

Pirateriebericht der Bundespolizei See

2. Quartal 2011



Erstellt durch:

Bundespolizei See

Sachbereich 12

Polizeiliche Auswertung und Analyse (PAA)

Wieksbergstr. 54/0

23730 Neustadt in Holstein

Kontakt: bpol.see.sb12@polizei.bund.de

Inhalt

1	VORBEMERKUNG	4
2	PIRATERIEPRÄVENTION DER BUNDESPOLIZEI.....	5
2.1	GLZ-SEE.....	5
2.2	PPZ.....	5
3	PIRATERIELAGE.....	7
3.1	WELTWEIT.....	7
3.2	SEEGBIETE UM SOMALIA	8
3.3	NIGERIA / GOLF VON GUINEA.....	9
3.4	INDONESIEN.....	10
3.5	MALAYSIA.....	11
3.6	STRAßE VON MALAKKA, STRAßE VON SINGAPUR.....	11
3.7	SÜDCHINESISCHES MEER	11
4	STATISTIKEN	12
4.1	JAHRESVERGLEICH 2010/2011	12
4.2	SONSTIGE STATISTISCHE ANGABEN.....	14
4.2.1	WELTWEITE REGIONALE VERTEILUNG ALLER PIRATERIEFÄLLE JANUAR – JUNI 2011.....	14
4.2.2	NATIONALITÄTEN DER REEDEREIEN MIT MEHR ALS 10 VORFÄLLEN JANUAR – JUNI 2011	15
4.2.3	BETROFFENE SCHIFFSTYPEN IM VERGLEICH JAN - JUNI 2010 / 2011	16
5	WESENTLICHE FÄLLE IN KURZFORM.....	16
5.1	ROTES MEER	16
5.2	GOLF VON ADEN	17
5.3	OSTKÜSTE SOMALIA/INDISCHER OZEAN	17
5.4	ARABISCHES MEER	17
5.5	NIGERIA/BENIN	18
6	PIRATERIEGEFÄHRDETE GEBIETE.....	19
6.1.1	BANGLADESCH:.....	19
6.1.2	INDIEN.....	19
6.1.3	INDONESIEN:	19
6.1.4	STRAßE VON MALAKKA.....	19
6.1.5	MALAYSIA.....	20
6.1.6	STRAßE VON SINGAPUR	20
6.1.7	SÜDCHINESISCHES MEER	20
6.1.8	VIETNAM.....	20
6.2	AFRIKA UND ROTES MEER	20
6.2.1	SOMALIA	20
6.2.2	GOLF VON ADEN / ROTES MEER.....	21
6.2.3	NIGERIA (LAGOS & BONNY RIVER).....	22
6.2.4	GUINEA (CONAKRY).....	22
6.2.5	BENIN (COTONOU)	22
6.3	ZENTRAL- UND SÜDAMERIKA, EINSCHLIEßLICH KARIBIK.....	22
6.4	ÜBRIGE SEEGBIETE.....	23
6.4.1	ARABISCHES MEER / OMAN	23
6.4.2	INDISCHER OZEAN (WESTLICH UND ZENTRAL), SEYCHELLEN UND MADAGASKAR.....	23
7	GEFÄHRDUNGSLAGE AFRIKA	24
7.1	SOMALIA	24
7.2	NIGERIA / BENIN	26
8	GEFAHRENSTUFEN UND WARNHINWEISE	27

8.1	REISEWARNUNG DES AUSWÄRTIGEN AMTES	27
8.1.1	REISEWARNUNG SOMALIA	27
8.1.2	REISEWARNUNG JEMEN.....	27
8.2	GEFAHRENSTUFEN	29
8.3	WARNHINWEISE DES BUNDESMINISTERIUM DES INNEREN	29
8.3.1	SOLAS-GEFAHRENSTUFE 2 FÜR DIE STRAÙE VON MOSAMBIK.....	29
8.3.2	ERWEITERUNG SOLAS GEFAHRENSTUFE 2 AM HORN VON AFRIKA	30
9	HINWEISE/ INFORMATIONEN	31
9.5	INFORMATIONSQUELLEN	32
10	BEWERTUNG/PROGNOSE	33
11	EMPFEHLUNGEN.....	34

1 Vorbemerkung

Die Bundespolizei See veröffentlicht mit dem Pirateriebericht eine Zusammenstellung von Berichten des vom „International Maritime Bureau“ (IMB) eingerichteten „Piracy Reporting Centre“ (PRC), den Informationen der EU-Mission „ATALANTA“, der Berichte der amerikanischen ONI (Office of Naval Intelligence) sowie anderer, mit der Thematik befasster Publikationen. Hinsichtlich der statistischen Angaben werden die offiziell vom PRC veröffentlichten Zahlen zu Grunde gelegt. Angaben zu Vorfällen aus anderen Quellen, welche dem PRC nicht gemeldet bzw. dort nicht erfasst wurden, sind mit entsprechenden Bemerkungen gekennzeichnet.

Ziel ist es, mit der Darstellung der maritimen Bedrohung in unterschiedlichen Seegebieten das Phänomen in seiner Gesamtheit darzustellen und eine Sensibilisierung von Reedereien und Schiffsbesatzungen hinsichtlich ihres Verantwortungsbereiches an Bord zu erreichen.

Durch Piraterie oder Terrorismus verursachte Bedrohungssituationen auf weltweit fahrenden deutschen Schiffen tangieren unmittelbar die deutschen Sicherheitsbehörden, insbesondere die originär zuständige Bundespolizei.

Bei maritimen Bedrohungslagen – auch Piraterie – seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres ist die Bundespolizei präventiv gem. § 6 Bundespolizeigesetz (BPolG) i.V.m. Art. 105 Seerechts-Übereinkommen (SRÜ) und repressiv gem. § 1 Abs. 2 BPolG i.V.m. § 1 Nr. 1 Zuständigkeitsbezeichnungs-Verordnung See (ZustBV-See) auf deutschen Schiffen unter deutscher Flagge und gem. § 1 Nr. 2 a ZustBV-See, bzw. § 12 Abs. 5 Satz 2 BPolG auf fremdflaggigen Schiffen originär zuständig.

Die Deutsche Marine als Teil der Streitkräfte hat nach dem Grundgesetz nur militärische Befugnisse. Sie darf nicht zum Vollzug sonstiger hoheitlicher Befugnisse auf Hoher See herangezogen werden. Dies bleibt nach § 6 Bundespolizeigesetz der Bundespolizei vorbehalten.

Das bedeutet, dass ein Schiff der deutschen Marine auch bei Akten der Piraterie auf Hoher See nach deutschem innerstaatlichem Recht nicht eingreifen, bzw. nicht gegen die Piraten vorgehen darf, obwohl ihm dieses völkerrechtlich erlaubt wäre. Ein Einschreiten der Deutschen Marine wird derzeit nur durch das Zusammenwirken im Rahmen der einschlägigen EU-Mandate für die Seegebiete am Horn von Afrika bzw. in Teilen des Indischen Ozeans ermöglicht.

Trotz der geschilderten rechtlichen Beschränkungen kann die Deutsche Marine Hilfe auf See leisten. Eine derartige Bestimmung findet sich auch im SRÜ wieder. Nach Art.98 SRÜ verpflichtet jeder Staat den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes dazu, jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten, sofern er dazu ohne ernsthafte Gefährdung seines Schiffes oder seiner Besatzung imstande ist.

2 Piraterieprävention der Bundespolizei

2.1 GLZ-SEE

Die Aufgabe Piraterie-Prävention hat in der jüngsten Vergangenheit immer mehr an Bedeutung gewonnen. In Abstimmung mit den anderen Sicherheitspartnern in der Bundesrepublik wurde unter anderem vereinbart, dass die Bundespolizei in der Leitstelle der Bundespolizei See im GLZ-SEE¹ eine zentrale Ansprechstelle für die deutsche Handelsschifffahrt zur Piraterieprävention einrichtet. Die Ansprechstelle ist unter folgenden Rufnummern rund um die Uhr (24/7) erreichbar:

04721 – 567370 und 04721 – 567474

2.2 PPZ

Koordiniert werden die Anfragen im PPZ² der Bundespolizei See, welches seit dem 01.02.2010 seinen Dienst aufgenommen hat. Das PPZ ist Montag bis Freitag von 07:00 bis 15:00 Uhr unter folgenden Rufnummern erreichbar:

04561 4071 – 105 oder 555

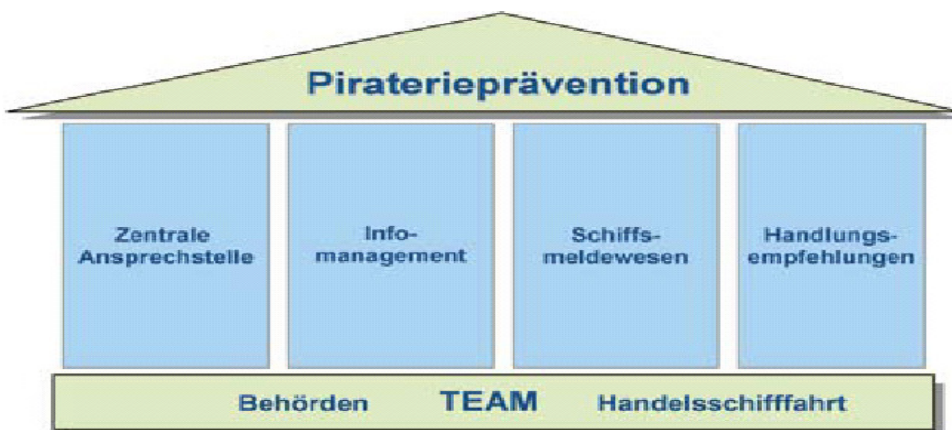


Abb. 1: Piraterieprävention (Säulenmodell)

Die Aufgabe „Piraterieprävention“ wird durch die Bundespolizei wahrgenommen und in der praktischen Abwicklung durch die maritime Fachbehörde Bundespolizei See durchgeführt.

Die erste Säule der Piraterieprävention stellt die zentrale Ansprechstelle für Reeder, für Sicherheitsbeauftragte (CSO's³) und Kapitäne dar, die rund um die Uhr zur Verfügung steht; die Leitstelle der Bundespolizei im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven. In der zentralen Ansprechstelle eingehende Anfragen werden sofort beantwortet oder an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Ziel ist es, für Reedereien und Kapitäne,

¹ Das GLZ-SEE ist das Gemeinsame Lagezentrum der beteiligten Behörden im MSZ (Maritimes Sicherheitszentrum)

² Piraterie-Präventionszentrum bei der Bundespolizei See.

³ CSO=Company Security Officer: Gefahrenbeauftragter für die Sicherheit an Bord nach dem Internationalen Ship and Port Facility Code (ISPS)

abgestimmte und individuelle Informationen zur Piraterieprävention bereitzuhalten. Die zweite Säule der Piraterieprävention besteht aus einem gezielten Informationsmanagement, das Erkenntnisse zu folgenden Bereichen beinhaltet:

- die Vorgehensweisen der Piraten
- ein verbessertes Sicherheitsmanagement an Bord und in den Reedereien
- die Registrierung von Schiffspassagen sowie
- die Anwendung technischer Abwehrmaßnahmen und Handhabung der „Best Management Practices“ der International Maritime Organization (IMO) und der EU.

Die Bundespolizei bietet in enger Abstimmung und unter Einbeziehung anderer Sicherheitspartner Vorträge, Sicherheitsberatungen sowie Schulungen zum Thema Piraterie an. Auch technische Entwicklungen - wie die Einrichtung eines sicheren Schutzraumes an Bord - können hier gemeinsam diskutiert und kompetent begleitet werden.

Liegen die ersten beiden Säulen innerhalb der Zuständigkeit und Initiative der Behörden, so steht und fällt das Modell Piraterieprävention mit der konsequenten Beteiligung der Industrie an den Säulen drei und vier.

Die dritte Säule, das Schiffsmeldewesen, umfasst die Registrierung einer Passage im Mandatsgebiet bei MSC(HOA)⁴ und UKMTO⁵, einschließlich der Meldung der Reisedaten sowie die Befolgung der Verhaltensempfehlungen in Planung und Durchführung von Passagen am Horn von Afrika.

⁴ Maritime Security Center (Horn of Afrika)

⁵ United Kingdom Maritime Trade Organisation

3 Piraterielage

3.1 Weltweit

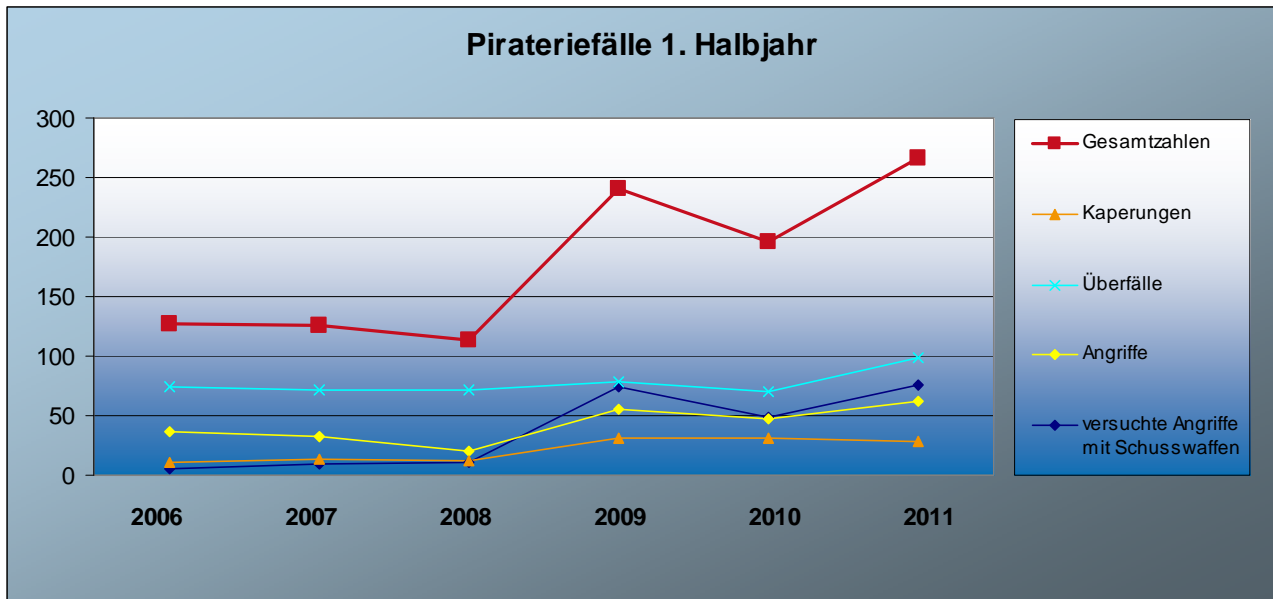
Für das erste Halbjahr 2011 wurde ein neuer Höchststand an Piraterievorfällen seit Beginn der Aufzeichnungen des PRC registriert. Insgesamt wurden weltweit 266 Vorfälle gemeldet, darunter 29 Schiffsentführungen mit insgesamt 508 entführten Seeleuten.

Die grobe Verteilung der weltweiten Piraterievorfälle ergibt sich aus der nachfolgenden Karte:



Die Steigerung gegenüber „lediglich“ 196 Vorfällen im ersten Halbjahr 2010 fiel besonders deutlich aus, da im ersten Halbjahr 2010 ein deutlicher Rückgang der Vorfälle gegenüber 2009 zu verzeichnen war. Allerdings lag, trotz der deutlich geringeren Fallzahl von 196 Piraterievorfällen 2010, die Zahl der Schiffsentführungen mit 31 und 600 entführten Seeleuten höher als im aktuellen Jahr.

Die Entwicklung der weltweiten Pirateriezahlen der letzten 5 Jahre, jeweils für die ersten 6 Monate des Jahres und unterteilt nach den verschiedenen Vorfallsarten, ist der Grafik auf der folgenden Seite zu entnehmen:



Neben den 29 Schiffsentführungen gelang es den Piraten in weiteren 99 Fällen an Bord der Schiffe zu gelangen, wobei es allerdings nicht zu einer Schiffsentführung kam. Bei der Mehrzahl der Fälle handelte es sich um Raubüberfälle auf Anker- oder Reedelieger. Gleichfalls erfasst werden diejenigen Vorfälle, in denen sich die Besatzungen dem Zugriff der Piraten durch den Rückzug in so genannte Zitadellen entzogen oder die Piraten aus sonstigen Gründen die Fahrzeuge wieder verließen.

Besonders zu erwähnen ist, dass die Gewaltanwendung gegenüber den Seeleuten deutlich zugenommen hat. So waren im Berichtszeitraum sieben Tote und 39 Verletzte zu beklagen. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres kam es hingegen „lediglich“ zu einem Todesfall und 16 Verletzten.

3.2 Seegebiete um Somalia

Im ersten Halbjahr 2011 wurden 163 der weltweit registrierten 266 Piraterievorfälle somalischen Piraten zugeschrieben. Diese Fallzahlen stellen gegenüber den 100 Vorfällen aus dem Vorjahr eine extreme Steigerung dar und liegen auch noch deutlich über dem bisherigen Höchststand von 148 Vorfällen im ersten Halbjahr 2009. Allerdings ging trotz der steigenden Vorfallszahlen die Zahl der Entführungen deutlich zurück. So wurden im ersten Halbjahr 2011 „nur“ 21 Entführungen registriert, während im Vergleichszeitraum des Vorjahres noch 27 und 2009 sogar 30 Entführungen zu Buche standen.

Wie aus der nachfolgenden Grafik ersichtlich, fand die überwiegende Zahl der Vorfälle im Arabischen Meer und insbesondere im nördlichen Teil des Indischen Ozeans statt, während der Golf von Aden (20 Fälle) und das südliche Rote Meer (18 Vorfälle) deutlich weniger stark betroffen waren.

 Überfall/Entführung
  versuchter Angriff
  verdächtige Annäherung



Die Zunahme der Vorfälle geht ausschließlich auf die Lageentwicklung im ersten Quartal 2011 zurück, als es den Piraten gelang, trotz des Wintermonsuns gleichbleibend aktiv und erfolgreich zu bleiben. Im zweiten Quartal liegen die Gesamtzahlen dadurch zwar immer noch auf einem neuen Höchststand, jedoch war faktisch eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. 97 Vorfälle und 18 Entführungen im ersten Quartal stehen 66 Vorfällen mit lediglich 3 Entführungen im zweiten Quartal gegenüber. Im Mai, bei zunächst sehr guten Rahmenbedingungen und auch im Juni blieben den Piraten Entführungen / Erfolge völlig versagt.




Alle Todesfälle stehen im Zusammenhang mit den Vorfällen in dieser Region, wobei diese bereits im ersten Quartal zu verzeichnen waren.

3.3 Nigeria / Golf von Guinea

Aus Nigeria bzw. dem Bereich des Golfs von Guinea wurde im ersten Halbjahr 2011 eine erhöhte Anzahl von Vorfällen, speziell im Seegebiet vor Benin gemeldet. Im gesamten Golf von Guinea wurden 27 Vorfälle registriert, wobei auf die Seegebiete vor Nigeria sechs und Benin 12 Vorfälle entfielen. Neben diesen offiziellen Zahlen wird jedoch weiterhin von einem erheblichen Dunkelfeld ausgegangen.

Wie aus der folgenden Karte ersichtlich, beschränken sich die Fälle durchweg auf den küstennahen Bereich. Die Mehrzahl der Angriffe richtet sich gegen Schiffe, welche für die

Ölindustrie tätig sind. Diese Aussage wird sowohl vom IMB als auch durch Informationen anderer Quellen gestützt. Auch die Brutalität der Piraten bei den Überfällen bleibt nach wie vor sehr hoch.

 Überfall/Entführung  versuchter Angriff  verdächtige Annäherung



Neben den üblichen Raubüberfällen auf Anker- und Reedelieferer kommt es mehr und mehr auch zu Schiffsentführungen, insbesondere im Zusammenhang mit Ship-to-Ship-Operationen auf den Reeden.

3.4 Indonesien

Indonesien meldete 21 Vorfälle im ersten Halbjahr, verglichen mit 16 Vorfällen für den entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. Der Anstieg der Fallzahlen kehrt die gegenläufige Tendenz aus dem ersten Quartal um, als mit 5 gegenüber 8 Fällen noch ein deutlicher Rückgang zu konstatieren war.

Es handelte sich in den meisten Fällen weiterhin um Überfälle auf vor Anker oder in den Häfen liegende Fahrzeuge, welche auf den Diebstahl von Versorgungsgütern ausgerichtet sind. Die Schwerpunkte liegen immer noch in der Region um die Anambas-, Natuna-, Mangkai-, Subi- und Merundung-Inseln. Auch in diesem Seegebiet ist, ungeachtet der steigenden Fallzahlen, von einem größeren Dunkelfeld auszugehen. Die Piraten führen ihre Überfälle regelmäßig bei Nacht durch und ziehen sich normalerweise sofort zurück, wenn sie entdeckt werden. Es bleibt abzuwarten, ob es den indonesischen Behörden gelingt, die steigenden Piraterieaktivitäten durch entsprechende erhöhte Patrouillentätigkeit in dem betroffenen Seegebiet wirkungsvoll einzudämmen.

3.5 Malaysia

Die Vorfälle vor Malaysia stiegen mit 11 gegenüber 9 im Vorjahreshalbjahr leicht an, wobei 9 Vorfälle bereits auf das erste Quartal entfielen und somit für das zweite Quartal lediglich 2 neue Fälle zu verzeichnen waren, die 5 Fällen im zweiten Quartal 2010 gegenüberstehen. Demzufolge ist, trotz des leichten Anstiegs der Halbjahreszahlen, von einer deutlichen Reduzierung der Vorfälle im zweiten Quartal auszugehen.

3.6 Straße von Malakka, Straße von Singapur

Im ersten Halbjahr des Jahres 2011 wurde in der Straße von Malakka kein einziger Vorfall registriert. Die Region ist damit inzwischen nahezu pirateriefrei, zumal im ersten Halbjahr 2010 lediglich ein Vorfall zu verzeichnen war. In der Straße von Singapur ist eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Mit sieben Pirateriefällen gegenüber nur einem Vorfall im ersten Halbjahr 2010 ist hier ein starker Anstieg zu konstatieren. Die Angriffe betrafen sowohl vor Anker liegende als auch in Fahrt befindliche Fahrzeuge.

 Überfall/Entführung  versuchter Angriff  verdächtige Annäherung



3.7 Südchinesisches Meer

Im südchinesischen Meer gingen nunmehr die Fallzahlen mit 11 gegenüber 15 Vorfällen im Vorjahreszeitraum zurück und kehrten die bisherige, ansteigende Tendenz um.

4 Statistiken

4.1 Jahresvergleich 2010/2011

Nachfolgend werden die statistischen Angaben, getrennt nach den verschiedenen Regionen, jeweils im Vergleich zum Vorjahr, dargestellt.

ASIEN	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
Indonesien	16	21
Straße von Malakka	1	-
Malaysia	9	11
Myanmar (Burma)	-	1
Philippinen	2	1
Straße von Singapur	1	7
Thailand	1	-
Gesamt	30	41

FERNER OSTEN	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
China/ Hongkong	1	-
Südchinesisches Meer	15	11
Vietnam	7	4
Gesamt	23	15

INDISCHER SUBKONTINENT	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
Bangladesch	8	4
Indien	4	5
Sri Lanka	-	-
Gesamt	12	9

AMERIKA	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
Brasilien	-	1
Kolumbien	1	1
Costa Rica	-	3
Ecuador	2	1
Guyana	1	1
Haiti	2	-
Peru	6	1
Venezuela	3	1
Gesamt	15	9
AFRIKA	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
Angola	-	-
Benin	-	12
Kamerun	2	-
Kongo	1	-

Dem. Republik Kongo	1	4
Ägypten	-	1
Äquatorial Guinea	-	-
Ghana	-	2
Guinea	1	2
Guinea Bissau	-	-
Golf von Aden	33	20
Elfenbeinküste	3	1
Kenia	-	-
Liberia	1	-
Marokko	-	-
Mosambik	-	-
Nigeria	6	6
Rotes Meer	14	18
Somalia	51	125
Tansania	1	-
Togo	-	-
Gesamt	114	191

Sonstige Meere	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
Arabisches Meer	2	-
Indischer Ozean	-	-
Irak	-	-
Oman	-	-
Mittelmeer	-	1
Gesamt	2	1

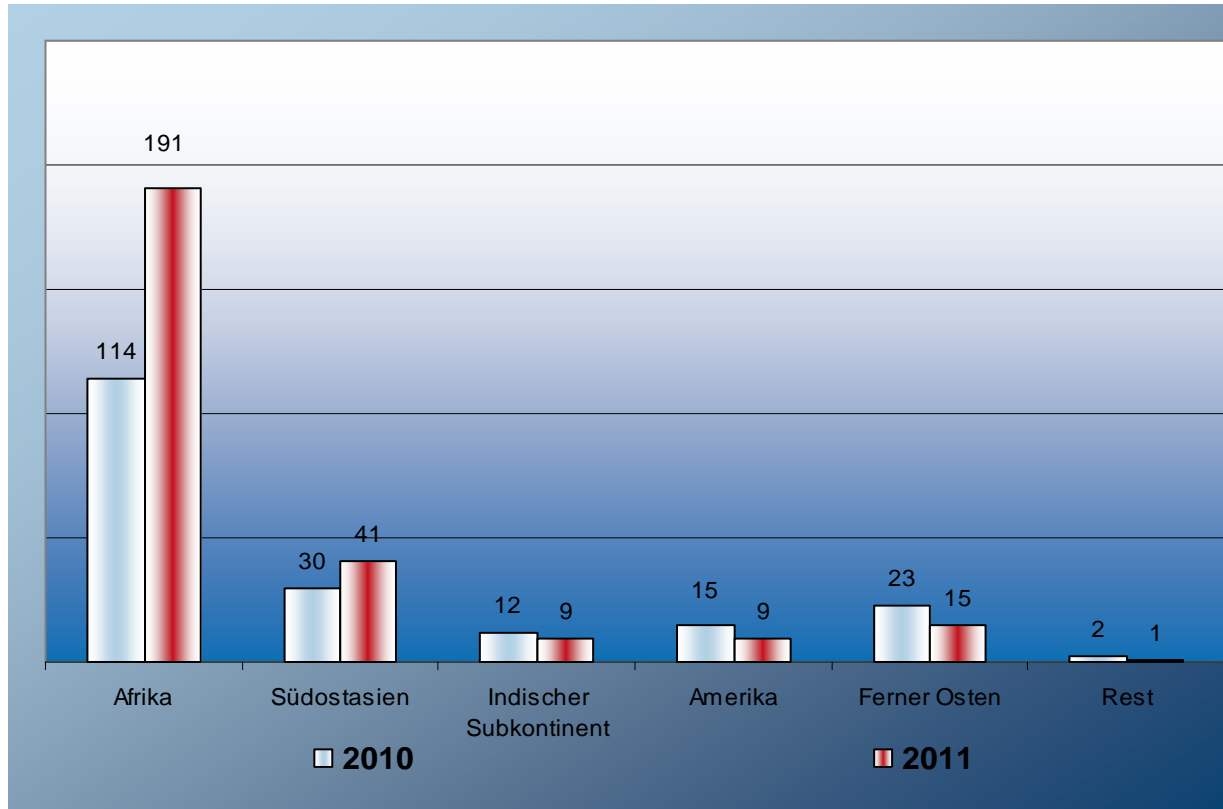
Alle Seegebiete	Jan - Jun 2010	Jan - Jun 2011
Gesamtzahlen	196	266

Alle Vorkommnisse in den Seegebieten Golf von Aden, Rotes Meer, Arabisches Meer und Indischer Ozean werden somalischen Piraten zugeschrieben. Die Vorfälle werden vom PRC in der vorstehenden Tabelle statistisch dem Land Somalia zugeschrieben. Unter der Rubrik „Indischer Ozean“ finden sich hingegen keine Einträge, obwohl eine große Anzahl dieser Fälle in dem Seegebiet stattfinden.

4.2 Sonstige statistische Angaben

4.2.1 Weltweite regionale Verteilung aller Pirateriefälle Januar – Juni 2011

Die am stärksten von Piraterie betroffene Region ist mit großem Abstand nach wie vor der afrikanische Kontinent mit den Gewässern um das Horn von Afrika. Alleine die den somalischen Piraten zugeschriebenen Vorfälle machen über zwei Drittel aller Pirateriesachverhalte weltweit aus.

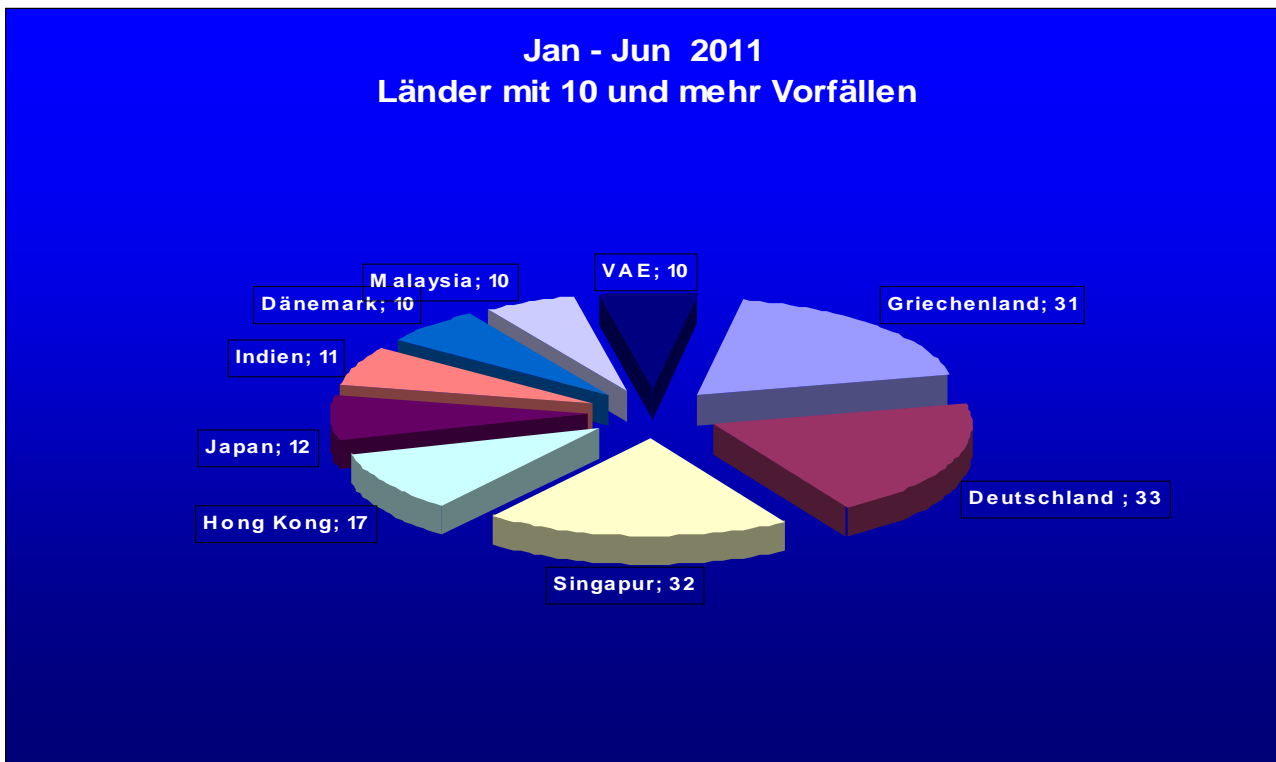


Quelle: PRC Kuala Lumpur

Ein weiterer, wenngleich auch deutlich kleiner Schwerpunkt, ist der Golf von Guinea an der Westküste Afrikas. In Südostasien ist ebenfalls eine Erhöhung der Fallzahlen zu beobachten.

4.2.2 Nationalitäten der Reedereien mit mehr als 10 Vorfällen Januar – Juni 2011

In der nachfolgenden Grafik sind die am stärksten betroffenen Nationen (bezogen auf die Reedereien) für das erste Halbjahr 2011 dargestellt:



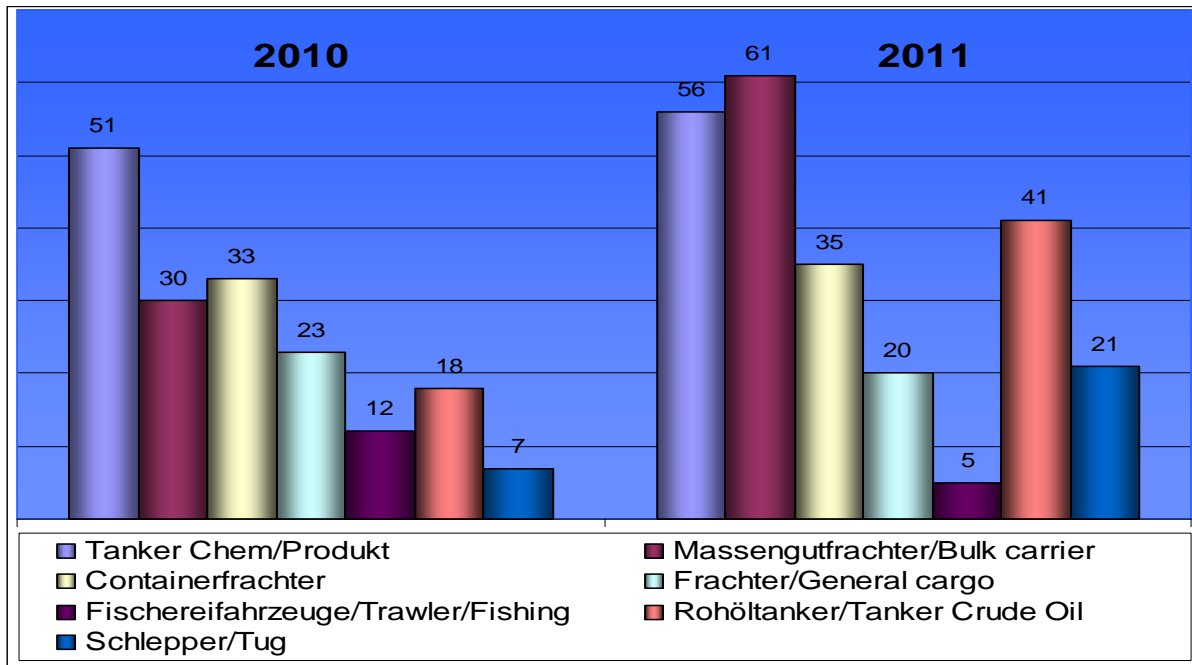
Quelle: PRC Kuala Lumpur

Bei einer Gesamtzahl von 266 Pirateriefällen im genannten Zeitraum waren Schiffe deutscher Reedereien mit 33 Vorfällen (12,4%) weltweit am häufigsten von Piratenüberfällen betroffen. Bei einem Anteil an der Welthandelsflotte von 9,5%⁶ sind Schiffe deutscher Reedereien damit leicht überrepräsentiert.

⁶ IHS Fairplay, Dez.2009

4.2.3 Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan - Juni 2010 / 2011

Wie aus der nachstehenden Grafik ersichtlich, stellen bei den betroffenen Schiffstypen die Chemikalien-, Produkt- und Rohöl-Tanker erwartungsgemäß weiterhin die größte Gruppe, gefolgt von den Bulkern.



Quelle: PRC Kuala Lumpur

Insbesondere bei diesen beiden Fahrzeugtypen, aber auch bei den Schleppern mit einer Verdreifung der Vorfälle gegenüber dem Vorjahreszeitraum, zeigen sich die größten Steigerungsraten. Die Fahrzeuge bieten den Piraten, aufgrund der bauartbedingten geringeren Maximalgeschwindigkeiten, den niedrigeren Freibordhöhen sowie der Attraktivität der Ladung, günstige Bedingungen und hohe Anreize für ihre Angriffe.

5 Wesentliche Fälle in Kurzform

5.1 Rotes Meer

31.05.2011 Kaperung/Freilassung des Bulkcarriers „Atlas“ (PAN), in der Straße von Babel Mandeb. Auf Position 13°30'N 42°35'E, ca. 113 sm nordwestlich von Djibuti, wurde das Schiff trotz Anwendung der BMP von einem mit 5 Personen besetzten Skiff aus angegriffen und von 2 Piraten, die mit AK-47 ausgerüstet waren, geboardet. Um den ausgebrachten Natodraht zu überwinden, benutzten die Piraten hölzerne Platten in der Größe von ca. 1,5 m x 1,5 m. Der Besatzung gelang es, sich rechtzeitig in der Zitadelle in Sicherheit zu bringen. Als ein alarmiertes Kriegsschiff vor Ort eintraf, hatten die Piraten die „Atlas“ schon wieder verlassen.

5.2 Golf von Aden

11.04.2011 Angriff auf das Kreuzfahrtschiff „Happy Dolphin“ (BHS), ca. 60 sm nordöstlich von Djibuti. Auf dem Schiff befanden sich lediglich die Besatzung (60 Personen) und 4 bewaffnete Sicherheitsleute. Auf Position 12°31,0N 043°38,0E näherten sich ca. 20 Skiffs der „Happy Dolphin“ bis auf zwei sm an, wobei dann 15 Skiffs in südöstliche Richtung abdrehen. Die weiteren 5 Skiffs näherten sich bis auf 600m an das Schiff an. Es wurden auf jedem Boot fünf bis sieben Personen sowie Waffen erkannt. Der Kapitän beorderte die Besatzung aus Sicherheitsgründen unter Deck. Von dem Sicherheitsteam wurden Warnschüsse rund um die Skiffs abgegeben. Daraufhin drehten die Boote ab. Zur gleichen Zeit näherten sich von der Steuerbordseite, in einer Entfernung von 800 m, drei weitere Skiffs, die ebenfalls Waffen an Bord hatten. Als sie sich der „Happy Dolphin“ bis auf 300 m näherten, feuerte das Sicherheitsteam erneut Warnschüsse ab, worauf auch diese Skiffs abdrehen.

21.04.2011 Kaperung des Bulkcarriers „Rosalia D’Amato“ (ITA). Auf Position 13°17’N 059°06’E, ca. 367 sm südöstlich von Salalah, wurde das Schiff gegen 02:18 UTC von Piraten angegriffen, wobei es laut Aussage des Kapitäns zum Schusswaffengebrauch gekommen sein soll. Das Fahrzeug fuhr bei dem Angriff mit einer Geschwindigkeit von 12 kn und es konnte nicht ausgemacht werden, wo sich die Skiffs befanden. Die 22 Besatzungsmitglieder sollen sich zu ihrer Sicherheit in die Zitadelle zurückgezogen haben. Die türkische Fregatte „Giresun“, die sich in einer Entfernung von ca. 11 sm von der o. a. Position befand, konnte keinen Kontakt mehr zu dem Schiff herstellen. Gegen 03:23 Uhr UTC wurde von der Fregatte gemeldet, dass sich Piraten an Bord der „Rosario D’Amato“ befinden und in der Nähe zwei Skiffs sowie ein Mutterschiff gesichtet wurden. Um 06:10 UTC wurde dann bestätigt, dass die Besatzung in der Gewalt der Piraten sei und dass es keine Verletzten gäbe.

5.3 Ostküste Somalia/Indischer Ozean

30.04.2011 Kaperung des Chemikaliertankers „Gemini“ (SGP). Auf Position 07°00’S 041°20’E, ca. 230 sm östlich Dar es Salaam, gelangten die Piraten an Bord des Tankers mit seiner 25-köpfigen Besatzung. Bislang ist noch ungeklärt, ob die Besatzung die an Bord vorhandene Zitadelle nutzen konnte. Es sollen bei der Kaperung zwei Skiffs gesichtet worden sein.

5.4 Arabisches Meer

01.04.2011 Kaperung / Befreiung des Bulkcarriers „Arrillah-I“ (LBR). Auf Position 19°17’N 065°45’E wurde das Schiff von 2 Skiffs aus mit Kleinwaffen beschossen. Die Besatzung der „Arillah-I“ zog sich während des Angriffs in die vorhandene Zitadelle zurück und den Piraten gelang es, das Schiff zu boarden. Das Fahrzeug wurde am 02.04.2011 durch

Spezialkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate mit Unterstützung der 5. US-Flotte wieder befreit, wobei sich die Piraten beim Erkennen der Spezialkräfte sofort ergaben.

08.04.2011 Kaperung des Frachtschiffes „Susan K“ (ATG), ca. 40 sm südlich des Oman. Auf der Position 18°25'N 057°27'E wurde das Schiff einer deutschen Reederei von Piraten gekapert. Die 10-köpfige Besatzung befand sich in der Zitadelle. Die Piraten stoppten das Schiff und versuchten, in die Zitadelle zu gelangen. Die Fregatte „Niedersachsen“ konnte später über VHF eine Verbindung zum Schiff herstellen. Es wurde mitgeteilt, dass die Zitadelle aufgebrochen wurde und die Besatzung sich in der Gewalt der Piraten befindet. Eine von den Piraten als Mutterschiff für den Angriff genutzte Dhau wurde anschließend durch Kräfte der Fregatte „Niedersachsen“ durchsucht. An Bord befanden sich aber nur noch die Besatzungsmitglieder der Dhau, während sich alle Piraten auf die „Susan K“ begeben hatten.

05.05.2011 Kaperung/Freilassung des Bulkcarriers „Full City“ (PAN). Auf Position 14°50'N 066°48'E, ca. 392 sm von der Küste Indiens entfernt, wurde das Schiff von 2 Skiffs angegriffen und gekapert. 7 Piraten sollen sich an Bord des Bulkcarriers befunden haben. Der Besatzung gelang es, sich in die mit Kommunikationseinrichtungen ausgestattete Zitadelle zurückzuziehen. Eine in der Nähe befindliche Fregatte entsandte einen Hubschrauber. Nach Eintreffen des Boardingteams, das keine Piraten mehr vorfand, verließ die Besatzung unversehrt die Zitadelle. Es wurde allerdings der Einschlag einer Granate unterhalb der Brücke festgestellt und ein Mutterschiff in der Nähe gesichtet. Es ist zu vermuten, dass die Piraten den Bulkcarrier bei Annäherung des Helikopters wieder verließen, da es ihnen nicht gelang, bis zu diesem Zeitpunkt die Besatzung in ihre Gewalt zu bringen.

5.5 Nigeria/Benin

Durch das IMB Piracy Reporting Centre wurde bekannt, dass schwer bewaffnete Piraten am 08. Juni 2011 einen vor Cotonou/BEN ankernden Tanker boardeten. Sie sollen den Kapitän gezwungen haben, eine unbekannt Position anzufahren, wo Wertgegenstände und ein Teil der Ladung gestohlen worden sein sollen. Zudem seien alle Kommunikationsmittel an Bord des Schiffes zerstört worden. Nach einigen Tagen hätten die Piraten den Tanker wieder verlassen, so dass dieser Kurs auf Benin nehmen konnte.

Laut IMB handelt es sich hier um den 7. Vorfall innerhalb kürzester Zeit, wobei 3 Schiffe auf ähnliche Weise entführt wurden. Unbestätigten Meldungen zufolge soll zudem am 15.06.2011 der Tanker „New Ranger“ (MLT) vor Cotonou/BEN entführt worden sein.

Am 24.06.2011 wurde in der gleichen Region der auf Position 05°41'N 02°31'E ankernde Tanker „Paterna“ (MLT) einer deutschen Reederei, überfallen und entführt. Das Schiff befand sich ca. 18 Stunden in Piratenhand. Nach Angaben des Kapitäns haben 12 Piraten das Schiff überfallen und die 18 Mann starke Besatzung mit Gewalt gezwungen, Anker auf zu gehen und Richtung See zu steuern. Da sich keine Ladung an Bord des Schiffes

befand, wurden lediglich Wertgegenstände entwendet. In diesem Fall wurde die Ausrüstung des Schiffes nicht beschädigt. Am gleichen Tag sollen zudem die Tanker "Silvaplana" (GRC), mit Zielort Cotonou und "Sp Atlanta" (MHL), mit Zielort Lagos in der Bucht von Benin entführt und beraubt worden sein, wobei die Piraten auf ähnliche Weise vorgingen, wie in den vorgenannten Fällen.

6 Pirateriegefährdete Gebiete

6.1.1 Bangladesch:

Dieser Bereich wird weiterhin als Hochrisikogebiet eingestuft, auch wenn die offiziellen Fallzahlen weiterhin im eher niedrigen Bereich liegen. Es wurden Überfälle, insbesondere auf vor Anker liegende und in Häfen einlaufende Schiffe, gemeldet, wobei der Schwerpunkt eindeutig die Region um Chittagong bleibt.

6.1.2 Indien

Das Hochrisikogebiet erstreckt sich inzwischen bis in indische Gewässer, so dass die indischen Behörden sich genötigt sahen, härter gegen die zumeist somalischen Piraten vorzugehen. Durch die robustere Vorgehensweise konnten die indischen Behörden mehrere Mutterschiffe der Piraten aufbringen und ca. 150 Piraten festnehmen. Dies hat zu einem deutlichen Rückgang der Aktivitäten somalischer Piraten in indischen Gewässern geführt. Im Küstengebiet vor Cochin werden allerdings weiterhin Überfälle auf Ankerlieger gemeldet.

6.1.3 Indonesien:

Schwerpunkt ist hier weiterhin die Region um die Anambas-, Natuna-, Mangkai-, Subi- und Merundung-Inseln. Allerdings wird empfohlen, im gesamten Seegebiet erhöhte Wachsamkeit walten zu lassen. Die Piraten sind mit Messern, Macheten und teilweise auch mit Schusswaffen ausgerüstet. Die Angriffe erfolgen üblicherweise nachts und werden in der Regel abgebrochen, sofern die Angreifer von der Besatzung bemerkt werden. Es ist von einer hohen Dunkelziffer an Überfällen auszugehen, da nicht alle Vorfälle offiziell gemeldet werden.

6.1.4 Straße von Malakka

Auch wenn seit längerer Zeit so gut wie keine Vorfälle mehr registriert werden, wird dennoch empfohlen, das Seegebiet mit erhöhter Aufmerksamkeit zu befahren. Der Rückgang der Vorfälle ist auf die erhöhte Patrouillentätigkeit der Anrainerstaaten zurückzuführen. Inwieweit die Kontrollintensität auf diesem Niveau gehalten werden kann, ist nicht bekannt.

6.1.5 Malaysia

Es werden immer noch Überfälle vor Tioman Island und Pulau Aur im südchinesischen Meer gemeldet, die nachts bzw. bei Dunkelheit durchgeführt werden. Auch hier sind die Angreifer mit Messern und teilweise auch mit Schusswaffen bewaffnet. Neben den üblichen Raubüberfällen kommt es vereinzelt auch zu Entführungen von Schleppern und Barges.

6.1.6 Straße von Singapur

Wenngleich sich die allgemeine Lage in diesem Gebiet etwas entspannt hat, wurde in diesem Quartal wieder eine geringe Steigerung der Vorfälle registriert. Es wird weiterhin empfohlen, dieses Gebiet mit erhöhter Aufmerksamkeit zu befahren. Angriffe finden sowohl auf vor Anker liegende als auch auf in Fahrt befindliche Schiffe statt, wobei zuletzt insbesondere Schlepper Ziele von Angriffen in der Region waren.

6.1.7 Südchinesisches Meer

Schwerpunkt ist weiterhin das Seegebiet nahe den Anambas /Natuna Inseln. Sowohl das ReCAAP ISA⁷ als auch das International Maritime Bureau (IMB) empfehlen den Reedern und Schiffsführungen dringend, bei Passagen durch die Gewässer des südchinesischen Meeres höchste Wachsamkeit walten zu lassen.

6.1.8 Vietnam

Die Fallzahlen stagnieren auf niedrigem Niveau. Besondere Aufmerksamkeit ist hier im Seegebiet vor Vung Tau geboten.

6.2 Afrika und Rotes Meer

6.2.1 Somalia

Die somalischen Piraten agieren weiterhin sehr aggressiv an der Nord-, Ost- und Südküste Somalias. Sie haben ihre Operationen bis vor die Küsten Kenias, Tansanias, in die Straße von Mosambik und bis weit in den Indischen Ozean hinein ausgedehnt. Die Piraten in diesen Seegebieten sind äußerst gefährlich. Sie greifen mit vollautomatischen Waffen und Panzerfäusten an. Schiffe werden überfallen, um sie samt Besatzung zu entführen und dann Lösegeld zu erpressen. Sie agieren unter der Hilfenahme von Mutterschiffen, welche die kleineren Speedboote im Schlepp haben und als Basis für die Angriffsoperationen dienen. Sie operieren bis östlich 76°E und südlich bis 22°S. Nachdem es den Piraten auch während des schwächeren Wintermonsuns noch gelungen war, ihre Angriffe fortzuführen, haben sich die Piraterieaktivitäten in den vergangenen Monaten

⁷ ReCAAP ISA = Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

aufgrund des Sommermonsuns in den Golf von Aden und in das südliche Rote Meer verlagert. Mit Abflauen des Monsuns und entsprechender Wetterbesserung ist wieder mit einer deutlichen Zunahme von Angriffen in allen Seegebieten zu rechnen.

6.2.2 Golf von Aden / Rotes Meer

Das Sicherheitsmanagement im Golf von Aden durch die internationale Gemeinschaft hat sich bewährt. Zwar muss hier und auch im südlichen Roten Meer weiterhin mit Angriffen durch somalische Piraten gerechnet werden, jedoch bleibt die Zahl der erfolgreichen Entführungen auf sehr niedrigem Niveau.

Seit dem 1. Februar 2009 ist der IRTC (Internationally Recommended Transit Corridor) für Handelsschiffe im Golf von Aden eingerichtet, der von den internationalen Marineeinheiten überwacht wird. Praktisch handelt es sich um zwei getrennte Korridore für west- und ostgehende Verkehre. Über die Homepage von MSCHOA (www.mschoa.org) können die entsprechenden Koordinaten sowie die jeweils aktuellste Version der BMP abgerufen werden. Zum Schutz des Seeverkehrs werden innerhalb des IRTC bestimmte Überwachungsstandards durch die internationalen Marineeinheiten garantiert, um den Schutz der Handelsschiffahrt zu gewährleisten. Allerdings muss sowohl im IRTC als auch im Rahmen von Gruppen-Transits weiterhin mit Angriffen somalischer Piraten gerechnet werden. Schiffen, die den IRTC befahren, wird deshalb dringend geraten, auch während der Passage alle notwendigen Maßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um einen möglichen Angriff rechtzeitig erkennen und auch abwehren zu können.

Im Roten Meer ist die Meldung von Attacken und verdächtigen Annäherungen weiterhin hoch. Bislang wurden die verdächtigen Annäherungen auf die große Dichte des Kleinbootverkehrs in dieser Region in Verbindung mit der erhöhten Sensibilisierung der Besatzungen der Handelsschiffahrt zurückgeführt und überwiegend nicht als tatsächliche Angriffe somalischer Piraten gewertet.

Die Piraten eröffnen frühzeitig mit automatischen Waffen (AK 47) das Feuer und setzen, sofern sie in entsprechende Nähe zum Ziel gelangen, auch Panzerfäuste (RPG) ein, um die Fahrzeuge zum Aufstoppen zu bewegen und an Bord zu gelangen. Sobald der Angriff erfolgreich war und das Schiff gekapert wurde, verbringen die Angreifer die Schiffe vor die somalische Küste, um Lösegeld für die Freilassung zu erpressen.

Fahrzeuge, die sich über die Website von MSCHOA (www.mschoa.org) angemeldet haben, erhalten weitere Informationen zur aktuellen Lage und Unterstützung auf der Durchfahrt im Golf von Aden. Es werden Gruppen-Transits auf der Basis verschiedener konstanter Geschwindigkeiten durch den IRTC angeboten, deren Nutzung seitens der Bundespolizei See dringend empfohlen wird. Ebenfalls sollte die Hörwache auf UKW beibehalten werden, um Anweisungen von den Marineeinheiten in der Region aufnehmen zu können. Ebenso wird angeraten, die aktuellen Warnnachrichten des IMB Piracy

Reporting Centre (PRC) zu verfolgen, die auch über Inmarsat C EGC Safety Net ausgestrahlt werden.

6.2.3 Nigeria (Lagos & Bonny River)

Die Überfälle in dieser Region zeichnen sich weiterhin durch ein hohes Maß an Gewaltanwendung aus. Schiffe werden zumeist überfallen und ausgeraubt, in Einzelfällen kommt es auch zu Entführungen von Teilen der Besatzung, um Lösegeld zu erpressen. Die gesamte Küste, die Flüsse sowie Häfen und Ankerplätze der umliegenden Gewässer sind hiervon betroffen und dementsprechend als pirateriegefährdete Regionen einzustufen. Immer noch werden viele Vorfälle nicht offiziell gemeldet und fließen daher auch nicht in die IMB-Statistiken ein. Das IMB geht daher von einer hohen Dunkelziffer aus und verweist auf andere Quellen, die von dreimal so hohen Fallzahlen ausgehen. Die Mehrzahl der Vorfälle ereignete sich im Großraum Lagos.

6.2.4 Guinea (Conakry)

Die offiziellen Zahlen stagnieren auf sehr niedrigem Niveau. Bei den bekannt gewordenen Überfällen sind die Piraten allerdings teilweise mit vollautomatischen Waffen bewaffnet und sehr gewaltbereit. Bei einigen Vorfällen wurde berichtet, dass die Piraten Militäruniformen trugen.

6.2.5 Benin (Cotonou)

Das Seegebiet vor Benin hat sich zu einem weiteren Piraterieschwerpunkt entwickelt. Von März bis Juni wurden 12 Vorfälle gemeldet, darunter 5 Entführungen. Ziel der Angriffe sind insbesondere Tanker. Die Fahrzeuge werden in entlegene Gewässer navigiert, um dort Teile der Ladung zu stehlen, die dann durch die Täter weiterverkauft wird. Die Taten werden nigerianischen Tätergruppen zugeschrieben.

6.3 Zentral- und Südamerika, einschließlich Karibik

Die offiziellen Fallzahlen belegen für die Region lediglich wenige Einzelfälle. Allerdings gilt auch hier, dass von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden muss. Die klassischen Raubdelikte werden häufig nicht beanzeigt, um die Liegezeiten der Fahrzeuge nicht zu verlängern. Die Vorfälle betreffen überwiegend Anker- / Reedelieger. Schwerpunktregionen bleiben Santos in Brasilien, Callao in Peru, Haiti, Venezuela und mit drei Vorfällen in den vergangenen drei Monaten Costa Rica.

6.4 Übrige Seegebiete

6.4.1 Arabisches Meer / Oman

Das Seegebiet hat sich zum eindeutigen Schwerpunkt der Aktivitäten der somalischen Piraten im Berichtszeitraum entwickelt, auch wenn die Fallzahlen im Mai/Juni erheblich zurückgingen. Die Mehrzahl der Angriffe und vor allem der Entführungen fand in dieser Region statt. Die Nutzung von gekaperten Handelsschiffen als Mutterschiffe ließ Kaperfahrten auch während der Wintermonsunzeit uneingeschränkt zu, was zu den Rekordzahlen im ersten Halbjahr geführt hat. Neben diesen Mutterschiffen kamen schwerpunktmäßig auch gekaperte Fischereifahrzeuge und Dhaus weiterhin zum Einsatz; der wesentliche Zuwachs an Fähigkeiten Schiffe zu kapern, resultierte jedoch aus der Verwendung der größeren Handelsschiffe, welche allerdings in den Monaten Mai und Juni kaum mehr eingesetzt wurden.

Das Seegebiet vor Oman im Arabischen Meer kann von den Handelsschiffen kaum umfahren werden, da hier der Zugang zu den Transitkorridoren im Golf von Aden liegt. Für die von Süden kommenden Verkehre kommen die näher an Somalia bzw. der jemenitischen Insel Sokotra gelegene Routen aus verständlichen Gründen gleichfalls nicht als Alternativen in Betracht. Bei der Passage dieser Region ist deshalb äußerste Vorsicht geboten.

6.4.2 Indischer Ozean (westlich und zentral), Seychellen und Madagaskar

Neben dem vorgenannten Schwerpunkt waren im Bereich um Madagaskar und die Seychellen gleichfalls starke Piraterieaktivitäten zu verzeichnen. Grundsätzlich muss allerdings inzwischen fast im gesamten Indischen Ozean mit Piratenangriffen gerechnet werden. Beim Befahren des Hochrisikogebietes, gemäß der jeweils aktuellen Fassung der BMP bzw. nach der Definition der jeweiligen Flaggenstaaten, ist deshalb weiterhin höchste Aufmerksamkeit geboten.

7 Gefährdungslage Afrika

7.1 Somalia

Die sich immer weiter zuspitzende Situation in Somalia ist alarmierend und zwingt laut UNHCR immer mehr Somalier zur Flucht.

Ende April wurden bei erneuten bewaffneten Auseinandersetzungen in der an Äthiopien und Kenia angrenzenden Provinz Gedo 36 Islamisten getötet. Die Übergangsregierung versucht den Angaben zufolge, mit Hilfe verbündeter Kräfte, die Kontrolle über dieses Gebiet zu erlangen. Aufgrund der Notsituation der somalischen Bevölkerung, scheint es weiterhin kaum problematisch, junge Männer als Piraten zu rekrutieren, zumal bei Erfolg auch die Zukunft von deren Familien gesichert scheint.

In der autonomen Region Puntland soll sich langsam eine zunehmende Ablehnung der Zivilbevölkerung gegen die Piraten entwickeln. Auch die Polizei des Landes greife immer konsequenter durch. So sollen in Garowe 10 Piraten verhaftet worden sein, die offenbar zu der Gruppe gehören, die Ende April für die Freilassung der „Renuar“ das Lösegeld erhalten hatte. Mittlerweile sollen insgesamt 248 mutmaßliche Piraten in den dortigen Gefängnissen einsitzen. Überall in Puntland soll die Polizei Straßensperren errichtet haben. Insbesondere sollen die Piratenhochburgen Eyl, Bander Beyla und Bargal von Sondereinheiten überwacht werden.

In der Nähe des Küstenortes Haradhere sollen Rebellen der Al-Shabaab-Miliz ca. 50 Piraten festgehalten haben, da diese sich geweigert haben sollen, einen Teil ihres erlangten Lösegeldes abzutreten.

Unter großer Beteiligung der internationalen Gemeinschaft ging Mitte April in der Hauptstadt Nairobi eine von der UNO einberufene Somalia-Konferenz zu Ende. Laut Medienberichten war die islamisch-fundamentalistische Al-Shabaab, die derzeit mehr als die Hälfte des Landes beherrscht, erst gar nicht eingeladen worden. Die von der UNO vor über sieben Jahren eingesetzte, nicht durch Wahlen legitimierte, Übergangsregierung (TFG) hatte zudem zum Boykott des Treffens in Nairobi aufgerufen, weil es nach ihrer Ansicht der Verschärfung der Konfrontation zwischen den somalischen Fraktionen und der Demontage der Übergangsinstitutionen diene. Auch rund 100 von insgesamt 550 somalischen Abgeordneten sollen sich gegen die Nairobi-Konferenz ausgesprochen haben, allerdings nahm der Parlamentssprecher, Sharif Hassan Sheik Aden, mit einer kleinen Gruppe von Abgeordneten an der Konferenz teil. Das Bündnis Ahlu Sunna, dessen Milizen die Hauptlast auf Seiten der Übergangsregierung im Kampf gegen Al-Shabaab tragen, war gleichfalls mit einer Delegation in Nairobi präsent.

Von den staatsähnlichen, aber international nicht anerkannten Strukturen auf somalischem Boden waren Puntland und Galmudug durch ihre Präsidenten auf der Konferenz vertreten. Beide Territorien bezeichnen sich offiziell als Teil eines neu zu konstruierenden föderativen Somalia. Puntlands Präsident sah seinen Einflussbereich in Nairobi sogar als

Vorbild für das ganze Land und lud zu einer Versöhnungskonferenz in seiner „Hauptstadt“ ein. Dagegen hatte Somaliland, das grundsätzlich auf Eigenstaatlichkeit besteht, die Einladung nach Kenia ausgeschlagen. In einer gemeinsamen Abschlusserklärung wurde eine Verlängerung der Amtszeit des Parlaments um weitere zwei Jahre vorgeschlagen. Die Amtszeit der somalischen Übergangsregierung und ihrer Institutionen endet offiziell im August 2011, so dass eigentlich im Juli erstmals Wahlen notwendig wären. Das Parlament hatte sich indessen schon Anfang Februar eigenmächtig eine dreijährige Verlängerung genehmigt, war damit aber international auf Kritik gestoßen. Die Empfehlung in der Abschlusserklärung von Nairobi stellt somit einen Kompromiss dar. Gleichzeitig unterstützte die Konferenz die Forderung des Parlaments, dass der Präsident und die Übergangsregierung spätestens im August neu gewählt werden müssen.

Die politische Führung in Somalia beschloss gemäß Berichtserstattung „derStandard“ die ursprünglich für August 2011 angesetzte Präsidentschaftswahl um ein Jahr zu verschieben. Neben der Vereinbarung, die in Kampala/UGA unterzeichnet wurde, sei auch der Rücktritt des Ministerpräsidenten Mohamed Abdullahi Mohamed innerhalb von 30 Tagen vorgesehen. Bis zuletzt sei der Antrag des Präsidenten Sharif Sheikh Ahmed, der mehr Zeit für die Lösung der gravierenden politischen Probleme im Lande gefordert hatte, von Parlamentspräsident Sharif Hassan Sheikh Aden abgelehnt worden. Als Sharif Sheikh Ahmed am 31.01.2009 zum Präsidenten gewählt wurde, hatte er laut Pressemeldungen eine Lösung des Konfliktes in Somalia versprochen. Da er jedoch keinen Einfluss auf die Al-Shabaab-Milizen hat, ist ihm das bislang nicht gelungen. Nach wie vor lebt ein Großteil der Somalier in ständiger Angst und Armut, denn seit gut 20 Jahren treiben die Kämpfe zwischen den Regierungstruppen und der Al-Shabaab-Miliz immer wieder tausende Zivilisten in die Flucht.

Zuletzt wurde laut Pressemeldungen der somalische Innenminister Abdishakur Sheikh Hassan Farah durch einen Selbstmordanschlag, der von seiner Nichte ausgeführt worden sein soll, getötet. Die radikalislamische Al-Shabaab-Miliz soll inzwischen die Verantwortung für den Anschlag übernommen haben.

Durch die aktuelle Hungersnot rückt Somalia derzeit wieder verstärkt in den Focus der internationalen Gemeinschaft. Die fehlenden staatlichen Strukturen und die Weigerung der Al-Shabaab-Miliz, Hilfslieferungen in das von ihr kontrollierte Gebiet zuzulassen, stellen die Staatengemeinschaft vor erhebliche Probleme. Hierbei wird die beschränkte Macht der Übergangsregierung deutlich, die sich fast ausschließlich auf die Hauptstadt Mogadischu erstreckt.

7.2 Nigeria / Benin

Im Gegensatz zu Somalia verfügen Nigeria und Benin über stabile Regierungen. Die Sicherheitslage in Nigeria gilt, trotz der politischen Stabilität, allerdings als fragil. Während im Norden zunehmend islamistische Gruppierungen, unterstützt von Saudi-Arabien und dem Sudan, an Einfluss gewinnen und die christlich-animistische Minderheit immer stärker unter Druck gerät, gibt es im Süden des Landes und hier vor allem im Nigerdelta schon seit einigen Jahren Probleme mit verschiedenen Befreiungsbewegungen. Diese prangern die vor kurzem auch in einer Studie der UN nachgewiesenen Umweltzerstörungen durch die jahrzehntelange Ölproduktion an und beschuldigen die Politiker und die internationalen Konzernen, die Gewinne aus den Erdölexporten der lokalen Bevölkerung vorzuenthalten.

Im Nigerdelta sind die Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF), die South-Sudan Liberation Movement (SSLM); die Niger Delta Liberation Force (NDLF) und insbesondere die Bewegung für die Emanzipation des Nigerdeltas (MEND) zu erwähnen. Nach einer relativen Beruhigung durch eine Amnestie im Herbst 2010, die jedoch nicht zu einer nachhaltigen Lösung bzw. Einbindung der Mitglieder der Befreiungsbewegungen führte, nehmen deren Aktivitäten seit dem Frühjahr 2011 wieder deutlich zu.

Benin gehört zu den am wenigsten entwickelten Staaten der Erde und ist wirtschaftlich in erheblichem Maße vom großen Nachbarn Nigeria abhängig. Nach dem friedlichen Übergang von der Diktatur zur Demokratie kämpft das Land, verschärft durch die internationale Finanzkrise, weiter um eine spürbare wirtschaftliche Konsolidierung. Trotz der politischen Stabilisierung gelten die staatlichen Institutionen als schwach. Der Anteil der Analphabeten soll über 50 Prozent betragen. Darüber hinaus leben 30 Prozent der Bevölkerung unter der Armutsgrenze⁸. Benin bezieht bis zu 40% seiner jährlichen Staatseinnahmen aus Zöllen und Gebühren des Hafens Cotonou. Der Hafen ist als regionaler Umschlagplatz für Gebrauchtwagen aus Europa und Baumwolle aus Westafrika von erheblicher Bedeutung für die gesamte Region und droht durch die zunehmenden Piraterievorfälle Kunden zu verlieren.

Der Versicherungskonzern Lloyds in London stuft inzwischen die Gewässer im Golf von Guinea und vor Somalia in die selbe Gefahrenkategorie ein.

⁸ Quelle: Länderbericht des Auswärtigen Amtes

8 Gefahrenstufen und Warnhinweise

8.1 Reisewarnung des Auswärtigen Amtes

8.1.1 Reisewarnung Somalia

Das Auswärtige Amt hat für Somalia bzw. den Golf von Aden am 04.01.2011 folgende Reisewarnung herausgegeben (Auszug):

„Vor Reisen nach Somalia und in die Gewässer vor Somalia wird eindringlich gewarnt. Deutschen Staatsangehörigen wird dringend geraten, das Land zu verlassen. In ganz Somalia besteht für westliche Staatsangehörige ein sehr hohes Entführungsrisiko.

Vor den Küsten Somalias und seiner Nachbarstaaten sowie in den angrenzenden Gewässern besteht weiterhin ein sehr großes Risiko von Piratenangriffen und Kaperungen. Inzwischen werden auch Schiffe tief im Indischen Ozean (um die Seychellen und Madagaskar) sowie vor Kenia, Tansania, Mosambik, Jemen und Oman angegriffen und gekapert. Schiffsführern in den vorgenannten Gebieten wird dringend empfohlen, höchste Vorsicht walten zu lassen.

Trotz der internationalen Bemühungen zur Eindämmung der Piraterie bleibt die Zahl der Piratenangriffe unverändert hoch; ein wirksamer Schutz kann nicht garantiert werden. Schiffsführern in den gefährdeten Gewässern wird eine Registrierung beim Maritime Security Centre unter www.mschoa.org dringend empfohlen.

Die von der Europäischen Union durchgeführte Marineoperation ATALANTA umfasst ein Operationsgebiet von bis zu 500 Seemeilen vor den Küsten Somalias und der Nachbarländer. Ziel ist die Abschreckung, Verhütung und Bekämpfung von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias. ATALANTA gilt primär dem Schutz der Nahrungsmittelhilfsschiffe des WFP für Somalia und von zivilen Schiffen.

Langsame Schiffe mit niedriger Bordwand sind für Piratenangriffe generell stärker gefährdet als schnelle Schiffe mit hoher Bordwand. Die EU-Mission ATALANTA bietet zivilen Schiffen eine Registrierung und einen durch Kriegsschiffe begleiteten ‚Gruppentransit‘ durch gefährdete Gewässer an, siehe www.mschoa.org ...

... Aktuelle Informationen zur Piraterielage gewährt das IMB Piracy Reporting Centre www.icc-ccs.org“

8.1.2 Reisewarnung Jemen

Das Auswärtige Amt hat für den Jemen am 29.07.2011 folgende Reisewarnung herausgegeben (Auszug):

„Aufgrund der aktuellen Lageentwicklung wird vor Reisen nach Jemen gewarnt. Deutsche Staatsangehörige in Jemen werden nachdrücklich aufgefordert, das Land unverzüglich zu verlassen. Die deutsche Botschaft in Sanaa ist seit dem 04.06.2011 vorübergehend

geschlossen. Eine Hilfestellung vor Ort ist daher nicht möglich. Anfragen zu Jemen können an das Auswärtige Amt Berlin, Telefon (030) 5000-0 gerichtet werden.

Ende Mai 2011 ist es in Sanaa mehrfach zu gewaltsamen Zusammenstößen zwischen Sicherheitskräften von miteinander rivalisierenden Parteien im innerjemenitischen Machtgefüge gekommen. Auch schwere Waffen wurden eingesetzt. Es kam zu etlichen Toten und Verletzten. Präsident Saleh wurde am 3.6. bei einem Angriff verletzt und befindet sich derzeit zur medizinischen Behandlung im Ausland. In Sanaa ist es zwischenzeitlich zu einer brüchigen Waffenruhe gekommen, über deren Bestand keine belastbare Aussage getroffen werden kann. Die Auseinandersetzungen können jederzeit erneut ausbrechen...

Auch in anderen Landesteilen Jemens kommt es weiterhin zu teils heftigen gewaltsamen Auseinandersetzungen von miteinander rivalisierenden Parteien, auch im Rahmen von Demonstrationen. Insbesondere die Stadt Taiz ist betroffen. Der am 18. März 2011 von der Regierung verhängte landesweite Ausnahmezustand ist weiterhin in Kraft.

In einigen Gebieten der ehemaligen Südpervenzen finden Kämpfe militanter Kräfte gegen Regierungstruppen statt, bei denen auch um die Kontrolle einzelner Kommunen und Stadtgebiete gerungen wird. Am 24.7.2011 wurden bei einem Selbstmordanschlag in Aden mindestens acht Soldaten durch eine Autobombe in unmittelbarer Nähe eines Armeecamps getötet. Am 20.7.2011 kam in Aden ein britischer Staatsangehöriger vermutlich durch eine Autobombe ums Leben.

In Jemen bestehen erhebliche Risiken durch terroristische Anschläge, Entführungen und Stammeskonflikte, die in einzelnen Landesteilen immer wieder aufflammen.

In Jemen kommt es immer wieder zu terroristischen Anschlägen durch einen regionalen Ableger des Terrornetzwerks Al-Qaida. Wiederholt drohte das Netzwerk im Internet auch mit Entführungen nicht-islamischer Ausländer in Jemen und auf der gesamten arabischen Halbinsel. Westliche Ausländer – darunter nicht zuletzt deutsche Staatsangehörige – sind besonders gefährdet.

Am 24.7.2011 wurden bei einem Selbstmordanschlag in Aden mindestens acht Soldaten durch eine Autobombe in unmittelbarer Nähe eines Armeecamps getötet. Am 20.7.2011 kam in Aden ein britischer Staatsangehöriger vermutlich durch eine Autobombe ums Leben...

Von individuellen Schiffreisen vor und in den jemenitischen Küstengewässern wird dringend abgeraten. Aufgrund der militärischen Bedeutung der Inseln im Roten Meer sind diese zum Großteil militärisches Sperrgebiet. Wegen Fischereirechten im Roten Meer treten regelmäßig Konflikte mit Eritrea auf. Im Gebiet Bab al-Mandeb und den Somalia vorgelagerten Gewässern werden zunehmend Piraterievorfälle sowie Probleme wegen des Flüchtlingsschmuggels von Somalia nach Jemen gemeldet..."

geltenden Hinweise und Verhaltensempfehlungen sollten angewendet und Warnhinweise des IMB beachtet werden.

8.3.2 Erweiterung SOLAS Gefahrenstufe 2 am Horn von Afrika

Das BMI teilt mit Schreiben vom 22.02.2011 (AZ B 3 - 676 932/1) mit:

I. Sachverhalt

Seit 2010 ist eine deutliche Zunahme von Piraterievorfällen außerhalb des aktuellen mit SOLAS-Gefahrenstufe 2 belegten Seegebietes vor Somalia festzustellen. Hiervon betroffen sind insbesondere das Arabische Meer sowie das gesamte Gebiet Somali Becken/Indischer Ozean. In diesem Zusammenhang ist auch eine deutliche Steigerung der Entführungen von Dhows und ähnlichen Schiffstypen zwecks Einsatzes als Mutterschiffe zu verzeichnen. Seit Herbst 2010 setzen die Piraten vermehrt nicht mehr nur entführte Dhows und Fischereiboote, sondern auch entführte Handelsschiffe als Mutterschiffe ein. Die Besatzungen der entführten Schiffe sorgen hierbei für den Schiffsbetrieb und dienen gleichzeitig als menschlicher Schutzschild gegen Boardingmaßnahmen. Die zunehmende Verwendung kleinerer und größerer Handelsschiffe, Dhows oder Fischerboote vergrößert den Operationsradius der Piraten erheblich und ermöglicht ihnen auch die Entführung von Schiffen während der Monsunzeiten.

II. Verhaltensempfehlung

Aufgrund dieser aktuellen Lageentwicklung wird das mit der Gefährdungstufe 2 belegte Seegebiet wie folgt neu definiert:

Westliche Linie: 15°20'N, 40°05'E (Ostkap der Halbinsel Buri/Eritrea) und 16°20'N, 42°45'E (Staatsgrenze Jemen/Saudi Arabien) einschl. Straße Bab Al-Mandeb

Nördliche Linie: 22°00'N, 60°00'E (nördlich der omanischen Küstenstadt Al Ashkhirah) bis 22°00'N, 70°00'E

Östliche Linie: 22°00'N, 70°00'E bis 15°00'S, 70°00'E

Südliche Linie: 15°00'S, 40°00'E bis 15°00'S, 70°00'E

Ausnahme: Die Hoheitsgewässer der Seychellen und des Oman (12-Meilen-Zone).

9 Hinweise/ Informationen

9.1 Information Sharing Center (ISC) hat Arbeit aufgenommen

In Mombasa/ Kenia hat das erste von drei Piraterie Informationszentren die Arbeit aufgenommen. Das Büro der International Maritime Organization (IMO) soll den Kampf gegen die Piraterie im westlichen Indischen Ozean und dem Golf von Aden unterstützen. Zwei weitere Zentren sollen in Dar es Salaam/ Tansania, und Sana'a/ Jemen errichtet werden. Der Generalsekretär der IMO, Efthimios E Mitropoulos, der offiziell in Mombasa das Informationszentrum (ISC) eröffnete, teilte mit, dass mit Hilfe dieser Zentren alle regionalen piraterierelevanten Informationen zu einem einheitlichen Lagebild zusammengefasst werden sollen, um so die Handelsschifffahrt gezielt warnen und die in den Pirateriegebieten eingesetzten Einheiten besser koordinieren zu können.

Das Mombasa ISC ist räumlich zusammen mit dem Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) untergebracht, welches 24-Stunden besetzt ist und weite Bereiche des westlichen Indischen Ozeans abdeckt, darunter auch die Seychellen. Die künftigen ISC's in Dar es Salaam und Sana'a sollen ebenfalls in den dort arbeitenden RMRCC's untergebracht werden. Ein gemeinsamer Informationsaustausch zur effektiven Pirateriebekämpfung soll auf diese Weise gewährleistet werden.

9.2 Beratungen zum Anmeldeverfahren bei MSCHOA/UKMTO

Es wird vereinzelt immer noch festgestellt, dass Schiffe deutscher Reedereien bei MSCHOA/UKMTO als nicht registriert geführt werden. Bei dem Abgleich mit anderen Schiffen in dem Seegebiet wurde festgestellt, dass mindestens ein Fahrzeug noch die veraltete Form der Anmeldung verwendet hatte. Informationen über die neuen Anmeldeformulare bei MSCHOA sind im Piraterie Präventionszentrum unter der unter 2.2 genannten Erreichbarkeit erhältlich.

9.3 Southern African Development Community wird gegen Piraten aktiv

Die Regionalorganisation SADC (Southern African Development Community) will sich am Kampf gegen die Piraterie beteiligen. Die sich immer weiter nach Süden ausbreitende Piraterie an der Ostküste Afrikas zwingt nun die Staaten der SADC zum Handeln. Mit der Schaffung eines „Anti – Piracy Task Team“ und dem Ausbau bislang begrenzter maritimer Fähigkeiten soll jetzt der Piraterie entgegengetreten werden. Kurzfristig sind unter anderem folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Einrichtung eines zentralen SADC-Piraterie-Kontrollzentrums (der Standort ist noch unklar)
- Schaffung von legalen Instrumenten zur strafrechtlichen Verfolgung von Piraten (Aufbau entsprechender Gerichte und Gefängnisse)
- Zeitnahe Schaffung von Fähigkeiten zur Seeraumüberwachung und Informationsweitergabe.

Man geht davon aus, dass der Republik Südafrika, aufgrund ihrer Marinestreitkräfte und der verfügbaren Infrastruktur, die Hauptverantwortung übertragen werden soll. Ein solches Engagement der SADC könnte ein wichtiges Gegengewicht zur Ausbreitung der Piraterieaktivitäten somalischer Piraten bilden.

9.4 Hochsicherheitsgefängnis in Hargeisa eröffnet

Anfang April wurde in der somalischen Hafenstadt Hargeisa ein Hochsicherheitsgefängnis eröffnet, welches mehr als 400 Insassen aufnehmen kann. Unter den derzeit 279 Gefangenen befinden sich neben „normalen“ Kriminellen auch Piraten und Kämpfer der islamistischen Al-Shabaab Miliz. Das Gefängnis in Hargeisa entspricht internationalen Standards und kann als Modell für die Region dienen, sagte Yury Fedotov, Executive Director des „United Nations Office on Drugs and Crime“ (UNODC) bei der Eröffnung. Somaliland sei bereit, eigene Staatsbürger aus anderen Gefängnissen zu übernehmen. Mit rund 1,5 Millionen US-Dollar wurde die Instandsetzung des alten Gefängnisses von Hargeisa durch UNODC maßgeblich finanziert. Aufgrund des hohen Bedarfs soll der Aus- und Neubau von Gefängnissen in Somalia weitergehen. Laut Alan Cole von UNODC sind derzeit der Bau eines weiteren Gefängnisses für 500 Insassen in Garowe, der Hauptstadt der autonomen somalischen Republik Puntland, sowie einer weiteren Haftanstalt in Zentralsomalia geplant.

9.5 Informationsquellen

Aktuelle Informationen zur Piraterielage finden Sie unter folgenden Links:

<http://www.icc-ccs.org>

<http://www.mschoa.org>

<http://www.eunavfor.eu>

<http://www.bmvg.de>

<http://www.auswaertigesamt.de>

<http://www.bsh.de>

10 Bewertung/Prognose

Die Fallzahlen für das erste Halbjahr 2011 haben einen neuen Höchststand erreicht. Dieser ist allerdings auf die enorme Steigerung im ersten Quartal zurückzuführen und überdeckt eine zum Teil gegenläufige Entwicklung, insbesondere am Horn von Afrika.

Die somalischen Piraten zugeschriebenen Vorfälle bilden weiterhin den absoluten Schwerpunkt der weltweiten Piraterielage, sowohl bezogen auf die Quantität als auch auf die Qualität der Vorfälle. Der Einsatz von Handelsschiffen als Mutterschiffe und die damit einhergehende Fähigkeitserweiterung wurde durch die Piraten im zweiten Quartal kaum mehr genutzt. Die Gründe hierfür sind bislang nicht eindeutig erkennbar. Ohne diese Maßnahmen und vermutlich auch bedingt durch den zunehmenden Einsatz von bewaffneten Sicherheitsteams an Bord der Handelsschiffe sowie einem robusteren Vorgehen der Marineeinheiten gegen die kleineren Mutterschiffe kam es im Mai und Juni zu keiner einzigen Entführung in diesem Bereich.

Durch die seit Juni, aufgrund des Sommermonsuns, vorherrschenden Witterungs- und Seegangsbedingungen bleiben die Aktivitäten der somalischen Piraten vornehmlich auf die ruhigeren Gewässer im südlichen Roten Meer, in der Straße von Bab el Mandeb und im Golf von Aden beschränkt. Im offenen Indischen Ozean sind in dieser Zeit kaum Kleinbootaktivitäten und damit auch keine Angriffe mit den üblichen Skiffs möglich.

Mit dem Ende des Sommermonsuns ist ab September wieder mit einer deutlichen Zunahme der Aktivitäten der somalischen Piraten zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass sie sich taktisch an die veränderten Gegebenheiten, insbesondere bezüglich der robusteren Vorgehensweise gegen die kleineren Mutterschiffe und die Zunahme des Einsatzes von bewaffneten Sicherheitsteams, anpassen werden. In diesem Zusammenhang dürfte die erneute Nutzung von größeren Handelsschiffen wahrscheinlich sein. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich die Piraten auf einen Kampf mit den bewaffneten Sicherheitsteams, evtl. gedeckt durch die Nutzung schwererer Waffen von den Mutterschiffen aus, einlassen werden oder doch die Konzentration auf ungeschützte Fahrzeuge bevorzugen.

Es ist derzeit nicht absehbar, ob und gegebenenfalls wie sich die Hungersnot in der Region, die gerade auch die Verhältnisse in Somalia im Moment wieder verstärkt in den Fokus der Weltöffentlichkeit rückt, auf die Piraterieproblematik auswirken wird. Eine Lösung für die vielfältigen innenpolitischen Probleme Somalias ist jedenfalls weiterhin nicht erkennbar.

Im Golf von Guinea hat sich im zweiten Quartal der Schwerpunkt von den Gewässern vor Nigeria zunehmend auf die Seegebiete vor Benin verlagert. Hier kam es zu einer deutlichen Zunahme der Entführungen, wobei auch hier nigerianische Piraten für die Vorfälle verantwortlich sein sollen. Betroffen waren durchweg Tankfahrzeuge, die nach einigen Tagen wieder freigegeben wurden. Ziel der Piraten ist hier nicht die

Lösegelderpressung sondern der Diebstahl eines Teils der Ladung, vornehmlich Ölprodukte, die sich vor Ort verkaufen lassen. Neben der Ladung werden auch Wertgegenstände vom Schiff und von der Besatzung entwendet. Die Gründe für die teilweise Verlagerung der Aktivitäten in den Bereich vor Benin könnten in einem stärkeren Verfolgungsdruck durch die nigerianischen Behörden zu sehen sein.

Es ist davon auszugehen, dass sich der beschriebene Trend mit vermehrten Angriffen auf Fahrzeuge vor Benin fortsetzen wird. Benin fehlen, trotz einiger erfolgreicher Einsätze eines Marinefahrzeuges in den letzten Wochen, die Möglichkeiten zu einer intensiveren Überwachung bzw. Bestreifung der entsprechenden Seegebiete bzw. Reeden.

Die Lage im südchinesischen Meer und in den Straßen von Malakka und Singapur bleibt im Rahmen gewisser Schwankungsbreiten stabil. Neben den klassischen Raubdelikten laufen hier insbesondere Schlepper mit Bargesen Gefahr Opfer von Entführungen zu werden, da sich diese Fahrzeuge sehr gut für eine weitere Nutzung in der Region eignen.

11 Empfehlungen

Die Bundespolizei See empfiehlt weiterhin allen Schiffsführern die durch Piraterie-Risikogebiete fahren, unbedingt alle zur Verfügung stehenden Informationsquellen zu nutzen, um entsprechende vorbereitende Maßnahmen für eventuelle Abwehrmaßnahmen treffen zu können. Insbesondere gilt dieses für die Fahrt durch die Seegebiete um Somalia.

Die Bundespolizei See empfiehlt darüber hinaus allen Reedereien, deren Schiffe beabsichtigen, den Golf von Aden zu durchfahren, unbedingt die konsequente Nutzung der „sicheren Korridore“, möglichst in zusammengestellten Gruppen-Transits, dem so genannten „Close Support Protection System“. Hierfür ist eine vorherige Registrierung auf der Webseite <http://www.mschoa.org> notwendig, um dann in dem - nur für registrierte Nutzer - zugänglichen Bereich weitere Informationen abrufen zu können. Alle weiteren damit verbundenen Maßnahmen und Empfehlungen sind ebenfalls möglichst vollumfänglich umzusetzen.

Ebenso sollten aktuelle Informationen der unter Punkt 8 aufgeführten Quellen vor einer Passage der gefährdeten Gebiete eingeholt werden. Eine Registrierung sollte auch erfolgen, wenn die Risikogebiete im indischen Ozean durchfahren werden und keine Passage durch den Golf von Aden geplant ist. Es sollte nach kleinen Booten Ausschau gehalten werden, die immer wieder mit hoher Geschwindigkeit Schiffe anlaufen. Es wird häufig von Mutterschiffen aus agiert, die sich weit von der Küste entfernt aufhalten. Rechtzeitiges Sichten solcher Boote verschafft mehr Zeit zum Handeln, z.B. für Ausweichmanöver, Änderung der Geschwindigkeit, Information der Behörden, insbesondere des Piracy Reporting Centre des IMB. Meldung von Angriffen, Überfällen

oder Beobachtungen in Zusammenhang mit Piraterieüberfällen können an folgende Mailadressen gerichtet werden: imbkl@icc-ccs.org oder piracy@iccccs.org.

Es wird empfohlen die „Best Management Practices(3)“ bzw. Handlungsempfehlungen über den Bereich südliches Rotes Meer bis zum 70° Breite hinaus umzusetzen. Die aktuelle Ausgabe vom 29. Juni 2010 ist abrufbar unter:

<http://www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/bmp3.pdf>

Für die nächsten Wochen wurde die Veröffentlichung einer aktualisierten Fassung (Version 4) angekündigt. Neben der obligatorischen Anmeldung der Passage auf der Homepage von MSCHOA sollten auch die jeweils aktuellen Informationen auf der Homepage des IMB eingeholt werden.

Des Weiteren stehen auf allen unter 9.5 genannten Websites weitere Informationen zur Verfügung, die für die Vorbereitung zur Passage pirateriegefährdeter Gebiete empfehlenswert sind.

Die Bundespolizei See führt auf Wunsch zudem Beratungsgespräche für deutsche Reedereien durch. Eine entsprechende Kontaktaufnahme ist jederzeit über folgende Rufnummern 24h/7möglich:

Tel.: 04561/4071-114 Fax: 04561/16447 E-Mail: bpol.see.lez@polizei.bund.de
Tel.: 04721/567-370 Fax: 04721/567-404 E-Mail: bpol.see.glz@polizei.bund.de

Erreichbarkeiten:

MSCHOA
www.mschoa.org

UKMTO
Tel:+971 50 552 3215
ukmto@eim.ae