

# Pirateriebericht der Bundespolizei See

## 2. Quartal 2010



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](mailto: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.....	6
3.1	WELTWEIT.....	6
3.2	SEEGBIETE UM SOMALIA .....	7
3.3	NIGERIA .....	8
3.4	INDONESIEN.....	9
3.5	MALAYSIA.....	9
3.6	STRASSE VON MALAKKA, STRASSE VON SINGAPUR.....	9
3.7	SÜDCHINESISCHES MEER .....	9
4	STATISTIKEN .....	10
4.1	HALBJAHRESVERGLEICH 2009/2010 .....	10
4.2	SONSTIGE STATISTISCHE ANGABEN.....	12
4.2.1	RANKING DER SCHIFFE NACH NATIONALITÄT DER BETREIBENDEN REEDEREIEN 2009 .....	12
4.2.2	BETROFFENE SEEFahrZEUGE IM VERGLEICH JANUAR - JUNI 2009 / 2010.....	13
5	WESENTLICHE FÄLLE IN KURZFORM.....	13
5.1	ROTES MEER .....	13
5.2	GOLF VON ADEN .....	14
5.3	OSTKÜSTE SOMALIA/INDISCHER OZEAN .....	15
5.4	ARABISCHES MEER .....	16
5.5	NIGERIA .....	16
5.6	SÜDCHINESISCHES MEER .....	17
5.7	INDONESIEN.....	17
5.8	STRASSE VON SINGAPUR .....	17
6	PIRATERIEGEFÄHRDETE GEBIETE.....	17
6.1	SÜDOST-ASIEN UND INDISCHER SUBKONTINENT.....	17
6.1.1	BANGLADESCH:.....	18
6.1.2	INDONESIEN: .....	18
6.1.3	STRASSE VON MALAKKA.....	18
6.1.4	MALAYSIA.....	18
6.1.5	STRASSE VON SINGAPUR .....	18
6.1.6	SÜDCHINESISCHES MEER .....	18
6.1.7	VIETNAM.....	18
6.2	AFRIKA UND ROTES MEER .....	19
6.2.1	SOMALIA .....	19
6.2.1.1	GOLF VON ADEN / ROTES MEER .....	19
6.2.3	NIGERIA (LAGOS & BONNY RIVER).....	20
6.2.4	GUINEA (CONAKRY).....	20
6.2.5	KAMERUN (DOUALA) .....	20
6.3	ZENTRAL- UND SÜDAMERIKA, EINSCHLIEßLICH KARIBIK.....	21
6.3.1	BRASILIEN .....	21
6.3.2	PERU .....	21
6.4	ÜBRIGE SEEGBIETE.....	21
6.4.1	ARABISCHES MEER / OMAN .....	21
6.4.2	INDISCHER OZEAN (WESTLICH UND ZENTRAL), SEYCHELLEN UND MADAGASKAR.....	21

7	GEFÄHRDUNGSLAGE AFRIKA .....	22
7.1	SOMALIA .....	22
7.2	NIGERIA .....	23
8	GEFAHRENSTUFEN UND WARNHINWEISE .....	23
8.1	REISEWARNUNG DES AUSWÄRTIGEN AMTES .....	23
8.2	GEFAHRENSTUFEN .....	24
8.3	WARNHINWEISE DES BUNDESMINISTERIUM DES INNEREN (AKTUELLE MELDUNGEN 2010) .....	24
9	HINWEISE/ INFORMATIONEN .....	25
9.1	VERLÄNGERUNG DES MANDATES FÜR DIE OPERATION ATALANTA.....	25
9.2	OPERATION ENDURING FREEDOM (OEF) AM HORN VON AFRIKA BEENDET .....	26
9.3	MAßNAHMEN ZUM WIEDERAUFBAU SOMALIAS .....	26
9.4	KENIA ERRICHTET PIRATERIE-GERICHTSHOF .....	26
9.5	PIRATEN IN HAMBURG VOR GERICHT .....	27
9.6	INFORMATIONSQUELLEN .....	27
10	BEWERTUNG/PROGNOSE .....	28
11	EMPFEHLUNGEN.....	29

## 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.

In der zur Veröffentlichung bestimmten Version wurden aus Gründen des Urheberrechtsschutzes die mit Google-Maps erstellten Grafiken entfernt.

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, 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

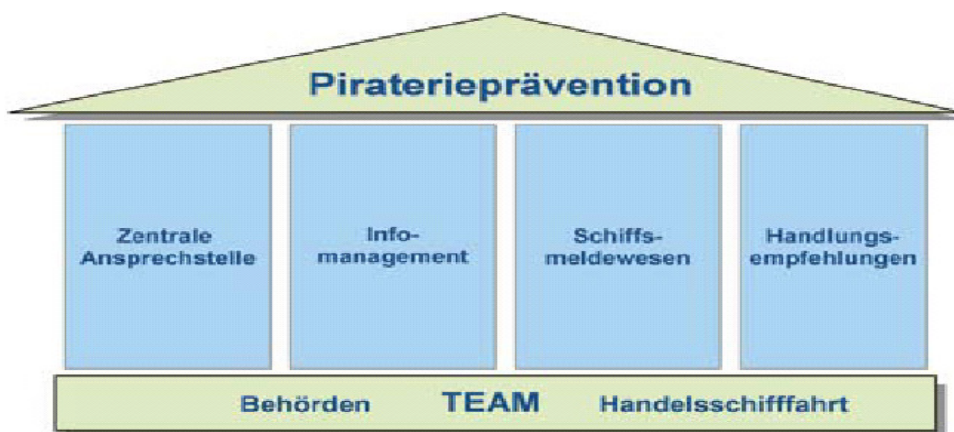
Die Aufgabe Piraterie-Prävention hat in der jüngsten Vergangenheit immer mehr an Bedeutung gewonnen. In Abstimmung mit den anderen Sicherheitspartnern in der Bundesrepublik wurde unter anderem vereinbart, dass die Bundespolizei in der Leitstelle der Bundespolizei See im GLZ-SEE<sup>1</sup> eine zentrale 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 PPZ<sup>2</sup> 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's<sup>3</sup>) und Kapitäne dar, die rund um die Uhr zur Verfügung

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

<sup>2</sup> Piraterie-Präventionszentrum bei der Bundespolizei See.

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, 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)<sup>4</sup> und UKMTO<sup>5</sup>, einschließlich der Meldung der Reisedaten sowie die Befolgung der Verhaltensempfehlungen in Planung und Durchführung von Passagen am Horn von Afrika.

### **3 Piraterielage**

#### **3.1 Weltweit**

Die Anzahl der Pirateriefälle im Jahr 2010 ist weltweit um 20 Prozent gesunken. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden noch 240 Vorfälle im Vergleich zu 196 in diesem Jahr vom International Maritime Bureau (IMB) des International Chamber of Commerce (ICC) registriert.

Ein gegenläufiger Trend ist im asiatischen Seeraum, insbesondere im Bereich von Indonesien und im Südchinesischen Meer zu verzeichnen.

---

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

<sup>4</sup> Maritime Security Center (Horn of Afrika)

<sup>5</sup> United Kingdom Maritime Trade Organisation

Es kam insgesamt zu 31 Schiffsentführungen, wobei 27 davon auf die Schwerpunktregion am Horn von Afrika entfielen. Zwei Entführungen wurden im Bereich von Malaysia und je eine vor Indonesien sowie im südchinesischen Meer registriert. Insgesamt wurden 597 Besatzungsmitglieder als Geiseln genommen, 16 wurden verletzt und eine Person wurde getötet.

### **3.2 Seegebiete um Somalia**

Im ersten Halbjahr 2010 wurden 100 Piraterievorfälle und 27 Entführungen am Horn von Afrika registriert, die somalischen Piraten zugeschrieben werden. Damit entfielen erneut mehr als die Hälfte aller weltweiten Vorfälle und fast alle Entführungen auf den Pirateriebrennpunkt im Seegebiet um Somalia. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es 148 Fälle mit 30 Entführungen. Trotz des Rückgangs der Fallzahlen um ein Drittel, reduzierten sich die erfolgreichen Entführungen lediglich um 10%, so dass den Piraten ein effizienteres Vorgehen attestiert werden muss. Dieses Ergebnis ist insofern von besonderer Bedeutung, als dass noch im Jahresvergleich 2008/2009 festzustellen war, dass die Piraten 2009 die doppelte Anzahl von Angriffen gegenüber 2008 benötigten, um einen Angriff erfolgreich mit einer Entführung abzuschließen.

Im südlichen Teil des Roten Meeres wurde erneut eine Vielzahl von verdächtigen Annäherungen von kleinen schnellen Booten gemeldet. Im Juni wurden neun Schiffe angegriffen; auf vier dieser Fahrzeuge wurde geschossen. 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 nicht als tatsächliche Angriffe somalischer Piraten gewertet. Nunmehr gab es erstmals eine Kaperung in der Straße von Bab el Mandeb (statistisch hier noch nicht erfasst, da sich der Vorfall am 4. Juli 2010 ereignete). Sollten sich weitere Kaperungen in diesem Seegebiet ereignen, muss die vorgenannte Bewertung gegebenenfalls revidiert werden.

Im Golf von Aden ist mit nur 33 Meldungen in diesem Jahr gegenüber 86 in 2009 ein erheblicher Rückgang der Vorfälle zu verzeichnen. Dieser Rückgang schlug sich auch bei den Entführungen mit 11 in 2010 gegenüber 17 im Vorjahr nieder. Diese Tendenz bestätigt den Sicherheitszuwachs durch die Präsenz der Marineeinheiten und das im Golf von Aden praktizierte Sicherheitsmanagement.

Im Somali Bassin und im Indischen Ozean wurde ein Anstieg der Fallzahlen von 44 in 2009 auf 51 in 2010 registriert. Noch stärker war der Anstieg bei den Entführungen. 2010 wurden 16 Schiffe entführt; in 2009 waren es lediglich 12. Nach wie vor operieren die Piraten im Indischen Ozean unter zur Hilfenahme von Mutterschiffen, die kleinere Boote aufnehmen und in weit entfernte Seegebiete transportieren. Sie verfügen inzwischen über

eine modernere Ausrüstung und versuchen permanent ihre Taktik den Abwehrmaßnahmen der internationalen Gemeinschaft anzupassen.

Als größtes Problem für die Marineeinheiten erweist sich nach wie vor die Größe des Operationsgebietes der Piraten in diesem Seegebiet, die eine ausreichende Überwachung analog zu dem Sicherheitsmanagement im Golf von Aden nicht zulässt. In den letzten drei Monaten wurde ein Schiff kurz unweit des siebzigsten Längengrades entführt und ein Schiff nahe den Malediven von somalischen Piraten angegriffen.

Südlich erstrecken sich die Aktionen bis kurz vor den dreizehnten Breitengrad. Hier wurde im Mai ein Fischereischiff zwischen der Küste Mosambiks und der Nordspitze Madagaskars angegriffen. Auch hier sind die ungünstigen Seegangsbedingungen im Indischen Ozean wegen des andauernden SW-Monsuns als Grund für die Ausweitung des Operationsgebietes in diese Region anzunehmen. Um trotz der enormen Größe des Seegebietes Angriffe möglichst effektiv einzudämmen, haben die internationalen Marineeinheiten seit Beginn des Jahres verstärkt versucht, möglichst viele Piratenangriffsgruppen (PAG) bereits am Auslaufen aus den Häfen/Piratenstützpunkten zu hindern. Aufgebrachte PAG wurden entwaffnet und die Skiffs wurden zerstört. Die große Zahl von zerstörten PAG stellt einen erheblichen Schaden für die Piraten dar und ist als hauptursächlich für die Reduzierung der Fallzahlen anzusehen.

### **3.3 Nigeria**

Aus Nigeria wurden dem IMB-PRC im ersten Halbjahr 2010 offiziell nur sechs Vorfälle gemeldet, wenngleich der Organisation aus anderen Quellen bekannt wurde, dass es mindestens weitere 10 Überfälle gegeben haben soll. Im Vergleichszeitraum 2009 wurden offiziell 13 Vorfälle registriert. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Dunkelziffer in dieser Region nach wie vor sehr hoch ist. Unverändert sind viele der Angriffe gegen Schiffe gerichtet, welche für die Ölindustrie fahren. Das IMB-PRC vermutet, dass maximal 50% der Vorfälle offiziell gemeldet werden. Auch die Brutalität der Piraten bei den Überfällen bleibt nach wie vor sehr hoch.

Die fehlende Datenbasis lässt verlässliche Einschätzungen und Prognosen nicht zu. Die Tatsache, dass es sich in der Mehrzahl der Vorfälle um Raubüberfälle handelt und Entführungen in der Regel nach kurzer Zeit gegen entsprechende Lösegeldzahlungen wieder beendet werden, hat dazu geführt, dass dieser Piraterieschwerpunkt bislang neben dem Brennpunkt am Horn von Afrika kaum medienwirksam zur Geltung kommt bzw. Beachtung findet.

Die zeitweise Entführung der Crew eines Frachtschiffes mit zwei deutschen Besatzungsmitgliedern Anfang Juli warf ein kurzes Schlaglicht auf die Situation im Golf von Guinea. Nach der zwei Tage darauf erfolgten Freilassung erlahmte das öffentliche Interesse aber sofort wieder.



### **3.4 Indonesien**

Im Bereich von Indonesien sind die Piraterievorfälle im Berichtszeitraum erheblich angestiegen. In diesem Jahr wurden bereits 16 Vorfälle registriert, während im Vergleichszeitraum 2009 lediglich drei Fälle zu verzeichnen waren. Nach Informationen des ReCAAP Information-Sharing-Centre (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) kam es allein im Zeitraum vom 10. bis zum 16. Juni 2010 zu 6 Überfällen. Vier davon ereigneten sich in einem eng eingrenzbaeren Gebiet südlich der Insel Pulau Natuna / westlich von Subi Besar. Zwei weitere westlich davon in der Nähe der Insel Pulau.

Die Vielzahl von kleineren Inseln in der Region eignet sich grundsätzlich sehr gut für Piraterieaktivitäten. Die erhebliche Steigerung von Vorfällen im ersten Halbjahr 2010 bedeutet eine deutlich erhöhte Gefährdung für den Schiffsverkehr in dieser Region.

*(Siehe dazu auch die Nachrichten für Seefahrer „NfS- 26/2010“ von der 26.KW Seite 4.5 sowie auf der Webseite des BSH – unter der Rubrik „Top News“ – Piraterie im Seegebiet von Indonesien Gefährdungshinweis)*

### **3.5 Malaysia**

In Bereich von Malaysia ist die Anzahl der Vorfälle 2010 mit 9 Vorfällen gleichbleibend gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Während im Vergleichszeitraum jedoch lediglich Überfälle zu verzeichnen waren, kam es in diesem Jahr bereits zu zwei Entführungen und damit zu einer deutlichen qualitativen Steigerung.

### **3.6 Straße von Malakka, Straße von Singapur**

Die Vorfälle in diesen Seegebieten stagnieren weiterhin auf inzwischen extrem niedrigem Niveau. Es wurde in der Straße von Singapur und in der Straße von Malakka 2010 jeweils nur ein Vorfall gemeldet.

### **3.7 Südchinesisches Meer**

Im Südchinesischen Meer hat sich die Zahl der Vorfälle im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt. 15 Fälle wurden in 2010 registriert, darunter auch eine Schiffsentführung. Im Vergleichszeitraum 2009 waren bei gleichfalls einer Entführung insgesamt nur sieben Vorfälle zu verzeichnen.

## 4 Statistiken

### 4.1 Halbjahresvergleich 2009/2010

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

<b>ASIEN</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Indonesien	3	16
Straße von Malakka	2	1
Malaysia	9	9
Myanmar (Burma)	1	-
Philippinen	1	2
Straße von Singapur	2	1
Thailand	1	1
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>30</b>

<b>FERNER OSTEN</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
China/ Hongkong	-	1
Südchinesisches Meer	7	15
Vietnam	5	7
<b>Gesamt</b>	<b>12</b>	<b>23</b>

<b>INDISCHER SUBKONTINENT</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Bangladesch	5	8
Indien	6	4
Sri Lanka	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>11</b>	<b>12</b>

<b>AMERIKA</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Brasilien	3	-
Kolumbien	4	1
Costa Rica	1	-
Ecuador	-	2
Guyana	-	1
Haiti	3	2
Peru	10	6
Venezuela	1	3
<b>Gesamt</b>	<b>22</b>	<b>15</b>

<b>AFRIKA</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Angola	-	-
Benin	-	-
Kamerun	2	2
Kongo	-	1
Dem. Republik Kongo	1	1
Äquatorial Guinea	-	-
Ghana	2	-
Guinea Bissau	1	-
Guinea	-	1
Golf von Aden*	100	33
Elfenbeinküste	1	3
Kenia	1	-
Liberia	-	1
Marokko	-	-
Mosambik	-	-
Nigeria	13	6
Rotes Meer	-	14
Somalia	44	51
Tansania	5	1
Togo	2	-
<b>Gesamt</b>	<b>172</b>	<b>114</b>

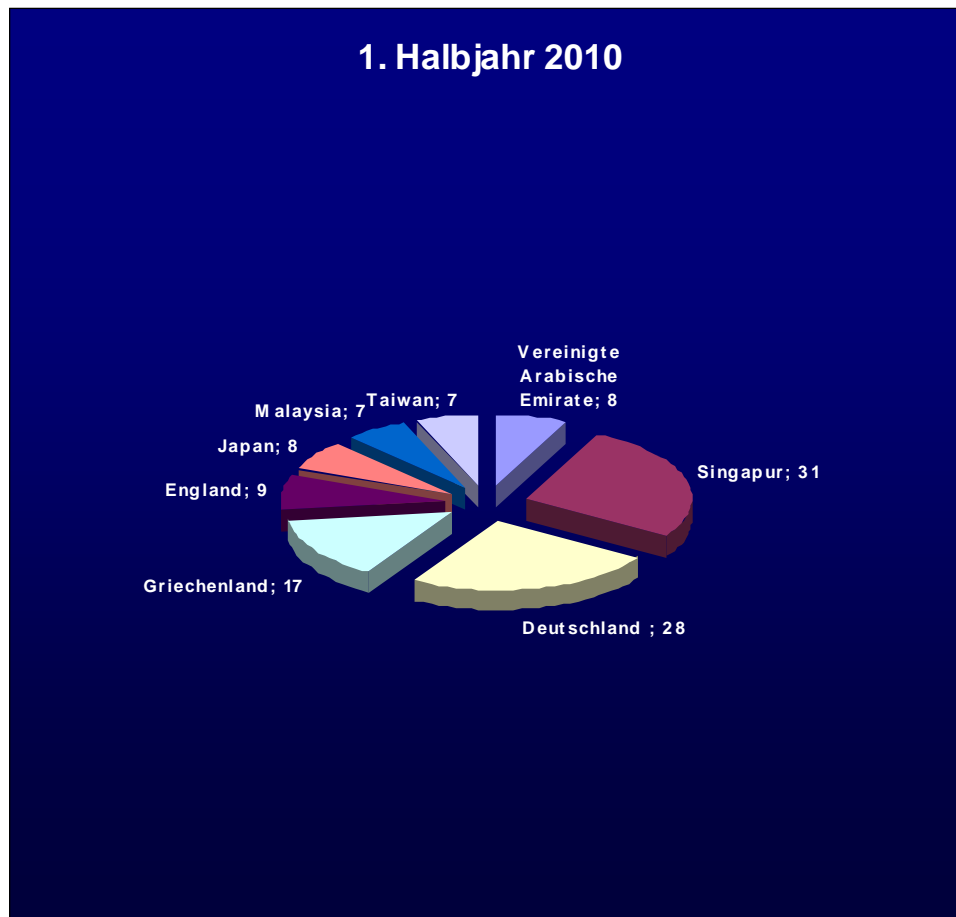
<b>Sonstige Meere</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Arabisches Meer	1	2
Indischer Ozean	1	-
Oman	2	-
<b>Gesamt</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

<b>Alle Seegebiete</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Gesamtzahlen</b>	<b>240</b>	<b>196</b>

Alle Vorkommnisse in den Seegebieten Golf von Aden, Rotes Meer, Arabisches Meer und Indischer Ozean werden somalischen Piraten zugeschrieben.

## 4.2 Sonstige statistische Angaben

### 4.2.1 Ranking der Schiffe nach Nationalität der betreibenden Reedereien 2009

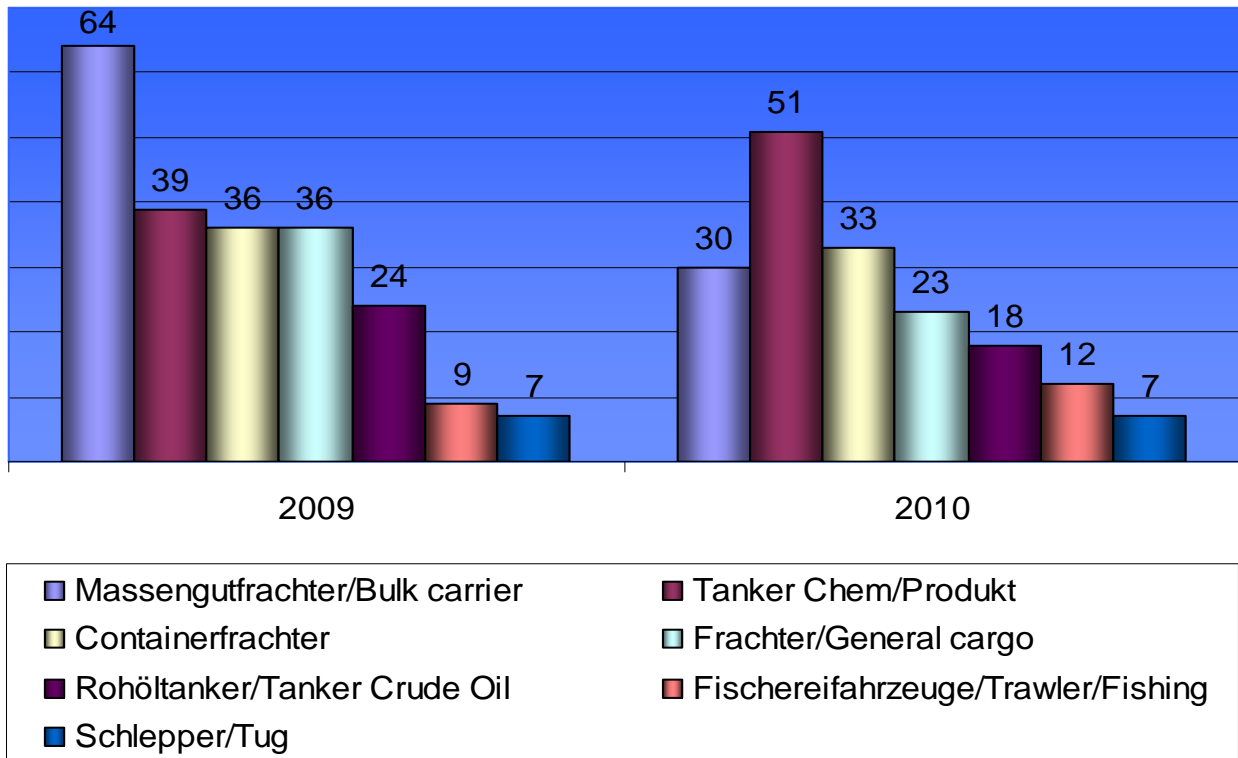


Quelle: PRC Kuala Lumpur

Im ersten Halbjahr 2010 waren Schiffe deutscher Reedereien weitaus seltener in Piraterievorfällen involviert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres (1. Halbjahr 2009 = 38 Schiffe). Dies bestätigt einmal mehr die Zufälligkeit der Betroffenheit der Fahrzeuge bezogen auf die Zugehörigkeit der Reedereien zu bestimmten Ländern.

Auffällig mehr Schiffe sind in 2010 von Reedereien aus Singapur (Vorjahr = 17), Malaysia (Vorjahr = 1) und Taiwan (Vorjahr = 2) betroffen.

#### 4.2.2 Betroffene Seefahrzeuge im Vergleich Januar - Juni 2009 / 2010



Anhand der vorstehenden Grafik ist deutlich erkennbar, dass sich im Vergleich zum Vorjahr die Präferenz eindeutig auf Tankfahrzeuge verlagert hat. Dies erscheint, bedingt durch die begünstigenden Faktoren wie geringer Freibord im beladenen Zustand, eingeschränkte Manövrierfähigkeiten und Gefährlichkeit der Ladung, die ein Entern dieser Schiffe begünstigen, auch nachvollziehbar. Hinzu kommt am Brennpunkt Horn von Afrika noch die Aussicht auf höhere Lösegelder für solche Fahrzeuge.

## 5 Wesentliche Fälle in Kurzform

### 5.1 Rotes Meer

**08.05.2010 Überfall** auf die deutsche Yacht "Felicitas". Der Überfall geschah um 11:17 Uhr MESZ auf Position 13°29'N 042°49'E (östl. Beylul/Eritrea und westl. Mocha/Yemen im Roten Meer). Dem Eigner des Schiffes wurden das GPS-Gerät, eine Signalpistole und Lebensmittelkonserven entwendet. Dann gingen die Angreifer von Bord und die Yacht konnte ihre Fahrt fortsetzen.

## 5.2 Golf von Aden

**01.04.2010 Angriff** auf die amerikanische Fregatte USS „Nicholas“. Die Fregatte erwiderte das Feuer und versenkte das Piratenschiff. 5 Piraten wurden festgenommen.

**05.04.2010 Kaperung/Befreiung** des Containerschiffes „Taipan“ (DEU) ca. 340 sm östlich der Insel Sokotra. Das von Komrowski Befrachtungskontor KG (GmbH & Co) in Hamburg bereederte Schiff wurde auf dem Weg von Haifa über Mombasa nach Dschibuti von Piraten geentert. Die 13-köpfige Besatzung, darunter zwei Deutsche (Kapitän und Techniker), löste Alarm aus, stellte alle Maschinen ab, um das Schiff manövrierunfähig zu machen und konnte sich gemäß den Best Management Practices rechtzeitig in einen sicheren Raum begeben. Die zur Hilfe eilende niederländische Fregatte „Tromp“ versuchte zunächst, die Piraten zum Aufgeben zu bewegen. Da diese hierzu jedoch nicht bereit waren, entschloss sich die Einsatzleitung, das Schiff gewaltsam zu befreien. Bei dem dabei erfolgten Schusswechsel wurde ein niederländischer Soldat offenbar leicht verletzt; die Besatzung jedoch blieb unversehrt. 10 Piraten konnten festgenommen werden. Sie wurden zwischenzeitlich in die Niederlande überführt und von dort an Deutschland ausgeliefert. Der Prozess vor dem Landgericht Hamburg soll in den nächsten Monaten beginnen.

**11.05.2010 Kaperung** des Chemikaliertankers „Panega“ (BGR) ca. 100 sm östlich von Aden/YEM. An Bord des Schiffes, das sich ohne Ladung auf dem Weg vom Roten Meer nach Pakistan befand, wo es abgewrackt werden sollte, sind 15 bulgarische Seeleute. Laut EinsFüKdoBW war das Schiff bei MSCHOA angemeldet. Über die Inanspruchnahme eines Gruppentransits gibt es widersprüchliche Aussagen. Es befuhr zum Angriffszeitpunkt einen Bereich des International Recommended Transit Corridor (IRTC), der nicht durch ein Kriegsschiff überwacht wurde. Der Angriff soll ersten Informationen zufolge bis zur Übernahme des Schiffes nicht länger als sieben Minuten gedauert haben.

**02.06.2010 Kaperung und 03.06.2010 Befreiung** des Stückgutfrachters „QSM Dubai“ (PAN) im Golf von Aden mit 24 Besatzungsmitgliedern an Bord. Laut Auskunft des Piracy Reporting Centers befanden sich 6 Piraten an Bord des Schiffes, dass nach einem Schusswechsel zwischen Soldaten der autonomen somalischen Provinz Puntland und den Piraten wieder befreit werden konnte. Dabei wurden der Kapitän des Schiffes getötet und einige Besatzungsmitglieder leicht verletzt. Bei der Befreiungsaktion kam auch ein Angreifer ums Leben, die restlichen Piraten wurden festgenommen. Die in der Nähe befindliche USS „Cole“ entsandte ein Sicherheitsteam an Bord. Anschließend lief die „QSM Dubai“ den naheliegenden Hafen von Boosaaso an.

**05.05.2010 Kaperung** des kleinen jemenitischen Handelsschiffes „Al-Asa'a“ mit 9 Mann Besatzung an Bord auf dem Weg von Mukalla nach Aden. Über weitere Einzelheiten liegen keine Informationen vor.

**28.06.2010 Kaperung** des Chemikalientankers „Golden Blessing“ (SGP) kurz vor dem Verlassen des Golf von Aden um 03:27 UTC. Das Schiff befand sich mit 19 chinesischen Seeleuten auf dem Weg von Saudi-Arabien nach Indien. Nach dem Hilferuf der Besatzung verlegte der Bordhubschrauber der Fregatte „Schleswig-Holstein“ zum Angriffsort, konnte jedoch nichts mehr ausrichten, da sich die Piraten bereits an Bord befanden. Die Piraten sollen sich mit einem Angriffsboot in dunkler Farbe genähert haben.

### **5.3 Ostküste Somalia/Indischer Ozean**

**04.04.2010 Kaperung** des Öltankers „Samho Dream“ (MHL) ca. 600 sm entfernt von der somalischen Küste mit 24 Besatzungsmitgliedern an Bord. Bereedert wird der Tanker von der Samho Shipping Co. Ltd in Südkorea.

**07.04.2010 Kaperung/Freilassung** des Bulkcarriers „Yasin C“ (TUR) ca. 250 sm östlich von Mombasa. Das Schiff hatte eine Woche vor dem Überfall den IRTC (International Recommended Transit Corridor) Richtung Mombasa verlassen. Die türkische Fregatte „Gelibolu“ empfing jedoch noch einen Notruf. Auf der „Yasin C“ befanden sich 25 türkische Besatzungsmitglieder, die das Schiff Pressemeldungen zufolge manövrierunfähig machten und sich dann in dem Maschinenraum verschanzen konnten. Daraufhin sollen die Piraten den Bulkcarrier am Freitag (09.4.2010) wieder freigelassen haben. Zuvor zerstörten sie, vermutlich aus Frust, Teile der Brücke und der Aufbauten mit Maschinengewehrfeuer. Die stark beschädigte „Yasin C“ wurde laut Bericht der EU NAVFOR in den kenianischen Hafen Mombasa geschleppt, die Besatzung blieb unverletzt.

**11.04.2010 Kaperung** des Containerschiffes „Rak Africana“ (VTC) ca. 280 sm westlich der Seychellen mit 26 Besatzungsmitgliedern an Bord. Das Schiff musste dort wegen Maschinenproblemen aufstoppen. Über Anzahl und Nationalität der Besatzung ist derzeit nichts bekannt.

**18.04.2010 Kaperung** von drei Fischereiboote (THA). Es handelte sich um die „Prantalay 11“, Prantalay 12“ und Prantalay 14“. Die Besatzungen der drei Schiffe bestanden aus 77 thailändischen Staatsangehörigen. Die Schiffe werden vermutlich als Piraten-Mutterschiffe verwendet. Die Kaperung erfolgte ca. 1200 sm vor der Küste Somalias im Indischen Ozean. Es ist allerdings nicht eindeutig geklärt, ob es sich bei den Entführern um somalische Piraten handelte.

**05.05./06.05.2010 Kaperung/Befreiung** des Tankers „Moscow University“ (LBR). Das Schiff wurde am Morgen des 05.05.2010 mit 23 russischen Seeleuten an Bord ca. 350 sm östlich von Sokotra auf dem Weg vom Roten Meer nach China gekapert. Zuvor hatte sich die Besatzung jedoch in einen sicheren Raum begeben und Alarm auslösen können. Den Angaben zufolge war der Tanker nicht beim Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) für den Transit durch den IRTC registriert, hatte jedoch Kontakt zur United Kingdom Maritime Trade Organisation (UKMTO). Unmittelbar nach der Entführung befahl der russische Präsident Dmitri Medwedew dem in der Region eingesetzten Kriegsschiff

"Marshal Shaposhnikov", Kurs auf den gekaperten Tanker zu nehmen. Am 06.05.2010 erreichte der Zerstörer die mit 86.000 Tonnen Öl beladene „Moscow University“. Nach einem Schusswechsel mit den Piraten wurde das Schiff geboardet. 10 Angreifer wurden festgenommen und einer getötet. Nachdem zunächst in den russischen Medien angekündigt wurde, dass die gefangenen Piraten in Russland vor Gericht gestellt werden sollten, wurden diese dann in einem Skiff ausgesetzt und sollen nach Angaben der russischen Einsatzleitung zu Tode gekommen sein.

#### **5.4 Arabisches Meer**

**21.04.2010 Kaperung** des liberianischen Massengutfrachters „VOC Daisy“(PAN) 120 sm südöstlich von Salalah (Oman) mit 21 Filipinos als Besatzung. Das Schiff war auf dem Weg von den VAE zum Suezkanal und für einen Konvoi durch den Golf von Aden angemeldet. Einige hundert Meilen vor dem Treffpunkt wurde der Frachter von den Piraten angegriffen.

**08.05.2010 Kaperung** des mit Benzol beladenen Chemikalientankers „Marida Marguerite“ (MHL). Eigner ist die Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co., c/o W-O Shipping GmbH & Co. KG. in Haren-Ems. Der Angriff fand um 14:10 UHR MESZ ca. 120 sm südlich von Salalah statt. Vier Piraten griffen das Schiff u. a. mit Panzerfäusten an. Es befand sich eine 22-köpfige Besatzung an Bord, die es nicht mehr schaffte, sich in einen Schutzraum zurückzuziehen. Es soll jedoch niemand verletzt worden sein. Der Tanker war für den westgehenden Transit beim MSCHOA registriert. Von der britischen Marine-Einheit "Northumberland" wurde ein Helikopter zur Aufklärung eingesetzt. Das Schiff befindet sich inzwischen vor der somalischen Küste.

**12.05.2010 Kaperung** des Massengutfrachters „Eleni P“(LBR) der Reederei Eurobulk Ltd in Athen 250 sm vor der Küste des Oman. Das Schiff transportierte Eisenerz aus der Ukraine nach China. An Bord befanden sich 26 Besatzungsmitglieder (1 IND, 23 PHL, 2 ROU). Laut Kommandant der Fregatte „Emden“ hatte der Kapitän bei Angriffsbeginn seine Besatzung in den „Safe-Room“ geschickt, sei jedoch selbst auf der Brücke geblieben. Mit dem Kapitän als Geisel sollen sich die Piraten in Richtung des gesicherten Raumes bewegt haben, um dessen Öffnung zu erzwingen. Weitere Erkenntnisse liegen derzeit nicht vor.

#### **5.5 Nigeria**

27.04.2010 Angriff auf einen Tanker vor der Küste Nigerias. Piraten näherten sich dem Schiff von der Backbordseite und schossen auf das Fahrzeug. Sie versuchten an Bord zu gelangen, scheiterten aber am dort zur Abwehr angebrachten Stacheldraht.

**02.07.2010 Kaperung und Entführung** des Schiffes „BBC Polonia“ vor dem Niger-Delta (Statistisch nicht erfasst, da 3. Quartal). Piraten griffen ein unter deutscher Flagge



fahrendes Schiff an und entführten zwölf Seeleute - darunter zwei Deutsche (Kapitän und 1. Offizier). Ein Besatzungsmitglied erlitt eine Schussverletzung am Bein. Das Schiff wurde inzwischen von der nigerianischen Marine sichergestellt. Die Besatzung kam kurze Zeit später wieder frei. Nähere Hintergründe hierzu sind nicht bekannt.

## **5.6 Südchinesisches Meer**

**19.04.2010 Kaperung** eines Schleppers und einer Barge auf der Route nach Thailand. Das IMB-PRC informierte die lokalen Behörden in Malaysia und Indonesien. Die malaysische Behörde/MMEA entsandte ein Flugzeug und ein Patrouillenboot. Das Flugzeug konnte beide Fahrzeuge ausmachen, woraufhin die Piraten die Barge verließen und das malaysische Patrouillenboot diese in den Besitz des Eigners überführen konnte. Später gaben die Piraten auch den Schlepper wieder frei, so dass die Besatzung ihren Weg nach Singapur fortsetzen konnte.

## **5.7 Indonesien**

**27.04.2010 Kaperung** eines Schleppers und einer Barge. Das Fahrzeug wurde vom Eigner als vermisst gemeldet. Da die Position des Fahrzeuges nicht mehr festgestellt werden konnte, ist von einer Entführung auszugehen.

## **5.8 Straße von Singapur**

**28.05.2010 Kaperung** des Stückgutfrachters „Macedon“, IMO Nr.: 9415325, Rufzeichen: 3ERB7, GRT: 4771, Flagge: PAN. Das Schiff wird vom Eigner als vermisst gemeldet. Letzte Ankerposition war 01°25.8'N, 104°35.3'E. Das Schiff hat einen grauen Rumpf und weiße Aufbauten.

Bislang wurde kein Schiff gesichtet, das der Beschreibung entspricht, es ist aber möglich, dass es zwischenzeitlich einen anderen Namen und Anstrich bekommen hat, um eine Identifizierung zu verhindern. Hinweise zum aktuellen Aufenthaltsort dieses Schiffes sind an das IMB/PRC (Piracy Reporting Centre) zu richten.

# **6 Pirateriegefährdete Gebiete**

## **6.1 Südost-Asien und indischer Subkontinent**

Für den gesamten Raum gilt: Überfälle mit Raub von Wert- und Ausrüstungsgegenständen oder dem Ziel der Entführung, finden zumeist während der Dunkelheit statt und betreffen überwiegend kleinere Fahrzeuge wie Schlepper mit Barges unter 500 BRT. Größere Fahrzeuge werden normalerweise nicht angegriffen. Die Piraten in dieser Region brechen in der Regel den Angriff ab, wenn sie von der Besatzung gesichtet werden und Alarm ausgelöst wird. Daher ist große Wachsamkeit geboten, um frühzeitig die Annäherung der Piraten zu erkennen und geeignete Maßnahmen treffen zu können.

### **6.1.1 Bangladesch:**

Dieser Bereich gehört weiterhin zu den gefährdeten Seegebieten. Es wurden Überfälle, insbesondere auf vor Anker liegende und in Häfen einlaufende Schiffe gemeldet. Die meisten Angriffe wurden weiterhin aus Chittagong berichtet.

### **6.1.2 Indonesien:**

In den Seegebieten um die Anambas /Natuna /Mangkai-Inselgruppen nahmen die Angriffe zu. Die Angriffe fanden alle in den Nachtstunden statt. Piraten näherten sich z. T. mit Schnellbooten, bevor sie mit langen Enterhaken an Bord gelangten. Bewaffnet mit Messern, Macheten und Schusswaffen bedrohten sie die Besatzungen und raubten sämtliche an Bord befindlichen Wertgegenstände sowie elektronische Geräte. Die Angreifer agierten in Gruppen von sechs bis acht Personen. Wegen ihrer dunklen Kleidung waren sie von den Wachen erst spät auszumachen. Bei den Überfällen wurde bislang niemand verletzt. In diesem Gebiet ist hohe Aufmerksamkeit geboten. Es ist von einer hohen Dunkelziffer an Überfällen auszugehen.

### **6.1.3 Straße von Malakka**

Die Angriffe sind insgesamt stark zurückgegangen und stagnieren auf niedrigem Niveau, was im Wesentlichen mit der intensiven Patrouillentätigkeit der Anrainerstaaten zusammenhängt. Dessen ungeachtet ist trotzdem weiterhin erhöhte Aufmerksamkeit im Transit durch diese Wasserstraße geboten.

### **6.1.4 Malaysia**

Es werden immer noch Überfälle vor Tioman Island und Pulau Aur im Südchinesischen Meer gemeldet. Angriffe werden mit Schusswaffen und Messern verübt und finden insbesondere auch während der Dunkelheit statt. Im ersten Halbjahr 2010 kam es zu zwei Entführungen von Schleppern und Barges und damit ebenfalls zu einer qualitativen Steigerung.

### **6.1.5 Straße von Singapur**

Schiffe die in diesem Seegebiet fahren, sollten trotz der geringen Fallzahlen dieses Seegebiet weiterhin mit erhöhter Aufmerksamkeit befahren. Schiffe werden sowohl vor Anker liegend und als auch während der Fahrt angegriffen.

### **6.1.6 Südchinesisches Meer**

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum kam es zu einem erheblichen Anstieg von Piraterieaktivitäten. Vorfälle wurden insbesondere aus dem Seegebiet nahe der Anambas /Natuna Inseln gemeldet.

### **6.1.7 Vietnam**

Besondere Aufmerksamkeit ist im Seegebiet vor Vung Tau geboten.

## **6.2 Afrika und Rotes Meer**

### **6.2.1 Somalia**

Die somalischen Piraten agieren weiterhin sehr aggressiv vor der nördlichen, östlichen und südlichen Küste. Die Angriffe finden bis in weit entfernt gelegene Seegebiete statt. Die Operationsgebiete erstrecken sich nördlich vom Roten Meer über den Golf von Aden, das Arabische Meer und Oman sowie westlich in den Indischen Ozean bis hin zur Westküste Indiens, den westlichen Malediven und südlich zu den Seychellen, Madagaskar und vor die Küsten Kenias und Tansanias. Sie sind mit Schnellfeuerwaffen und Panzerfäusten (RPG's) bewaffnet.

#### **6.2.1.1 Golf von Aden / Rotes Meer**

Trotz der verstärkten Präsenz von Kriegsschiffen werden weiterhin Handelsschiffe entlang der nördlichen Küste Somalias im Golf von Aden und im südlichen Roten Meer von somalischen Piraten angegriffen, auch wenn die Zahl der Angriffe und insbesondere der Entführungen deutlich abgenommen hat. In der Straße von Bab El Mandeb wird weiterhin eine große Anzahl von verdächtigen Annäherungen und auch Angriffen gemeldet. Nach der erstmaligen Entführung eines Schiffes in dieser Region können solche Meldungen nicht mehr nur als Zeichen der erhöhten Sensibilisierung der Besatzungen der Handelsschiffe im Zusammenhang mit dem dort üblichen Verkehr von kleinen Booten gewertet werden. Möglicherweise ist dies als weitere Ausweitung des Operationsgebietes der somalischen Piraten zu interpretieren.

Die Piraten eröffnen frühzeitig mit automatischen Waffen und Panzerfäusten (RPG's) das Feuer, 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 und verlangen ein Lösegeld für die Freilassung. Alle Schiffe im Transit durch diesen Bereich, ungeachtet ihrer individuellen Voraussetzungen bzw. der getroffenen Sicherheitsmaßnahmen, müssen mit Piratenangriffen rechnen und sich entsprechend vorbereiten.

Es wird empfohlen, alle möglichen Schutzmaßnahmen zu treffen und durchgängig 24 Stunden visuelle Wache und Radar-Wache zu gehen. Es sollte auf kleine Boote geachtet werden, die sich mit großer Geschwindigkeit dem eigenen Schiff nähern. Rechtzeitiges Erkennen der Boote und genaue Bewertung der Lage schafft Handlungsspielraum zur Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung eines erfolgreichen Boardings und Alarmierung der Sicherheitsbehörden.

Seit dem 1. Februar 2009 ist ein Transit Korridor (Internationally Recommended Transit Corridor IRTC) für Handelsschiffe im Golf von Aden eingerichtet, der von den internationalen Marineeinheiten überwacht wird. Über die Homepage von MSCHOA ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) können die Koordinaten abgerufen werden. Zum Schutz des Seeverkehrs werden hier innerhalb des Gebietes militärische Mittel (See- und Luftverkehr)

strategisch eingesetzt, um den Schutz der Handelsschifffahrt zu gewährleisten. Auch im IRTC und im Rahmen von Gruppen-Transits muss mit Angriffen somalischer Piraten gerechnet werden. Schiffen die den IRTC befahren, wird dringend geraten, auch während der Passage alle notwendigen Maßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um einen möglichen Angriff rechtzeitig zu erkennen und auch abwehren zu können.

Schiffe, die sich über die Website von MSCHOA ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) angemeldet haben, erhalten weitere Informationen und Unterstützung auf der Durchfahrt im Golf von Aden. Es werden Gruppen auf der Grundlage ihrer Reisegeschwindigkeit durch den IRTC von 10, 12, 14, 16 und 18 Knoten Reisegeschwindigkeit angeboten. Ebenfalls sollte die Hörwache auf UKW beibehalten werden, um Anweisungen von den Marineeinheiten in der Region wahrnehmen 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 sind durch ein hohes Maß an Gewaltanwendung gekennzeichnet. Schiffe werden überfallen und ausgeraubt. Die Angriffe fanden überwiegend in den Nachtstunden statt. Bewaffnete Personen enternten die vor Anker liegenden Schiffe, bedrohten die Besatzungen und raubten sämtliche an Bord befindlichen Wertgegenstände sowie elektronische Geräte. Neben den Raubüberfällen kam es immer wieder auch zu Geiselnahmen. Die gesamte Küste, die Flüsse sowie Häfen und Ankerplätze der umliegenden Gewässer sind hiervon betroffen und dementsprechend als gefährliche Regionen einzustufen. Viele Vorfälle werden nicht offiziell gemeldet und fließen daher nicht in die IMB-Statistiken ein. Auch das IMB geht daher von einer hohen Dunkelziffer aus. Die Mehrzahl der Vorfälle ereignete sich im Großraum Lagos.

### **6.2.4 Guinea (Conakry)**

Überfälle werden mit vollautomatischen Waffen und großer Gewalt verübt. Bei einigen Vorfällen trugen die Piraten Militäruniformen.

### **6.2.5 Kamerun (Douala)**

In den letzten Wochen wurden in diesem Seegebiet zwei Kaperungen mit Entführungen von Besatzungsmitgliedern bekannt. Darunter befand sich auch ein Fahrzeug einer deutschen Reederei mit zwei deutschen Besatzungsmitgliedern (statistisch in diesem Bericht nicht erfasst).

## **6.3 Zentral- und Südamerika, einschließlich Karibik**

### **6.3.1 Brasilien**

Die Anzahl der gemeldeten Überfälle in Santos hat sich zwar verringert, jedoch ist hier weiterhin große Aufmerksamkeit geboten.

### **6.3.2 Peru**

Die Fallzahlen in dieser Region stagnieren auf niedrigem Niveau. In Callao wurden meistens vor Anker liegende Schiffe angegriffen.

## **6.4 Übrige Seegebiete**

### **6.4.1 Arabisches Meer / Oman**

Aus diesem Seegebiet wurden vermehrt Angriffe von kleinen schnellen Booten gemeldet, die Schiffe verfolgen, angreifen und auch überfallen und entführen. Es wird vermutet, dass es sich auch hier um somalische Piraten handelt, die ihr Operationsgebiet bis ins Arabische Meer ausgeweitet haben. Höchste Aufmerksamkeit ist beim Befahren dieses Seegebietes geboten.

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

Im gesamten Indischen Ozean ist mit Piratenangriffen zu rechnen. Schiffe werden von somalischen Piraten gekapert und bis vor die somalische Küste verbracht, um dann Lösegelder zu erpressen. Hierzu werden häufig Hochseefischereischiffe gekapert und als Mutterschiffe genutzt, um in großen Entfernungen bis jenseits des 66. und in Einzelfällen bis zum 70. östlichen Längengrad und 11. südlichen Breitengrad zu operieren. Höchste Aufmerksamkeit ist beim Befahren dieser Seegebiete geboten.

## **7 Gefährdungslage Afrika**

### **7.1 Somalia**

Für eine langfristige Bekämpfung der Piraterie im Golf von Aden und entlang der ostafrikanischen Küste Somalias sind die aktuellen Entwicklungen innerhalb des Landes von großer Bedeutung.

Während sowohl im Süden Somalias als auch in der nördlichen Provinz Puntland immer noch bürgerkriegsähnliche Zustände herrschen, erklärte Somaliland bereits 1991 einseitig seine Unabhängigkeit und bemüht sich seit dem um eine eigenständige Regierung. Es verfügt über eine kleine Küstenwache, die im Rahmen ihrer begrenzten Möglichkeiten gegen die in ihren Gewässern agierenden Piraten vorgeht. Es konnten bereits etliche Piraten verhaftet und der Justiz übergeben werden, die sich mit langjährigen Gefängnisstrafen nicht zurückhielt. Am 26. Juni 2010 fanden Präsidentschaftswahlen in Somaliland statt, die ursprünglich bereits für 2008 geplant waren. Damit wurde in Somaliland, dessen Unabhängigkeit international nicht anerkannt ist, zum zweiten Mal seit den Wahlen von 2003 der Präsident in einer demokratischen Wahl bestimmt.

Ähnlich gelagert sind die Bemühungen der autonomen somalischen Provinz Puntland. Lange Zeit galt Puntland selbst, allein wegen des Hafens Eyl, der als Piratenstützpunkt bekannt wurde, als Teil des Piratenproblems. Möglicherweise waren auch hochrangige Regierungsmitglieder an dem florierenden „Piratengeschäft“ beteiligt. So sollen technische Unterstützung, Waffenlieferungen und Ausbildungsmaßnahmen für eine neu zu gründende Küstenwache lediglich den lokalen Piratenbanden zu gute gekommen sein. Doch aufgrund der geringen Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber der Piraterie und des stetigen diplomatischen Drucks auf Puntland, wurde scheinbar ein Umdenken herbeigeführt. Inzwischen soll in Puntland für Piraten die Todesstrafe eingeführt worden sein. Der Piratenanführer Abshir Abdillah wurde im Mai 2010 von puntländischen Sicherheitskräften festgenommen. Er soll in die Entführung der „St. James Park“ verwickelt gewesen sein und als Begründer der Piraterie in Puntland mit Hauptsitz in Eyl gelten.

Das Fischerdorf Harardeere, das die Hafenstadt Eyl als Piratenstützpunkt abgelöst hat, wurde durch die islamische Hizbul Islam Miliz eingenommen. Über den Hintergrund wird bislang spekuliert. Nach Aussage der Hizbul Islam sei es das Ziel die Sharia in ganz Somalia einzuführen. Weiterhin wird vermutet, sie hätten die Absicht von der Piraterie zu profitieren, auch um über den Seeweg leichter an Waffen, Munition und Kämpfer zu gelangen. Die Piraten versuchen sich unter ihren Schutz zu stellen, um einer Besetzung von den noch radikaleren Shabab-Milizionären zu entgehen.

Im Süden Somalias gibt es bislang keine Anzeichen für eine Verbesserung der Sicherheitslage. Nicht endende Angriffe auf die Armee der somalischen Übergangsregierung und die verbündeten Sicherheitskräfte der AMISOM (African Union Mission for Somalia), sowie der Vormarsch der radikal islamistischen Al-Shabaab-Miliz bis

an die Grenzen Kenias, sorgen für viele weitere Flüchtlinge und bürgerkriegsähnliche Zustände.

Seit Anfang Mai dieses Jahres unterstützt eine EU-Trainingsmission unter Beteiligung von 14 Ländern in Uganda Soldaten beim Aufbau einer somalischen Armee. Es gab bereits Drohungen von islamistischen Milizen die im eigenen Interesse gegen dieses Projekt agieren, doch die Arbeit der Mission wird dadurch bislang nicht beeinträchtigt.

## **7.2 Nigeria**

Der Golf von Guinea an der Westküste Afrikas, speziell auch das Niger-Delta und Nigeria, stellen weiterhin eine der gefährlichsten Küstenregionen für die Schifffahrt dar.

Einrichtungen ausländischer Ölgesellschaften werden weiterhin angegriffen und haben, neben Entführungen westlicher Ausländer, im vergangenen Jahr die Sicherheitslage in Nigeria bestimmt.

In den letzten Monaten ist eine deutliche Zunahme von Entführungen vor allem in den südöstlichen Bundesstaaten Nigerias zu verzeichnen von denen auch Ausländer betroffen sind.

# **8 Gefahrenstufen und Warnhinweise**

## **8.1 Reisewarnung des Auswärtigen Amtes**

Das Auswärtige Amt hat für Somalia bzw. den Golf von Aden folgende Reisewarnung herausgegeben (Unverändert gültig seit: 09.06.2010/ 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, 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 und es kann kein wirksamer Schutz garantiert werden. Schiffsführern in den gefährdeten Gewässern wird eine Registrierung bei dem Maritime Security Centre unter <http://www.mschoa.org> dringend empfohlen.

Weitere Informationen können unter folgendem Link abgerufen werden:  
<http://www.auswaertigesamt.de/diplo/de/Laenderinformationen/Somalia/Sicherheitshinweis.html#t2>

## 8.2 Gefahrenstufen

Folgende vom Bundesministerium des Innern (BMI) ausgesprochene Gefahrenstufen sind aktuell gültig und betreffen die nachfolgend aufgeführten Seegebiete:

Gewässer vor dem Niger-Delta	Gefahrenstufe 2
Golf von Aden/ Seegebiet vor Somalia-Ostafrika	Gefahrenstufe 2

Über den Internetauftritt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) [http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Gefahrenabwehr/Informationen\\_Sicherheitsbehoerden.jsp](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Gefahrenabwehr/Informationen_Sicherheitsbehoerden.jsp) bzw. über die Veröffentlichung der Nachrichten für Seefahrer können zudem Sicherheitshinweise für gefährdete Seegebiete im Einzelnen nachgelesen werden. Bei Änderung der Gefährdungslage werden diese Hinweise aktualisiert.

Zudem veröffentlicht das BSH Verhaltensempfehlungen des BMI für deutsche Schiffe und Schiffsbesatzungen beim Durchqueren des Seegebietes am Horn von Afrika (Somalia)/Golf von Aden.

## 8.3 Warnhinweise des Bundesministerium des Inneren (aktuelle Meldungen 2010)

Das BMI teilt mit Schreiben vom 25.06.2010 (Az.: ohne) mit:

### Piraterie im Seegebiet von Indonesien

#### Gefährdungshinweis

##### I. Sachverhalt

Das ReCAAP Information Sharing Centre (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) berichtete von 6 Überfällen im Zeitraum vom 10. – 16. Juni 2010. Vier davon ereigneten sich in einem eng eingrenzenden Gebiet südlich der Insel Pulau Natua / westlich von Subi Besar. Zwei weitere westlich davon in der Nähe der Insel Pulau.

Die Angriffe fanden in den Nachtstunden statt. Die Piraten näherten sich z. T. mit Schnellbooten, bevor sie mit langen Enterhaken an Bord gelangten. Bewaffnet mit Messern bedrohten sie die Besatzungen und raubten sämtliche an Bord befindlichen Wertgegenstände sowie elektronische Geräte.

Die Angreifer agierten in Gruppen von sechs bis acht Personen. Wegen ihrer dunklen Kleidung waren sie erst spät auszumachen. Bei den Überfällen wurde niemand verletzt.

##### II. Verhaltensempfehlungen

Es wird dringend empfohlen, die indonesischen Gewässer, insbesondere in der Region im Süden des südchinesischen Meeres, östlich der malaysischen Halbinsel mit der Hauptstadt Kuala Lumpur mit erhöhter Wachsamkeit zu befahren. Insbesondere bei



Dunkelheit sollte auf herannahende Klein-/Schnellboote geachtet werden. Im Falle der Sichtung von potenziellen Piratenskiiffs wird empfohlen, diese durch Abgaben von Alarmsignalen und Einsatz von Lichtquellen (Scheinwerfer) erkennen zu lassen, dass man deren Annäherung bemerkt hat und sie somit zum Abdrehen zu bewegen.

Das BMI teilt mit Schreiben vom 04.05.2010 (Az. B 3 – 676 932 – 6/3) mit:

## **Indischer Ozean**

### **I. Sachverhalt**

Mit Einsetzen der Trockenzeit im März ist die Anzahl der Piraterievorfälle erwartungsgemäß deutlich gestiegen. Die meisten Überfälle ereignen sich immer noch innerhalb des Seegebietes, für das die Gefahrenstufe 2 festgelegt ist. Wegen der günstigen Wetterlage fanden Überfälle jedoch zunehmend in größerer Entfernung zur somalischen Küste statt. So wurden am 18. April 2010 drei thailändische Fischerboote mit insgesamt 77 Besatzungsmitgliedern auf Position 09°29' Nord, 69°18' Ost gekapert. Der Tatort lag ca. 1200 Seemeilen vor der Küste Somalias bzw. 400 Seemeilen vom indischen Festland entfernt.

### **II. Verhaltensempfehlungen**

Insbesondere bei guten Wetterverhältnissen ist auch östlich 60° Ost jederzeit mit Attacken von Piraten zu rechnen. Es wird dringend empfohlen, auch hier die für Gefahrenstufe 2 geltenden Maßnahmen zu ergreifen. Weiterhin gilt die dringende Empfehlung, sich vor jedem Transit bei MSCHOA zu registrieren und die auf der Homepage veröffentlichten Verhaltensempfehlungen zu befolgen sowie die dortigen aktuellen Warnungen und Meldungen zu beachten.

Weitere aktuelle Meldungen sind unter folgendem Link abrufbar:  
[http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Gefahrenabwehr/Informationen\\_Sicherheitsbehoerden.jsp](http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Gefahrenabwehr/Informationen_Sicherheitsbehoerden.jsp)

## **9 Hinweise/ Informationen**

### **9.1 Verlängerung des Mandates für die Operation ATALANTA**

Am 14. Juni 2010 wurde einer Verlängerung des Mandates für die Operation ATALANTA bis Ende 2012 durch die EU-Außenminister zugestimmt. Der Einsatzraum soll aufgrund der Vorfälle der letzten Wochen erweitert werden. Der Befehlshaber der Operation ATALANTA, Rear Admiral Hudson regte an, die Grenze des Operationsgebiet nach Osten bis einschl. 65° Ost zu verlegen. Seit dem 10. Mai 2010 wurden dort zwei Entführungen, mehrere Angriffe und Annäherungen verzeichnet.

Der Kommandeur der Operation Enduring Freedom strebt in Zukunft eine besser koordinierte Abdeckung des Operationsgebietes im Bereich des südlichen Roten Meeres

und im Bereich der Straße von Bab el Mandeb mit der Operation ATALANTA an. Eine Erhöhung der Anzahl der Kriegsschiffe ist jedoch nicht vorgesehen.

## **9.2 Operation Enduring Freedom (OEF) am Horn von Afrika beendet**

Die deutsche Beteiligung am OEF (Operation Enduring Freedom) genannten Anti-Terror-Kampf soll beendet werden. In Dschibuti sollen die deutschen Truppen verstärkt im Kampf gegen die Piraterie eingesetzt werden. Die Deutsche Marine soll sich in dem 5,4 Millionen Quadratkilometer großen Seegebiet ganz auf die Bekämpfung der Piraterie konzentrieren können. So beendeten die letzten 90 dem OEF-Mandat unterstellten Soldaten am 30. Juni ihren Dienst.

Nach Pressemeldungen wird die Gefahr des Transportes von Terroristen und Waffen auf den Seewegen an der Ostküste Afrikas nicht als gebannt angesehen, jedoch will man ihr gegebenenfalls mit den Verbänden der EU Mission ATALANTA begegnen, an der Deutschland seit Ende 2008 mit ca. 2500 Soldaten beteiligt ist.

## **9.3 Maßnahmen zum Wiederaufbau Somalias**

Anfang Mai hat in Uganda ein Ausbildungsprogramm der EU für somalische Sicherheitskräfte begonnen. In dem Projekt sollen binnen eines Jahres insgesamt 2000 somalische Rekruten ausgebildet werden. Geschult werden diese unter anderem im Umgang mit Minen- und Explosivkörpern sowie im Häuserkampf und im Sanitätsdienst. An der Mission nehmen 140 Soldaten aus 14 EU-Staaten teil, davon 13 Soldaten aus Deutschland.

Diese Maßnahme wird von der Gesellschaft für bedrohte Völker (GfbV) kritisch betrachtet. Es müssten neue diplomatische Initiativen entwickelt werden um eine Friedenslösung zu fördern, da bisherige Ausbildungsprogramme für Soldaten in Somalia gezeigt hätten, dass die meisten neu ausgebildeten Sicherheitskräfte schon nach wenigen Monaten von oppositionellen Truppen abgeworben würden, so äußerte sich GfbV-Afrikareferent Ulrich Delius. Ebenso sei die Finanzierung der Ausbildung somalischer Polizisten in Äthiopien durch Italien und Deutschland ein Konfliktherd, da Äthiopien wegen massiver Menschenrechtsverletzungen im eigenen Land und in Somalia heftig kritisiert werde. Es solle zu allen politischen Kräften in Somalia Kontakt gesucht werden, da die somalische Übergangsregierung bereits militärische Kontrolle über weite Landesteile verloren habe.

## **9.4 Kenia errichtet Piraterie-Gerichtshof**

Kenia hat den weltweit ersten Piraterie-Gerichtshof eröffnet. Das Nachbarland Somalias will damit den Aufforderungen der internationalen Reedergemeinde und der Europäischen Union nachkommen, die Anstrengungen im Kampf gegen die Piraterie am Horn von Afrika zu verstärken. Kenia hatte zuletzt gedroht, keine weiteren Prozesse zu führen, sofern es keine Finanzierungsgarantien erhalte. Der in Mombasa eröffnete Gerichtshof wird von den Vereinten Nationen, der EU, Australien und Kanada finanziert.

Der Sondergerichtshof ist aber nicht unumstritten: Kritiker argumentieren, dass nicht die Strafverfolgung, sondern vielmehr die Inhaftierung der Piraten Probleme bereite, weil nicht genügend Gefängnisplätze verfügbar seien. Daher sollten die knappen Gelder besser in den Aufbau neuer Justizvollzugsanstalten fließen, heißt es. Nicht selten geben ATALANTA-Einheiten gefasste Piraten wieder frei, weil kein Land bereit ist, sie aufzunehmen, zu inhaftieren und vor Gericht zu stellen.

### **9.5 Piraten in Hamburg vor Gericht**

Die nach dem Angriff auf das unter deutscher Flagge fahrende MV „Taipan“ am 05.04.2010 im Indischen Ozean im Rahmen der Befreiung durch die niederländische Marine festgenommenen somalischen Piraten wurden zwischenzeitlich von den Niederlanden an Deutschland ausgeliefert.

Im ersten deutschen Piraten-Prozess gegen somalische Piraten stehen demnächst in Hamburg zehn Angeklagte vor Gericht. Die Männer waren Anfang April bei einer Befreiungsaktion der niederländischen Marine auf dem deutschen Containerschiff „Taipan“ überwältigt und festgenommen worden. In Hamburg drohen ihnen Haftstrafen von bis zu zwölf Jahren.

Im ersten europäischen Prozess gegen somalische Seeräuber hat ein Gericht in den Niederlanden Haftstrafen von fünf Jahren verhängt. Die Richter des Rotterdamer Amtsgerichtes sah es als erwiesen an, dass die fünf Angeklagten im Alter zwischen 25 und 45 Jahren am 2. Januar 2009 versucht hatten, einen türkischen Frachter mit Waffengewalt zu kapern, um dann Lösegeld zu fordern. Die Staatsanwaltschaft hatte Strafen von jeweils sieben Jahren gefordert.

Im Jemen waren am 18. Mai sechs Piraten aus Somalia zum Tode verurteilt worden, weil sie im April vergangenen Jahres einen jemenitischen Öltanker ohne Ladung überfallen hatten. In Frankreich und den USA sitzen mutmaßliche Piraten in Untersuchungshaft und warten auf die Eröffnung ihrer Prozesse. In Kenia, wo in den vergangenen drei Jahren fast 20 Somalier wegen Piraterie zu Gefängnisstrafen verurteilt wurden, laufen noch Verfahren gegen fast 100 weitere Verdächtige.

### **9.6 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

Auch wenn die Zahl der Piraterieüberfälle weltweit im ersten Halbjahr 2010 gegenüber dem Vorjahreshalbjahr rückläufig ist, stellt dies keine Trendwende im Kampf gegen dieses Phänomen dar. Der Rückgang der Fallzahlen ist auf die rückläufigen Angriffe am Brennpunkt Horn von Afrika zurückzuführen. Durch die Zerstörung einer größeren Zahl von PAG reduzierte sich die Zahl der möglichen Angriffe am Horn von Afrika um ein Drittel. Dennoch gelang es den verbleibenden PAG fast die gleiche Anzahl von Fahrzeugen zu entführen, wie im Vorjahreszeitraum, was als Beleg für eine Effizienzsteigerung der Piraten zu werten ist.

In anderen Schwerpunktregionen wie dem südchinesischen Meer und dem Golf von Guinea ist, trotz teilweiser sehr schlechter Datenlage, eine deutliche Steigerung der Fallzahlen zu konstatieren, die allerdings weit hinter dem Schwerpunktregion am Horn von Afrika zurückbleiben.

Aufgrund der andauernden Monsunzeit sind derzeit im Indischen Ozean kaum Piraterieaktivitäten zu verzeichnen. Angriffe werden überwiegend im Golf von Aden und verstärkt auch im südlichen Roten Meer gemeldet. Die Ausdehnung des Operationsgebietes der somalischen Piraten hält weiter an und folgt damit einmal mehr der entsprechenden Ausweitung des Mandatsgebietes der Operation ATALANTA. Es ist davon auszugehen, dass den Piraten die Grenzen des ATALANTA -Mandatsgebietes bekannt sind und die daran angrenzenden „sicheren“ Seegebiete daher umso interessanter für die Piraten werden.

Das Sicherheitsmanagement der internationalen Marineeinheiten mit dem IRTC im Golf von Aden bewährt sich weiterhin und führt dort zu erheblichen reduzierten Fallzahlen mit sehr wenigen erfolgreichen Entführungen.

Die Lage im Bereich vor Bab El Mandeb ist, trotz der Anfang Juli erfolgten Entführung eines Fahrzeuges immer noch unklar. Die Vielzahl der dort verkehrenden kleinen Boote, die sich kaum von Piratenskiffs unterscheiden lassen, führen zwangsläufig zu einer Vielzahl von Meldungen über verdächtige Annäherungen. Gerade in den letzten Wochen kam es jedoch zu einer großen Anzahl von gemeldeten Angriffen mit Schusswaffengebrauch. In Verbindung mit der gemeldeten Entführung kann eine weitere Verlagerung der Aktivitäten der somalischen Piraten bis ins südliche Rote Meer nicht mehr ausgeschlossen werden. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich diese mögliche Entwicklung in den nächsten Monaten verifiziert lässt.

Erste Überlegungen für eine Erweiterung des Mandates der Operation ATALANTA auf das südliche Rote Meer wurden bereits kommuniziert. Die jemenitische Küstenwache plant ihrerseits den Aufbau eines Stützpunktes im Bereich der Straße von Bab El Mandeb mit Unterstützung der französischen Regierung. Ein solcher Stützpunkt könnte für eine Überwachung möglicher Piraterieaktivitäten in der Region von erheblicher Bedeutung sein.

Die Ausweitung des Operationsgebietes der somalischen Piraten ermöglicht Aktivitäten in bestimmten Seegebieten auch während der Monsunsaison. Selbst größtmöglicher Abstand zur somalischen Küste und ein Routing jenseits des 60. östlichen Längengrades und des 10. südlichen Breitengrades stellt keinen absoluten Schutz vor Angriffen dar, erhöht aber die Chancen, ohne angegriffen zu werden durch das Seegebiet zu kommen, weiterhin deutlich.

Derzeit herrschen im Bereich des Indischen Ozeans weiterhin Witterungs- und Seegangsbedingungen, welche die Operation mit kleinen Booten kaum möglich machen. Ab September ist dann erneut mit verstärkten Angriffen im Somalibecken zu rechnen. Die vermeintlich sicheren Regionen jenseits des 60. bis zum 70. östlichen Längengrad und sogar darüber hinaus dürften nach dem Abflauen des Sommermonsuns verstärkt in den Fokus der Piraten rücken. Ein jeweils aktueller Wetterbericht für die Region ist über MSCHOA abrufbar.

In Asien, insbesondere im Seegebiet Indonesiens, ist ein deutlicher Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen. Ebenso bleibt das Niger-Delta, trotz der insgesamt rückläufigen offiziellen Fallzahlen, weiterhin ein Brennpunkt lokaler Piraterieaktivitäten mit einem hohen Gefährdungspotential. Schiffe mit Bezug zur dort tätigen Ölindustrie sind besonders gefährdet. Zudem muss in diesem Bereich weiterhin von einer erheblichen Dunkelziffer nichtgemeldeter Vorfälle ausgegangen werden. Selbst das PRC geht davon aus, dass in dieser Region lediglich 50% der Vorfälle gemeldet werden; andere Quellen sprechen von noch höheren Fallzahlen.

Grundsätzlich lassen sich weltweit Angriffe in den besonders gefährdeten Gebieten nicht verhindern, auch wenn Marine- und Küstenwacheeinheiten ihrer Patrouillentätigkeit nachkommen, jedoch kann durch gute Vorbereitung, wie die Beachtung der Best Management Practices (BMP's), Überfälle und Entführungen in vielen Fällen verhindert werden.

## **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 aktuellen Informationen der unter Punkt 10 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](mailto:imbkl@icc-ccs.org) oder [piracy@iccccs.org](mailto:piracy@iccccs.org) .

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

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

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 9.7 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](mailto:bpol.see.lez@polizei.bund.de)

Tel.: 04721/567-370 Fax: 04721/567-404 E-Mail: [bpol.see.glz@polizei.bund.de](mailto:bpol.see.glz@polizei.bund.de)

Erreichbarkeiten:

MSCHOA

[www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

UKMTO

Tel:+971 50 552 3215

[ukmto@eim.ae](mailto:ukmto@eim.ae)