalen Terrorismus. Auch hier leistet Deutschland seinen Beitrag mit einer Fregatte, seit Mitte Januar stellt die Deutsche Marine den Com-

mander der Task-Force (CTF). Flottillenadmiral Brinkmann führt seitdem von Bord der Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN aus die Einheiten der TF 150. Auch Einheiten dieser Task-Force haben in der Vergangenheit bereits Piratenangriffe im Rahmen der völkerrechtlichen Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens abgewehrt.

Um gezielt gegen Piraten vorgehen zu können, wurde aus der Task-Force 150 (Enduring Freedom) die neue Task-Force 151 Counter-Piracy) unter US-amerikanischer Führung »ausgesteuert«. Sie wird seit Mitte Januar 2009 unter den o.a. UN-Resolutionen – ergänzt um die Resolution 1851 (Vorgehen gegen Piraten auch an Land in Somalia) – eingesetzt. Zwischen CTF 150, 151 und 465 (Atalanta) findet täglicher Lagedaustausch sowie Koordination der See- und Luftraumordnung statt.

Unter nationalem Kommando operieren ein Dutzend weitere Kriegsschiffe zum Schutz der Handelsschiffahrt und – mit unterschiedlichen Einsatzoptionen – auch mehr oder weniger gezielt gegen Piraten. Gewohnheitsgemäß operiert Frankreich mit Kriegsschiffen im Roten Meer und Indischen Ozean, geführt vom ALINDIEN an Bord eines französischen Flaggschiffes. Auch Saudi Arabien, Indien und Malaysia operieren mit je einer Fregatte zum Schutz der Handelsschiffahrt. Russland hat einen Zerstörer und einen Tanker entsandt. Bemerkenswert ist das Erscheinen eines chinesischen Verbandes, bestehend aus 2 Zerstörern und einem Versorgungsschiff Anfang Januar 2009. Zum ersten Mal seit vielen Jahrhunderten operieren chinesische Kriegsschiffe außerhalb der heimischen Interessensphäre. Auch mit diesen Einheiten tauscht der EU-Verband mehr oder weniger regelmäßig Informationen aus, mit den russischen Einheiten werden sogar bereits die Group Transits koordiniert.

Die wirtschaftliche Dimension

In der Presse wurde im Zusammenhang mit dem Mandat überwiegend von »Piratenjagd« geschrieben und gesprochen, der eigentliche Schwerpunkt der Operation, nämlich der Schutzauftrag für die Schiffe des Welternährungsprogramms häufig verschwiegen. Der öffentliche Druck – vor allem von den deutschen Reedern – ist groß, tatsächlich gegen die Piraterie im Golf von Aden vorzugehen. Deutsche Reeder betreiben die drittgrößte Handelsflotte der Welt, die vitale Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft von Im- und Export ist hinlänglich bekannt. Besatzungen von Handelsschiffen verweigern vor der Passage den Dienst, jene, die das nicht können, haben Angst.

Jede weitere Störung der Weltwirtschaft in der gegenwärtigen Wirtschaftskrise wirkt

sich u.U. direkt auf die Preise für den Endverbraucher aus. Der Golf von Aden und der Eingang zum Roten Meer sind Joke Points der Weltwirtschaft, von deren reibungsloser Nutzung die Weltwirtschaft – und der Endverbraucher über die Preise auf dem Weltmarkt – abhängig ist. Die Blockade des Suezkanals 1973 und die damit verbundene Ölkrise sind eindrucksvoller Beweis für die These, und die Globalisierung würde eine solche Situation heute – 36 Jahre später – weitaus dramatischer werden lassen.

Aber auch die deutsche Tourismusbranche ist betroffen: Jeden Monat passieren mehrere Tausend deutsche Urlauber auf Kreuzfahrtschiffen den Golf von Aden. Man stelle sich vor, eines dieser Schiffe mit Hunderten deutscher Urlauber an Bord geriete in die Hände der Piraten. Zwar gibt es für Somalia und die angrenzenden Gewässer eine Reisewarnung des Auswärtigen Amtes, der wirtschaftliche Druck aber lässt die Reiseveranstalter dies nur zu häufig ignorieren. Zumindest aber handeln jene Veranstalter und Reeder, die die Reisewarnungen ignorieren, ihre Gäste nicht entsprechend informieren und mit älteren, langsamen Schiffen operieren, grob fahrlässig. Die Möglichkeit, hier im Vorfeld durch deutsche Behörden tätig zu werden, scheidet in der Regel an der Flaggenfrage. Aktuell gibt es nur ein einziges Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge: die MS DEUTSCHLAND der Reederei Deilmann in Neustadt/Ostholstein. Sie wird Anfang März erneut den Golf von Aden passieren.

Atalanta: Hilfe auch für Reeder und Kapitäne

Das OHQ in Northwood führt für die EU das »Maritime Security Centre Horn of Africa« (MSCHOA). Diese Abteilung des OHQ betreibt die Web-Page www.mschoa.eu. Hier finden Reeder und Kapitäne Empfehlungen für das Verhalten im Seegebiet, die aktuelle Lage bis hin zu Sofortmeldungen über Angriffe. Schiffe können für die Passage registriert werden, sie erscheinen dann in der täglichen »Vulnerable Shipping List« an die Kriegsschiffe im Einsatzgebiet. Fast täglich werden durch die EU je eine Ost- und eine Westpassage in Begleitung eines Kriegsschiffes »Internationally Recommended Transit Corridor« (neue Bezeichnung seit Februar 09) angeboten. Auf der Web-Page können Kapitäne ihre Schiffe für solche »Group Transits« anmelden. Gefährdet sind insbesondere Schiffe mit niedrigem Freibord und geringen Geschwindigkeiten oder entsprechend wertvoller Ladung, wie die am 29. Januar 09 entführte MV LONGCHAMP. Sie war weder bei MSCHOA registriert noch Teil eines Group Transits.



Die strategische Dimension

Schon ist eine Zunahme des Verkehrs rund um Afrika, um das Kap der Guten Hoffnung, messbar. Die derzeit aufgrund der Weltwirtschaftskrise fallenden Frachtraten machen die 3 Wochen längere Passage zu einer vertretbaren Alternative, zumal auch die Versicherungsprämien für Schiffe und Ladungen, die den Golf von Aden passieren, wieder auf höchstes Niveau angestiegen sind. Daraus erwächst eine neue Gefahr: Die Wohlfahrt und damit die Stabilität Ägyptens ist in hohem Masse abhängig von den Einnahmen aus den Gebühren der Suez-Kanal-Passagen. Schon war die Kanalgesellschaft gezwungen, die Gebühren zu senken, um der Attraktivität der Alternative »Kap der Guten Hoffnung« entgegenzuwirken.

Lokale Herausforderung und Lösungsansatz

Von der Piraterie am Horn von Afrika und im Somalia-Becken ist nicht nur die internationale Wirtschaft betroffen. Jemenitische und somalische Fischer leben in der permanenten Angst, dass sie und ihre Boote zu Geiseln der Piraten werden. Die Piraten tarnten sich gerne als Fischer, um unauffällig



Aufgegriffene Piraten vor Somalia

(Foto: Marine)

im Seegebiet operieren zu können. Kommt es zu Kampfhandlungen, sind es oft die Geiseln, die zu Schaden kommen.

Seit 1991 gibt es in Somalia keine dauerhafte und umfassende Staatsgewalt mehr. Es herrscht Anarchie, lokale Strukturen sind nur von vorübergehender Dauer und dienen in der Regel der Wohlfahrt einzelner Clans. Die Masse der Bevölkerung leidet Not und Hunger und steht unter latenter Lebensgefahr. Somalia gehört zu den unsichersten Ländern der Welt.

Eine Intervention der internationalen Gemeinschaft Anfang des vergangenen Jahrzehntes scheiterte am hohen Blutzoll, welchen insbesondere US-amerikanische Truppen im Kampf gegen die Clans in Mogadischu zahlten. Zu Beginn des Jahres 1994 führte die Deutsche Marine ihre erste »Joint Operation« durch, als die Fregatten KÖLN und KARLSRUHE, der Versorger NIENBURG und Tanker SPESSART in der Operation »Southern Cross« mehr als 1.200 deutsche Soldaten aus Mogadischu evakuierten.

Somalia ist seit nunmehr fast zwei Jahrzehnten ein Land, welches geprägt ist von Bürgerkrieg, Terror, Kriminalität (Piraterie!) und humanitären Katastrophen. Das

Interesse der Internationalen Gemeinschaft an Somalia ist immer nur punktueller Natur. Nach dem Rückzug der Internationalen Gemeinschaft, die seit 1993 an der UNOSOM-Operation »Restore Hope« beteiligt waren, blieb das Land ab Mitte 1994 weitestgehend sich selbst überlassen. Erst nach »9-11« geriet es wieder in den Fokus globaler Sicherheitspolitik. Seit 2002 beteiligt sich auch die Deutsche Marine signifikant am Kampf gegen den Terror im Rahmen der US-amerikanisch geführten Operation Enduring Freedom. Es gilt, die Seeverbindungen des internationalen Terrorismus zwischen Somalia und der arabischen Halbinsel zu unterbrechen. Gerade im somalischen Vakuum staatlicher Gewalt gedieh der Terrorismus bis dahin ungehindert.

Äthiopische Truppen und die mit UN-Mandat versehenen Truppen der Afrikanischen Union konnten auch in jüngerer Vergangenheit keine dauerhafte Stabilität in Somalia bringen, bei Ersteren seien Zweifel zugelassen, ob dies überhaupt je in deren Interesse lag. Ansatzweise Stabilität und Sicherheit – für somalische Verhältnisse – herrschen in Somalia überall dort, wo die Islamic Courts mit der Scharia Einfluss ausüben. Zumindest empfindet ein Großteil der

Bevölkerung es so, da auch das strenge Regime der Fundamentalisten besser ist als das anarchistische Chaos der nur auf den eigenen Vorteil bedachten Clans. Die Rechtsprechung der Islamisten hatte in der Vergangenheit auch positiven Einfluss auf die Sicherheit der Seewege. Da Piraterie und Seeräuberei nach der Scharia mit dem Tode bestraft werden, kamen die Übergriffe auf die Seeschifffahrt während der Zeit islamitischer Herrschaft über die Küstengebiete Somalias zwischen 2006 und Herbst 2007 fast völlig zum Erliegen.

Das Problem der Piraterie ist jedoch nur ein kleiner Teil der Herausforderungen am Horn von Afrika. Es lässt sich dauerhaft auch nicht durch die gegenwärtigen Operationen auf See oder begrenzte Landoperationen im Sinne der UN-Resolution 1851 ausmerzen. Somalia braucht endlich eine funktionierende Staatsgewalt – ohne eine solche gibt es auf Dauer keine Sicherheit und Stabilität in der Region. Hier ist die Internationale Gemeinschaft gefragt, Somalia endlich aus dem Randbereich des Interesses in den Fokus zu rücken. Anderenfalls werden noch Generationen deutscher Marinesoldaten das Horn von Afrika besser kennen als die Kreidelfen von Rügen.

Fazit

Seit Beginn der Operation Atalanta ist die Zahl der erfolgreichen Piratenangriffe auf Handelsschiffe und Privatjachten im Golf von Aden deutlich erkennbar zurückgegangen. Wie viele Angriffe Atalanta-Kriegsschiffe durch ihre bloße Anwesenheit verhindert haben, kann naturgemäß nicht beziffert werden. Die Überwachung (Monitoring) der Handelsschifffahrt sowie die regelmäßigen Group Transits durch MSCHOA haben mutmaßlich ebenfalls zur Erhöhung der Sicherheit für die Seeschifffahrt im Golf von Aden beigetragen.

Aber auch unabhängig davon wird dem ersten maritimen Einsatz der EU am Ende Erfolg beschieden werden: Alle Schiffe des Welternährungsprogramms werden ihr Ziel erreicht haben und die Schifffahrt im Golf von Aden wird sicherer geworden sein im Vergleich zum Status quo ante. ⚓

**MarineForum
im Internet:**

www.marineforum.info