

Internationale maritime Zusammenarbeit im Golf von Aden

Autor(en): **Forster, Larissa**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **175 (2009)**

Heft 12

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-410>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Internationale maritime Zusammenarbeit im Golf von Aden

Piratenangriffe haben sich im Vergleich zum Vorjahr weltweit mehr als verdoppelt. Das International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre (IMB) in Kuala Lumpur verzeichnete 2009 einen Anstieg von 114 auf 280 Vorfälle in den ersten sechs Monaten. Für diese starke Zunahme verantwortlich sind in erster Linie die Übergriffe im Golf von Aden und vor der Küste Somalias.

Larissa Forster

Im Juni 2009 hat der Rat der Europäischen Union entschieden, das Mandat der Operation Atalanta mit vorgesehendem Enddatum 13. Dezember 2009 um ein Jahr zu verlängern. Diese erste gemeinsame maritime Mission der EU agiert aber nicht allein im Golf von Aden und vor der Küste Somalias, sondern ist Teil einer internationalen Anstrengung im Kampf gegen die Piraterie.

Internationale Zusammenarbeit

Die Bemühung, die Piratenübergriffe zu bekämpfen, führt zu einer beeindruckenden internationalen Solidarität. Speziell mandatierte Streitkräfte der EU, NATO und der Combined Maritime Forces (CMF) kooperieren in der Region und koordinieren ihre Einsätze. Die CMF stehen unter Kommando der fünften Flotte der USA und bestehen aus drei Dutzend Kriegsschiffen aus mehr als 20 Nationen, mehrheitlich Australien, Frankreich, Deutschland, Italien, Pakistan, Kanada, Dänemark, USA und Grossbritannien. Innerhalb der CMF sind die Aufgaben unter vier Combined Task Forces aufgeteilt. Die Combined Task Force 151 (CTF 151) wurde im Januar 2009 gebildet. Sie basiert auf Resolutionen des UNO Sicherheitsrates, wie auch Atalanta und die NATO Einsätze. Ziel aller Operationen ist der Schutz der Lebensmittellieferungen nach Somalia im Rahmen des UNO Welternährungsprogrammes (WFP) und die Vermeidung der Kaperung von Schiffen in der Region des Golfs von Aden, dem Arabischen und Roten Meer sowie dem Indischen Ozean. Ungefähr alle drei Monate übernimmt eine andere Nation das Kommando über die CTF 151. EU und NATO Truppen sind per se multina-

tionale militärische Formationen. Jeden Tag patrouillieren mehr als ein Dutzend Kriegsschiffe im Golf von Aden und vor der Küste Somalias. Nebst EU, NATO und CMF überwachen zusätzlich Schiffe anderer Nationen das Risikogebiet. Ende Juli hat Russland der NATO den Vorschlag unterbreitet, seine Einsätze mit denen der NATO zu koordinieren. Der Iran hat nach Übergriffen auf iranische Schiffe eigene Kriegsschiffe zum multinationalen Effort beigesteuert. Auch Kroatien und die Ukraine haben ihre Beteiligung an Atalanta zugesagt.

SHADE (SHared Awareness and DEconfliction)

Auf Initiative der CMF und EU finden einmal im Monat sogenannte SHADE Treffen statt, um die zahlreichen Akteure des Anti-Pirateninsatzes zusammenzubringen. Hochrangige Offiziere von CMF, EU, NATO, China, Russland, Indien und weiteren Nationen tauschen Informationen aus, teilen Erfahrungen und versuchen, die Einsätze besser zu koordinieren. Wie häufig bei einer internationalen Zusammenarbeit gibt es viel Potential

für Konflikte. Dies soll mit den SHADE Treffen nach Möglichkeit minimiert werden. Eine Absprache der Vorgehensweisen ist unerlässlich, um die Risikoregion effizient zu überwachen. Die Seestreitkräfte müssen ein riesiges Gebiet kontrollieren, allein der Golf von Aden ist über 900 Kilometer lang und 500 Kilometer breit.

Neue Herausforderungen

Piraterie ist kein neues Phänomen. Auch wenn eine Mehrheit der Vorfälle sich vor der Küste Somalias und im Golf von Aden ereignen, ist Piraterie ein weltweites Problem und betrifft auch Regionen wie Westafrika, Südamerika, den Indischen Ozean und das Südchinesische Meer. Neu ist die Zunahme von Anzahl und Intensität der Angriffe. Das IMB registrierte seit Januar 2009 Schwankungen zwischen 27 und 54 Übergriffen pro Monat. Während des Monsuns, der die Seefahrt und damit die Kaperung von Schiffen erschwert, gingen die Angriffe zurück. Experten gehen jedoch davon aus, dass dies nur vorübergehend war. Die Zahlen sind mit Vorsicht zu geniessen, da viele Vorfälle nicht gemeldet werden. Die Definition umfasst ausserdem nicht nur gekaperte Schiffe, sondern auch versuchte Angriffe auf Schiffe im Hafen, in freier Fahrt und auf hoher See. Die Präsenz mandatierte Streitkräfte scheint die Überfälle der Piraten zu erschweren und zwingt sie zu neuen Taktiken. Es kommen fast nur noch Feuerwaffen zum Einsatz, während früher Stichwaffen dominierten. Vermehrt finden Angriffe im südlichen Teil des Roten Meeres, vor den Küsten Kenias und Tansanias, um Madagaskar und vor der Ostküste des Oman statt. Jüngst führten die EU, NATO und CMF Gespräche mit den Seychellen, die sich ebenfalls in Reichweite der Piraten befinden. Neu





Britische und spanische Soldaten im Einsatz.

Bild: CMF, U.S. Navy

greifen die Piraten auch in der Nacht an und koordinieren ihre Überfälle besser. Eine Identifizierung ist oft schwierig, sobald eine Patrouille in Sichtweite ist, wird Beweismaterial über Bord geworfen. Als Basis dienen unauffällige Mutterschiffe, von denen aus kleine schnelle Boote losgeschickt werden. Durch die bessere Organisation können auch immer grössere Schiffe geentert werden. Der Begriff «Stepping Stone» Piraterie beschreibt die Entwicklung, die Kaperung von Schiffen anhand einer einfachen Beute zu erlernen (z. B. einer Yacht) und schrittweise grössere Schiffe in Angriff zu nehmen.

Internationale Verantwortung – Nationale Verantwortung?

Auch wenn viele Experten die Wirksamkeit von militärischen Anti-Piraten Einsätzen ohne Kombination mit intensiven politischen Bemühungen anzweifeln, sind sie doch ein gutes Beispiel für das internationale Bestreben, die zivile Schifffahrt sicherer zu machen. Die internationale Gemeinschaft hat zweifellos die Pflicht, die Ursachen der Piraterie zu be-

kämpfen, aber gleichzeitig muss sie die Seefahrt vor Angriffen schützen. Viele Jahre gemeinsamer maritimer Übungen haben die Zusammenarbeit verschiedener Seestreitkräfte für dieses Ziel möglich gemacht. Ein positives Beispiel einer internationalen Zusammenarbeit ist die Strasse von Malakka. Lange galt diese als die gefährlichste Seestrasse. Die Zusammenarbeit von Indonesien, Malaysia und Singapur bei der Bekämpfung der Piraten ermöglichte eine erfolgreiche Vorgehensweise und eine Sicherung des Durchgangs. Wie die Strasse von Malakka ist auch der Golf von Aden ein zentraler Knotenpunkt für die Schifffahrt und von grosser Bedeutung für den weltweiten Handel, speziell aber für Europa. Mehr als 20 000 Schiffe, vor allem viele Öltanker, passieren pro Jahr den Golf von Aden, etwa 20 % des gesamten Welthandels. Alternative Routen entlang des Kaps der Guten Hoffnung in Südafrika würden die Reise verlängern und die Preise erhöhen. Gemäss der International Maritime Organization (IMO) rangiert die Schweiz mit einem Anteil von 1,28 % an der Weltflotte an 16. Stelle. Diese Berechnung basiert auf dem Umfang des Frachtvolumens von Schiffstransporten für Firmen mit Muttersitz in der Schweiz.

Der Gesamtbundesrat hat, nach Anfrage der EU, bereits Ende 2008 eine Grundsatzentscheidung gefällt, die eine Beteiligung von Schweizer Soldaten am Schutz für die Schiffslieferungen des WFP und allenfalls noch von schweizerischen Handelsschiffen vorsieht. Diese Aufgabe der defensiven Schutzfunktion lässt sich mit der humanitären Tradition der Schweiz begründen und ist auch mit ihrer Neutralität vereinbar. Der Ständerat hat ebenfalls eine Beteiligung von Schweizer Soldaten an der EU-Mission Atalanta gutgeheissen. Aber am Nationalrat ist die Vorlage, die in der Herbstsession zweimal abgelehnt wurde, definitiv gescheitert mit der Begründung, dass es sich beim Einsatz um Kampfhandlungen handle. Diese seien mit der Neutralität der Schweiz nicht vereinbar. Es wird sich zeigen, wie die EU mit der Ablehnung umgeht und wie die Schweiz in Zukunft auf solche Anfragen reagiert. ■



Larissa Forster
Cand. phil
Master of Art
Worcester (GB)