



Terrorismuswatch | #terrorism_watch
www.terrorismismuswatch.de
buero@terrorismismuswatch.de



PIRATERIE AM HORN VON AFRIKA KEHRT ZURÜCK



Die Piraterie am Horn von Afrika hat nach Jahren relativer Ruhe wieder deutlich an Dynamik gewonnen. Nach Angaben der EU-Operation Atalanta befinden sich seit dem 21. April fünf Schiffe mit insgesamt 67 Besatzungsmitgliedern in der Gewalt somalischer Piraten. Zu den entführten Schiffen zählt auch der Mitte Juli vor der Südküste des Jemen gekaperte Öltanker „Asana“ mit 22 Besatzungsmitgliedern an Bord.

Die Entwicklung markiert eine deutliche Verschärfung der maritimen Sicherheitslage vor Somalia und im Golf von Aden. Während die Piraterie in der Region über Jahre als weitgehend eingedämmt galt, zeigen die jüngsten Vorfälle, dass somalische Piratennetzwerke weiterhin über die Fähigkeit verfügen, Handelsschiffe auch außerhalb der unmittelbaren somalischen Küstengewässer anzugreifen und zu entführen. Die aktuellen Fälle verdeutlichen zudem eine geografische Ausweitung der Bedrohung in Richtung Golf von Aden und der jemenitischen Küste.

Entführte Besatzungen weiterhin in Gefangenschaft

Die EU-Operation Atalanta, die seit 2008 zur Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika eingesetzt wird, befasst sich derzeit intensiv mit den entführten Schiffen und ihren Besatzungen. Im Mittelpunkt steht die Befreiung der Geiseln und ihre sichere Rückkehr zu ihren Familien.

Die Handlungsmöglichkeiten der internationalen Akteure sind jedoch begrenzt. Die Piratengruppen operieren von Rückzugsräumen im somalischen Hinterland aus, zu denen die internationale maritime Operation keinen direkten Zugang hat. Damit bleibt die Bekämpfung der Piraterie nicht allein eine Frage der

Sicherung der Seewege, sondern hängt auch von den politischen und sicherheitspolitischen Bedingungen an Land ab.

Wie prekär die Situation für die Geiseln ist, zeigt insbesondere die Lage an Bord der „Honour 25“. Nach Angaben des Kapitäns verfügte die Besatzung nicht mehr über ausreichend sicheres Trinkwasser; zudem waren gesundheitliche Probleme aufgetreten. Die Situation wurde zusätzlich verschärft, als sich eine konkurrierende Piratengruppe dem bereits gekaperten Schiff näherte und es zu Schusswechseln kam. Parallel laufen vertrauliche Verhandlungen über die Freilassung der Besatzungen.

„Asana“ verdeutlicht neue Dimension der Bedrohung

Besonders relevant ist die Entführung des Tankers „Asana“ Mitte Juli. Das unter tansanischer Flagge fahrende Schiff wurde rund 62 Seemeilen südwestlich von Mukalla vor der jemenitischen Küste von einer Gruppe bewaffneter somalischer Piraten angegriffen und anschließend in Richtung Horn von Afrika bewegt. Etwa sieben Piraten sollen das Schiff geentert haben; bewaffnete Sicherheitskräfte befanden sich nicht an Bord.

Der Vorfall ist insofern bedeutsam, als er die anhaltende Einsatzfähigkeit sogenannter Pirate Action Groups (PAGs) bestätigt. Diese verfügen inzwischen über moderne Navigations- und Kommunikationsmittel wie GPS und Satellitenkommunikation. Zudem werden gekaperte Dhows als Mutterschiffe eingesetzt, wodurch Operationen weit vor der Küste ermöglicht werden. Nach der vorliegenden Einschätzung können die Gruppen dadurch bis zu 900 Seemeilen vor der Küste operieren.

Zwei maritime Bedrohungen treffen aufeinander

Besonders problematisch ist, dass die Rückkehr der somalischen Piraterie mit einer gleichzeitig angespannten Sicherheitslage im Roten Meer und im Golf von Aden zusammenfällt. Die maritime Bedrohung durch die Huthi überschneidet sich zunehmend mit den Operationsgebieten somalischer Piratengruppen.

Die Huthi-Aktivitäten erhöhen das Risiko für Handelsschiffe zusätzlich. Raketen- und Drohnenangriffe sowie mögliche Annäherungen kleiner Boote erschweren die Sicherheitsplanung für die internationale Handelsschifffahrt. Damit können sich unterschiedliche Bedrohungsformen – Piraterie, bewaffnete Angriffe und Drohnenaktivitäten – in denselben Seegebieten überlagern.

Hinzu kommt, dass maritime Sicherheitskräfte durch die breitere regionale Konfliktlage gebunden sind. Marineeinheiten, die in der Vergangenheit wesentlich zur Eindämmung der somalischen Piraterie beigetragen hatten, stehen teilweise für andere Aufgaben zur Verfügung. Gleichzeitig hat die geringere Präsenz bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord kommerzieller Schiffe ein günstigeres Operationsumfeld für Piratengruppen geschaffen.

Regionale Instabilität als Katalysator

Die erneute Zunahme der Piraterie ist vor diesem Hintergrund nicht isoliert zu betrachten. Die wachsende Instabilität in der Region schafft günstige Bedingungen für kriminelle Akteure. Schwache staatliche Strukturen, begrenzte maritime Strafverfolgung und weiterhin bestehende Piratennetzwerke an Land bilden nach der

vorliegenden Einschätzung die strukturellen Voraussetzungen für das Wiedererstarken der Piraterie.

Der Zusammenhang mit der Sicherheitslage im Nahen Osten ist dabei insbesondere über die Entwicklung im Roten Meer und im Golf von Aden relevant. Die Aktivitäten der Huthi führen zu einer zusätzlichen Belastung der internationalen Schifffahrt und binden maritime Sicherheitsressourcen. Gleichzeitig nutzen somalische Piratengruppen die entstandenen Sicherheitslücken.

Damit entsteht eine komplexe maritime Bedrohungslage, in der sich regionale Konflikte und organisierte Kriminalität gegenseitig verstärken können.

Risiko dürfte saisonal weiter erhöht bleiben

Die aktuelle Einschätzung geht davon aus, dass die Pirateriebedrohung zunächst auf erhöhtem Niveau bleiben wird. Der Südwestmonsun dürfte die Aktivitäten weit vor der somalischen Küste bis September zwar erschweren und zu einer stärkeren Konzentration der Piraterie in Küstennähe und im Golf von Aden führen. Mit dem Nachlassen des Monsuns wird jedoch ab Oktober wieder mit einer Zunahme der Piraterie auf hoher See gerechnet.

Für die Handelsschifffahrt ergibt sich damit eine doppelte Herausforderung: Einerseits bleibt das Risiko gezielter Entführungen durch somalische Piratengruppen bestehen, andererseits müssen Schiffe im Golf von Aden und im südlichen Roten Meer weiterhin mit einer erhöhten Gefahr durch Huthi-Aktivitäten rechnen.

Besonders kritisch wäre eine erneute Ausweitung der Offshore-Piraterie bei gleichzeitig fortbestehenden Huthi-Aktivitäten. In diesem Fall würden zwei unterschiedliche Bedrohungen gleichzeitig auf denselben Seegebieten auftreten.

Fazit

Die Rückkehr der somalischen Piraterie zeigt, dass die Bedrohung der internationalen Handelsschifffahrt vor dem Horn von Afrika keineswegs dauerhaft überwunden war. Vielmehr konnten bestehende Piratennetzwerke ihre Fähigkeiten erhalten und unter veränderten regionalen Bedingungen erneut aktiv werden.

Die jüngsten Entführungen verdeutlichen zugleich, dass sich die Bedrohung nicht mehr ausschließlich auf die unmittelbare Küste Somalias beschränkt. Der Golf von Aden und die Gewässer vor der jemenitischen Küste gewinnen als Operationsraum zunehmend an Bedeutung.

Für die kommenden Monate ist daher von einer anhaltend erhöhten und zugleich dynamischen maritimen Sicherheitslage auszugehen. Entscheidend wird sein, ob es gelingt, die aktuellen Entführungsfälle ohne hohe Lösegeldzahlungen zu lösen und gleichzeitig die maritime Präsenz sowie die Schutzmaßnahmen für Handelsschiffe aufrechtzuerhalten. Die konsequente Umsetzung der Best Management Practices (BMP-5) und der Einsatz bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord werden in der vorliegenden Einschätzung weiterhin als besonders wirksame Schutzmaßnahmen bewertet.



PIRATERIE AM HORN VON AFRIKA KEHRT ZURÜCK



Terrorismuswatch | #terrorism_watch
www.terrorismuswatch.de
buero@terrorismuswatch.de